

## **Regierung von Mittelfranken**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**für**

**den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der  
BAB A 73 Nürnberg – Bamberg von km 25,950 bis  
27,200 mit Anbindung an die Kreisstraße FÜS 4 und  
die Straße "In der Schmalau" durch die Stadt Fürth**

Ansbach, den 07.07.2011

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor.....</b>	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans.....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Ausnahmen und Befreiungen.....	8
4. Nebenbestimmungen.....	8
4.1. Unterrichtungspflichten.....	8
4.2. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	9
4.3. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	9
4.4. Immissionsschutz.....	10
4.5. Denkmalschutz.....	10
5. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	11
<b>5.1 Gegenstand/ Zweck.....</b>	<b>11</b>
<b>5.2 Plan.....</b>	<b>11</b>
<b>5.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....</b>	<b>11</b>
<b>5.4 Bauausführung, Anzeigepflichten, sonstige Pflichten.....</b>	<b>13</b>
<b>5.5 Auflagenvorbehalt.....</b>	<b>13</b>
6. Straßenrechtliche Verfügungen.....	13
7. Entscheidung über Einwendungen.....	14
8. Kosten.....	14
<b>B. Sachverhalt.....</b>	<b>14</b>
<b>C. Entscheidungsgründe.....</b>	<b>16</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	16
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	16
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	20
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	21
2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen).....	21
2.2 Planrechtfertigung.....	22
2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme.....	22
2.2.2 Planungsziele.....	23
2.3 Öffentliche Belange.....	24
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	24
2.3.2 Planungsvarianten.....	25
2.3.2.1 Beschreibung der Varianten.....	25
2.3.2.2 Vergleich der Varianten und Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes.....	25
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	33
2.3.4 Immissionsschutz.....	34
2.3.4.1 Verkehrslärmschutz.....	34
2.3.4.2 Schadstoffbelastung.....	38
2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Bodenschutz.....	39
2.3.5.1 Verbote.....	39
2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	42
2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	43
2.3.6 Gewässerschutz.....	45
2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	45
2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	47
2.3.7 Denkmalschutz.....	48
2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, anerkannten Verbände und sonstigen Stellen.....	49
2.4.1 Träger von Versorgungsleitungen.....	49
2.4.2 Stadt Nürnberg.....	49
2.4.3 Stadt Erlangen.....	52
2.4.4 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach.....	53
2.4.5 Autobahndirektion Nordbayern.....	53

2.4.6	Bayerischer Bauernverband .....	54
2.4.7	Bayerisches Landesamt für Umwelt .....	55
2.4.8	DB Services Immobilien GmbH .....	56
2.4.9	infra fürth gmbh und Zweckverband zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes	59
2.4.10	Planungsverband Industrieregion Mittelfranken .....	60
2.4.11	Staatliches Bauamt Nürnberg .....	60
2.4.12	VGN GmbH .....	60
2.4.13	Wasserverband Knoblauchsland .....	61
2.4.14	Bund Naturschutz in Bayern e. V. ....	62
2.5	Private Belange, private Einwendungen .....	66
<b>2.5.1</b>	<b>Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden</b> .....	<b>67</b>
2.5.1.1	Notwendigkeit des Vorhabens .....	67
2.5.1.2	Zusätzlicher Lärmschutz .....	67
2.5.1.3	Änderungen bzgl. der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz im Rahmen der ersten Planänderung .....	67
2.5.1.4	Entwässerung .....	68
2.5.1.5	Beeinträchtigung von Natur und Umwelt .....	68
2.5.1.6	Zusätzliche Verkehrsbelastungen .....	69
2.5.1.7	Landwirtschaft .....	70
2.5.1.8	Freizeitnutzung .....	70
2.5.1.9	Zusätzliche Emissionsbelastung .....	71
2.5.1.10	Drainageanlagen .....	71
2.5.1.11	Verfahrensvorbehalt nach § 10 WHG .....	71
2.5.1.12	Beweissicherung .....	72
2.5.1.13	Sofortige Vollziehbarkeit .....	72
2.5.1.14	Fuß- und Radweg entlang der FÜS 4 .....	72
2.5.1.15	Sperrung der Steinacher Straße am Bahnübergang in Stadeln .....	72
2.5.1.16	Gleichzeitige Realisierung der Ortsumgehung Herboldshof .....	73
<b>2.5.2</b>	<b>Einzelne Einwender</b> .....	<b>73</b>
2.6	Gesamtergebnis der Abwägung .....	107
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	108
3.	Kostenentscheidung .....	108
<b>D.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b> .....	<b>108</b>
<b>E.</b>	<b>Hinweis</b> .....	<b>109</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm
a. F.	alte Fassung
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm-schutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
Kodal/ Krämer	Kodal/ Krämer, Straßenrecht – Systematische Darstellung des Rechts der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in der Bundesrepublik Deutschland
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

n. F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG);  
Planfeststellung für den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg von km 25,950 bis 27,200 mit Anbindung an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau" durch die Stadt Fürth**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg von km 25,950 bis 27,200 mit Anbindung an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau" mit den aus Ziffern A. 4 und A. 7 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot-, Grün- und Blaeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Stadt Fürth zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom September 2008, geändert im Juli 2009 und im Juni 2011	
2	Übersichtskarte vom 19.09.2008 (nachrichtlich)	1:100.000
3	Übersichtslageplan vom 19.09.2008 (nachrichtlich)	1:25.000
6.1 Blatt 1	Regelquerschnitt BAB A 73 vom August 2006	1:50
6.1 Blatt 2	Regelquerschnitt Zubringerstraße vom August 2006	1:50
6.1 Blatt 3	Regelquerschnitt Rampe vom August 2006	1:50
6.2 Blatt 1	Regelquerschnitt Verbindungsstraße 1 und 2 vom August 2006	1:50
6.2 Blatt 2	Regelquerschnitt Verbindungsstraße 3 In der Schmalau vom September 2008	1:50
6.3 Blatt 1	Querprofil km 26+070 vom August 2006	1:100
6.3 Blatt 2	Querprofil km 26+350 vom August 2006	1:100
6.3 Blatt 3	Querprofil km 26+635 vom August 2006	1:100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.1 Blatt 1	Lageplan km 25+950 – km 27+200 vom August 2006, geändert im September 2008 und im Juni 2011	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom August 2006, geändert im September 2008, im Juli 2009 und im Juni 2011	
8.1 Blatt 1	Höhenplan Ausfahrt Nürnberg - Erlangen vom August 2006	1:1.000/ 100
8.1 Blatt 2	Höhenplan Einfahrt Nürnberg – Erlangen vom August 2006	1:1.000/ 100
8.1 Blatt 3	Höhenplan Ausfahrt Erlangen – Nürnberg vom August 2006	1:1.000/ 100
8.1 Blatt 4	Höhenplan Einfahrt Erlangen – Nürnberg vom August 2006	1:1.000/ 100
8.1 Blatt 5	Höhenplan Zubringerstraße vom August 2006	1:1.000/ 100
8.2 Blatt 1	Höhenplan Verbindungsstraße 1 vom August 2006	1:1.000/ 100
8.2 Blatt 2	Höhenplan Verbindungsstraße 2 vom August 2006	1:1.000/ 100
8.2 Blatt 3	Höhenplan Steinacher Straße vom August 2006	1:1.000/ 100
8.2 Blatt 4	Höhenplan Verbindungsstraße 3 In der Schmalau vom September 2008	1:1.000/ 100
10.1 Blatt 1	Bauwerksplan BW-Nr. 1 SBR BAB - km 26,553, Draufsicht, Ansicht, Schnitt, vom August 2006	1:100, 1:250
10.2 Blatt 1	Bauwerksplan BW-Nr. 2 u. 3 SBR BAB – km 26,277, km 26,288, Draufsicht, Ansicht, Schnitt, vom August 2006	1:250, 1:100
10.3 Blatt 1	Bauwerksplan BW-Nr. 4 EBR BAB – km 26,552, Draufsicht, Ansicht, Schnitt, vom August 2006	1:250, 1:100
10.4 Blatt 1	Bauwerksplan BW-Nr. 5 Grundwasserwanne Regelquerschnitte vom August 2006	1:100
11.1	Schalltechnische Untersuchung vom August 2006, geändert im September 2008 und im Juni 2011	
11.2 Blatt 1	Lageplan zur schalltechnischen Untersuchung vom August 2006, geändert im September 2008 und im Juni 2011	1:2.000
12	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung vom Juli 2009 mit Anhang 1 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom Juli 2009), geändert im Juni 2011	
12.1 A Blatt 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom Juli 2009	1:2.000
12.2 A Blatt 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom Juli 2009	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
13.1	Hydrogeologische Erläuterungen und wasserrechtliche Tatbestände vom August 2006, geändert im September 2008	
13.2	Erläuterungen zu den entwässerungstechnischen Anlagen vom August 2006, geändert im September 2008	
14.1 Blatt 1	Grunderwerbsplan km 25+950 – km 27+200 vom August 2006, geändert im September 2008 und im Juli 2009	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom August 2006, geändert im September 2008 und im Juli 2009	
15	Immissionsprognose verkehrsbedingter Luftschadstoffe vom September 2008 (nachrichtlich)	
16	Verkehrsuntersuchung vom 12.05.2003, ergänzt am 04.07.2008 und am 04.07.2011 (nachrichtlich)	
17.1	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom Juli 2009 (nachrichtlich)	
17.2 Blatt 1	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – Bestands- und Konfliktplan vom Juli 2009 (nachrichtlich)	1:2.500

### 3. Ausnahmen und Befreiungen

Ausnahmen und Befreiungen nach anderen Gesetzen und Verordnungen sind nicht erforderlich; diese werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

### 4. Nebenbestimmungen

#### 4.1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 4.1.1 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuther Str. 1, 90409 Nürnberg, mindestens 3 Monate vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitenplanes, damit die erforderliche Sicherung, Veränderung bzw. Verlegung der Telekommunikationseinrichtungen sowie die vorgesehene Neuverlegung von Telekommunikationslinien mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 4.1.2 Der N- ERGIE Netz GmbH, Hainstr. 34, 90461 Nürnberg, mindestens 12 Wochen vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitenplanes, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungstrassen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 4.1.3 Der infra fürth gmbh, Leyher Straße 69, 90763 Fürth, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten bzw. Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungstrassen sowie die vorgesehenen Neuverlegungen von Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.



- 4.1.4 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, damit erforderliche Sicherungsmaßnahmen an der betroffenen Stromleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 4.1.5 Dem Wasserverband Knoblauchsland, Hofwiesenweg 11, 90427 Nürnberg, unter Vorlage eines Bauzeitenplanes, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten bzw. Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungstrassen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können
- 4.1.6 Der Stadt Nürnberg, Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN/S-1/3), Adolf- Braun- Str. 33, 90429 Nürnberg, Tel. 0911/ 231 8198, damit Reparaturen und Anpassungsmaßnahmen an Kanalschächten und Schachtdeckeln im Zuge der Baumaßnahme durchgeführt werden können.
- 4.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens 2 Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Fürth) oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

## **4.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

- 4.2.1 Im Bereich des von Stadt Fürth festgesetzten Wasserschutzgebietes für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes sind – auch während der Bauzeit - neben den einschlägigen gesetzlichen Regelungen und der Wasserschutzgebietsverordnung die RiStWag zu beachten.
- 4.2.2 Für die am Bau im Wasserschutzgebiet Beteiligten ist eine Baustelleneinweisung durchzuführen; dabei ist gegen Nachweis auf die Schutzgebiete und insbesondere auf die hier geltenden Einschränkungen hinzuweisen.
- 4.2.3 Die Einhaltung der Schutzmaßnahmen im Wasserschutzgebiet zur Verhinderung der Verunreinigung des Grundwassers ist laufend zu überwachen. Dafür ist eine verantwortliche Person zu bestellen und dem Umweltamt der Stadt Fürth, dem zuständigen Wasserversorgungsunternehmen und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unverzüglich zu benennen. Es ist Aufgabe der beauftragten Person, die Firmen und deren Mitarbeiter anhand der Wasserschutzgebietsverordnung und der Pläne in diese Auflagen und Bedingungen einzuweisen. Unfälle, die schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser haben können (z. B. Auslaufen von Öl) sind sofort den genannten Stellen zu melden. Maßnahmen zur Beseitigung von Grundwasserunreinigungen haben im Benehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu erfolgen.
- 4.2.4 Für den Verlust an Rückhalteraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens ist vor Baubeginn an geeigneter Stelle Ersatz in dem ausreichendem Umfang zu schaffen. Über die diesbzgl. Details ist zuvor das Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg herzustellen.

## **4.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 4.3.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) dargestellte Maßnahme CEF1 muss vor Baubeginn fertig gestellt sein.

4.3.2 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ausgleichsmaßnahmen müssen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein.

4.3.3 Die Ausgleichsmaßnahmen sind dauerhaft zu unterhalten.

#### **4.4 Immissionsschutz**

4.4.1 Für die in der Tabelle 3 der Unterlage 11.1 aufgeführten nicht durchgestrichenen Anwesen besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Die jeweiligen anspruchsberechtigten Fassadenseiten und Geschosse ergeben sich aus der Tabelle A 5 im Anhang zur Unterlage 11.1.

4.4.2 Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). 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 Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

#### **4.5 Denkmalschutz**

4.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

4.5.2 Die Stadt Fürth hat 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 einzubeziehen.

4.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Stadt Fürth 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 der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen der Stadt Fürth und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

## **5. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **5.1 Gegenstand/ Zweck**

5.1.1 Dem Freistaat Bayern und der Stadt Fürth wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten der gesammelten Niederschlagswässer der plangegegenständlichen Straßen über zwei Regenklär- und rückhaltebecken und einen Flurgraben in den Bucher Landgraben wie folgt erteilt:

E 1:	RKB/RRB AS Steinach	Fl.-Nr. 657 (Gmkg. Sack)
E 2:	RKB/RRB KVP 2	Fl.-Nr. 658 (Gmkg. Sack)

5.1.2 Dem Freistaat Bayern und der Stadt Fürth wird die gehobene Erlaubnis zum Einbringen von Stoffen (Beton u. ä.) in das Grundwasser für folgende Bauwerke erteilt:

- Unterführung Zubringerstraße
- Unterführung der GVS Stadeln-Steinach
- Unterführung der Güterzugstrecke Nürnberg Rbf – Eltersdorf
- Grundwasserwanne
- Stützwände
- Lärmschutzwände

Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserunschädliche, nicht auslaugbare Baustoffe verwendet werden.

5.1.3 Dem Freistaat Bayern und der Stadt Fürth wird die beschränkte Erlaubnis zum Zutagefördern von Grundwasser und Einleiten in verschiedene Gräben aus dem Bereich folgender Bauwerke für die Dauer der Bauzeit erteilt:

- Unterführung Zubringerstraße
- Unterführung der GVS Stadeln-Steinach
- Unterführung der Güterzugstrecke Nürnberg Rbf - Eltersdorf
- Grundwasserwanne
- Stützwände
- Lärmschutzwände

Die Grundwasserentnahme ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

5.1.4 Dem Freistaat Bayern und der Stadt Fürth wird die beschränkte Erlaubnis zum Einleiten von Oberflächenwässern aus Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in verschiedene Gräben für die Dauer der Bauzeit erteilt.

### **5.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen zu Grunde.

### **5.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

5.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 5.3.2 Umfang der unter A. 5.1.1 erlaubten Benutzungen für das Einleiten von Niederschlagswasser:

RKB/RRB AS Steinach	Maximalabfluss	$Q_{\max (n = 1)}$	= 20 l/s
RKB/RRB KVP 2	Maximalabfluss	$Q_{\max (n = 1)}$	= 10 l/s

- 5.3.3 Das Abwasser der unter A. 5.1.1 erlaubten Benutzungen darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Die Rückhaltebecken sind regelmäßig (1 x jährlich) zu warten.

- 5.3.4 Die vorgelegte Entwässerungskonzeption für die unter A. 5.1.1 erlaubten Benutzungen mit den zwei Regenklär- und rückhaltebecken ist entsprechend der Plan- und Beilagenverordnung (WPBV) im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg neu zu planen und bis spätestens **sechs** Monate vor **Baubeginn** mit entsprechenden Berechnungen und Nachweisen dem Wasserwirtschaftsamt vorzulegen.

Für die Einleitungsstellen sind Gauss -Krüger- Koordinaten (Rechts- und Hochwert) zu ermitteln und dem Wasserwirtschaftsamt vorzulegen.

Für den Betrieb der Anlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind mitzuteilen.

Bei wesentlichen Änderungen der technischen Regeln für Bau und Betrieb der Behandlungsanlagen zum Einleiten von Abwasser sind die erforderlichen Nachweise zu führen und die Anlagen entsprechend anzupassen.

- 5.3.5 Das Einleitungsbauwerk sowie der Vorfluter ist im Einflussbereich der Einleitungsstellen der unter A. 5.1.1 erlaubten Benutzungen vom Unternehmensträger im Einvernehmen mit dem Träger der Unterhaltungslast zu sichern und zu unterhalten.

- 5.3.6 Das einzuleitende Wasser aus den unter A. 5.1.4 erlaubten Benutzungen darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren enthalten. Daher sind jeweils Absetzbecken vorzuschalten, die auf einen Rückhalt von absetzbaren und abfiltrierbaren Stoffen ausgelegt sind (Mindestaufenthaltszeit: 10 min. bei Bemessungsregen  $r_{15(0,2)}$ ).

Vor Bauausführung jeder Einzelmaßnahme, spätestens 4 Wochen vor Baubeginn, sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg die Bauwasserhaltungskonzepte und Berechnungen für das unumgängliche Maß der Entnahme vorzulegen. In den Schutzgebieten ist bei Grundwasseraufschlüssen grundsätzlich eine möglichst dichte Baugrubenumschließung vorzusehen.

Das abgeleitete Grundwasser darf keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölspuren aufweisen.

Am Ablauf der Absetzbecken, die auf eine Mindestverweildauer von 10 Minuten ausgelegt sind, sind während der Bauzeit nachfolgende Werte (stichprobenartig) einzuhalten:

Absetzbare Stoffe nach DIN 38406-H0-2:	0,5 mg/l
Abfiltrierbare Stoffe nach DIN 38406-H2-1:	100 ml/l

Bei baustoffbedingt erhöhten pH-Werten ist das abzuleitende Wasser zusätzlich über eine Neutralisationsanlage zu führen.

- 5.3.7 Vor Bauausführung jeder unter A. 5.1.3 genannten Einzelmaßnahme, spätestens 4 Wochen vor Baubeginn, sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg die Bauwasserhaltungskonzepte und Berechnungen für das unumgängliche Maß der Entnahme vorzulegen. In den Schutzgebieten ist bei Grundwasseraufschlüssen grundsätzlich eine möglichst dichte Baugrubenumschließung vorzusehen. Das abgeleitete Grundwasser darf keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölsuren aufweisen. Am Ablauf der Absetzbecken, die auf eine Mindestverweildauer von 10 Minuten ausgelegt sind, sind während der Bauzeit nachfolgende Werte (stichprobenartig) einzuhalten:

- Absetzbare Stoffe nach DIN 38406-H0-2: 0,5 mg/l
- Abfiltrierbare Stoffe nach DIN 38406-H2-1: 100 ml/l

Bei baustoffbedingt erhöhten pH-Werten ist das abzuleitende Wasser zusätzlich über eine Neutralisationsanlage zu führen.

## **5.4 Bauausführung, Anzeigepflichten, sonstige Pflichten**

- 5.4.1 Die Bauausführungsunterlagen mit den erforderlichen Nachweisen sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vor Baubeginn vorzulegen.
- 5.4.2 Beginn und Ende einer Grundwasserentnahme sind der Stadt Fürth - Ordnungsamt - und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen.
- 5.4.3 Die gesamten Baumaßnahmen sind nach den geltenden technischen Bestimmungen und nach den allgemein anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen. Die Ausführung muss den festgestellten Plänen entsprechen.
- 5.4.4 Die Ent- und Bewässerungsanlagen Dritter sind funktionsfähig zu erhalten.
- 5.4.5 Sämtliche wassergefährdenden Stoffe, deren Verwendung geplant ist, sind der Stadt Fürth – Ordnungsamt - unter der Angabe der eingesetzten Menge, Wassergefährdungsklasse etc. anzuzeigen. Die zu treffenden Schutzvorkehrungen sind darzustellen.
- 5.4.6 Ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauzeit (z. B. Lager von Kraftstoffen, Heizöl, Tankstellen) unterliegt ebenso der unter A. 5.4.5 genannten Anzeigepflicht.

## **5.5 Auflagenvorbehalt**

Weitere Auflagen bleiben vorbehalten für den Fall, dass sich die beim Erlass dieses Beschlusses bestehenden Verhältnisse wesentlich ändern sollten oder durch den Bau und Betrieb der planfestgestellten Maßnahme Auswirkungen auftreten, die heute noch nicht erkennbar sind.

## **6. Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,

- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, 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, 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). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **7. Entscheidung über Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **8. Kosten**

Die Stadt Fürth trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Zu erstattende Auslagen werden mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

## **B. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg auf dem Gebiet der Stadt Fürth sowie die Anbindung der Anschlussstelle an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau". Die Anschlussstelle liegt zwischen den Fürther Stadtteilen Herboldshof und Steinach bei Betr.- km 26,553.

### **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 15.08.2006 beantragte die Stadt Fürth für den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Verfahrenseinleitung durch die Regierung von Mittelfranken erfolgte am 26.09.2006. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 16.10.2006 bis 15.11.2006 bei Stadt Fürth nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Fürth oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 29.11.2006 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

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

- Stadt Nürnberg
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Staatliches Bauamt Nürnberg

- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Nürnberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ansbach (jetzt: Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach)
- Autobahndirektion Nordbayern
- Vermessungsamt Fürth
- DB Services Immobilien GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Netz GmbH
- VGN GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- infra fuerth gmbh
- Zweckverband zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes
- Wasserverband Knoblauchsland
- Höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Mittelfranken)
- Höhere Landesplanungsbehörde (Sachgebiet 24 der Regierung von Mittelfranken)

Aus Anlass von Einwendungen hat der Vorhabensträger Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren eingebracht. Diese Tektur vom September 2008 hat im wesentlichen folgenden Inhalt:

- zusätzlicher Neubau der Verbindungsstraße 3 zwischen dem Kreisverkehrsplatz 2 und der Straße "In der Schmalau" mit einer Zufahrtsstraße zu den Grundstücken Fl. Nrn. 687/3 und 634/64, Gemarkung Sack, mit Wendehammer
- zusätzliche Ausführung einer Ausgleichsmaßnahme A2 auf Teilflächen der Grundstücke Fl. Nrn. 685 und 687/2, Gemarkung Sack
- Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung und der Verkehrsimmissionsprognose
- Einbringung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 10.11.2008 bis 09.12.2008 bei der Stadt Fürth und der Stadt Nürnberg nach jeweiliger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Fürth bzw. der Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 23.12.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien. Zudem bat die Regierung von Mittelfranken neben den bereits am Verfahren beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden folgende Stellen um Stellungnahme zu der Tektur:

- Zweckverband zur Wasserversorgung der Eltersdorfer Gruppe
- Zweckverband Wasserversorgung Fränkischer Wirtschaftsraum
- N-ERGIE AG
- Eisenbahn- Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- DB Projektbau GmbH
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken

- Stadt Erlangen
- Vermessungsamt Nürnberg

Es haben erneut private Betroffene Einwendungen erhoben.

Darauf hin hat der Vorhabensträger eine weitere Tektur in das Verfahren eingebracht. Diese Tektur vom Juli 2009 beinhaltet im wesentlichen eine Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung. U. a. soll die Ausgleichsmaßnahme A1 nunmehr auf Teilflächen der Grundstücke Fl. Nrn. 685 und 687/2, die Ausgleichsmaßnahme A2 nunmehr auf den Grundstücken Fl. Nrn. 804, 843 und 844, jeweils Gemarkung Sack, ausgeführt werden. Zudem soll zusätzlich eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF1 auf den Grundstücken Fl. Nrn. 806, 807, 841, 841/3 und 841/4, Gemarkung Sack, ausgeführt werden.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 31.08.2009 bis 30.09.2009 bei der Stadt Fürth und der Stadt Nürnberg nach jeweiliger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Fürth bzw. der Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 14.10.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien. Außerdem bat die Regierung von Mittelfranken die im Rahmen der Tektur vom September 2008 beteiligten Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände (mit Ausnahme des Amtes für Ländliche Entwicklung Mittelfranken) um Stellungnahme zur Tektur vom Juli 2009.

Es wurden wiederum Einwendungen von privaten Betroffenen erhoben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 04. und 05.05.2010 in Fürth erörtert. Die Behörden und Verbände sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

## **C. *Entscheidungsgründe***

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. *Verfahrensrechtliche Bewertung***

#### **1.1 *Notwendigkeit der Planfeststellung***

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Anschlussstellen von Bundesautobahnen sind Teil der Bundesfernstraßen (vgl. § 1 Abs. 3 FStrG). Die verfahrensgegenständlichen Verbindungsstraßen sowie die Zubringerstraße konnten zulässigerweise in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden. Dies ergibt sich aus folgendem:

Nach Art. 36 Abs. 5 BayStrWG kann bei Planfeststellungen nach dem FStrG generell auch der Bau oder die Änderung anderer öffentlicher Straßen einbezogen werden, soweit solche Baumaßnahmen zwischen den Trägern der Straßenbaulast vereinbart sind oder straßenaufsichtlich gefordert werden könnten. Diese durch das 2. BayStrWAG eingeführte Regelung erweitert kraft Landesrechts den Ge-



gegenstand des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens auf den Bau oder die Änderung anderer öffentlicher Straßen (vgl. Zeitler, Art. 36 Rdnr. 45), verfassungsrechtliche Bedenken sind hiergegen nicht zu erheben. Zumindest dem Wortlaut nach hängt die Zulässigkeit dieses Vorgehens allein davon ab, dass – alternativ- solche Baumaßnahmen entweder zwischen den Trägern der Straßenbaulast vereinbart sind oder straßenaufsichtlich gefordert werden könnten. In vorliegendem Verfahren wurde zwischen der Autobahndirektion Nordbayern und der Stadt Fürth eine entsprechende Vereinbarung geschlossen. Zusätzlich wird aus der Gesamtsystematik der Vorschrift gefolgert, dass die einbezogenen öffentlichen Straßen in einem objektiven Zusammenhang mit der eigentlichen Planfeststellung nach dem FStrG stehen müssen (so Zeitler, Art. 36 Rdnr. 42). Ein solcher ist hier auf Grund der konkreten Ausgestaltung der Planung der Verbindungsstraßen und der Zubringerstraße sowie deren Zweck, die Anschlussstelle mit dem nachgeordneten Straßennetz zu verbinden, gegeben. Im Übrigen ergeben sich nach Wortlaut und Sinn der Vorschrift und den Aussagen der Kommentarliteratur keine materiell- rechtlichen Anforderungen an die Klassifizierung der einbezogenen Straßen. Die Einbeziehung der gegenständlichen Verbindungsstraßen sowie der Zubringerstraße in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungen konnte damit auf der Grundlage des Art. 36 Abs. 5 BayStrWG erfolgen.

Die Verbindungsstraßen sowie die Zubringerstraße sind - unabhängig davon - zudem als notwendige Folgemaßnahmen i. S. v. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG zu qualifizieren. Nach dieser Vorschrift bezieht sich die Planfeststellung auf die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen. Diese Regelung erweitert den Gegenstand der Planfeststellung über das dem Fachrecht unterliegende Vorhaben hinaus auf notwendige Anpassungs- und Anschlussmaßnahmen an anderen Anlagen. Der Bau einer Ersatz- oder Anschlussstraße gilt als geradezu typisches Beispiel einer derartigen Folgemaßnahme (vgl. etwa BVerwG, Urteil v. 09.03.1979 – 4 C 41.75 -, BVerwGE 57, 297, 301; OVG Saarlouis, Urteil v. 28.04.1998 – 2 M 2/98 -; Steinberg/ Berg/ Wickel, Fachplanung, 3. Aufl. 2000, § 1 Rdnr. 133). Dies folgt aus dem planerischen Gebot der Problem- und Konfliktbewältigung, wonach durch eine Planung aufgeworfene Konflikte und insbesondere Probleme an anderen Anlagen notwendig auszugleichen sind (näher BVerwG, Urteil v. 01.11.1974 – 4 C 38.71 -, BVerwGE 47, 144, 155; Urteil v. 07.09.1979 – IV C 58.76 -, BVerwGE 58, 281, 284, m. w. N.; Urteil v. 14.11.2001 – 11 A 31/00 -, NVwZ 2002, 733, 736; Kühling/ Hermann, Fachplanungsrecht, 2. Aufl. 2000, Rdnrn. 230 und 406). Die gegenständlichen Verbindungsstraßen sowie die Zubringerstraße sind zur Konfliktbewältigung erforderlich, da der über die Anschlussstelle abgewinkelte Verkehr nur dann hinreichend weiter geleitet und somit eine Konfliktbewältigung nur erfolgen kann, wenn die eigentliche Anschlussstelle durch die in der Planung enthaltenen Verbindungsstraßen und die Zubringerstraße flankiert wird. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes liegt zwar selbst dort, wo das Gebot der Problem- und Konfliktbewältigung an sich eine Ausdehnung auf eine Maßnahme erfordern würde, dann keine Folgemaßnahme mehr vor, wenn die einzubeziehende Maßnahme nach Bedeutung, Dimension und Komplexität des Vorhabens eine eigene Planung darstellt und nur durch eine eigene Konzeption des anderen Planungsträgers bewältigt werden kann (BVerwG, Urteil v. 12.02.1988 – 4 C 54/ 84 -, NVwZ 1989, 153 f.; Urteil v. 12.02.1988 – 4 C 55/ 84 -, Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 2; Urteil v. 26.05.1994 – 7 A 21/ 93-, NVwZ 1994, 1002, 1003 f.). Diese Rechtsprechung ist jedoch vorliegend nicht einschlägig, da der Verlauf der Verbindungsstraßen und die Zubringerstraße durch die Lage der Anschlussstelle, das bereits vorhandene Straßennetz sowie die (zukünftigen) Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 390 der Stadt Fürth so determiniert ist, dass es insoweit keiner eigenständigen planerischen Konzeption bedarf. Zudem sprechen teleologische Erwägungen für die Zulässigkeit einer Einbeziehung der Verbindungsstraßen und der Zubringerstraße nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Die Rechtsprechung hat

ihre restriktive Handhabung des Instituts der Folgemaßnahme vor allem auf die durch Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG bzw. § 75 Abs. 1 VwVfG bewirkte kompetenzerweiternde Wirkung gestützt (so besonders deutlich BVerwG, Urteil v. 26.05.1994 – 7 A 21/ 93 -, NVwZ 1994, 1002, 1003; Urteil v. 01.07.1999 – 4 A 27.98 -, BVerwGE 109, 192, 201 f.). Bei der Festsetzung von Folgemaßnahmen im Rahmen einer bestimmten Fachplanung wird nämlich ein fachfremdes Projekt "miterledigt", das an sich nicht in den sachlichen Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde fällt. Dieser gesetzliche Zuständigkeitswechsel (so BVerwG, Urteil v. 01.07.1999 – 4 A 27.98 -, BVerwGE 109, 192, 201 f.) bedarf grundsätzlich einer verfassungsrechtlichen Rechtfertigung sowie einer restriktiven Handhabung und soll verhindern, dass "unter dem 'Deckmantel' einer notwendigen Folgemaßnahme die Planungskompetenz des konkurrierenden Planungsträgers in ihrem Kern beeinträchtigt werden kann" (OVG Lüneburg, Urteil v. 06.06.2007 – 7 LC 98/06 -, NJOZ 2007, 5536, 5542 m. w. N.). Ein solcher Kompetenzkonflikt stellt sich jedoch von vornherein nicht, wenn sowohl für das Hauptvorhaben als auch für das durch die Folgemaßnahme einbezogene Vorhaben gänzlich identische Zuständigkeiten gegeben sind. Dies ist hier der Fall; die Stadt Fürth ist für die Anschlussstelle als solche auf Grund der Vereinbarung mit der Autobahndirektion vom 27.03.2007 Vorhabensträger, für die Verbindungsstraßen und die Zubringerstraße auf Grund ihrer Straßenbaulast nach Art. 41 Satz 1 Nr. 2 bzw. Art. 47 Abs. 1 BayStrWG . Es besteht demnach keine Gefahr, dass durch die Miterledigung von Folgemaßnahmen "eine originäre Planungskompetenz für die anderen Anlagen in ihrem Kern angetastet werden" könnte (so das Kriterium in BVerwG, Urteil v. 12.02.1988 – 4 C 54/ 84, NVwZ 1989, 153). Von daher ist nach Wortlaut und Normzweck bereits eine Einbeziehung der Verbindungsstraßen und der Zubringerstraße als Folgemaßnahme nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG zulässig, ohne dass insoweit mit Art. 36 Abs. 2 BayStrWG vergleichbare materielle Anforderungen an die Bedeutung und Klassifizierung der einbezogenen Straßen bestehen würden.

Selbst wenn man aber davon ausginge, dass die Verbindungsstraßen und die Zubringerstraße für eine zulässige Einbeziehung in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren die materiellen Anforderungen des Art. 36 Abs. 2 BayStrWG erfüllen müssten, stünde dies hier der Einbeziehung nicht entgegen. Nach der genannten Vorschrift ist bei Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen, handelt. Dies ist hier der Fall.

Die Einordnung einer Straße in die jeweilige Straßenklasse beurteilt sich nach der Quantität des von der Straße aufgenommenen Verkehrs sowie nach der Qualität der Funktion der Straße im Verkehrsnetz; im Zweifel muss jedoch das letztere Klassifizierungsmerkmal den Ausschlag geben, da andernfalls insbesondere im Einzugsbereich größerer Orte - wie hier - eine sinnvolle Handhabung der Einteilungskriterien für die verschiedenen höher klassifizierten Straßen, namentlich für das durchgehende Netz der Bundesfernstraßen und Staatsstraßen, nicht möglich wäre (BayVGH, Urteil vom 10.04.2002 - 8 B 01.1172 - m. w. N). Die verfahrensgegenständliche Zubringerstraße sowie die Verbindungsstraßen 1 und 2 sind hernach als Kreisstraßen (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG) zu klassifizieren. Diese Straßen, die auf Grund der konkreten Ausgestaltung der Planung als ein funktionell einheitlicher Straßenzug zu qualifizieren sind, führen den von der Kreisstraße FÜS 4 zufahrenden Verkehr über die gegenständliche Anschlussstelle auf die A 73 und umgekehrt Verkehr von der A 73 auf die FÜS 4. Die FÜS 4 bedient vor allem Querbindungen im Norden von Fürth und Nürnberg und stellt die einzige Ost-West- Verbindung in einem 6 km breiten Korridor dar, zusätzlich werden die diagonalen Verbindungen von Fürth- Nord über die B 4 (Erlanger Straße) in die Innenstadt von Nürnberg sowie von Nürnberg- Nord über Stadeln in die Innenstadt von Fürth bedient. Weiterhin verlaufen über die FÜS 4 Verbindungen zwischen

dem Landkreis Erlangen- Höchstadt, speziell aus Herzogenaurach, nach Nürnberg. Die FÜS 4 hat damit eine erhebliche Verbindungsfunktion zwischen den Städten Nürnberg und Fürth sowie bis in die Landkreise Erlangen- Höchstadt (Herzogenaurach etc.) und Nürnberger Land (speziell Richtung Kalchreuth und Eckenthal); sie bedient damit Stadt- und Landkreise überschreitende Verkehrsbeziehungen vergleichbar einer Staatsstraße. Die Zubringerstraße sowie die Verbindungsstraßen 1 und 2, die das Bindeglied zwischen A 73 und der FÜS 4 bilden, sind auf Grund dessen dazu bestimmt, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden zu dienen. Die für die Verbindungsstraßen und die Zubringerstraße prognostizierten Verkehrsbelastungen, die durchgängig ein Mehrfaches der durchschnittlichen Belastung einer Kreisstraße in Bayern (1 793 Kfz/ Tag im Jahr 2008) betragen und auch durchgängig die durchschnittliche Belastung einer Staatsstraße in Bayern (3 915 Kfz/Tag im Jahr 2008) deutlich übersteigen, stützen die Klassifizierung der Straßen als Kreisstraßen zusätzlich. Der Umstand, dass die Zubringerstraße sowie die Verbindungsstraßen nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen zu einem bestimmten Anteil auf die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebe bezogene Verkehre im Falle deren Verwirklichung aufnehmen, ist unschädlich. Diese Verkehre überwiegen bereits nicht den sonstigen, nicht auf das Einrichtungszentrum bezogenen Verkehr, nachdem von den in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom Juli 2008 für die Zubringerstraße prognostizierten 11 200 Kfz/ Tag für den Planfall mit Einrichtungszentrum nur 5 400 Kfz/ Tag - also nur etwa 48 % - dem Einrichtungszentrum zuzurechnen sind; auf den Verbindungsstraßen 1 und 2 sind sogar nur etwa 23 % bzw. 12 % dem Einrichtungszentrum zuzurechnen. Soweit sich diese Anteile an Samstagen auf Grund des dort größeren Kundenaufkommens des Einrichtungszentrums ändern, ist dies ebenso unerheblich, nachdem diese Samstagsbelastungen nur singulären Charakter innerhalb einer Woche haben und demgegenüber die prognostizierten Verkehrszahlen, die die Werktagsbelastungen widerspiegeln, die hauptsächlich auftretende Belastungssituation abbilden.

Die Verbindungsstraße 3, die den auf Fürther Stadtgebiet liegenden Kreisverkehrsplatz 2 mit der Straße "In der Schmalau" auf Nürnberger Stadtgebiet verbindet, ist - nachdem ihr eine vergleichbare Funktion im Straßennetz nicht zukommt - als Gemeindeverbindungsstraße zu klassifizieren (Art. 46 Nr. 1 BayStrWG).

Abgesehen von den in Art. 36 Abs. 2 BayStrWG genannten Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen sind Kreisstraßen bzw. Gemeindeverbindungsstraßen von besonderer Bedeutung solche, die in ihrer Erschließungsfunktion und Verkehrsstärke Staatsstraßen nahekommen, oder mit ihnen in einer wichtigen Zubringerfunktion verknüpft sind; für die Qualifikation sind nicht einzelne Streckenabschnitte, sondern die Straße in ihrer gesamten Länge maßgebend (vgl. BayVGH, Urteil v. 02.03.1993 - 8 B 91.1039). Die Verbindungsstraßen 1 und 2 verbinden die Kreisstraße FÜS 4 mit der verfahrensgegenständlichen Anschlussstelle; sie haben damit bereits auf Grund ihrer Eigenschaft als Zubringerstraßen zur A 73 besondere Bedeutung. Diese spiegelt sich zudem in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom Juli 2008 prognostizierten Verkehrsbelastung von 6 800 bzw. 5 000 Kfz/ Tag ohne Einrichtungszentrum und 7 500 bzw. 5 700 Kfz/ Tag mit Einrichtungszentrum wider. Die Verbindungsstraße 3 bindet das auf Nürnberger Stadtgebiet liegende Gewerbegebiet Schmalau über die Verbindungsstraße 1 an die geplante Anschlussstelle an; auch hierbei handelt es sich um eine Zubringerstraße zur A 73. Die Tatsache, dass die Verbindungsstraße nicht direkt an die A 73 anbindet, ist unschädlich, da die die weitere Verbindung zur Anschlussstelle vermittelnde Verbindungsstraße nur sehr kurz ist (vgl. BayVGH, a. a. O.). Zudem werden für die Verbindungsstraße 3 Verkehrsbelastungen von 2 900 Kfz/ Tag ohne bzw. 2 800 Kfz/ Tag mit Einrichtungszentrum prognostiziert. Diese Werte liegen deutlich über der durchschnittlichen Belastung einer Kreisstraße in Bayern (1 793 Kfz/ Tag im

Jahr 2008). Die durchschnittlichen Belastung einer Staatsstraße in Bayern (3 915 Kfz/Tag im Jahr 2008) erreichen die prognostizierten Werte zwar nicht, die Werte sind dennoch für eine Staatsstraße in Bayern dennoch nicht untypisch; dies belegt ebenso die besondere Bedeutung der Verbindungsstraße 3.

Hinzu kommt, dass auf Grund der obigen Ausführungen zur Planfeststellungspflichtigkeit der Zubringer- und Verbindungsstraßen diese zusammen mit der Anschlussstelle auch auf der Grundlage von Art. 78 BayVwVfG in nur einem Planfeststellungsverfahren behandelt werden können. Die Anschlussstelle und die Verbindungsstraßen sind in den Knotenpunkten derart miteinander baulich und verkehrlich verflochten, dass eine angemessene Koordinierung nur durch eine einheitliche Entscheidung erfolgen kann.

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

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

## **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Für das Bauvorhaben war gemäß § 3a Satz 1 UVPG festzustellen, ob nach den §§ 3b bis 3f für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem UVPG besteht. Da es sich um eine Änderung bzw. Erweiterung eines Vorhabens handelt, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, ist § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG einschlägig. Danach ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 UVPG anhand der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien vorgesehen.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten eine Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 17), in welcher die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind überwiegend als nicht schwerwiegend und komplex einzustufen. Die Wohnbevölkerung wird durch das Vorhaben teilweise entlastet; soweit zusätzliche Belastungen durch das Vorhaben in Rechnung zu stellen sind, bewegen sich diese in einer sehr geringen Größenordnung. Durch Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen werden entstehende Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Durch ein naturschutzfachlich abgestimmtes Konzept mit Ausgleichsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert. Der Ersatz für den Verlust von Rückhalteraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt. Im Ergebnis ist bei vergleichsweise geringem Ausmaß und vergleichsweise geringer Intensität der durch die Flächeninanspruchnahme ausgelösten Wert- und Funktionsverluste und angesichts der tendenziellen Verbesserung der Schallsituation durch die geplanten Schutzmaßnahmen nicht zu erwarten, dass das geplante Vorhaben erhebliche

nachteilige Umweltauswirkungen verursacht. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher für das gegenständliche Bauvorhaben nicht durchzuführen.

Unabhängig davon sind alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

Soweit im Anhörungsverfahren das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Begründung kritisiert wurde, dass das gegenständliche Vorhaben zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 390 der Stadt Fürth und der Ortsumgebung Herboldshof als ein einheitliches städtebauliches Projekt zu qualifizieren und für das Gesamtvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, verfängt dieses Argument nicht. Bei den genannten Vorhaben handelt es sich nicht um mehrere Vorhaben derselben Art i. S. v. § 3b Abs. 2 UVPG, die zusammen die maßgeblichen Größen- oder Leistungswerte erreichen oder überschreiten. Eine kumulierte Betrachtung der Auswirkungen ist nur bei qualitativ vergleichbaren Vorhaben vorgesehen. Maßgeblich sind für die qualitative Vergleichbarkeit vor allem die technische oder bauliche Beschaffenheit sowie die Betriebsweise. Darüber hinaus müssen Größe oder Leistung der Vorhaben in vergleichbaren Messeinheiten erfasst werden (siehe dazu Sangenstedt in Landmann/ Rohmer, Umweltrecht, Band III, § 3b UVPG, Rdnr. 26). Vorhaben derselben Art im Sinne qualitativ vergleichbarer Vorhaben sind deshalb grundsätzlich alle Vorhaben, die einer bestimmten Projektart der zweiten Ebene der Anlage 1 zum UVPG zugeordnet werden können, diese sind als artidentisch und damit kumulationstauglich anzusehen. Gleiches gilt nach Auffassung der Literatur auch dann, wenn eine Nummer der zweiten Ebene der Anlage 1 eine Reihe von technisch ähnlichen Projektkategorien zusammenfasst (Storm/ Bunge, Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung, § 3b UVPG, Rdnr. 47 f.; Sangenstedt, a. a. O. § 3b UVPG, Rdnr. 27). Darüber hinaus gehend können Vorhaben, die in der Anlage 1 zum UVPG unter verschiedenen Ordnungsnummern erscheinen, nur ausnahmsweise dann als solche derselben Art qualifiziert werden, wenn sie eine im Wesentlichen gleiche Beschaffenheit, Technik und/ oder Funktionsweise auszeichnet (Storm/ Bunge, a. a. O., Rdnr. 49). Dass diese Voraussetzungen in Bezug auf die genannten Vorhaben ganz offensichtlich nicht erfüllt sind, liegt auf der Hand und bedarf keiner näheren Begründung. Hinzu kommt, dass auch der primäre Schutzzweck der Regelung des § 3b Abs. 2 UVPG, nämlich die Verhinderung einer Aufspaltung einheitlicher Vorhaben in verschiedene Teilprojekte, die ihrerseits dann nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen, hier offenkundig nicht berührt ist, nachdem der Bau eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit mehr als 5 000 m<sup>2</sup> Fläche - wie im Falle des Bebauungsplanes Nr. 390 gegeben - ohnehin in jedem Fall der Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Der Bau der Ortsumgebung Herboldshof im Zuge der Kreisstraße FÜS 4 unterfällt zudem nicht dem Anwendungsbereich des UVPG.

## **2. Materieil-rechtliche Würdigung**

### **2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es 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, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

## **2.2 Planrechtfertigung**

### **2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme**

Der Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg mit Anbindung an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau" ist in der festgestellten Planfassung gemessen an den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Das Vorhaben dient sowohl der Verbesserung der überregionalen Verkehrsverbindungen und der Entlastung innerörtlicher Verkehrsverhältnisse als auch der Anbindung angrenzender Gewerbeflächen. Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Der in den Gewerbegebieten Nürnberg- Schmalau und Fürth- Bislohe entstehende Verkehr kann momentan nur über zum Teil durch Wohngebiete führende Straßen mit teilweise schlechtem Ausbauzustand das überregionale Straßennetz - insbesondere die A 73 - erreichen. Die nächstgelegene Anschlussstelle Fürth- Ronhof an der A 73 ist bereits heute zeitweise überlastet, die Zufahrtsstraßen aus den Gewerbegebieten weisen einen ungewöhnlich hohen Schwerlastverkehrsanteil auf und tangieren Wohngebiete. Durch die von der Stadt Fürth vorgesehene und bereits planerische verfestigte Ausweisung weiterer Gewerbeflächen unmittelbar nördlich des Ortsteils Steinach im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 390 und 390a sowie die von der Stadt Nürnberg geplante Ausweisung weiterer Gewerbeflächen im Osten des Gewerbegebietes Nürnberg-Schmalau wird die verkehrliche Situation in diesem Raum weiter verschlechtert. Dieser Entwicklung soll entgegen gesteuert werden, ohne im Gegenzug durch die Verlagerung überörtlicher Verkehrsströme sowie die Zunahme des regionalen Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs mehr als nur geringfügige zusätzliche Verkehrsbelastungen im Bereich westlich der A 73 hervorzurufen, insbesondere sollen die Talbrücke über die Regnitz zwischen den Ortsteilen Vach und Stadeln sowie die Ortsdurchfahrten nicht mehr als nur geringfügig zusätzlich belastet werden und weitere Beeinträchtigungen von Wohngebieten durch überörtlichen Verkehr weitgehend unterbleiben.

Das gegenständliche Vorhaben dient verkehrlich zum einen der Anbindung der Kreisstraße FÜS 4 an die A 73. Die FÜS 4 ist eine überörtliche Ost- West- Verbindung zwischen den Fürther Stadtteilen Herboldshof, Mannhof und Stadeln und den Nürnberger Stadtteilen Schmalau, Großgründlach und Boxdorf. Sie beginnt im Westen an der St 2242 (Stadelner Hauptstraße) und endet im Osten als Kreisstraße N 3 an der B 4 (Erlanger Straße) und ist die einzige Ost- West- Verbindung in einem 6 km breiten Korridor. Bereits jetzt besitzt sie eine besondere Bedeutung im Straßennetz, die sich auch in einer Verkehrsbelastung niederschlägt, die bereits heute zumindest der durchschnittlichen Belastung einer Staatsstraße in Bayern entspricht.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird zum anderen auch der Schwerverkehr des Gewerbegebietes Schmalau auf kurzem Weg auf die A 73 geführt, so dass eine Entlastung der durch den gegenwärtig anfallenden Verkehr stark belasteten städtischen Ortsdurchfahrten vom Schwerverkehr, der hier Durchgangsverkehr darstellt, erreicht werden kann, und diese Ortsdurchfahrten ggf. zudem mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln für den Schwerverkehr - zumindest nachts - gesperrt werden können. Beim Schwerverkehr des Gewerbegebietes handelt es sich zum großen Teil um weiträumigen Verkehr, der auf kurzem Weg die A 73 erreichen soll. Die starke Belastung der im Anhörungsverfahren mehrfach angesprochenen Ortsdurchfahrt Bislohe wurde durch eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte ergänzende Verkehrserhebung nochmals bestätigt; diese hat gezeigt, dass die Gründlacher Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt

Bislohe bereits derzeit mit einem für städtische Straßen sehr hohen Schwerverkehrsanteil von 10 % (880 - 920 Kfz Schwerverkehr/ Tag) belastet ist. Diese Erhebung hat weiterhin deutlich ergeben, dass auf dem Nürnberger Stadtgebiet über die Kreisstraße N 3 eine starke Verkehrsbeziehung sowohl im Gesamt- als auch im Schwerverkehr von der B 4 zur Wiesbadener Straße besteht, welche südlich des Gewerbegebietes Schmalau über die Gründlacher Straße durch Bislohe hindurch in Richtung der Anschlussstelle Fürth- Ronhof an der A 73 führt. Auch dieser Verkehr kann mit dem gegenständlichen Vorhaben kurzschlüssig auf die A 73 - mit der Folge einer Verkehrsentlastung in Bislohe - geführt werden.

Daneben soll das Vorhaben auch eine Anbindung bereits vorhandener sowie geplanter Gewerbeansiedlungen östlich der A 73 an das Fernstraßennetz ermöglichen bzw. verbessern; dies gilt insbesondere auch für die im Rahmen der derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 390 und 390a geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebe. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Bau einer Autobahnanschlussstelle u. a. auch dann fernstraßenplanungsrechtlich gerechtfertigt, wenn er zur Deckung eines mit den landesplanerischen Zielsetzungen Hand in Hand gehenden verkehrsmäßigen Anschlussbedürfnisses vernünftigerweise geboten ist; es liege auf der Hand, dass die zu berücksichtigende planerische Vorentscheidung für den Bau einer aus regionaler Sicht für erforderlich gehaltenen Autobahnanschlussstelle auch aus dem regionalen Raumordnungsprogramm eines Landkreises hervorgehen kann (BVerwG, Beschluss v. 14.04.1997 - 4 B 30/97-). Nicht anderes kann für den Fall gelten, dass der Flächennutzungsplan einer kreisfreien Stadt - der kraft Gesetzes alle Aufgaben obliegen, die sonst vom Landratsamt als der unteren staatlichen Verwaltungsbehörde bzw. von den Landkreisen wahrgenommen werden (Art. 9 Abs. 1 GO) und der damit die Funktion der unteren Landesplanungsbehörde zukommt (Art. 4 BayLplG) - den Bau einer Autobahnanschlussstelle vorsieht und diese aus landesplanerischer Sicht bis zur Inbetriebnahme der im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebe fertig gestellt werden muss (vgl. landesplanerische Beurteilung der Höheren Landesplanungsbehörde vom 12.12.2003).

Das gegenständliche Vorhaben verbessert damit die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Norden von Fürth und Nürnberg und entlastet das vorhandene untergeordnete Straßennetz durch die Anbindung der Kreisstraße FÜS 4 und der Straße "In der Schmalau", einer zentral durch das Gewerbegebiet Nürnberg-Schmalau verlaufenden HAUPTerschließungsstraße, an die A 73, die weiträumige Erreichbarkeit des Gebietes wird verbessert. Zudem werden auch die umliegenden Stadtteile besser an das überörtliche Straßennetz angebunden und ihre Erreichbarkeit von den Stadtzentren Fürths und Nürnbergs aus verbessert. Darüber hinaus erhöht das Vorhaben die Verkehrssicherheit, da durch die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes auch die momentan dort vorzufindende Mischung verschiedener Verkehrsarten, die zu einer erhöhten Unfallträchtigkeit führt, verringert wird.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

## **2.2.2 Planungsziele**

Als wesentliche Planungsziele des gegenständlichen Straßenbauvorhabens sind insbesondere zu nennen:

- Herstellung eines zusätzlichen Anschlusses an die überregionale Verkehrsachse A 73 mit Anbindung der Kreisstraße FÜS 4 sowie der HAUPTerschließungsstraße "In der Schmalau" an die A 73

- Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Fürther und Nürnberger Norden sowie der überregionalen Verkehrsverbindungen, ohne hierdurch mehr als nur geringfügige zusätzliche Belastungen von Wohngebieten insbesondere im Bereich westlich der A 73 zu erzeugen
- Kurzschlüssige Führung des Verkehrs aus den östlich der A 73 bestehenden Gewerbegebieten Nürnberg- Schmalau und Fürth- Bislohe auf die A 73 sowie Anbindung der im Osten des Gewerbegebietes Nürnberg- Schmalau geplanten weiteren Gewerbeflächen an das überregionale Straßennetz
- Entlastung der östlich der A 73 gelegenen Wohngebiete auf Fürther Stadtgebiet und des untergeordneten Straßennetzes durch Umlenkung des Durchgangsverkehrs
- Schaffung einer Anbindung für die im Rahmen der Bebauungspläne Nr. 390 und 390a projektierten großflächigen Einzelhandelsbetriebe an die A 73

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

## **2.3 Öffentliche Belange**

### **2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahren war für das gegenständliche Straßenbauvorhaben nicht erforderlich (vgl. Art. 21 Abs. 1 BayLplG i. V. m. § 1 Nr. 8 Raumordnungsverordnung – RoV-). Die raumordnerische Verträglichkeit und Erforderlichkeit des Vorhabens wurde allerdings im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die beabsichtigte Errichtung eines Einrichtungszentrums der Firma Höffner und eines Bau- und Möbelmarktes in Fürth- Steinach bestätigt; in der landesplanerischen Beurteilung vom 12.12.2003 wird u. a. gefordert, die geplante Anschlussstelle an der A 73 bis zur Inbetriebnahme der beiden Einzelhandelsgroßprojekte fertig zu stellen.

Im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken (RP 7) wird unter Ziel B V 1.4.2.1 ausgeführt, dass die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr verbessert werden soll.

Unter Ziel B XII 2.1.2 wird gefordert, bestehende Lärmbelastungen von Wohngebieten u. a. im Einwirkungsbereich der stark befahrenen A 73 sowie der stark belasteten innerstädtischen Verkehrsstraßen durch geeignete Schallschutzmaßnahmen zu vermindern.

Das gegenständliche Vorhaben steht im Einklang mit den genannten regionalplanerischen Zielen; ihm stehen auch keine weiteren Ziele und Grundsätze des Regionalplanes entgegen.



Die Höhere Landesplanungsbehörde hat bei der raumordnerischen Überprüfung des Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt, die dem Vorhaben entgegen stehen könnten.

## **2.3.2 Planungsvarianten**

### *2.3.2.1 Beschreibung der Varianten*

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

#### Nullvariante

Die Nullvariante bestünde in einem Verzicht auf den Bau einer weiteren Anschlussstelle an der A 73 im Norden Fürths und einer Verbesserung des Anschlusses an die Anschlussstelle Fürth- Ronhof.

#### Variante "Lage nördlich Herboldshof"

Die Variante "Lage nördlich Herboldshof" beinhaltet den Neubau einer Anschlussstelle an der A 73 im Kreuzungsbereich der A 73 mit der FÜS 4 einschließlich einer nördlichen Umgehungsstraße für Herboldshof.

#### Variante "Parallelrampen"

Bei der Variante "Parallelrampen" läge die zu errichtende Anschlussstelle zwischen den Fürther Ortsteilen Herboldshof und Steinach, die Anschlussstellenrampen verliefen parallel zur Autobahn ("Holländerrampen").

#### Variante "Nördlich gelegenes Ohr"

Die zu errichtende Anschlussstelle läge bei dieser Variante – ebenso wie bei der Variante "Parallelrampen" - zwischen Herboldshof und Steinach. Die Rampen der Anschlussstelle würden auf der östlichen Seite der Autobahn als Parallelrampen ausgeführt, auf der westlichen Autobahnseite würden sie als linksliegende Trompete ("Ohr") ausgebildet; die Zubringerstraße läge auf der südlichen Seite des "Ohres".

#### Variante "Südlich gelegenes Ohr"

Bei dieser Variante liegt das "Ohr" südlicher als bei der Variante "Nördlich gelegenes Ohr", die Zubringerstraße liegt hier auf der nördlichen Seite des "Ohres". Im Übrigen entspricht diese Variante der Variante "Nördlich gelegenes Ohr".

Mit Ausnahme der Nullvariante sind die beschriebenen Varianten im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf den S. 18 ff. zeichnerisch dargestellt. Auf diese Darstellungen wird Bezug genommen.

### *2.3.2.2 Vergleich der Varianten und Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes*

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (Beschluss vom 20. Dezember 1988 - 7 NB 2.88 - BVerwGE 81, 128 <136 f.>; Urteil vom 9. Juni 2004 - 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 41). Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen,

darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann fehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls aus guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung 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. Urteile vom 25. Januar 1996 - 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <249 f.>, vom 20. Mai 1999 - 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555 <556> und vom 9. Juni 2004 a.a.O.). Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG, Urteil v. 17.01.2007 - 9 A 20.05). Bei der Abwägungsentscheidung über die Trassenwahl verbietet das Fernstraßenrecht keineswegs die Beachtung lokaler Verkehre. Vielmehr liegt eine derartige Gewichtung bei einer Trassierung einer Bundesautobahn im Einzugsbereich einer Großstadt besonders nahe (BVerwG, Urteil v. 18.12.1998 - 4 A 10/97).

- 2.3.2.2.1 Die Nullvariante ist hernach auszuschneiden, da mit ihr verkehrliche Verbesserungen sowie die mit der Planung verfolgten Ziele nicht erreicht werden können. Durch diese Variante würden im Gegenteil die vorhandenen Wohngebiete stärker als bisher belastet, weil die in diesem Fall aus verkehrstechnischen Gründen erforderliche Umgestaltung der bereits heute zeitweise überlasteten Anschlussstelle Fürth- Ronhof nur mit erheblichen Eingriffen in die angrenzende Bebauung möglich wäre.
- 2.3.2.2.2 Die Variante "Lage nördlich Herboldshof" läuft dem Planungsziel der Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Fürther und Nürnberger Norden sowie der überregionalen Verkehrsverbindungen, ohne hierdurch mehr als nur geringfügige zusätzliche Belastungen von Wohngebieten insbesondere im Bereich westlich der A 73 zu erzeugen, zuwider. Die von Prof. Dr.- Ing. Kurzak insoweit angestellten verkehrlichen Untersuchungen haben ergeben, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" an mehreren Stellen des westlich der A 73 gelegenen städtischen Straßennetzes zu teilweise sehr starken Verkehrszunahmen führen würde. So würde die Ausführung dieser Variante auf der FÜS 4 bei Herboldshof eine Verkehrszunahme um ca. 91 % (6 900 Kfz/ Tag) im Vergleich zum Prognosenullfall hervorrufen, auf der die Ortsteile Herboldshof und Mannhof verbindenden Mannhofer Straße würde sich eine Erhöhung der Verkehrsbelastung um etwa 54 % (entspricht 2 600 Kfz/ Tag) ergeben. Auf dem nördlichen Abschnitt der Herboldshofer Straße wäre eine um etwa 1 400 Kfz/ Tag (d. h. 27 %) höhere Verkehrsmenge als im Prognosenullfall vorzufinden, auch auf der westlich an die Kreuzung Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße anschließenden St 2263 (Mannhofer Straße/ Brückenstraße) würde sich eine immer noch um etwa 12 % (entspricht 1 300 Kfz/ Tag) höhere Verkehrsbelastung als im Prognosenullfall einstellen. Es liegt auf der Hand, dass die an die genannten Straßen anschließende Wohnbebauung hierdurch einer teilweise erheblichen Zusatzbelastung ausgesetzt wird. Auch unter der Prämisse, dass die im Flächennutzungsplan der Stadt Fürth dargestellte Nordumfahrung Stadeln - und mit ihr eine Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges - bis zum Prognosehorizont verwirklicht wird, liefe die Variante dem genannten Planungsziel zuwider, denn auch hier würden an mehreren Stellen des westlich der A 73 gelegenen Straßennetzes teilweise deutliche Verkehrszunahmen auftreten. So würde auf der FÜS 4 bei Herboldshof in diesem Falle eine Verkehrszunahme um ca. 126 % (9 600 Kfz/ Tag) im Vergleich zum Prognosenullfall eintreten, auf der westlich an die Kreuzung Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße anschließenden St 2263 würde sich eine um rund 14 % (entspricht 1 500 Kfz/ Tag) höhere Verkehrsbelastung als im Prognosenullfall ergeben. Darüber hinaus würde auch die Stadelner Hauptstraße (St 2242) auf dem

südlich an die Einmündung der Nordumfahrung Stadeln angrenzenden Abschnitt mit 1 400 Kfz/ Tag (entspricht einer Steigerung von rund 14 %) zusätzlich belastet. In den beiden weiteren untersuchten Planfällen - mit Nordumfahrung Vach sowie mit den Nordumfahrungen Stadeln und Vach kombiniert - ergibt sich ein teilweise sehr ähnliches Bild. Die Variante "Lage nördlich Herboldshof" ist hernach schon auf Grund dieses Zielkonfliktes auszuschneiden.

Daneben ist darauf hinzuweisen, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" außerdem einen Effekt dahin gehend generiert, dass aus dem Raum Herzogenaurach mehr Verkehr (über 1 000 Kfz/ Tag) über die St 2263 über Vach und die FÜS 4 zur Anschlussstelle fährt als bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" und es zu einer Verkehrsabnahme um rund 1 000 Kfz/ Tag auf der A 3 und der A 73 nördlich der Anschlussstelle kommt. Dies belegt eine (unerwünschte) Verlagerung von Autobahnverkehren auf das nachgeordnete Straßennetz. Auch dieser Gesichtspunkt spricht gegen die Variante "Lage nördlich Herboldshof".

Überdies sind die örtlichen Gegebenheiten der Kreuzung Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße sowie der westlich an diese Kreuzung anschließenden St 2263 zu berücksichtigen:

Die Kreuzung Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße im Ortsteil Mannhof wird durch eine verkehrsabhängige Signalanlage gesteuert, deren Signalsteuerung vier Phasen je Umlauf umfasst, wobei eine Reduzierung der Phasenfolge bedingt durch die örtlichen Gegebenheiten nach Mitteilung der Stadt Fürth nicht möglich ist. In den Verkehrsspitzenzeiten sind an dieser Signalanlage Signalzeitenpläne mit einer Umlaufzeit von 120 Sekunden geschaltet, wodurch der nach den RiLSA insoweit zulässige Maximalwert für Umlaufzeiten ausgeschöpft wird und deutlich über dem in den RiLSA angegebenen maximalen Richtwert von 90 Sekunden liegt. Auf Grund dessen kommt es an dieser Kreuzung immer wieder auch zu Rückstauungen. Auf der westlich an diese Kreuzung anschließenden St 2263 befindet sich in Mannhof zudem unmittelbar östlich des Talüberganges eine enge Kurve, die in eine Engstelle (Fahrbahnbreite 5,10 m) führt, in der bereits jetzt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt ist. Im weiteren Verlauf nach Osten ist nur einseitig ein Fußweg vorhanden, der auf einer längeren Strecke nur eine Breite von 1,00 m aufweist. Der von Vach kommende Rad- und Fußweg endet am östlichen Brückenkopf, Radfahrer mit Fahrtrichtung Osten müssen diesen Straßenabschnitt mit einer Steigung bis zu 6,9 % ebenfalls mitbenutzen, eine Umfahrungsmöglichkeit existiert insoweit nicht. Im Ortsteil Vach stellt sich die städtebauliche und verkehrliche Situation auf dieser Straße nur geringfügig besser dar, weil zwar beidseitige, stellenweise jedoch ebenfalls nur sehr schmale Gehwege vorhanden sind und die vorhandene Engstelle von 5,05 m Fahrbahnbreite übersichtlich ist. Gleichwohl ist auch diese Straße keineswegs der städtebaulichen Situation angemessen. Diese unbefriedigende Situation setzt sich im Zuge der Staatsstraße in Richtung Herzogenaurach (Herzogenauracher Straße) fort. Auch im Ortsteil Vach bestehen für Radfahrer keine Möglichkeiten, von der Talquerung kommend andere Wege als die Staatsstraße zum Vacher Markt zu nutzen.

Hernach bestehen auch erhebliche Zweifel an der Leistungsfähigkeit des örtlichen Straßennetzes zur verkehrsgerechten Abwicklung des dort durch eine Variante "Lage nördlich Herboldshof" verursachten Mehrverkehrs, was ebenso zu Lasten dieser Variante in Rechnung zu stellen ist. In diesem Kontext sind zudem die Bedenken der Stadt Nürnberg in Blick zu nehmen, die im Rahmen ihres Vorbringens zur ursprünglichen Planfassung davon ausgegangen ist, dass die FÜS 4 östlich des KVP 3 sowie das bis zur Einmündung der Wiesbadener Straße auf Nürnberger Stadtgebiet anschließende Teilstück der N 3 in ihrem derzeitigen Ausbaustand nicht in der Lage sein wird, das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die der ursprünglichen Planfassung beigefügte Verkehrsuntersuchung

von Prof. Dr.- Ing. Kurzak aus dem Jahr 2003 prognostizierte für diesen Straßenabschnitt eine Verkehrsbelastung von mindestens 6 700 Kfz/ Tag in den relevanten Planfällen, nach den weiteren angestellten verkehrlichen Untersuchungen läge die Belastung des genannten Abschnittes im Falle der Verwirklichung der Variante "Lage nördlich Herboldshof" mit 7 400 bzw. 7 500 Kfz/ Tag noch höher als der genannte Belastungswert, so dass die bestehenden Bedenken bzgl. der verkehrlichen Leistungsfähigkeit noch verstärkt werden.

Selbst wenn man die angeführten Gesichtspunkte außer Acht lassen und insoweit eine Gleichwertigkeit mit der Variante "Südlich gelegenes Ohr" unterstellen würde, ergäbe sich jedenfalls keine eindeutige Vorzugswürdigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof". Dies ergibt sich aus folgendem:

Die Variante "Lage nördlich Herboldshof" läge vollständig in der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes und erwiese sich damit in Bezug auf wasserwirtschaftliche Belange, insbesondere im Hinblick auf den Grundwasserschutz, als problematischer als die Variante "Südlich gelegenes Ohr", die nur zu einem geringen Teil in diesem Wasserschutzgebiet liegt. Würde man hier zusätzlich berücksichtigen, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" eine Ortsumgehung von Herboldshof mit umfassen würde, die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" separat geplant werden muss und die ebenso in der genannten Schutzzone des Wasserschutzgebietes zum Liegen käme, so würde sich dennoch an der Beurteilung der Varianten insoweit im Ergebnis nichts ändern. Insbesondere auf Grund dessen, dass bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" die Anschlussstellenrampen ebenso wie die zur Behandlung des dort anfallenden Straßenoberflächenwassers notwendigen Absetz- und Rückhalteeinrichtungen vollständig im Wasserschutzgebiet lägen und zudem für den betreffenden Bereich ein mitunter drastisch höheres Verkehrsaufkommen als bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" prognostiziert wird, so dass hier höhere Konzentrationen an verkehrsbedingten Schadstoffen vorzufinden sein werden, ginge von der Variante "Lage nördlich Herboldshof" insoweit immer noch ein höheres Konfliktpotential in Bezug auf wasserwirtschaftliche Belange aus. Dies gälte auch bei Berücksichtigung des Umstandes, dass bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" für die einzelnen Zu- und Abfahrten der Anschlussstelle auf einer Gesamtlänge von ca. 334 m eine Grundwasserwanne errichtet werden muss, da zum einen nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg die hierdurch zu besorgenden dauerhaften Beeinflussungen des Grundwassers vermutlich gering sind und ein nennenswerter Grundwasseraufstau nicht zu erwarten ist, und zum anderen sich die Grundwasserverhältnisse in Bezug auf die Variante "Lage nördlich Herboldshof" nicht wesentlich von den bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" vorzufindenden unterscheiden dürften (vgl. die hydrologische Untersuchung zum Projekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8, ABS Nürnberg- Ebensfeld, S- Bahn Nürnberg - Forchheim, PFA 16 Fürth- Nord), so dass auch bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" eine Grundwasserwanne notwendig würde.

Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" liegt teilweise - hauptsächlich der westlich der A 73 gelegene Teil der Anschlussstelle - im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens. Nachdem aber auch die Variante "Lage nördlich Herboldshof" im westlichen Ortsbereich von Herboldshof im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet zum Liegen käme, ergibt sich hieraus keine signifikante Präferenz für eine der beiden Varianten. Dies gälte auch, wenn man die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" separat zu planende Ortsumgehung Herboldshof in die Betrachtung mit einbeziehen würde. Zwar würde hier zusätzlich der westliche Teil einer solchen Umgehung im Überschwemmungsgebiet liegen und damit der Gesamteingriff in das Überschwemmungsgebiet in einem gewissen Maß größer als bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" ausfallen;

indes wären die insoweit bestehenden Unterschiede nicht von derartiger Signifikanz, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" auf Grund dessen eindeutig vorzugswürdig wäre, zumal diesem Gesichtspunkt wegen der Möglichkeit, Ersatzretentionsraum zu schaffen, kein überragendes Gewicht zukäme.

Im Hinblick auf die Immissionssituation – insbesondere hinsichtlich der Belastung mit Lärm und Feinstaub – würde sich die Variante "Lage nördlich Herboldshof" durch ihre Lage nahe an Herboldshof vom Grundsatz her ungünstiger als die Variante "Südlich gelegenes Ohr" darstellen, auch wenn die im Falle dieser Variante auf den Ortsteil Herboldshof einwirkenden Immissionen durch entsprechend dimensionierte Schutzmaßnahmen sicherlich auf ein den gesetzlichen Vorgaben entsprechendes Maß gesenkt werden könnten. Zwar würde auch die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" separat zu planende Ortsumgehung Herboldshof, wenn man diese hier berücksichtigen würde, zu zusätzlichen Immissionen in Teilen von Herboldshof führen. Nachdem die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" für den Ortsbereich Herboldshof prognostizierten Verkehrszahlen aber erheblich niedriger als bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" sind, würden die hier insoweit in Rechnung zu stellenden Immissionen deutlich geringer ausfallen als bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof". Hinzu kommt, dass sowohl Herboldshof als auch Steinach auf Grund der bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" höheren Belastung der A 73 stärker von Immissionen der A 73 betroffen wäre, auch wenn sich diese Belastungsunterschiede der A 73 in einer z. T. geringen Größenordnung bewegen würden. Bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" würden allerdings im direkten Umfeld des geplanten Einrichtungszentrums in einem gewissen Maß weniger Straßenverkehrsimmissionen entstehen und auf Steinach einwirken, auf Grund des konkreten Umfangs der insoweit bei beiden Varianten bestehenden Unterschiede und des vorher Gesagten kann allein hieraus aber keine Vorzugswürdigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" abgeleitet werden.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist festzustellen, dass - auch wenn man von der im Verfahren diskutierten Fähigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" zur verkehrssicheren und leistungsgerechten Abwicklung der anfallenden Verkehre im Bereich der Anschlussstelle ausginge - sich diese Variante auch unter diesem Aspekt nicht als eindeutig besser erweisen würde, da auch die Variante "Südlich gelegenes Ohr" den Belangen der Verkehrssicherheit entspricht und ein erhöhtes Unfallrisiko nicht gegeben ist, insbesondere ist hier auch nicht mit einem Rückstau auf die A 73 zu rechnen. Die nach den entsprechenden technischen Richtlinien erforderlichen Sichtweiten werden eingehalten, das durchgeführte Sicherheitsaudit kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung den Bedürfnissen der Nutzer im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gerecht wird, auch die Autobahndirektion Nordbayern hat bestätigt, dass kein Sicherheitsproblem zu erkennen ist. Im Rahmen einer Verkehrssimulation wurde zudem die Qualität des Verkehrsablaufs und die Leistungsfähigkeit des in der Variante "Südlich gelegenes Ohr" zur A 73 nächstgelegenen Kreisverkehrsplatzes geprüft; es hat sich hierbei gezeigt, dass selbst in der Spitzenstunde am Samstagmittag - die das größte Verkehrsaufkommen für diesen Kreisverkehrsplatz erbringt - die Zufahrt zum Kreisverkehr aus Richtung A 73 ausreichend leistungsfähig ist und nur ein mittlerer Rückstau von 40 m zu erwarten ist. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung können kurzfristig innerhalb der Spitzenstunde am Samstag zwar Rückstaulängen von ca. 300 bis 350 m in Richtung A 73 entstehen, ein derartiger Rückstau würde aber nicht im Bereich des Verzögerungstreifens auf der A 73, sondern bereits etwa 50 m von der Trenninselspitze der Abfahrtsrampe aus Richtung Nürnberg entfernt enden, was insoweit unbedenklich ist. Die kurze zweispurige Verflechtungsstrecke von ca. 70 bis 80 m im Zulaufbereich des zweistreifig befahrbaren Kreisverkehrsplatzes wird in dieser Spitzenstunde allerdings ständig zugestaut und es werden Verflechtungsvorgänge auf dieser Strecke erzwungen, dies stellt aber auf Grund des

überwiegend stehenden oder sehr langsam fahrenden Kfz- Verkehrs im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit kein Problem dar. Der Abstand dieses Kreisverkehrsplatzes zum östlich benachbarten Kreisverkehrsplatz von ca. 180 m ist ausreichend bemessen, eine gegenseitige Überstauung ist unwahrscheinlich. Lediglich vor dem zur A 73 nächstgelegenen Kreisverkehr kann kurzfristig ein Rückstau entstehen, welcher sich bis zum östlich benachbarten Kreisverkehr ausdehnen kann; dies hat jedoch keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des zur A 73 nächstgelegenen Kreisverkehrs. Insgesamt ist die Variante "Südlich gelegenes Ohr" danach in der Lage, das Verkehrsaufkommen auch während der Samstagsspitzenstunde leistungsfähig abzuwickeln, eine Gefährdung des auf der A 73 fließenden Verkehrs ist nicht erkennbar. Andere gegen die Verkehrssicherheit dieser Variante sprechende Aspekte sind nicht ersichtlich.

Im Hinblick auf die Variante "Lage nördlich Herboldshof" wäre weiterhin zu konstatieren, dass bzgl. der Planungsziele der kurzschlüssigen Führung des Verkehrs aus den östlich der A 73 bestehenden Gewerbegebieten Nürnberg- Schmalau und Fürth- Bislohe auf die A 73 sowie der Anbindung der im Osten des Gewerbegebietes Nürnberg- Schmalau geplanten weiteren Gewerbeflächen an das überregionale Straßennetz und der Schaffung einer Anbindung für die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 projektierten großflächigen Einzelhandelsbetriebe an die A 73 auf Grund der bei dieser Variante z. T. größeren Länge der zwischen den genannten Gewerbeflächen und der Anschlussstelle inmitten liegenden Straßen insoweit ungünstiger als die Variante "Südlich gelegenes Ohr" zu beurteilen wäre. Die Einplanung einer Anbindung der Straße "In der Schmalau" bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" vergleichbar der bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" vorgesehenen würde hieran im Ergebnis nichts ändern. Dass der im Rahmen der Bebauungsplanes Nr. 390a projektierte großflächige Einzelhandelsbetrieb mit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" kurzschlüssiger an die A 73 angebunden wäre als mit der Variante "Südlich gelegenes Ohr", vermag auf Grund des Gesagten eine Vorzugswürdigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" ebenso nicht zu begründen.

Es ist allerdings festzustellen, dass die angestellten verkehrlichen Untersuchungen ergeben haben, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" im Bereich Bislohe zu etwas größeren Verkehrsentlastungen führen würde als die Variante "Südlich gelegenes Ohr" und damit insoweit einen etwas besseren Zielerreichungsgrad aufweisen würde. Diese Unterschiede in den entlastenden Wirkungen in Bezug auf den Ortsteil Bislohe bewegen sich allerdings nur in einer Größenordnung von max. 400 Kfz/ Tag und sind damit nicht von derartigem Gewicht, als dass sie die Variante "Lage nördlich Herboldshof" auf Grund dieses Gesichtspunktes als eindeutig vorzugswürdig erscheinen lassen würden.

Im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes stellt sich die Variante "Südlich gelegenes Ohr" insoweit ungünstiger als die Variante "Lage nördlich Herboldshof" dar, als bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" ein geschützter Landschaftsbestandteil auf Fürther Stadtgebiet westlich der A 73, der gleichzeitig als Biotop kartiert ist, in Anspruch genommen wird, welcher im Rahmen der Variante "Lage nördlich Herboldshof" nicht berührt würde. Im Hinblick auf den auf Nürnberger Stadtgebiet gelegenen geschützten Landschaftsbestandteil, der bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" für die Errichtung der Verbindungsstraße 3 teilweise beansprucht wird, ist zu konstatieren, dass dieser bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" - wenn man den hierfür einst erstellten Entwurf des Ingenieurbüros Gauff mit Stand 30.06.2000 zu Grunde legen würde - ebenso nicht berührt würde. Da allerdings in diesem Entwurf keine Anbindung der Straße "In der Schmalau" an die A 73 inbegriffen ist und auf Grund dessen - da dies ein Ziel der gegenständlichen Planung ist - eine solche noch zusätzlich eingeplant werden müsste, welche dann ebenfalls diesen geschützten Landschaftsbestandteil tangieren würde, würde

insoweit die Variante "Lage nördlich Herboldshof" keine Vorteile gegenüber der Variante "Südlich gelegenes Ohr" aufweisen. Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" verursacht allerdings weiterhin eine Beeinträchtigung des ebenfalls westlich der A 73 gelegenen Landschaftsschutzgebietes "Am Landgraben", wobei diese sich aber in einer mittelbaren Beeinträchtigung im Randbereich dieses Schutzgebietes erschöpft. Die in Bezug auf die Belange des Naturschutzes bestehenden Vorteile der Variante "Lage nördlich Herboldshof" wiegen allerdings insbesondere auf Grund dessen, dass die genannten Eingriffe durch entsprechende naturschutzfachliche Maßnahmen vollständig kompensiert werden können, nicht so schwer, dass sich hierdurch die Variante "Lage nördlich Herboldshof" als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf artenschutzrechtliche Belange, selbst wenn man unterstellen würde, dass die Variante "Lage nördlich Herboldshof" insoweit etwas günstiger zu beurteilen wäre; denn die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" gegebene Möglichkeit, durch entsprechende Maßnahmen das Eingreifen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu verhindern, wäre hier ebenso zu berücksichtigen.

Für die Variante "Südlich gelegenes Ohr" werden in etwa 48 000 m<sup>2</sup> Fläche - ohne Berücksichtigung der für naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen - benötigt. Würde man zusätzlich die bei dieser Variante separat zu planende Ortsumgehung Herboldshof in die Betrachtung mit einbeziehen, so würde sich der Flächenverbrauch hier auf insgesamt etwa 59 000 m<sup>2</sup> erhöhen. Für die Variante "Lage nördlich Herboldshof" würden - wenn man den hierfür einst erstellten Entwurf des Ingenieurbüros Gauff mit Stand 30.06.2000 zu Grunde legen würde - in etwa 51 400 m<sup>2</sup> Fläche beansprucht. Allerdings ist in diesem Entwurf keine Anbindung der Straße "In der Schmalau" sowie der im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 projektierten großflächigen Einzelhandelsbetriebe an die A 73 inbegriffen. Demzufolge wäre - nachdem dies aber mit der gegenständlichen Planung beabsichtigt wird - für die hierfür notwendigen Straßenverbindungen noch zusätzlicher Flächenverbrauch bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" in Rechnung zu stellen. Der Umfang des hierfür anzusetzenden Flächenverbrauchs dürfte sich in der Größenordnung von in etwa 20 000 m<sup>2</sup> bewegen, so dass sich nach dem Gesagten im Hinblick auf den Flächenverbrauch die Variante "Lage nördlich Herboldshof" keinesfalls als eindeutig vorzugswürdig gegenüber der Variante "Südlich gelegenes Ohr" darstellen würde. Dies gälte angesichts der genannten Daten auch dann, wenn man berücksichtigen würde, dass die in dem genannten Entwurf aus dem Jahr 2000 vorgesehene Dimensionierung der Straßen bei den jetzt prognostizierten Verkehrszahlen in dieser Form evtl. nicht unbedingt notwendig wäre und möglicherweise entsprechend kleinere Querschnitte etc. gewählt werden könnten.

Bei Verwirklichung der Variante "Südlich gelegenes Ohr" muss das Brückenbauwerk der A 73 über die Steinacher Straße auf der Westseite verbreitert werden, zudem muss östlich dieses Bauwerkes die Steinacher Straße, die in diesem Bereich die Rampe der Anschlussstelle kreuzt, mit einem Bauwerk unterführt werden. Daneben muss auch die Fahrbahn der Steinacher Straße abgesenkt werden, um die bisherige lichte Höhe weiterhin beibehalten zu können. Darüber hinaus muss die Zubringerstraße zum "Ohr" mittels eines Bauwerkes unter der A 73 unterführt werden, für die einzelnen Zu- und Abfahrten der Anschlussstelle muss - wie bereits erwähnt - auf einer Gesamtlänge von ca. 334 m eine Grundwasserwanne errichtet werden. Die Variante bedingt damit einen nicht unerheblichen bautechnischen Aufwand und die Herstellung mehrere Bauwerke. Eine Verwirklichung der Variante "Lage nördlich Herboldshof" würde allerdings ebenso nicht ohne einen gewissen bautechnischen Aufwand und derartige Bauwerke erfolgen können, da hier auf die bestehende Straßentrasse der FÜS 4 nur bedingt zurück gegriffen werden könnte. Auf Grund der bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" hinzu kommenden Knotenpunktsfunktion müssten Abbiegestreifen hergestellt,

die Straße erheblich verbreitert und in ihrer Linienführung an die geänderte Situation angepasst werden, so dass infolge dessen auch die vorhandene Brücke abgebrochen und durch ein größer dimensioniertes Bauwerk ersetzt werden müsste. Dass sich hier die Grundwasserverhältnisse nicht wesentlich von den bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" vorzufindenden unterscheiden dürften und daher auch bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" eine Grundwasserwanne notwendig würde, wurde weiter oben bereits ausgeführt. Die Variante "Lage nördlich Herboldshof" wäre dennoch im Vergleich zur Variante "Südlich gelegenes Ohr" in Bezug auf den bautechnischen Aufwand etwas günstiger, dieser Unterschied ist jedoch auch nicht von so großem Gewicht, dass auf Grund dessen die Variante "Lage nördlich Herboldshof" als eindeutig vorzugswürdig erscheinen würde.

Im Hinblick auf die für die Verwirklichung der Varianten "Lage nördlich Herboldshof" und "Südlich gelegenes Ohr" zu veranschlagenden Kosten ist der Planfeststellungsbehörde nur ein summarischer Vergleich möglich. Für die Variante "Lage nördlich Herboldshof", für die einst Vorentwurfsplanungen ausgearbeitet wurden, wurden im Rahmen dieser Planungen im Jahr 2000 Kosten von ca. 20 Mio. DM - nur für die Anschlussstelle ohne Aufweitung der FÜS 4 - angesetzt. Für die Variante "Südlich gelegenes Ohr" wurden im Rahmen des Vorentwurfs im Jahr 2003 etwa 12,5 Mio. € - ohne Herstellung der Verbindungsstraßen - in Ansatz gebracht, die Kosten für die bei dieser Variante separat zu planenden Umgehung des Ortsteils Herboldshof wurden auf etwa 0,55 Mio. € beziffert. Die genannten Zahlen lassen jedenfalls keine eindeutige Vorzugswürdigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" erkennen.

Hinzu kommt, dass die Variante "Südlich gelegenes Ohr" in den gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth Eingang gefunden hat und damit dessen Darstellungen entspricht, während die Variante "Lage nördlich Herboldshof" auf Grund ihres doch deutlich von der Variante "Südlich gelegenes Ohr" abweichenden Standortes sowie ihrer signifikant von dieser Variante divergierenden Konzeption als nicht aus diesem Flächennutzungsplan entwickelt zu qualifizieren wäre und infolge dessen als den dortigen Darstellungen widersprechend angesehen werden müsste.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass auf Grund der dargestellten Gesichtspunkte - und auch bei Gesamtbetrachtung der Aspekte, hinsichtlich derer sich die Variante "Lage nördlich Herboldshof" als günstiger darstellt - die beiden Varianten auch in der Summe bestenfalls als gleichwertig zu qualifizieren sind und jedenfalls eine eindeutige Vorzugswürdigkeit der Variante "Lage nördlich Herboldshof" nicht zu erkennen ist.

- 2.3.2.2.3 Die Variante "Parallelrampen" weist auf den ersten Blick zwar die geringste Grundinanspruchnahme auf, mit ihr sind aber erhebliche verkehrstechnische Probleme verbunden; diese sind bedingt durch die Kreuzung der aus Richtung Erlangen zufahrenden mit den Richtung Nürnberg ausfahrenden Fahrzeugen. Es müsste zum einen eine Lichtsignalanlage an diesem Kreuzungspunkt aufgestellt werden, zum anderen müsste für ausreichende Sichtweiten auch ohne Betrieb der Lichtsignalanlage gesorgt werden; aus diesem Grund müssten die westlichen Rampen von der A 73 weg in Privatgrund abgerückt werden. Es bestünde die konkrete Gefahr, dass bei besonderen verkehrlichen Verhältnissen ein Rückstau auf die durchgehende Fahrbahn der A 73 in Richtung Nürnberg entstehen könnte. Die Variante stellt damit insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit keine zufriedenstellende Lösung dar und ist auf Grund dessen ebenfalls auszuschließen.
- 2.3.2.2.4 Die Variante "Nördlich gelegenes Ohr" weist keine erheblichen verkehrstechnischen Probleme auf und ist hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme mit der Variante "Südlich gelegenes Ohr" vergleichbar. Allerdings läge hier das "Ohr" nahe am Ortsteil Herboldshof und würde damit das im Süden von Herboldshof liegende



Wohngebiet beeinträchtigen. Eine durchgehend wirksame aktive Schallschutzmaßnahme sowohl an der A 73 als auch an dem "Ohr" wäre kaum möglich; insbesondere die südlichen Außenwohnbereiche von Herboldshof würden bei dieser Variante mit Immissionen belastet. Zudem wäre mit dieser Variante eine stärkere Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter als bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" verbunden. Die Variante ist deshalb nicht vorzugswürdig.

2.3.2.2.5 Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" ist verkehrstechnisch und hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme mit der Variante "Nördlich gelegenes Ohr" vergleichbar. Gegenüber dieser Variante wird jedoch ein nahezu doppelt so großer Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung von Herboldshof erreicht, die Nähe zum Ortsteils Steinach ist auf Grund der Möglichkeit zu durchgehendem aktivem Lärmschutz an der A 73 nicht von entscheidendem Gewicht; der Ortsteil Herboldshof kann ebenso mit einer durchgehenden, nicht unterbrochenen aktiven Lärmschutzmaßnahme entlang der A 73 geschützt werden. Hinsichtlich weiterer Gesichtspunkte wurde die Variante "Südlich gelegenes Ohr" bereits im Rahmen der Behandlung der Variante "Lage nördlich Herboldshof" bewertet, auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 2.3.2.2.2 wird verwiesen. Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" liegt zudem der Darstellung der gegenständlichen Anschlussstelle im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth zu Grunde.

2.3.2.2.6 Nach Prüfung aller Vor- und Nachteile und sonstiger Gesichtspunkte der untersuchten Varianten und unter Berücksichtigung des dem Vorhabensträger eingeräumten Planungsermessens und der mit der Planung verfolgten Ziele ist der Variante "Südlich gelegenes Ohr" der Vorzug zu geben. Sie ist zur Erreichung der Planungsziele geeignet, weist keine erheblichen verkehrstechnischen Probleme auf und berücksichtigt die Immissionsbelastung und -empfindlichkeit der Ortsteile Herboldshof und Steinach in dem gebotenen Maß. Dem Gebot eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird sie gerecht, Umweltbelange werden nicht unverträglich beeinträchtigt. Soweit durch die Plantrasse Eingriffe in den Naturhaushalt erfolgen und Retentionsräume verloren gehen, können diese nachteiligen Auswirkungen durch entsprechende Maßnahmen kompensiert werden.

Optimierungen in Form von kleinräumigen Trassenverschiebungen würden keine weiteren Vorteile erbringen, da auch bei derartigen Verschiebungen der geschützte Landschaftsbestandteil LBH 16 und die Gehölzstrukturen entlang der A 73 gleichermaßen zerschnitten würden; eine nach Süden verschobene Fortführung der Straßenverbindung bis zur Höhe der Straße "In der Schmalau" würde zudem wesentlich näher am Ortsteil Steinach zum Liegen kommen und insbesondere im Hinblick auf die Immissionssituation in Steinach deutlich stärkere Beeinträchtigungen mit sich bringen.

### **2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)**

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des gegenständlichen Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen „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 festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die erforderlichen Trassierungselemente sind entsprechend den Richtlinien eingehalten und aufeinander abgestimmt, so dass keine Unstetigkeiten auftreten. Die

sogenannte Entwurfsgeschwindigkeit ist für die Rampen der Anschlussstelle mit  $v_e = 40$  km/h sowie für die Zubringerstraße und die Verbindungsstraßen mit  $v_e = 50$  km/h zutreffend gewählt.

Die Entwurfselemente in den Höhenplänen sind ausgewogen gewählt. Die zulässigen Grenzwerte der einschlägigen technischen Regelwerke werden eingehalten.

Die gewählten Regelquerschnitte für die einzelnen Bestandteile des gegenständlichen Vorhabens sind sachgerecht und ausreichend für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrs, die Querschnitte sind insbesondere auch flächensparend.

Bedingt durch die Verbreiterung des Bauwerks über die Steinacher Straße ist eine Absenkung der Fahrbahn notwendig, um die bisherige lichte Höhe von 4,50 m weiterhin zu gewährleisten. Die Straße wird ab dem westlichen Brückenwiderlager auf einer Gesamtlänge von 105 m abgesenkt. Die maximale Absenkung beträgt 0,45 m. Die resultierende Erhöhung der Längsneigung auf 6,3 % entspricht weiterhin den entsprechenden technischen Regeln.

Die Stadt Fürth hat bei ihrer Planung die einzelnen Straßenbestandteile nur so bemessen, wie dies entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig ist.

#### **2.3.4 Immissionsschutz**

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

##### *2.3.4.1 Verkehrslärmschutz*

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich unterbleiben. Der Vorschrift kommt bereits unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle im Rahmen der Abwägung unter Lärmschutzgesichtspunkten die Funktion einer Abwägungsdirektive zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, BVerwGE 108, 248, 253).

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

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen (aktiver Lärmschutz) Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf ange-

messene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG).

#### 2.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

#### 2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, 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 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 auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem 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 der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Vorhabensträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsprognose von Prof. Dr.- Ing. Kurzak für das Prognosejahr 2020 beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Zwar ist der Prognosehorizont der vorliegenden Verkehrsuntersuchung das Jahr 2020. Aufgrund der demografischen Entwicklung ist aber nach Aussage von Prof. Dr.- Ing. Kurzak auch im Großraum Nürnberg eine Stagnation der Mobilität zu erwarten, d.h. es wird zwischen 2020 und 2025 zu keiner Verkehrszunahme kommen. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung gilt somit gleichermaßen auch für den Prognosehorizont 2025. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916).

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen 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 in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zu Grunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS- 90 verbindlich sind.

#### 2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird; maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A)

oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Durch den Neubau der gegenständlichen Verbindungsstraßen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an keinem Immissionsort überschritten. Lärmschutzmaßnahmen sind insoweit nicht erforderlich.

Die Anschlussstelle an der A 73 verursacht eine Erhöhung der Beurteilungspegel um weniger als 2,1 dB(A), insoweit ist eine wesentliche Änderung nicht gegeben. Bedingt durch das Vorhaben werden allerdings an 16 Wohnhäusern in der Nacht die Beurteilungspegel auf mindestens 60 dB(A) erhöht bzw. Beurteilungspegel von mindestens 60 dB(A) weiter erhöht. An diesen Anwesen liegt damit eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor; insoweit wurden auf Grund der damit einher gehenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen in der gegenständlichen Planung Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Planung beinhaltet aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden: Auf der Westseite der A 73 wird eine 5 m hohe Lärmschutzwand von Betr.- km 26,560 bis Betr.- km 27,200 errichtet, östlich der A 73 wird von Betr.- km 25,950 bis Betr.- km 26,330 sowie von Betr.- km 26,310 bis Betr.- km 26,500 jeweils eine ebenfalls 5 m hohe Lärmschutzwand hergestellt.

Mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich Pegelminderungen um bis zu 10 dB(A). Die jeweils einschlägigen Taggrenzwerte werden an jedem Immissionsort eingehalten. Bedingt durch die hohen Schallemissionspegel der A 73 können allerdings auch mit den beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen die jeweils einschlägigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an zwölf Gebäuden nicht eingehalten werden. Auf Grund dessen wurde eine Erhöhung der Lärmschutzwände um einen Meter untersucht. Es hat sich gezeigt, dass eine solche Erhöhung der Lärmschutzwände Pegelminderungen von 0,3 bis 1,6 dB(A) bewirkt. Es würden allerdings die Grenzwerte der 16. BImSchV lediglich an einem weiteren Gebäude eingehalten werden. Für die Wanderhöhung würden zusätzliche Kosten von ca. 500 000 € anfallen, die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz des betroffenen Anwesens betragen nur ca. 2 500 €. Die Kosten der Wanderhöhung stehen unter diesen Umständen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Es wurde ebenso eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der A 73 in nördliche Richtung geprüft. Eine solche würde nicht zu signifikanten Reduzierungen der Immissionspegel an den betroffenen Gebäuden führen, so dass auch eine solche Wandverlängerung als unverhältnismäßig i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG anzusehen ist.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist bzw. solcher außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Die Gebäude, Fassadenseiten und Geschosse, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, ergeben sich aus der Tabelle A 5 im Anhang zur Unterlage 11.1, die Fassadenseiten sind zudem in Unterlage 11.2 gekennzeichnet.

Im Detail sind die einzelnen Maßnahmen dargestellt in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7.1) und beschrieben im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2). Darauf wird Bezug genommen. Die einzelnen maßgeblichen

überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.2 der festgestellten Planunterlagen dargestellt.

Die vorgenommenen Lärmberechnungen wurden entsprechend den derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen und technischen Vorschriften durchgeführt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Unterlagen geprüft und die Richtigkeit der Unterlagen bestätigt.

#### 2.3.4.2 Schadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen neben dem Lärm auch sonstige schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete zu vermeiden.

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 BImSchG).

Aus dem Gebot der Problembewältigung folgt, dass hier auch die Problematik der Luftschadstoffe berücksichtigt werden muss, auch wenn verbindliche Werte, die bei der Planfeststellung einzuhalten wären, insoweit nicht bestehen. Die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) gilt für Planungen nach dem FStrG nicht unmittelbar.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2005 - 9 VR 7/05) ist es daher sachgerecht, wenn im Rahmen einer Planfeststellung die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen wird. Es steht im Rahmen der Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung, mit deren Hilfe die Schadstoffbelastung nicht nur reduziert, sondern ggf. auch kompensiert werden könnte. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Dafür müssen jedoch konkrete Anhaltspunkte erkennbar sein.

Die in den Planfeststellungsunterlagen erhaltene Immissionsprognose verkehrsbedingter Luftschadstoffe (Unterlage 15) kommt zu folgenden Ergebnissen:

Außerhalb der Fahrbahnbereiche wird der Grenzwert für den Jahresmittelwert  $\text{NO}_2$  von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überall im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2020 sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall eingehalten. Überschreitungen im Fahrbahnbereich, der Zuwegung und auf Parkplätzen im Planfall sind im wesentlichen auf die in der Untersuchung sehr konservativ angesetzte Hintergrundbelastung zurück zu führen und weniger auf die durch den berechneten Kfz- Verkehr verursachte Zusatzbelastung. Eine Verwendung von für das Plangebiet realistischeren Hintergrundbelastungswerten aus dem ländlichen Raum würde zu dem Ergebnis führen, dass der Grenzwert eingehalten wird. Außerhalb der Fahrbahnbereiche, insbesondere der Autobahn, wird zudem der Grenzwert für die Anzahl der Überschreitungen einer  $\text{NO}_2$ - Konzentration von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  von max. 18 Stundenmittelwerten überall im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2020 sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall eingehalten. Außerdem wird außerhalb der Fahrbahnbereiche, insbesondere der Autobahn, der Grenzwert für den Jahresmittelwert Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überall im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2020 sowohl

im Prognosenullfall als auch im Planfall eingehalten. Es ist allerdings außerhalb der Fahrbahnbereiche, insbesondere der Autobahn, auf Grund der Berechnungsergebnisse nicht auszuschließen, dass der Grenzwert für die Anzahl der Überschreitungen einer Feinstaub- PM10- Konzentration von 50 µg/m<sup>3</sup> von max. 35 Tagesmittelwerten stellenweise im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2020 sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall nicht eingehalten werden kann. Dies ist jedoch im wesentlichen auf die sehr konservative Verwendung eines Hintergrundbelastungswertes aus dem städtischen Ballungsraum zurück zu führen. Die Verwendung von realistischeren Hintergrundbelastungswerten aus dem ländlichen Raum würde zu dem Ergebnis führen, dass der Grenzwert für die Anzahl der Überschreitungen eingehalten werden kann. Die Unterschiede zwischen den Immissionsbelastungen im Prognosenullfall und Planfall sind für die Bewohner in Gebieten mit bestehender Wohnbebauung sehr gering (< + 3 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert). Eine erhebliche Steigerung der Luftschadstoffbelastung durch die Realisierung der Planung kann deshalb nicht abgeleitet werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02“ (geänderte Fassung 2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Version 6.0f vom 26.06.2006, vorgenommen; unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich auf Grund von Kfz- Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Die 22. BImSchV wurde zwischenzeitlich mit Inkrafttreten der 39. BImSchV, die der Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG in deutsches Recht dient, aufgehoben. Die 39. BImSchV fasst zudem zur Verwaltungsvereinfachung bestehende nationale Regelungen, z. B. über Immissionswerte, Emissionshöchstmengen und zur Information der Öffentlichkeit, zusammen. Die bislang geltenden Luftqualitätswerte wurden unverändert übernommen. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt abgegebene Einschätzung ist damit weiterhin aktuell.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lässt sich damit belegen, dass mit der Verwirklichung der gegenständlichen Planung in diesem Bereich keine Fakten geschaffen werden, die sich über die Luftreinhalteplanung – wie sie für den Bereich des Ballungsraumes Nürnberg – Fürth – Erlangen bereits in Angriff genommen wurde - nicht kontrollieren ließen.

Die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen konnte daher unterbleiben.

## **2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Bodenschutz**

### *2.3.5.1 Verbote*

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **2.3.5.1.1 Schutzgebiete/ geschützte Flächen**

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich der geschützte Landschaftsbestandteil LBH 16, der durch die Verordnung über geschützte Landschaftsbestandteile im Stadtgebiet Fürth i. d. F. der Änderungsverordnung vom 30.07.2001 geschützt ist, sowie der geschützte Landschaftsbestandteil Nr. 3.06, welcher durch die Verordnung der Stadt Nürnberg über den Schutz von Gewässervegetationen und Feuchtgebieten (FeuchtbiotopVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15.11.2001, geschützt ist.

Nach § 4 Abs. 1 der genannten Verordnung der Stadt Fürth ist es verboten, die geschützten Landschaftsbestandteile zu entfernen, zu zerstören, zu verändern bzw. zu beschädigen. § 3 der genannten Verordnung der Stadt Nürnberg verbietet es, Eingriffe vorzunehmen, die zu einer Zerstörung, Beeinträchtigung, Veränderung, Beschädigung oder Umgestaltung des Landschaftsbestandteils führen.

Die Planfeststellungsbehörde lässt auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung der Stadt Fürth die Inanspruchnahme des LBH 16 in dem in den Planunterlagen dargestellten Umfang zu und erteilt hinsichtlich des § 3 der Verordnung der Stadt Nürnberg eine Befreiung nach § 5 Abs. 1 Nr. der Verordnung für die Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils Nr. 3.06 in dem in den Planunterlagen dargestellten Umfang, da jeweils überwiegende Gründe des allgemeinen Wohls dies erfordern. Die Gründe ergeben sich aus den Ausführungen unter C. 2.2 sowie unter C. 2.3.2, auf die Bezug genommen wird. Diese Gründe, die den Belangen des allgemeinen Wohls zuzuordnen sind, überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und erfordern eine Zulassung des Vorhabens und der damit verbundenen Eingriffe. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die durch die Inanspruchnahme der geschützten Landschaftsbestandteile verursachten Beeinträchtigungen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vollständig kompensiert werden (siehe hierzu unten unter C. 2.3.5.3) Für die Überbauung/ Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotopie lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, Feldgehölze und – gebüsche aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden; auch diese Beeinträchtigungen sind ausgleichbar. Die Gründe ergeben sich auch aus den obigen Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

#### 2.3.5.1.2 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.

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



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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus, wobei eine Bestandsaufnahme vor Ort nicht in jedem Fall zwingend erforderlich ist; eine "worst- case- Betrachtung" ist ebenso zulässig. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ und ist nicht zu beanstanden. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12 Anhang 1 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende, mit der zweiten Planänderung in das gegenständliche Verfahren eingebrachte Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007 - 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008 - 9 VR 9/07).

Die vorliegende Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

Hinsichtlich der vom Vorhaben verbotstatbeständig betroffenen Arten - der Zauneidechse und der Freiflächenbrüter – kann die Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 -3 i. V. m Abs. 5 BNatSchG unter Einbeziehung der im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie der dort beschriebenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (CEF- Maßnahme) verhindert werden. Die CEF- Maßnahme (Maßnahme CEF1) beinhaltet die Schaffung optimal strukturierter Habitats nördlich der FÜS 4, mit denen die ökologischen Funktionen der betroffenen Bereiche gesichert werden.

Auch hinsichtlich der Wasserfledermaus und der Zwergfledermaus (im Bereich des Bucher Landgrabens) kann die Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch artenschutzspezifische konfliktvermeidende Maßnahmen verhindert werden. So wird in den durch das Bauvorhaben betroffenen Bereichen westlich der A 73 eine Beschränkung der Bauzeit erforderlich.

Um die Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG hinsichtlich des Kiebitz sowie weiteren Freiflächenbrütern, Heckenbrütern, Vögeln der Siedlungen und des Wald- Offenlandkomplexes und Vögeln an Gewässern zu vermeiden, sind z. T. Bauzeitbeschränkungen während der Brutzeit sowie eine Beschränkung von Baufeldräumung bzw. der Rodung der Gehölze erforderlich.

Für die weiteren im Untersuchungsraum nachgewiesenen oder potentiell vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH- RL sowie der europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der V-RL werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt. Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH- RL wurden im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen, auch ein potentielles Vorkommen solcher Arten ist auszuschließen.

Streng geschützte Tier- und Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus wurden im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen, auch ein potentielles Vorkommen ist nicht zu erwarten.

Die aufgeführten Maßnahmen sind Bestandteil des festgestellten Plans, so dass ihre Umsetzung sichergestellt ist. Hinsichtlich der Details der einzelnen Maßnahmen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) verwiesen. Für die Maßnahme CEF 1 wurde unter A. 4.3.1 bestimmt, dass diese vor Baubeginn fertig gestellt sein muss, da die Maßnahme nur auf diese Weise ihre Zweckbestimmung (Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität) erfüllen kann.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt.

#### *2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange*

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine in gleicher Weise zur Erreichung der Planungsziele geeignete Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 2.3.5.3 *Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)*

#### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

#### 2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz

verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) verwiesen.

#### 2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich steht nunmehr gleichwertig die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Kompensationsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Die Abgrenzung zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ist zum Teil problematisch und schwierig, eine vertiefte Betrachtung dieser Problematik ist indes auf Grund der zum 01.03.2010 in Kraft getretenen Novelle des BNatSchG, nach der nunmehr der Ausgleich im Verhältnis zum Ersatz nicht mehr vorrangig ist, nicht (mehr) erforderlich.

Wie in Unterlage 12 dargestellt ist, verbleiben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung von Acker- und intensiv genutztem Grünland sowie von Ruderal- und Brachflächen
- Überbauung von Straßenbegleitgrün sowie eines Grabens
- Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung eines Grabens mit Schwarzerlensaum
- Mittelbare Beeinträchtigung von Wald
- Mittelbare Beeinträchtigung eines Gebüsches
- Überbauung von sechs Säulenpappeln
- Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Freiflächenbrütern
- Überbauung von nährstoffreichem Saum im Uferbereich eines Teiches

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen geeignet, die aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig sind. Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Dabei bleiben Gemarkungs- oder Gemeindegrenzen außer Acht. Beurteilungsgrundlage sind die ökologischen Gegebenheiten. Es muss gewährleistet sein, dass die Nachteile, die am Eingriffsort entstehen, in einer gesamtbilanzierenden Betrachtungsweise kompensiert werden können.

Im Wesentlichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anpflanzung von Feldgehölzen (Maßnahmen A1, A2 und G2)
- Ansaat eines artenreichen Landschaftsrasens (Maßnahme G1)
- Pflanzung standortgerechter Sträucher (Maßnahme G3)
- Pflanzung von 35 Solitärbäumen (Maßnahme G4)

Auf die aus artenschutzrechtlichen Gründen vorgesehene vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (Maßnahme CEF1), die bereits unter C. 2.3.5.1.2 beschrieben wurde, wird hingewiesen.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind im Einzelnen in Unterlage 12 beschrieben, hierauf wird Bezug genommen.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Als Zeitpunkt für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen wurde unter A. 4.3.2 festgelegt, dass diese spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein müssen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten, der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten. Dementsprechend wurde unter A. 4.3.3 eine Verpflichtung zur dauerhaften Unterhaltung der in den Planunterlagen dargestellten Ausgleichsmaßnahmen ausgesprochen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der insoweit unter A. 4.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die durch diese verursachten Beeinträchtigungen vollständig kompensiert sind, so dass keine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neu gestaltet sein wird. Die Höhere Naturschutzbehörde ist mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung einverstanden. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind nicht so gewichtig, als dass das Vorhaben auf Grund dieser unterlassen werden müsste.

## **2.3.6 Gewässerschutz**

### *2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung*

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von

Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

#### 2.3.6.1.1 Ausnahmen von der Verordnung der Stadt Fürth über das Wasserschutzgebiet in den Städten Fürth und Nürnberg für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes

Die Verbreiterung der A 73 für den Beschleunigungsstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg – Erlangen, die Errichtung der Lärmschutzwand auf der Westseite der A 73 sowie der Neubau der Verbindungsstraße 2 mit Kreisverkehrsplatz 3 kommen teilweise im Bereich der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes, welches mit Verordnung der Stadt Fürth über das Wasserschutzgebiet in den Städten Fürth und Nürnberg für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchslandes festgesetzt wurde, zu liegen. § 3 Abs. 1 dieser Verordnung setzt im Einzelnen in dem Wasserschutzgebiet verbotene bzw. nur beschränkt zulässige Handlungen fest. Die Planfeststellungsbehörde lässt auf der Grundlage von § 4 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung Ausnahmen von den Verboten des § 3 Abs. 1 in dem in den Planunterlagen dargestellten Umfang zu, da das Wohl der Allgemeinheit dies erfordert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 2.2 sowie unter C. 2.3.2 verwiesen, auf die Bezug genommen wird; die dort genannten Gründe sind dem Wohl der Allgemeinheit zuzuordnen. Zur Verhinderung nachteiliger Auswirkungen des zugelassenen Vorhabens im Wasserschutzgebiet wurden entsprechend der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes die Auflagen unter A. 4.2 ausgesprochen; das Wasserwirtschaftsamt hat im Übrigen sein Einverständnis hierzu erklärt.

#### 2.3.6.1.2 Maßnahmen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens

Das gegenständliche Vorhaben liegt teilweise - hauptsächlich der westlich der A 73 gelegene Teil der Anschlussstelle - im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens, hierdurch wird das Abflussverhalten des Bucher Landgrabens verändert und es entfallen Retentionsräume.

Nach § 77 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten; soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem entgegenstehen, sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Der Erhaltung der durch den Plan betroffenen Flächen als Rückhalteraum stehen hier überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegen, da die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens aus Gemeinwohlgründen geboten ist, denen hier auf Grund der konkreten Umstände der Vorrang vor dem Erhalt des betroffenen Rückhalterausms einzuräumen ist, und das Vorhaben an anderer Stelle oder in einer den Hochwasserschutz nicht beeinträchtigenden Weise nicht oder wegen wiederum anderer entgegen stehender überwiegender Gründe des Allgemeinwohls nicht anders durchgeführt werden könnte; zur näheren Begründung wird insoweit auf die Ausführungen unter C. 2.2 und C. 2.3.2 verwiesen, auf die Bezug genommen wird. Die hernach erforderliche rechtzeitige Schaffung von ausreichendem Ersatzretentionsraum wird durch die Auflage unter A. 4.2.4 sichergestellt. Über die Einzelheiten zur Schaffung der Ersatzretention ist entsprechend

dieser Auflage das Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg herzustellen. Eine abschließende Regelung des zu schaffenden Ersatzes kann in Rahmen dieses Planfeststellungsbeschluss nicht in sachgerechter Weise erfolgen, da derzeit verschiedene Hochwasserschutzmaßnahmen am Bucher Landgraben im Bereich der Stadt Nürnberg durchgeführt werden, die Einfluss auf den zu schaffenden Ersatz haben können, so dass im Fall, dass bestimmte Maßnahmen für den Ersatz des Retentionsraumverlustes in diesem Beschluss angeordnet würden, diese zum Zeitpunkt der Bauausführung bereits ihre Eignung zur Herstellung des notwendigen Ersatzes verloren haben können. Die Planfeststellungsbehörde kann daher von einer abschließenden Konfliktbewältigung Abstand nehmen, da bei vorausschauender Betrachtung die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung durch die genannten Auflage sichergestellt ist. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass für den Ersatz des durch die Verwirklichung der Planung eintretenden Retentionsraumverlustes unter Beteiligung des fachkundigen Wasserwirtschaftsamtes außerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine sachgerechte Lösung gefunden werden kann.

In einem vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet sind auf Grund der Regelung des § 78 Abs. 6 WHG die in § 78 Abs. 1 WHG genannten Maßnahmen untersagt. Nach § 78 Abs. 4 Satz 1 Alt. 2 WHG können bestimmte in Abs. 1 genannte Maßnahmen, wozu insbesondere auch das Erhöhen bzw. Vertiefen der Erdoberfläche (Nr. 6) sowie u. U. auch das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen (Nr. 6) zählen, zugelassen werden, wenn die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können. Die Planfeststellungsbehörde lässt auf Grund dessen in dem aus den Planunterlagen ersichtlichen Umfang derartige Maßnahmen zu, der Ausgleich der nachteiliger Auswirkungen wird durch die bereits beschriebene Auflage unter A. 4.2.4 sichergestellt.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat dem mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Eingriff in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens nicht widersprochen, sondern lediglich entsprechende Ausgleichsmaßnahmen gefordert, welche durch die bereits erwähnte Auflage gewährleistet sind.

#### *2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den plangegegenständlichen Straßen anfällt und diesen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und über Regenklär- und -rückhaltebecken über einen Flurgraben in den Bucher Landgraben einzuleiten. Die Einleitungen in den Vorfluter sind erforderlich, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Daneben ist vorgesehen, für die Dauer der Bauzeit Oberflächenwasser aus Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in verschiedene Gräben einzuleiten sowie – ebenfalls bauzeitlich – zum Bau der unter A 5.1.3 aufgeführten Bauwerke Grundwasser zu Tag zu fördern und in verschiedene Gräben einzuleiten.

Die Gründungen der unter A 5.1.2 aufgeführten Bauwerke liegen zumindest zeitweise im Grundwasserschwankungsbereich.

Die genannten Einleitungen, das Zutagefördern von Grundwasser sowie das Einbringen der Bauwerksgründungen in das Grundwasser sind gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden gem. § 19 Abs. 1 WHG von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst, sondern unter A 5.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen für die Einleitung des Niederschlagswassers, das auf den plangegenständlichen Straßen anfällt und diesen aus dem Gelände zuläuft, sowie für das Einbringen der Bauwerksgründungen in das Grundwasser können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden; für die bauzeitliche Einleitung von Oberflächenwasser aus Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in verschiedene Gräben sowie das Zutagefördern von Grundwasser und Einleiten in verschiedene Gräben während der Bauzeit genügen auf die Bauzeit befristete beschränkte Erlaubnisse nach § 10 WHG i. V. m. Art. 15 BayWG.

Bei Beachtung der unter A. 5.3 des Beschlusstextes auf der Grundlage von § 13 WHG angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Weitere Auflagen wurden unter A. 5.5 für die dort aufgeführten Fälle ausdrücklich vorbehalten; im Übrigen kann eine wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich mit Inhalts- und Nebenbestimmungen verbunden werden, um nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat – unter Maßgabe der im Beschlusstext aufgeführten Nebenbestimmungen – sein Einverständnis mit der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse erklärt.

Ein Verfahrensvorbehalt nach § 10 WHG a. F. (jetzt 14 Abs. 5 WHG n. F.) - wie er mehrfach im Verfahren gefordert wurde - ist entbehrlich, nachdem greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Wirkungen nicht ersichtlich sind, auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat einen derartigen Verfahrensvorbehalt nicht gefordert.

### **2.3.7 Denkmalschutz**

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe hierzu unter C. 2.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in den Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten, insbesondere die Tatsache, dass die im Dreieck Stadeln-Boxdorf-Eltersdorf bekannten Bodendenkmäler auf eine intensive Besiedlung dieser niederungsnahen Hochterrasse seit vorgeschichtlicher Zeit hinweisen, haben 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, zumal im überplanten Trassenbereich keine Bodendenkmäler bekannt sind.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in den Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG hinsichtlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.



Die unter A. 4.5 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle - soweit erforderlich - auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die unter A. 4.1.7 verfügte frühzeitige Bekanntgabe des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen.

## **2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, anerkannten Verbände und sonstigen Stellen**

Zu den verbleibenden Forderungen und Einwendungen der am Verfahren beteiligten Stellen und anerkannten Verbände ist, soweit hierauf nicht bereits in den vorstehenden Ausführungen eingegangen wurde, noch Folgendes auszuführen:

### *2.4.1 Träger von Versorgungsleitungen*

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die beteiligten Versorgungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben bzw. dieses entsprechend den erhobenen Forderungen abgeändert wurde, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter A. 4.1 wird verwiesen. Soweit Leitungen bzw. Linien nicht bzw. nicht korrekt in die Planunterlagen aufgenommen wurden o. ä., hat die Stadt Fürth - soweit notwendig - entsprechende Ergänzungen und Berichtigungen der Planunterlagen im Rahmen der eingebrachten Tekturen vorgenommen.

Das spezifische Vorbringen des Wasserverbandes Knoblauchland sowie der infra fürth gmbh und des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes wird weiter unten gesondert abgehandelt.

### *2.4.2 Stadt Nürnberg*

Soweit sich die Stadt Nürnberg auf geplante Einzelhandelsprojekte bzw. den Bebauungsplan Nr. 390 der Stadt Fürth bezieht, ist darauf zu verweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Gleiches gilt für die Erschließung des von der Deutschen Bahn geplanten S- Bahn- Haltepunktes sowie die Westumfahrung Bislohe.

Dem Vorbringen, mit dem das Fehlen einer direkten Durchbindung der Straße "In der Schmalau" zur Anschlussstelle moniert wird, wurde mit der im Rahmen der

ersten Planänderung eingebrachten Anbindung der Straße "In der Schmalau" an den Kreisverkehrsplatz 2 und damit an die gegenständliche Anschlussstelle Rechnung getragen; die genannte Anbindung ist Teil des gegenständlichen Vorhabens. Im Zuge der erwähnten Planänderung wurde auch die Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16) entsprechend ergänzt, gleiches gilt für die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11); die Immissionsprognose verkehrsbedingter Luftschadstoffe (Unterlage 15) wurde ebenso überarbeitet.

Soweit hinsichtlich der FÜs 4 sowie des bis zur Einmündung der Wiesbadener Straße auf Nürnberger Stadtgebiet anschließende Teilstück der N 3 vorgebracht wurde, dass diese Straßen in ihrem derzeitigen Ausbauzustand nicht in der Lage seien, das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen, ist dem entgegen zu halten, dass nach der ergänzten Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16) unter Berücksichtigung der Anbindung der Straße "In der Schmalau" an den Kreisverkehrsplatz 2 der Verkehr auf der FÜs 4 bzw. N 3 gegenüber der Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrsanalyse sowie dem Prognosenullfall in den untersuchten Planfällen sogar abnehmen wird, so dass von der gegenständlichen Planung in dieser Hinsicht keine Verschlechterung des jetzigen Zustandes herbeigeführt wird, die bewältigt hätte werden müssen. Die Stadt Fürth hat überdies die Absicht erklärt, unabhängig von dem gegenständlichen Vorhaben eine Verbesserung der verkehrlichen Situation der FÜs 4 bzw. N 3 einschließlich der Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges anzustreben.

Auch insoweit, als die Stadt Nürnberg Lösungen ablehnt, die verstärkt Verkehr Richtung Boxdorf über die Steinacher Straße führen, ist auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zu verweisen, die ergeben hat, dass der Verkehr in der Steinacher Straße zwischen Boxdorf und Wiesbadener Straße in den untersuchten Planfällen sogar abnehmen wird.

Zudem wird angesprochen, dass durch das gegenständliche Vorhaben sowie die Verwirklichung des mit dem Bebauungsplan Nr. 390 der Stadt Fürth geplanten Einzelhandelsprojektes eine erhebliche Menge an individuellem Kfz- Mehrverkehr zu erwarten sei und dieser Mehrverkehr sowohl dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr und die damit verbundenen Umweltbelastungen mittel- bis langfristig zu reduzieren, als auch dem CO<sub>2</sub>- Minderungsprogramm der Stadt Nürnberg widerspreche.

Eine erhebliche Steigerung der Luftschadstoffbelastung durch die Realisierung der gegenständlichen Planung kann nicht abgeleitet werden, hierzu wird auf die Ausführungen unter C 2.4.4.2 verwiesen. Es sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die Erreichung des von der Stadt Nürnberg angeführten abstrakten Ziels durch die gegenständliche Planung vereitelt würde. Ebenso wenig sind Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass das CO<sub>2</sub>- Minderungsprogramm der Stadt Nürnberg durch das gegenständliche Vorhaben nennenswert beeinträchtigt würde. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das Treibhausgas CO<sub>2</sub> ein natürlicher Bestandteil der Luft ist und hierfür derzeit kein rechtsverbindlicher Grenzwert existiert. Die Bewältigung der klimatischen Veränderungen, die durch CO<sub>2</sub> mitverursacht werden, ist nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsverfahrens; diese Veränderungen sind globaler Natur, CO<sub>2</sub> entfaltet auf lokaler Ebene keine spezifischen nachteiligen Wirkungen.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die Abflussfähigkeit des angesprochenen Gewässers auch während der Bauzeit zu gewährleisten; der entsprechenden Forderung der Stadt Nürnberg wird damit Rechnung getragen. Eine Notwendigkeit, die Stellung weiterer technischer Auflagen zur Erhaltung geregelter Abflussverhältnisse vorzubehalten, ist bei der gegebenen Sachlage nicht ersichtlich, eine derartige Regelung unterbleibt daher.

Soweit postuliert wird, dass die Stadt Fürth für alle Schäden hafte, die durch die Maßnahme Dritten in wasserrechtlicher Hinsicht entstünden bzw. kein Ersatzanspruch bei Wasserschäden u. ä. gegen die Stadt Nürnberg abgeleitet werden könne, ist darauf zu hinzuweisen, dass insoweit das Vorliegen der Voraussetzungen für Entschädigungsansprüche derzeit nicht erkennbar ist. Sollten sich nachteilige Entwicklungen durch das Vorhaben erst später zeigen, so können insoweit Ansprüche nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 4 BayVwVfG bei der Planfeststellungsbehörde geltend gemacht werden.

Die Stadt Nürnberg weist zudem darauf hin, dass die vorhandene Gewässerverrohrung unter der Straße "In der Schmalau" in einem schlechten baulichen Zustand sei, und regt an, diese im Zuge der Baumaßnahme gegen eine schwerlasttaugliche Verrohrung auszutauschen, momentan sei die Verrohrung hydraulisch unterdimensioniert.

Die Stadt Fürth hat hierauf im Erörterungstermin zugesagt, soweit durch das gegenständliche Vorhaben Anpassungen notwendig werden, diese zu übernehmen; dem Einwand ist damit hinreichend Rechnung getragen. Darüber hinaus gehende bauliche Änderungen sind ggf. im Rahmen einer Vereinbarung außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

Soweit die Stadt Nürnberg eine möglichst schonende Bauausführung und u. a. auch die Erhaltung schützenswerter Pflanzen und Uferbereiche im Bereich des nördlich der Straße "In der Schmalau" gelegenen Weihers gefordert hat, hat die Stadt Fürth zugesagt, den Eingriff auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen; die Eingriffe in die Böschung werden entsprechend ausgeglichen.

Insoweit, als die Stadt Nürnberg moniert, dass in verschiedenen Teilen der Planunterlagen die mit dem Ausbau der Straße "In der Schmalau" verbundenen naturschutzfachlichen Aspekte nicht entsprechend einbezogen, dargestellt und behandelt seien, und eine Ergänzung der Planung fordert, wurde dem damit Rechnung getragen, dass der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) im Rahmen der zweiten Planänderung überarbeitet und ergänzt wurde und u. a. der im Bestands- und Konfliktplan des überarbeiteten LBP dargestellte Untersuchungsraum im Bereich der Straße "In der Schmalau" entsprechend den zu erwartenden Auswirkungen erweitert wurde; der überarbeitete LBP handelt die Bestandsbeschreibung/ -bewertung, Konfliktanalyse und Maßnahmenplanung entsprechend ab. Auch in der überarbeiteten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) werden die durch die Verbreiterung der Straße zu erwartenden Wirkungen nunmehr entsprechend abgehandelt. Soweit darüber hinaus bemängelt wird, die inhaltliche Aktualisierung der saP im Hinblick auf die Schmalauer Teichkette beschränke sich offensichtlich auf die Tiergruppe "Vögel an Gewässern", bei anderen Tierarten fehle die Einbeziehung des von der Teichkette gebildeten Lebensraums, die Teichkette biete Lebensraum für Amphibien, es seien dort Vorkommen von Grünfrosch, Erdkröte und Grasfrosch bekannt, und gefordert wird, es sei die Einbeziehung des Lebensraumes Teichkette bei der Behandlung weiterer Tiergruppen noch zu leisten, ist dem entgegen zu halten, dass zum einen die von der Stadt Nürnberg genannten Tierarten mangels eines entsprechenden Schutzstatus nicht Gegenstand der saP sind (vgl. § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 5 BNatSchG) und zum anderen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Betroffenheiten der für die saP relevanten Arten in den Planunterlagen zutreffend ermittelt wurden. Ein Vorkommen der für die saP relevanten zehn Amphibienarten im Untersuchungsraum kann ausgeschlossen werden, da entweder der Wirkraum außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes der Arten in Bayern liegt oder im Wirkraum kein erforderlicher Lebensraum zur Verfügung steht. Hinsichtlich des Artenschutzes wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.1.2 verwiesen. Soweit

zudem zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Amphibien und anderer Kleintiere die Einrichtung einer geeigneten Kleintierquerung unter der Straße "In der Schmalau" mit Leitsystem gefordert wird, sieht die Planfeststellungsbehörde hierfür keine Notwendigkeit, nachdem keine Erkenntnisse dafür vorliegen, dass der Bereich zwischen dem 5. und 6. Weiher ein so bedeutender Bestandteil des Wanderweges zwischen den Amphibienteillebensräumen bzw. ein Wanderschwerpunkt ist, der die Errichtung dauerhafter Amphibienschutzanlagen rechtfertigen würde. (Falls dennoch eine relevante Amphibienwanderung über die Straße erfolgen sollte, so kann ein Schutz durch provisorische Amphibienschutzanlagen oder durch eine kurzzeitige Straßensperrung in Zeiten starker Wanderaktivität erfolgen). Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass die Höhere Naturschutzbehörde ihr Einverständnis mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erklärt hat.

Es wird zudem vorgebracht, dass für die Straße "In der Schmalau" keine Straßenentwässerung vorhanden sei und ein Regenentwässerungskanal DN 300 werden müsse, der an die vorhandene Regenwasserleitung in der Walter- Bouhon- Straße angeschlossen werden müsse.

Die Stadt Fürth hat hierauf zugesagt, den Vorschlag aufzugreifen, die Straßenentwässerung an den vorhandenen Regenwasserkanal in der Walter- Bouhon- Straße/ Fuldaer Straße anzuschließen. Auf Nr. 3.12 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) wird verwiesen. Dem diesbzgl. Vorbringen ist damit Rechnung getragen.

Der Forderung, dass für den in der Straße "In der Schmalau" vorhandenen Schmutzwasserkanal DN 200 STZ Bestandsschutzmaßnahmen ergriffen werden müssten, wird mit der im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 4.16 vorgesehenen Sicherung der Leitung Rechnung getragen.

Es wird zudem gefordert zu prüfen, ob eine Versickerung oder anderweitige Beseitigung des Niederschlagswassers ordnungsgemäß möglich ist.

Hierzu ist auszuführen, dass auf Grund des hohen Grundwasserstandes keine Versickerung des auf den Straßenflächen anfallenden Oberflächenwassers möglich ist, auch für eine anderweitige Beseitigung sind keine gangbaren Möglichkeiten ersichtlich.

Soweit die Stadt Nürnberg Unstimmigkeiten in den Planunterlagen moniert hat, wurden diese von Stadt Fürth im Rahmen der in die Planung eingebrachten Änderungen bereinigt.

#### 2.4.3 *Stadt Erlangen*

Die Stadt Erlangen bringt vor, da sie das geplante Einrichtungszentrum Fürth-Steinach mit Bau- und Gartenmarkt ablehne und der Neubau der Anschlussstelle Steinach vorrangig diesen Maßnahmen diene, werde das gegenständliche Vorhaben abgelehnt. Eine weiter gehende Begründung erfolgte nicht.

Soweit sich die Stadt Erlangen gegen das geplante Einrichtungszentrum Fürth-Steinach wendet, ist darauf hinzuweisen, dass dieses Bauvorhaben nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Das gegenständliche Vorhaben ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten und dient nicht vorrangig dem Einrichtungszentrum Fürth-Steinach, hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht vorgebracht.

#### 2.4.4 *Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach*

Es wird darauf hingewiesen, dass Flächenverluste für landwirtschaftliche Betriebe auf das unbedingt notwendige Maß zu verringern seien, da für die stark spezialisierten Betriebe im Großraum Nürnberg- Fürth- Erlangen- keine Möglichkeit bestünde, Ersatzland in erreichbarer Nähe zu finden.

Die Stadt Fürth hat bei ihrer Planung des gegenständlichen Vorhabens die einzelnen Bestandteile möglichst flächensparend bemessen, eine weitere Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist nicht möglich. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die betroffenen Flächen von den landwirtschaftlichen Betrieben überwiegend bereits veräußert wurden.

Die Stadt Fürth hat mitgeteilt, dass die Zufahrten zu den weiterhin landwirtschaftlich genutzten Flächen erhalten bleiben; dies gelte auch während der Bauzeit, wobei sich hier temporäre Veränderungen der Zuwege ergeben könnten. Die entsprechende Forderung wird damit erfüllt. Evtl. während der Bauzeit notwendige kleinräumige Umwege sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde – nicht zuletzt mit Blick auf die absehbare Dauer der Bauzeit – zumutbar.

Soweit Anlagen der Grundstücksentwässerung durch das gegenständliche Vorhaben betroffen sind und nach Abschluss der Baumaßnahme noch benötigt werden, hat die Stadt Fürth zugesagt, diese wieder herzustellen. Der diesbzgl. Forderung ist damit Rechnung getragen.

Die Stadt Fürth hat weiter zugesagt, Bewirtschaftungsnachteile so weit wie möglich zu vermeiden. Zudem hat die Stadt Fürth zugesagt, Rechtsansprüche aus nachgewiesenen Bewirtschaftungsnachteilen zu bedienen. Der hierauf zielenden Forderung wird damit nachgekommen.

Es wird außerdem gefordert zu prüfen, ob im Umgriff der Maßnahme durch Flächenzerschneidung o. ä. für die Landwirtschaft unwirtschaftliche Restflächen entstehen, die auch als Ausgleichsflächen geeignet wären. Die Wahl der Ausgleichsfläche erscheine durch ihre Insellage in der Agrarflur als nicht optimal. Zum einen zerschneide sie zusammenhängende Bewirtschaftungseinheiten und schaffe neue Restflächen, zum anderen trage sie nicht zur Vernetzung in der Flur bei. Es sei besser, an vorhandene Strukturen anzuknüpfen und vorhandene Restflächen in größerem Umfang zu einer Vernetzung heranzuziehen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die landschaftspflegerische Begleitplanung geprüft und ihr Einverständnis hierzu erklärt. Im Bereich der Ausgleichsflächen für das gegenständliche Vorhaben sind noch weitere Ausgleichsflächen für andere Projekte geplant, mit denen nach deren Verwirklichung ein Biotopverbund hergestellt wird. Im Zuge der zweiten Planänderung wurden auch vermehrt sog. Restflächen für die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen herangezogen. Die erhobene Forderung wurde damit soweit wie möglich bei der Planung berücksichtigt. Die unvermeidbare Zerschneidung von Bewirtschaftungseinheiten sowie das Entstehen neuer Restflächen ist auf Grund der oben belegten Notwendigkeit des Vorhabens, dessen Bestandteil die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind, hinzunehmen. Im Übrigen haben die betroffenen Grundstückseigentümer keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

#### 2.4.5 *Autobahndirektion Nordbayern*

Es wird gefordert, den Planfeststellungsbeschluss nur unter dem Vorbehalt zu erlassen, dass die Stadt Fürth erst dann mit der Realisierung der Anschlussstelle

beginnen darf, wenn sämtliche in den Planunterlagen angesprochenen Vereinbarungen abgeschlossen sind.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, vor Baubeginn alle notwendigen Vereinbarungen mit der Autobahndirektion Nordbayern abzuschließen. Eine dahin gehende Nebenstimmung im Rahmen dieses Beschlusses ist daher entbehrlich.

Es wird weiterhin gefordert, im Planfeststellungsbeschluss explizit darauf hinzuweisen, dass sämtliche Kosten, welche im Zusammenhang mit dem Neubau der Anschlussstelle entstehen können, von der Stadt Fürth zu tragen seien. Zudem sei in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen, dass sämtliche Kosten für Spartenverlegungen, die kraft Gesetzes vom Baulastträger der Bundesautobahn zu tragen wären, von der Stadt Fürth zu tragen seien.

Die Stadt Fürth hat mit der Autobahndirektion Nordbayern unter dem 27.03.2007 eine Vereinbarung abgeschlossen hat, die u. a. regelt, dass die Stadt Fürth die Gesamtkosten der Maßnahme trägt. Die genannten Forderungen haben sich damit erledigt.

#### 2.4.6 *Bayerischer Bauernverband*

Der Bayerische Bauernverband beantragt, die vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen auf ihre dauernde Funktionsfähigkeit nochmals fachlich überprüfen zu lassen.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe von Auflagen, die unter A 4.2 und A. 5.3 in diesem Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden, keine fachlichen Bedenken geäußert. An der Fachkompetenz des Wasserwirtschaftsamtes als amtlichem Sachverständigem zu zweifeln besteht kein Anlass, weshalb eine nochmalige Überprüfung der Planung in dieser Hinsicht durch eine andere Stelle nicht veranlasst ist. Der Antrag ist daher abzulehnen.

Es werden zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 73 geeignete aktive Lärmschutzmaßnahmen auch für die Auffahrtsbereiche gefordert.

Untersuchungen haben ergeben, dass eine zusätzliche 5 m hohe Lärmschutzwand an der Einfahrt ("südlich gelegenes Ohr") und am Beschleunigungsstreifen nur eine marginale Pegelminderung von ca. 0,2 dB(A) an den nächstgelegenen Anwesen in Herboldshof erbringen würde und unter den gegebenen Umständen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünde (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Auf die Lärmsituation im Ortsteil Steinach hätte diese Maßnahme keine Auswirkungen. Auch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an den weiteren verfahrensgegenständlichen Ein- und Ausfahrspuren würden keine spürbaren Pegelminderungen bewirken und sich als unverhältnismäßig i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG erweisen. Die Forderung ist somit zurückzuweisen.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der Grundstücke, soweit diese für die Verwirklichung des Vorhabens nicht benötigt werden, während und nach der Umsetzung der Baumaßnahme sicherzustellen. Der diesbzgl. Forderung wird damit Rechnung getragen.

Die Stadt Fürth hat weiterhin zugesagt, soweit Drainageanlagen durch die Baumaßnahme betroffen sind und nach Abschluss der Baumaßnahme noch benötigt werden, diese wieder herzustellen. Auch der diesbzgl. Forderung wird damit Rechnung getragen.

Hinsichtlich des beantragten Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG a. F. wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.3.6.2 verwiesen.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist weder kraft Gesetzes sofort vollziehbar noch wurde seine sofortige Vollziehung von der Planfeststellungsbehörde angeordnet. Der Antrag, die sofortige Vollziehung bis zur Rechtskraft auszusetzen, geht damit ins Leere.

Der Antrag, den vorgebrachten Einwendungen und Forderungen u. a. der privaten Eigentümer und Bewirtschafter (pauschal) stattzugeben, ist abzulehnen; die Belange der Betroffenen sind im Rahmen der Abwägung einzeln zu bewerten und abzuwägen, eine pauschale Stattgabe verbietet sich auf Grund dessen. Hinsichtlich der (ebenfalls pauschalen) Forderung nach Regelungen zum Ausgleich von Schäden durch unwirtschaftliche Restflächen gilt dasselbe.

#### 2.4.7 *Bayerisches Landesamt für Umwelt*

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Unterlagen geprüft und die Richtigkeit der Unterlagen bestätigt. Hinsichtlich der zu den verwendeten Daten gewünschten Erläuterungen sowie den gemachten Auflagenvorschlägen und Empfehlungen ist folgendes auszuführen:

Soweit projektbezogene Daten für die LKW- Anteile verwendet wurden, die von den Tabellenwerten auf S. 14 der RLS- 90 abweichen, beruht dies auf den Ergebnissen von Straßenverkehrszählungen. So hat u. a. die Straßenverkehrszählung 2005 der Obersten Baubehörde auf der A 73 bei der Anschlussstelle Fürth- Ronhof einen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 6,6 % ergeben, auch die von der Stadt Fürth 1999 erhobenen Verkehrszahlen haben nördlich der Anschlussstelle Ronhof nur einen Schwerlastanteil von unter 9 % ergeben. Im Jahr 2009 haben die vorhandenen Dauerzählstellen LKW- Anteile von 6,3 % tags und 16,9 % nachts ermittelt. Nach Mitteilung der Autobahndirektion Nordbayern handelt es sich bei der A 73 um eine Pendlerautobahn, auf der der LKW- Anteil nur von untergeordneter Bedeutung ist. Die in den schalltechnischen Berechnungen angesetzten Werte begegnen auf Grund dessen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken.

Insofern, als Fehler in den Tabellen in Unterlage 11.1 moniert wurden, wurden diese im Rahmen der eingebrachten Planänderungen bzw. Tekturen korrigiert.

Die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 geplanten Parkplatzanlagen sowie der angesprochene 4 m hohe Lärmschutzwall sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und waren bei der schalltechnischen Untersuchung nicht zu berücksichtigen.

Eine Festsetzung der der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegenden Geschwindigkeiten von 100 km/h für PKW bzw. 80 km/h für LKW auf der A 73 im Rahmen von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht erforderlich, da für PKW bereits jetzt eine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung im betroffenen Abschnitt der A 73 besteht und für LKW ohnehin kraft Gesetzes die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen 80 km/h beträgt (vgl. § 18 Abs. 5 StVO).

Soweit es für geboten erachtet wird, bei der Ermittlung zu erwartenden Beurteilungspegel alle Entwicklungen einzubeziehen, die in der Unterlage 16, Pläne 6a und 7a aus dem Jahr 2003, enthalten sind, ist dem entgegen zu halten, dass eine Realisierung der darin zusätzlich einbezogenen Maßnahmen bzw. Vorhaben bei realistischer Betrachtung unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten bis

zum Prognosehorizont nicht zu erwarten ist. Dies gilt insbesondere für den angesprochenen Technologiepark Schmalau. Eine Einbeziehung dieser Maßnahmen bzw. Vorhaben in die schalltechnische Untersuchung konnte daher unterbleiben.

Insoweit, als eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der A 73 hinsichtlich der Notwendigkeit zusätzlicher durchgehender Fahrspuren angemahnt wurde, ist darauf zu verweisen, dass die Autobahndirektion Nordbayern einen solchen Ausbau der A 73 nicht gefordert hat; eine zwingende Notwendigkeit für einen solchen Ausbau ist auch im Übrigen nicht zu erkennen.

Eine Deckenerneuerung auf dem betroffenen Abschnitt der A 73 mit einem offenporigen Asphalt ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, eine zwingende Notwendigkeit, die Durchführung einer solchen im Rahmen dieses Beschlusses aus Lärmschutzgründen anzuordnen, besteht nicht. Die entsprechende Anregung kann daher nicht aufgegriffen werden.

Soweit es für geboten erachtet wird, die geplante Ortsumgehung Herboldshof im Zuge der FÜS 4 in die gegenständliche Planfeststellung einzubeziehen und insbesondere eine höhenfreie Querung der Bahnlinie anzustreben, ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Fürth in Ausübung ihres Planungsermessens für diese Maßnahme ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren beantragt hat und zudem die beiden Vorhaben auch nicht derart zusammen treffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (vgl. Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG). Dem Ansinnen kann daher nicht gefolgt werden.

Die angeregte Ablagerung von überschüssigen Bodenmassen entlang der südlichen Grenze des im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 geplanten Baumarktes ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, eine zwingende Notwendigkeit hierfür ist zudem nicht erkennbar. Die entsprechende Anregung kann daher nicht aufgegriffen werden.

#### *2.4.8 DB Services Immobilien GmbH*

Soweit gefordert wird, am Fahrbahnteiler des Kreisverkehrs an der FÜS 4 eine Quermöglichkeit für Fußgänger aufzunehmen, die von Herboldshof zum geplanten S- Bahn- Haltepunkt streben, hat die Stadt Fürth dem im Rahmen der ersten Planänderung Rechnung getragen.

Zudem wird gefordert, die Ein- und Ausfahrten in die Auffahrt zum Bushalteplatz am geplanten S- Bahn- Haltepunkt in die Planung aufzunehmen.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Die Stadt Fürth hat die Einbeziehung der geforderten Ein- und Ausfahrten abgelehnt, eine Festsetzung durch die Planfeststellungsbehörde kommt nicht in Betracht, da im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens keine Notwendigkeit hierfür besteht. Eine solche könnte sich zwar aus dem Bau der S- Bahn ergeben, diese ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Auch der Forderung, die Gestaltung der Böschungen am Brückenbauwerk der Güterzugstrecke über die Autobahnausfahrt in die Planung aufzunehmen, hat die Stadt Fürth durch eine entsprechende Ergänzung bzw. Korrektur im Rahmen der in die Planung eingebrachten Änderungen Rechnung getragen.

Soweit darüber hinaus gefordert wird, die Darstellung der Böschungsfläche entlang der Aus- und Einfahrt der A 73 auf der Ostseite in die Planung aufzunehmen, ist dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, da die Ausbildung der Böschungen der geplanten Güterzugstrecke bei der Planung be-



rücksichtigt wurde und eine weiter gehende Darstellung im Lageplan aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht zweckmäßig ist; die Ausbildung des Bereiches zwischen den Zu- und Abfahrtsrampen sowie der geplanten Güterzugstrecke ist in den Querprofilen (Unterlage 6.3) exemplarisch dargestellt.

Es wird weiter festgestellt, das zwischen der DB Netz AG und der Autobahndirektion Nordbayern abgestimmte Abkommensschutzsystem werde durch die Anschlussstelle in diesem Bereich nicht durchführbar sein. Insoweit sei das Abkommensschutzsystem für den Straßenverkehr zu überprüfen und im Verfahren darzustellen. Der Abkommensschutz sei bereits jetzt so zu dimensionieren und zu errichten, als ob die Eisenbahnstrecke bereits errichtet wäre. Es werde davon ausgegangen, das durch die Unterbrechung des Abkommensschutzwalles zwischen Bahn und Autobahn entsprechende Schutzsysteme erforderlich seien. Diese seien in den Planfeststellungsbeschluss für das gegenständliche Vorhaben mit aufzunehmen, zu errichten und von der Autobahndirektion Nordbayern bzw. der Stadt Fürth zu erhalten.

Der zwischen der DB AG und der Autobahndirektion Nordbayern abgestimmte Abkommensschutzwall wird in der Tat durch die gegenständliche Anschlussstelle unterbrochen, in Teilbereichen sind daher andere passive Schutzeinrichtungen erforderlich. In den Rampenbereichen kann auf einen Abkommensschutz verzichtet werden, da auf Grund der Höhenunterschiede zwischen beiden Verkehrsanlagen ein Abirren von Straßenfahrzeugen auf die Güterzugstrecke ausgeschlossen ist. Für die Bereiche, in denen die Rampen in etwa auf der Ebene der Güterzugstrecke verlaufen, hat die Stadt Fürth zugesagt, die Rückhaltstufe für die notwendigen passiven Schutzeinrichtungen nach den einschlägigen technischen Richtlinien festzulegen, das zur Anwendung gelangende System zu bestimmen und die passiven Schutzeinrichtungen bei Notwendigkeit zu realisieren sowie die entstehenden Kosten zu übernehmen. Der insoweit erhobenen Forderung ist damit Genüge getan, einer Darstellung in den Planunterlagen bzw. einer Regelung im Rahmen dieses Beschlusses bedarf es auf Grund der abgegebenen Zusage nicht. Eine vorgezogene Errichtung eines ggf. erforderlichen Abkommensschutzes ist bei der gegebenen Sachlage nicht erforderlich, insbesondere auch im Hinblick auf das Risiko zeitlicher Verzögerungen oder gar einer Nichtrealisierung der Güterzugstrecke. Die Autobahndirektion Nordbayern hat gegen die gegenständliche Planung insoweit keine Einwendungen erhoben.

Der Forderung, alle Anforderungen an die Anlagen und die Auswirkungen aus den vorliegenden Planungen bereits in den Planfeststellungsbeschluss für das gegenständliche Vorhaben aufzunehmen, wird insoweit Rechnung getragen, als eine entsprechende Regelung in der Planfeststellung für eine Problemlösung erforderlich ist, im Übrigen können Einzelheiten den nachfolgenden Bauausführungsplanung überlassen werden.

Soweit gefordert wird, dass die Entwässerung der neuen Straßenanlagen so zu erfolgen habe, dass keine Wässer aus der Autobahn bzw. der Anschlussstelle in die Gräben zwischen Bahn und Autobahn eingeleitet würden, und die Autobahn für die entsprechende Ableitung der Wässer aus dem Bereich zwischen km 25,950 und km 27,100 zu sorgen habe, betrachtet die Planfeststellungsbehörde auf Grund dessen, dass die Stadt Fürth die Entwässerungsplanung mit der DB ProjektBau GmbH abgestimmt hat und die gegenständliche Planung das Abstimmungsergebnis umsetzt, diese Forderung als erledigt.

Die DB hat zudem kundgetan, dass sie die Erhaltung der mittigen Entwässerungsanlagen in diesem Bereich grundsätzlich nicht übernehme; des Weiteren sei die Abstimmung der Querschnitte nachzuholen, das Abstimmungsergebnis müsse

dann Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für das gegenständliche Vorhaben werden.

Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, dass sich die Er- und Unterhaltungspflicht für die Entwässerungsanlagen nach der Zugehörigkeit zum jeweiligen Verkehrsweg richtet, für gemeinschaftlich genutzte Entwässerungsanlagen ist der Abschluss einer Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Autobahndirektion Nordbayern fest vorgesehen, in der die diesbzgl. Er- und Unterhaltungspflicht geregelt wird. Die Detailplanung der Querschnitte kann der Bauausführungsplanung überlassen werden, für eine Regelung bereits im Rahmen dieses Beschlusses besteht keine Notwendigkeit. Im Übrigen hat die Stadt Fürth eine Abstimmung hinsichtlich der Entwässerung und der Querschnitte zugesagt.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass erforderliche Änderungen von Anlagen im Zuge des Eisenbahnbaus, die im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens errichtet werden, zu Lasten des Straßenbaulastträgers erfolgen müssten, hat die Stadt Fürth zugesagt, für die Eisenbahnbrücke eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, in der alle kreuzungsbedingten Anlagen erfasst und die Kostenübernahme geregelt wird. Im Übrigen sind Kostenentscheidungen nach dem EKrG nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Es wird weiter postuliert, dass im Planfeststellungsbeschluss für das gegenständliche Vorhaben bereits die spätere Grundstücksgrenze definiert sein müsse, die Grenzen der Erhaltungslasten müssten ebenfalls in diesem Beschluss definiert sein.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die hier angesprochenen Sachverhalte in der bereits erwähnten Kreuzungsvereinbarung mit zu behandeln. Eine Veranlassung für eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde besteht damit nicht, zumal die Festlegung von Grundstücksgrenzen ohnehin nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Soweit die DB Services Immobilien GmbH die Betroffenheit des Wasserverbandes Knoblauchsland durch die gegenständliche Planung anspricht, ist darauf hinzuweisen, dass der Wasserverband im Verfahren beteiligt wurde, seine Belange geltend gemacht hat und diese unter C. 2.4.13 entsprechend abgehandelt wurden.

Es wird weiter gefordert, sofern aus den Änderungen des gegenständlichen Verfahrens Auswirkungen auf Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes des eisenbahnrechtlichen Verfahrens entstünden, seien diese entsprechend den Festlegungen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens auf dieses Maß zurückzunehmen.

Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Fürth bei der Erstellung des LBP/ saP- Maßnahmenkonzeptes für das gegenständliche Vorhaben der tektierte Maßnahmenplan im Maßstab 1 : 2500 des LBP für die ABS Nürnberg – Ebensfeld, PFA 16 Fürth Nord (Stand 2008) berücksichtigt hat. Die Stadt Fürth hat zudem zugesagt, für die Detailplanung der im LBP vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die detaillierten Ausführungspläne der Maßnahmen des LBP des eisenbahnrechtlichen Verfahrens zu Grunde zu legen, falls diese zum Zeitpunkt der Erstellung der Ausführungsplanung vorliegen. Der Forderung ist damit Genüge getan.

Es wird vorgebracht, die Umgriffe der straßenrechtlichen Inanspruchnahme dürften sich nicht mit denen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens überlagern, ggf. sei hier eine Abstimmung erforderlich.

Die Straßenplanungen wurden in den Kreuzungsbereichen aufeinander abgestimmt. Auf Grund des Umstandes, dass beide Planfeststellungsverfahren bzw. die jeweils gegenständlichen Vorhaben unabhängig voneinander umsetzbar sein müssen, ergeben sich bei der gegebenen Sachlage zwangsläufig Inanspruchnahmen identischer Teilflächen in beiden Verfahren. Die Stadt Fürth hat eine weitere Detailabstimmung zugesagt. Dem Vorbringen wurde damit Rechnung getragen.

Soweit die DB Services Immobilien GmbH weitere Abstimmungen im Zuge der Detailplanungen für erforderlich hält, hat die Stadt Fürth entsprechende Abstimmungen zugesagt.

#### 2.4.9 *infra fürth gmbh und Zweckverband zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes*

Soweit die *infra fürth gmbh* anregt, dass jeder geplante Kreisverkehr eine Straßenbeleuchtung erhalten solle, da von diesen eine besondere Gefährdung in den Nachstunden ausgehe, ist darauf hinzuweisen, dass die Kreisverkehre sich in unbebautem Gebiet befinden, in dem Straßenbenutzer üblicherweise nicht mit einer Beleuchtung rechnen können. Sollte der Bebauungsplan Nr. 390 der Fürth in Kraft gesetzt werden und die mit diesem geplanten baulichen Anlagen hergestellt werden, kann davon ausgegangen werden, dass auf Grund der Beleuchtung an diesen Anlagen die Kreisverkehre auch in der Nacht rechtzeitig erkennbar sind.

Soweit kritisiert wird, dass sich alle Ausführungen zur Hydrogeologie und Grundwasserbeeinflussung auf Untersuchungen vor dem Jahr 2000 beziehen und eingewandt wird, durch die 2005 erfolgte Umstellung der Berechnung im Knoblauchland sei es zu einem deutlichen Grundwasseranstieg gekommen, ist darauf zu verweisen, dass im Rahmen der ersten Planänderung die hydrologischen Untersuchungen aktualisiert wurden (Unterlage 13). Hiernach hat die Beileitung von Wasser aus dem Regnitzquartär und die Abschaltung von Brunnen der Trinkwassergewinnungsanlage Knoblauchland bisher keinen erkennbaren Einfluss auf die Höchstwasserstände des Grundwassers; lediglich eine Verringerung der Niedrigwasserstände im Herbst ist derzeit erkennbar. Im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe von Auflagen, die unter A 4.2 und A. 5.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden, keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben geäußert.

Zu der Forderung, dass insbesondere auch in den Bauphase sichergestellt sein müsse, dass sich weder eine negative Beeinflussung der Grundwasserströme an sich noch eine der Grundwasserbeschaffenheit einstelle und ein Konzept zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in der Bauphase erforderlich sei, ist zu entgegnen, dass unter A. 5.3.7.6 und A. 5.3.7.7 Auflagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes in diesen Beschluss aufgenommen wurden, weiter gehende Auflagen darüber hinaus sind nicht erforderlich. Die Stadt Fürth hat überdies zugesagt, die Schutzvorkehrungen auch *infra fürth gmbh* zur Kenntnis zu geben.

Soweit vom zwischenzeitlich aufgelösten Zweckverband zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes, dessen Rechtsnachfolgerin auf Fürther Stadtgebiet die *infra fürth gmbh* ist, gefordert wird, dass sämtliche Kosten für die durch das gegenständliche Vorhaben veranlassten Umliegung und Sicherungen vom Vorhabensträger zu übernehmen sind, hat die Stadt Fürth zugesagt, die Kosten für die notwendigen Leitungsverlegungen zu übernehmen, soweit bestehende vertragliche Vereinbarungen keine andere Kostentragung vorsehen.

#### 2.4.10 *Planungsverband Industrieregion Mittelfranken*

Der Planungsverband fordert, den Neubau der Anschlussstelle Steinach und der Neubau der Ortsumgehung Herboldshof in einem Zug zu verwirklichen und den weiteren Ausbau der FÜs 4 bis zur Nürnberger Stadtgrenze möglichst zeitnah zu realisieren.

Das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Herboldshof befindet sich im fortgeschrittenen Stadium, die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist bereits erfolgt. Die Stadt Fürth hat zudem wiederholt die feste Absicht zur zeitnahen Verwirklichung der Ortsumgehung Herboldshof bekundet. Der Forderung ist damit insoweit hinreichend Rechnung getragen.

Die Stadt Fürth hat zudem die Absicht erklärt, unabhängig von dem gegenständlichen Vorhaben eine Verbesserung der verkehrlichen Situation der FÜs 4 bzw. der N 3 einschließlich der Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges durchzuführen. Im Übrigen ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung, die den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich beigelegt ist, dass der Verkehr auf der FÜs 4 bzw. N 3 gegenüber der der Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrsanalyse sowie dem Prognosenullfall in den untersuchten Planfällen sogar abnehmen wird, so dass von der gegenständlichen Planung in dieser Hinsicht keine Verschlechterung des jetzigen Zustandes herbeigeführt wird, die bewältigt hätte werden müssen.

#### 2.4.11 *Staatliches Bauamt Nürnberg*

Das Staatliche Bauamt Nürnberg fordert für den Fall, dass Straßen, die von ihm verwaltet werden, für Baustellen- und Umleitungsverkehr bei der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens genutzt werden sollen, dass rechtzeitig vor Baubeginn eine Vereinbarung hierfür mit ihm geschlossen wird. Dies hat die Stadt Fürth zugesagt.

#### 2.4.12 *VGN GmbH*

Soweit die Nutzung der im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 390 der Stadt Fürth vorgesehenen Parkplatzanlagen als P+R- Anlage für den geplanten S- Bahn- Haltepunkt Steinach angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Gleiches gilt für die befürwortete Errichtung von P+R- und B+R- Stellplätzen direkt am S- Bahn- Haltepunkt- Steinach.

Der Anregung, im Bereich des nördlichen Bahnsteigendes des geplanten S- Bahn- Haltepunktes Steinach einen zusätzlichen Fußgängerüberweg zu den im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 der Stadt Fürth geplanten Parkplatzanlagen vorzusehen, kann nicht gefolgt werden. Die Stadt Fürth hat die Errichtung der für einen Fußgängerüberweg notwendigen begleitenden Einrichtungen abgelehnt, eine Festsetzung durch die Planfeststellungsbehörde kommt nicht in Betracht, da im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens keine Notwendigkeit hierfür besteht. Eine solche könnte sich zwar aus dem Bau der S- Bahn ergeben, diese ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Sollte jedoch im Rahmen einer evtl. Verwirklichung des "S- Bahn- Verschwenks" der genannten Überweg erforderlich werden, so bestünde die Möglichkeit einer nachträglichen Planergänzung.

Die Stadt Fürth hat sich bereit erklärt, im Falle der Verwirklichung des "S- Bahn- Verschwenks" sich mit der VAG abzustimmen. Der entsprechenden Forderung wurde damit Rechnung getragen.

#### 2.4.13 *Wasserverband Knoblauchsland*

Es wird vorgetragen, auf Restflächen verschiedener Flurstücke könne keine sinnvolle Beregnung mehr stattfinden, eine Änderung des Beregnungssystems werde die Folge sein, diese Umstrukturierung müsse finanziell abgedeckt werden.

Die Stadt Fürth hat hierauf im Erörterungstermin zugesagt, die Kosten für die durch die Baumaßnahme technisch notwendigen Änderungen des Beregnungssystems zu erstatten; der Forderung ist damit Rechnung getragen.

Soweit sich der Wasserverband gegen die landschaftspflegerischen Maßnahmen wendet, da durch diese Flächen zusätzlich verloren gingen und für die verwendeten intensiv ackerbaulich genutzten Flächen Ersatzmaßnahmen nicht vorgesehen seien, ist darauf zu verweisen, dass die Höhere Naturschutzbehörde die landschaftspflegerische Begleitplanung geprüft und ihr Einverständnis mit dieser erklärt, so dass aus fachlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planung insoweit bestehen. Zudem befinden sich die Kompensationsmaßnahmen auf Wechselflächen, so dass eine Beeinträchtigung von Beregnungsflächen nicht gegeben ist.

Es wird weiterhin finanzieller Ausgleich für den Verlust von Beregnungsfläche bzw. Verbandsfläche und Anlagenteilen, die Umlegung verschiedener Rohrleitungen und Hydranten, den Wertverlust von Anlagenteilen sowie für den Umlagenausfall die für entgangene Abgabe von Beregnungswasser gefordert.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, soweit Rohrleitungen u. ä. umgelegt werden müssen, die Kosten für die erforderlichen Baumaßnahmen zu übernehmen. Zudem hat die Stadt Fürth im Erörterungstermin zugesagt, den tatsächlich verursachten messbaren Schaden zu ersetzen, wenn Beweis für einen Schaden erbracht wird. Der Forderung ist damit hinreichend Rechnung getragen.

Darüber hinaus wird eine gesamtheitliche Betrachtung der verschiedenen, im betroffenen Gebiet bereits in Planung befindlichen Bauvorhaben gefordert.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Das planfeststellungsrechtliche Gebot der Problembewältigung verpflichtet und berechtigt nur zu einer Bewältigung der durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Probleme, die aus anderen Planungen resultierenden Konflikte sind im Rahmen dieser Planungen zu lösen. Ungeachtet dessen hat die Stadt Fürth zugesagt, mit der Deutschen Bahn und dem Wasserverband Knoblauchsland eine Vereinbarung zu schließen, die alle Interessen der Beteiligten berücksichtigt.

Es wird vorgebracht, in den für die landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehenen Flächen im Umgriff des Grundstückes Fl. Nr. 805 seien Leitungen des Verbandes vorhanden, die in das gegenständliche Verfahren nicht aufgenommen worden seien, zudem sei die Umlegung im Zuge des S-Bahn-Vorhabens auf Grund der Ausweitung der Ausgleichsmaßnahmen erneut planerisch zu berücksichtigen.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, mit dem Wasserverband Knoblauchsland und der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zu schließen, die auch Leitungsumlegungen insbesondere im Hinblick auf die auf den Flurstücken 806 und 807 geplanten landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Dem Vorbringen ist damit hinreichend Rechnung getragen.

Das Wasserverband verlangt außerdem aufzunehmen, dass zur Umlegung von Leitungen des Verbandes Flächen bereitgestellt bzw. im Trassenverlauf freigehal-

ten werden müssen; eine Bepflanzung 2 m beiderseits der Rohrtrasse sei zu unterlassen.

Nach den Regelungen der Satzung des Wasserverbandes Knoblauchsland hat jeder Eigentümer die Verlegung von Rohrleitungen im Verbandsgebiet zu dulden, die Ausweisung einer zusätzlichen Grundinanspruchnahme hierfür ist daher nicht erforderlich. Die Stadt Fürth hat zugesagt, den Hinweis zur Bepflanzung soweit notwendig im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

#### 2.4.14 *Bund Naturschutz in Bayern e. V.*

Der Bund Naturschutz lehnt den Bau der Anschlussstelle Steinach grundsätzlich ab und fordert die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens.

Hierzu ist auszuführen, dass eine Einstellung des Verfahrens nicht in Betracht kommt, da die Stadt Fürth ihren Antrag auf Planfeststellung weiterhin aufrechterhält, so dass die Planfeststellungsbehörde eine Sachentscheidung über diesen Antrag zu treffen hat; der diesbzgl. Antrag ist daher abzulehnen.

Soweit die Entscheidung kritisiert wird, im gegenständlichen Verfahren auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten, wird auf die Ausführungen unter C. 1.2 verwiesen. Die Forderung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG vorzulegen, ist demnach zurück zu weisen.

Insoweit, als vorgetragen wird, die Anbindung der FÜS 4 an die A 73 zur Schaffung einer Querspange im Norden von Fürth und Nürnberg zwischen den jeweils 4-spurig ausgebauten Fernstraßen B 4 und A 73 sei kein Ziel der gültigen raumordnerischen Vorgaben und insbesondere auch nicht des Regionalplanes, ist dem entgegen zu halten, dass dieser Umstand keinen Hinderungsgrund für das gegenständliche Vorhaben darstellt. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat bei ihrer Prüfung des gegenständlichen Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt, die dem Vorhaben entgegen stehen könnten, zudem ist es im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth dargestellt. Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen. Die dortigen Ausführungen widerlegen auch die Behauptung, die vorliegende Planung diene überwiegend der Verwirklichung geplanter Einzelhandelsgroßprojekte. Diese Projekte selbst sowie deren (befürchtete) Auswirkungen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens, gleiches gilt für die Kosten der gegenständlichen Baumaßnahme.

Es wird vorgebracht, der geplante Autobahnanschluss löse die bestehenden Verkehrsprobleme im Fürther Norden nicht, sondern zöge im Gegenteil gemeinsam mit dem geplanten Einzelhandelsgroßprojekt zusätzlichen Verkehr aus Westen durch die Fürther Stadtteile Stadeln, Vach und Mannhof an, die dadurch zu erwartende Steigerung des Verkehrs in diesen Stadtteilen sei nicht akzeptabel.

Demgegenüber ist darauf zu verweisen, dass nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16) sich in den untersuchten Planfällen sowohl in Stadeln als auch in Vach Entlastungen gegenüber dem Prognosenullfall ergeben, lediglich in Mannhof treten geringfügige Steigerungen auf, die auf Grund ihrer geringen Größenordnung aber nicht ins Gewicht fallen, so dass die oben dargelegten Gründe, die für das gegenständliche Vorhaben sprechen, dennoch bei weitem überwiegen.

Soweit die mit dem Bau des gegenständlichen Vorhabens verbundene zusätzliche Luftschadstoffbelastung angesprochen wird, wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Soweit darüber hinaus gerügt wird, das den Planfeststellungs-

unterlagen nur unvollständige Unterlagen über die vorhandene Luftsituation vor Ort beilägen und die verwendeten Hintergrundbelastungswerte angegriffen werden, ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die angegriffene Untersuchung methodisch korrekt erarbeitet wurde und insbesondere auch die angesetzten Werte keinen Bedenken begegnen. Zudem ist – wie bereits unter C. 2.3.4.2 dargelegt – das Bayerische Landesamt für Umwelt ebenso zu der Einschätzung gekommen, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich auf Grund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Weitere Untersuchungen sind bei dieser Sachlage nicht angezeigt. Die Forderung, unabhängige Messungen der bestehenden Luftbelastung im Fürther Norden und eine darauf aufbauende Überarbeitung der Immissionsprognose durchzuführen, ist daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich der angeführten Verkehrslärmbelastung durch das gegenständliche Vorhaben wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.1 verwiesen. Insofern, als eine Erhöhung der Lärmbelastung insbesondere in den Fürther Stadtteilen Stadeln, Vach und Mannhof gerügt wird, ist darauf hinzuweisen, dass sich – wie oben bereits dargelegt - nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sowohl in Stadeln als auch in Vach in den untersuchten Planfällen Entlastungen gegenüber dem Prognosenullfall ergeben, lediglich in Mannhof treten geringfügige Steigerungen auf, diese sind jedoch hinzunehmen, nachdem die für das Vorhaben streitenden Gesichtspunkte die diesbzgl. zu erwartenden Nachteile bei weitem überwiegen.

Soweit der Bund Naturschutz die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für unvollständig hält, da darin nur die westlich der A 73 gelegenen Eingriffe behandelt würden, ist dem entgegen zu halten, dass die saP in der festgestellten Fassung auch die östlich der A 73 zu erwartenden Beeinträchtigungen der relevanten Arten vollständig abhandelt. Die Forderung nach einer grundlegenden Überarbeitung der Unterlagen zur saP, die alle Auswirkungen des Vorhabens behandeln sollte, geht damit ins Leere. Hinsichtlich des Artenschutzes im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.1.2 verwiesen. Ergänzend ist zu den vom Bund Naturschutz vorgebrachten Gesichtspunkten noch folgendes auszuführen:

Der Südliche Blaupfeil, die Gebänderte Prachtlibelle, der Dreistachelige Stichling sowie die Schmerle sind mangels eines entsprechenden Schutzstatus nicht Gegenstand der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 5 BNatSchG).

Der angesprochene Eisvogel wurde nur im Norden an der Gründlach, ca. 2 km von der geplanten Anschlussstelle entfernt, als Brutvogel nachgewiesen. Die im ABSP Fürth aufgeführten Angaben zum Vorkommen des Eisvogels im BK 6431-37: Bucher Landgraben nordöstlich Stadeln betreffen Bereiche, die vom Untersuchungsraum und speziell vom gegenständlichen Vorhaben ca. 500 m entfernt sind. Auch wenn zwischen dem im ABSP angegebenen Bereich Wechselbeziehungen entlang der Gehölze und des Bucher Landgrabens bestehen, sind diese durch die Störwirkungen der vorhandenen Verkehrswege (A 73) sehr stark beeinträchtigt, so dass mit Brutplätzen des Eisvogels nicht zu rechnen ist.

Soweit der Bund Naturschutz auf den ABSP Fürth Bezug nimmt, ist darauf hinzuweisen, dass dieser bei der Erstellung der saP berücksichtigt wurde. Es wurde ebenso untersucht, ob an den Böschungen der A 73 Zauneidechsen vorkommen. Hinsichtlich der Betroffenheiten der einzelnen vom Bund Naturschutz angeführten Arten sowie der Bewertung der Beeinträchtigungen der Arten wird auf Unterlage 12 Anhang 1 verwiesen, an deren Richtigkeit für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel bestehen, zumal die Höhere Naturschutzbehörde die Ergebnisse der

saP aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt hat. Substantiierte Einwendungen, die Anlass zu weiteren Ausführungen geben könnten, wurden insoweit nicht vorgebracht. Der Forderung, eine umfassende Bestandserhebung durchzuführen, wurde in dem gebotenen Umfang Rechnung getragen; die vorgelegte Untersuchung, der eine umfassende faunistische Kartierung aus dem Jahr 2007 zu Grunde liegt, ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Eine darüber hinaus gehende Erhebung ist bei der gegebenen Sachlage nicht erforderlich, insoweit ist die Forderung zurückzuweisen.

Unter C. 2.3.5.1.2 wurde bereits eingehend dargelegt, dass die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen stehen; der Forderung, den günstigen Erhaltungszustand der vorhandenen streng geschützten Arten sowie den Biotopverbund weiterhin zu gewährleisten, wurde bereits im Rahmen der Planung des gegenständlichen Vorhabens Genüge getan, eine Modifizierung der Planung ist somit nicht erforderlich. Die Höhere Naturschutzbehörde hat – wie bereits dargelegt – keine fachlichen Bedenken gegen die vorliegende saP geäußert und auch keine weiter gehende Begutachtung gefordert, so dass die geforderte Durchführung weiterer fachgutachterlicher Untersuchungen nicht angezeigt ist.

Der Bund Naturschutz hält zudem die Bestandsaufnahme der Flächen westlich der A 73 im landschaftspflegerischen Begleitplan für fehlerhaft. Im Einzelnen ist hierzu folgendes anzumerken:

Das Grundstück Fl. Nr. 666/3 sowie der nördliche Teil der Fl. Nr. 659 sind in der Bestandskarte des ABSP als Feuchtgrünland dargestellt. Tatsächlich wird nur der nördliche Teil der Fl. Nr. 659 als Wiese genutzt, die Fläche Fl. Nr. 666/3 wird ackerbaulich genutzt. Bei dem Grundstück Fl. Nr. 657/2 handelt es sich nach dem ABSP Fürth um eine landwirtschaftliche Nutzfläche – Grünland auf einem wechselfeuchten bis mäßig feuchten Boden. Die genannten Flächen sind sowohl in der Bewertungstabelle als auch in der Bewertungskarte des ABSP Fürth nicht als bedeutsamer Lebensraum bzw. als gesetzlich geschütztes Biotop aufgeführt bzw. dargestellt (Fläche ohne Bewertung). Eine zusätzliche Bestandserhebung – wie vom Bund Naturschutz teilweise gefordert – ist bei dieser Sachlage nicht angezeigt, die entsprechende Forderung ist daher zurückzuweisen. Infolge der gegebenen Sachlage liegen keine den Kriterien der Biotopkartierung entsprechenden Biotope vor, so dass eine Bilanzierung der Flächen nach den Grundsätzen 1.1 bzw. 1.2 der sog. gemeinsamen Grundsätze vom 21.06.1993 im Rahmen der Ermittlung des Kompensationsbedarfes nicht angebracht ist.

Zu dem Umstand, dass - wie für Teilbereiche bereits dargelegt - die durch das gegenständliche Vorhaben in Anspruch genommene Fläche im Bereich des Bucher Landgrabens – mit Ausnahme des geschützten Landschaftsbestandteils LBH 16 – sowohl in der Bewertungstabelle als auch in der Bewertungskarte des ABSP Fürth nicht als bedeutsamer Lebensraum bzw. als gesetzlich geschütztes Biotop aufgeführt bzw. dargestellt ist (Fläche ohne Bewertung) kommt eine hohe Vorbelastung durch Lärm, Schadstoffe usw. durch die A 73 hinzu, in Anbetracht derer ein ökologisch wertvoller Standort – entgegen der Meinung des Bund Naturschutz – zu negieren ist, so dass in der Folge auch eine Bilanzierung der Fläche nach Grundsatz 3.3 der sog. gemeinsamen Grundsätze im Rahmen der Ermittlung des Kompensationsbedarfes nicht angebracht ist.

Es werden zudem keine wesentlichen Bestandteile der Lebensräume von Tierarten mit größeren Arealansprüchen und keine seltenen Biotopkomplexe durch das gegenständliche Vorhaben beeinträchtigt, so dass eine Anwendung des Grundsatzes 7 der sog. gemeinsamen Grundsätze nicht angezeigt ist. Die darauf zielende



Forderung, mit der auch zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen postuliert werden, ist demnach zurückzuweisen.

Eine Überarbeitung der erfolgten Bilanzierung sowie eine Erweiterung der Ausgleichsmaßnahmen ist auf Grund der obigen Darlegungen nicht angezeigt, zumal die Höhere Naturschutzbehörde mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung einverstanden ist. Die Forderung, die nötigen Ausgleichsmaßnahmen neu zu ermitteln und deutlich zu erweitern, ist daher ebenso zurückzuweisen.

Soweit gefordert wird, die Ausgleichsmaßnahmen auf Grundstücken im öffentlichen Eigentum durchzuführen, ist darauf hinzuweisen, dass für die Privatgrundstücke, auf denen die Kompensationsmaßnahmen erfolgen sollen, entsprechend den Darstellungen in den Grunderwerbsunterlagen ein Grunderwerb vorgesehen ist. Die dauerhafte Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen wird durch die Nebenbestimmung A. 4.3.3 sichergestellt. Der Forderung ist damit Rechnung getragen.

Der Bund Naturschutz kritisiert außerdem die Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Bucher Landgraben und macht Beeinträchtigungen der dortigen Flora und Fauna geltend.

Dem ist entgegen zu halten, dass eine direkte Einleitung der Wässer aus den Rückhaltebecken in den Bucher Landgraben nicht vorgesehen ist. Die vorgelegte Entwässerungskonzeption mit den zwei Regenklär- und rückhaltebecken ist entsprechend der Nebenbestimmung A. 5.3.4 im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg neu zu planen und diesem vorzulegen. Bei dieser Planung hat die Stadt Fürth die geltenden technischen Normen und Richtlinien zu beachten; hierdurch kann eine erhebliche Schadstoffreduzierung bei der Einleitung der Wässer in den Flurgraben erreicht werden. Im weiteren Verlauf des Grabens, der erst bei Herboldshof in den Bucher Landgraben mündet, werden die noch im Gewässer vorhandenen Stoffe weiter verdünnt und in ihrer Konzentration herabgemindert. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat – unter Maßgabe der unter A. 5.3 aufgeführten Nebenbestimmungen – sein Einverständnis mit der Erteilung der ausgesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse und der vorgesehenen Behandlung des Straßenoberflächenwassers erklärt. Anhaltspunkte dafür, dass insoweit Beeinträchtigungen der vom Bund Naturschutz in diesem Zusammenhang angeführten Tierarten bzw. des Feuchtgebietskomplexes nordöstlich von Mannhof eintreten, sind nicht ersichtlich. Die Forderung nach einer deutlichen Reduzierung der Niederschlagswassereinleitungen von der A 73 ist aus den genannten Gründen zurückzuweisen. Gleiches gilt für die Forderung nach Schutzvorkehrungen zur Verhinderung von Gefährdungen für die Gewässergüte des Bucher Landgrabens sowie des vorhandenen Wasserschutzgebietes durch Gefahrgutfahrzeuge, die bei Benutzung der Anschlussstelle von der Fahrbahn abkommen, da eine Verschlechterung der bestehenden Situation in Bezug auf die angesprochenen Gefahrguttransporte durch das gegenständliche Vorhaben nicht erkennbar ist; bereits heute ist eine Gefährdung des Grundwassers bei Unfällen nicht komplett auszuschließen.

Der Bund Naturschutz fordert zudem, für die in dem betroffenen Gebiet parallel geplanten Großbauvorhaben im Hinblick auf den Artenschutz und die Umweltverträglichkeit eine zusammenhängende Gesamtbetrachtung des betroffenen Raums vorzunehmen. Hierbei sei auch die Summenwirkung zu berücksichtigen, die über die Auswirkungen der einzelnen Projekte hinausgingen und deren Wirkungen auch über die bisher untersuchten Bereiche hinausreichen könnten.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung sind grundsätzlich nur die Auswirkungen des verfahrensgegenständli-

chen Vorhabens zu untersuchen, eine Einbeziehung anderer, nicht verfahrensgegenständlicher Projekte im Rahmen einer Gesamtbetrachtung bzw. die Prüfung von Summationswirkungen ist rechtlich nicht geboten, auch die Höhere Naturschutzbehörde hat derartiges nicht gefordert. Etwas anderes gilt nur in Bezug auf Natura 2000 – Gebiete, solche sind jedoch von dem gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen. Hinsichtlich der Betrachtung der Umweltverträglichkeit gilt nicht anderes als in Bezug auf den Artenschutz, diese bezieht sich grundsätzlich ebenso nur auf die Auswirkungen jeweils eines bestimmten öffentlichen oder privaten Vorhabens (vgl. §§ 1 - 3 UVPG). Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die angesprochenen Projekte auch nicht als kumulierende Vorhaben i. S. v. § 3b Abs. 2 UVPG anzusehen sind. Die insofern geäußerten Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit der vorgelegten Unterlagen sind auf Grund der soeben dargelegten Gesichtspunkte zurückzuweisen.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass eine Folge der zusammenhängenden Projekte der weitgehende Verlust der Biotopverbundes z. B. für den Kiebitz/ Freiflächenbrüter zwischen den landwirtschaftlichen Flächen südlich von Steinach und denen nördlich der FÜS 4 auf der Ostseite der A 73 sei, ist erneut darauf zu verweisen, dass nur die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens zu untersuchen sind und eine Einbeziehung anderer, nicht verfahrensgegenständlicher Projekte im Rahmen einer Gesamtbetrachtung bzw. die Prüfung von Summationswirkungen an dieser Stelle rechtlich nicht geboten ist. Der Umstand, dass das gegenständliche Vorhaben z. T. Voraussetzung für die geplante Bebauung zwischen der A 73 und den Stadtteilen auf Fürther bzw. Nürnberger Stadtgebiet sein mag, hat keinen Einfluss auf den Umfang der zu untersuchenden Vorhabenswirkungen.

Die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen wurden in den Planunterlagen – wie oben bereits dargelegt – untersucht und bewertet, wobei auch die Problematik des Biotopverbundes in dem gebotenen Umfang mit einbezogen wurde. Die Ergebnisse wurden von der Höheren Naturschutzbehörde bestätigt, insbesondere auch die Geeignetheit der vorgesehenen CEF- Maßnahme. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote werden durch die gegenständliche Planung nicht erfüllt und stehen hernach der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Der Forderung nach Einbeziehung der Belange des Biotopverbundes wurde damit Rechnung getragen; soweit die Forderung über den dargestellten Umfang hinausgeht, ist sie aus den genannten Gründen zurückzuweisen. Auf Grund der vorstehenden Ausführungen ist auch die vom Bund Naturschutz an der in der Planung enthaltenen CEF- Maßnahme geäußerten Kritik, die er sowohl von der Lage als auch von der Flächengröße für unzureichend hält, zurückzuweisen. Gleiches gilt für Einwand, dass der nördlich der FÜS 4 liegende Lebensraum der Populationen durch den Damm der geplanten S- Bahn- Trasse zerschnitten und dadurch wesentlich entwertet werde und somit nicht annähernd ein Ersatzlebensraum für die verloren gehenden Freiflächen geschaffen werden könne; auch dieser ist auf Grund der obigen Ausführungen zurückzuweisen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass für die Brutplatzwahl des Kiebitz andere Faktoren als der Verkehrslärm entscheidender sind und außerdem die Effektdistanzen zu Eisenbahntrassen bei Wiesenvögeln geringer als bei Straßen sind.

## **2.5 Private Belange, private Einwendungen**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange gegenüber. Diese Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus den Verfahrensunterlagen erkennbar waren. Private Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus unterschiedlich genutzten, privateigenen Grundstücken Flächen benötigt werden. Für die Regulierung des Grundverlustes als unmittelbarer

Folge des planfestgestellten Vorhabens ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen, die diesbzgl. Entschädigungsfragen werden daher nicht im Planfeststellungsverfahren bzw. in diesem Planfeststellungsbeschluss geklärt. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg bestreiten.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird im Folgenden nur auf die Einwendungen eingegangen, die nicht bereits mit den fachlichen Fragen abgehandelt wurden. Es wird dargelegt, warum und ggf. unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten hinzunehmen sind bzw. einzelnen Forderungen nicht entsprochen wird.

## **2.5.1 Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden**

### *2.5.1.1 Notwendigkeit des Vorhabens*

Mehrfach wird geltend gemacht, die Notwendigkeit der Anschlussstelle sei nicht gegeben, da eine Neuansiedlung von großflächigem Einzelhandel nicht sicher sei.

Die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben ist unter C. 2.2 dargestellt, die dortigen Ausführungen belegen auch, dass die Anbindung der geplanten Gewerbeansiedlungen an das Fernstraßennetz lediglich eines von mehreren selbstständigen Planungszielen darstellt und demzufolge die Rechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben auch nicht bei einer Aufgabe der Planungen für die genannten Gewerbeansiedlungen entfallen würde. Für eine Abkehr der Stadt Fürth vom bisherigen diesbzgl. Planungswillen ist überdies nichts ersichtlich. Die Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

### *2.5.1.2 Zusätzlicher Lärmschutz*

Verschiedene Einwender fordern zusätzlich zu den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 73 geeignete aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Auffahrsbereiche.

Untersuchungen haben ergeben, dass eine zusätzliche 5 m hohe Lärmschutzwand an der Einfahrt ("südlich gelegenes Ohr") und am Beschleunigungsstreifen nur eine marginale Pegelminderung von ca. 0,2 dB(A) an den nächstgelegenen Anwesen in Herboldshof erbringen würde, so dass die hierfür zu veranschlagenden Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Auf die Lärmsituation im Ortsteil Steinach hätte diese Maßnahme keine Auswirkungen. Auch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an den weiteren verfahrensgegenständlichen Ein- und Ausfahrspuren würden keine spürbaren Pegelminderungen bewirken und sich letztendlich als unverhältnismäßig i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG erweisen. Die Einwendungen werden auf Grund dessen zurückgewiesen.

### *2.5.1.3 Änderungen bzgl. der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz im Rahmen der ersten Planänderung*

Mehrfach wird gefordert, die Gründe für die Änderungen bzgl. der Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz, die sich im Rahmen der ersten Planänderung 2008 ergeben haben, zu erläutern.

Hierzu ist auszuführen, dass die Verkehrsuntersuchung, die den ursprünglichen schalltechnischen Berechnungen zu Grunde lag, im Jahr 2008 ergänzt und fortgeschrieben wurde. Hierbei ergaben sich geringfügige Änderungen in den Verkehrsprognosezahlen, die bei der nachfolgenden Überarbeitung der schalltechnischen

Unterlagen teilweise zu veränderten Beurteilungspegeln führten. Auf Grund dieser veränderten Beurteilungspegel sind nunmehr hinsichtlich einiger Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz zusätzlich erfüllt, bzgl. anderer Gebäude sind diese Anspruchsvoraussetzungen nun nicht mehr gegeben. [Die konkret hier von betroffenen Gebäude sind aus Unterlage 11.1 ersichtlich].

#### 2.5.1.4 *Entwässerung*

Es wird von verschiedenen Einwendern vorgetragen, die Entwässerungssituation vor allem im nordöstlichen Bereich der Planung erscheine noch verbesserungsbedürftig, insbesondere hinsichtlich der schadlosen Ableitung in den Vorfluter. Soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben eingeleitet werde, seien diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen könne; inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig seien, sei noch vor Baubeginn zu regeln.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe von Auflagen, die unter A. 4.2 und A. 5.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden, keine fachlichen Bedenken geäußert. Auf Grund dessen besteht auch kein Anlass zu einem weiteren Ausbau von Wassergräben, weitere Maßnahmen zusätzlich zu den in den Planunterlagen dargestellten Entwässerungsmaßnahmen sind ebenso nicht angezeigt. An der Fachkompetenz des Wasserwirtschaftsamtes als amtlichem Sachverständigem zu zweifeln besteht kein Anlass, weshalb eine nochmalige Überprüfung der Planung in dieser Hinsicht durch eine andere Stelle ebenso nicht veranlasst ist.

#### 2.5.1.5 *Beeinträchtigung von Natur und Umwelt*

Verschiedene Einwender machen geltend, die Anschlussstelle sei schädlich für Umwelt und Natur, Ausgleichsmaßnahmen könnten die verloren gehenden Landschaftsbestandteile und Freiflächen nicht ersetzen.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die nicht vermeidbaren Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Natur sind im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen deutlich überwiegen. Gleiches gilt für die durch das Vorhaben eintretenden unvermeidbaren Verluste von Landschaftsbestandteilen und Freiflächen; die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild werden durch die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen, die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einverständnis mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erklärt.

Verschiedentlich wird vorgebracht, der geplante Autobahnanschluss beeinträchtige das Landschaftsschutzgebiet westlich der A 73, der Landschaftsbestandteil LBH 16 solle erhalten bleiben und gepflegt werden, außerdem beeinträchtige die neue Straßenführung im näheren Beeinflussungsbereich auch den schützenswerten Bucher Landgraben.

Auch hier gilt die obige Aussage, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen sind, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen deutlich überwiegen. Die Inanspruchnahme des LBH 16 stellt zwar einen relativ gravierenden Eingriff dar, dieser ist jedoch für die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens notwendig, so dass hierauf nicht verzichtet werden

kann. Der hierdurch verursachte Eingriff wird aber durch die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen; die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einverständnis mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erklärt. Der Bucher Landgraben ist durch das gegenständliche Vorhaben nur mittelbar als Vorfluter betroffen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat – unter Maßgabe der unter A. 5.3 aufgeführten Nebenbestimmungen – sein Einverständnis mit der Erteilung der ausgesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse und der vorgesehenen Behandlung des Straßenoberflächenwassers erklärt, so dass Beeinträchtigungen des Bucher Landgrabens nicht zu besorgen sind. Die Einwendungen sind deshalb zurückzuweisen.

Mehrfach wird eingewendet, die Landschaft werde weiter zerschnitten, zusammenhängende Grün- und Ackerflächen würden durchtrennt. Der Regionalplan verlange, dass die natürliche Umwelt durch ein System von zusammenhängenden Grün- und sonstigen Freiflächen erhalten und gefördert werde. Das anschließende Straßensystem verbrauche weitere Fläche.

Diese Einwendungen sind ebenso zurückzuweisen. Bereits jetzt trennt die A 73 die Flächen um Steinach und das Gewerbegebiet Schmalau von dem Rest des Fürther Stadtgebietes, für viele Tierarten bildet die A 73 eine kaum überwindbare Barriere. Unter Berücksichtigung dessen sowie der bereits vorhandenen gewerblichen Bauflächen, Stromfreileitungen etc. kann hier nicht von zusammenhängenden Grün- und Ackerflächen gesprochen werden. Die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Zerschneidungen der Landschaft in diesem bereits vorbelasteten Landschaftsraum sind im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen deutlich überwiegen; gleiches gilt für den mit dem Bau der gegenständlichen Zubringer- und Verbindungsstraßen sowie der Kreisverkehrsplätze verbundenen Flächenverbrauch. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat bei der raumordnerischen Überprüfung des Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt, die dem Vorhaben entgegen stehen könnten, und keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Raumordnerische Belange hindern hernach die Zulassung des Vorhabens nicht, zumal es im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth dargestellt ist.

Von verschiedenen Einwendern wird geltend gemacht, die weitere Versiegelung durch den Straßenbau und der Einbau von Wannen verändere den Wasserhaushalt im Boden, es änderten sich auch die Standortfaktoren für Flora und Fauna, auch eine neu anzulegende Abwassertrasse beeinträchtige Natur und Umwelt.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe von Auflagen, die unter A. 4.2 und A. 5.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden, keine fachlichen Bedenken geäußert. Die durch das gegenständliche Vorhaben entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) dargestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen, die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einverständnis mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erklärt. Die Einwendungen werden auf Grund dessen zurückgewiesen.

#### *2.5.1.6 Zusätzliche Verkehrsbelastungen*

Von verschiedenen Seiten wird geltend gemacht, die neue Autobahnausfahrt ziehe zusätzlichen Verkehr aus dem Nürnberger in den Fürther Norden und verursache eine weitere Belastung der Ortsteile Herboldshof, Stadeln, Mannhof und Vach. Es entstehe eine Verkehrszunahme auf der Herboldshofer Straße, der Stadelner

Hauptstraße, am Fischerberg und über die Brückenstraße, demgegenüber falle eine Verkehrsbelastung durch die neue Anschlussstelle gering aus.

Das Planfeststellungsverfahren ist ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme, innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16) ergeben sich in den untersuchten Planfällen sowohl in Stadeln als auch in Vach Entlastungen gegenüber dem Prognosenullfall, lediglich in Mannhof und bei Herboldshof treten geringfügige Steigerungen auf, die auf Grund ihrer geringen Größenordnung aber nicht ins Gewicht fallen, so dass sie im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen sind. Gleiches gilt im Hinblick auf die von den Einwendern explizit genannten Straßenzügen der Herboldshofer Straße, der Stadelner Hauptstraße, der Straße "Fischerberg" sowie der Brückenstraße, soweit dort überhaupt Verkehrszunahmen in den Planfällen zu verzeichnen sind. Die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben ist unter C. 2.2 dargestellt, aus den dortigen Ausführungen ergibt sich auch, dass die mit dem Vorhaben verbundene Verkehrsbelastung nur eines von mehreren selbstständigen Planungszielen darstellt und demzufolge auch das Ausmaß der zu erwartenden Entlastungen alleine nicht ausschlaggebend für die Rechtfertigung des Vorhabens ist. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

#### 2.5.1.7 *Landwirtschaft*

Mehrere Einwender tragen vor, die verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen im Ballungsraum würden durch die Anschlussstelle reduziert, es gehe guter Ackerboden unwiederbringlich verloren, die hier noch existierenden Landwirte müssten zu ihren Feldern immer weitere Strecken zurück legen, dies erhöhe das landwirtschaftlich verursachte Verkehrsaufkommen und verteuere die Produkte.

Zur Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen unvermeidbar, dies ist jedoch im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen deutlich überwiegen; gleiches gilt hinsichtlich evtl. eintretender Folgen auf die Preisentwicklung von landwirtschaftlichen Produkten. Eine weitere Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist auf Grund der Zweckbestimmung des Vorhabens sowie der weiteren an das Vorhaben bestehenden Anforderungen nicht möglich. Es sind weder Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass etwaige Verlagerungen des durch die Landwirtschaft verursachten Verkehrsaufkommens insgesamt einen zu vernachlässigenden Umfang übersteigen werden, noch dass für einzelne Landwirte durch das gegenständliche Vorhaben unzumutbar lange Wege entstehen, zumal bereits ein Großteil der Eigentümer der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen diese verkauft und damit die langfristige landwirtschaftliche Nutzung aufgegeben hat. Die Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

#### 2.5.1.8 *Freizeitnutzung*

Wiederholt wird darauf hingewiesen, dass eine Freizeitnutzung wie Reiten, Rad fahren oder Spazieren gehen in dem Gebiet kaum mehr möglich oder interessant sei, die Erholungsfunktion gehe fast vollständig verloren.

Der überplante Bereich östlich der A 73, in dem der allergrößte Teil des gegenständlichen Vorhabens zum Liegen kommt, stellt eine nur wenig strukturierte Landschaft dar, die von intensiv genutzten Sonderkulturflächen und einzelnen Gebäuden geprägt und zudem zusätzlich durch Freileitungstrassen vorbelastet ist. Der Raum ist daher für Erholungsaktivitäten nicht sehr attraktiv, allenfalls die rand-

lich des Gewerbegebietes Schmalau gelegene Weiherkette eignet sich für Nah- und Kurzzeiterholung, wobei sich hier aber die Nachbarschaft des Gewerbegebietes nicht unerheblich negativ auswirkt. Westlich der A 73 ist die Landschaft deutlich stärker strukturiert durch Waldflächen, Gräben, Gehölzstrukturen und einzelnen Wiesen; hier liegt aber nur ein kleiner Teil - im Wesentlichen das "Anschlussrohr" - des gegenständlichen Vorhabens. Auf Grund dessen überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen deutlich, so dass die durch das Vorhaben bedingte Verringerung der Freizeitgestaltungsmöglichkeiten in dem betroffenen Gebiet hingenommen werden muss. Dies gilt auch in Bezug auf die Straße "Am Mühlweg", die im Fahrradstadtplan der Stadt Fürth als Radstrecke über vorwiegend ruhige Nebenstraßen dargestellt ist und durch das Vorhaben zukünftig entfällt.

Die Einwendungen werden deshalb zurückgewiesen.

#### *2.5.1.9 Zusätzliche Emissionsbelastung*

Mehrfach wird eingewendet, aus der Zunahme des motorisierten Verkehrs resultiere auch eine zusätzliche Schadstoffbelastung durch die Emissionen über die Luft, der zusätzliche Verkehr erhöhe auch die Lärmbelastung in dem schon hoch belasteten Gebiet, die Trinkwasserbrunnen im Gebiet des Zweckverbandes Wasserversorgung Knoblauchsland würden durch weitere Emissionen aus dem Straßenverkehr beeinträchtigt.

Hinsichtlich der angesprochenen Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass für das von den Einwendern beispielhaft genannte Ozon keine gesetzlichen Grenzwerte, sondern lediglich die in der 33. BImSchV niedergeschriebenen Zielwerte existieren, die mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen erreicht werden sollen. Es sind keinerlei Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Zielwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Ein Regelungsbedarf im Rahmen dieses Beschlusses besteht damit auch insoweit nicht. Durch die plangegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich auch bei Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung erhebliche Pegelminderungen und damit Verbesserungen gegenüber der derzeitigen Situation. Eine Beeinflussung der 800 m vom Vorhaben entfernten Trinkwasserbrunnen durch Emissionen aus dem Straßenverkehr kann auf Grund der konkreten Gegebenheiten ausgeschlossen werden, das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat im Übrigen diesbzgl. auch keine Bedenken geäußert. Auch diese Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

#### *2.5.1.10 Drainageanlagen*

Die Stadt Fürth hat zugesagt, soweit Drainageanlagen durch die Baumaßnahme betroffen sind und nach Abschluss der Baumaßnahme noch benötigt werden, diese wieder herzustellen. Der diesbzgl. Forderung verschiedener Einwender wird damit Rechnung getragen.

#### *2.5.1.11 Verfahrensvorbehalt nach § 10 WHG*

Hinsichtlich des von verschiedenen Einwendern geforderten Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG a. F. wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 2.3.6.2 verwiesen.

#### 2.5.1.12 *Beweissicherung*

Mehrere Einwender befürchten Schäden durch den baubedingten Schwerlastverkehr und fordern ein Beweissicherungsverfahren für die vorübergehend beanspruchten Flächen sowie die vom Baustellenverkehr berührten Straßen vor Beginn der Baumaßnahme.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, für die durch das gegenständliche Vorhaben vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen eine Beweissicherung vor Baubeginn durchzuführen; insoweit wird damit den erhobenen Forderungen nachgekommen. Hinsichtlich der öffentlichen Straßen, über die der Baustellenverkehr abgewickelt wird, ist eine Notwendigkeit für die Anordnung einer Beweissicherung im Rahmen dieses Beschlusses nicht erkennbar, nachdem auf Grund des Umstandes, dass die Straßen dem Gemeingebrauch unterliegen, auf dessen (ungeschmälerter) Aufrechterhaltung kein Rechtsanspruch besteht (Art. 14 Abs. 1 und 3 BayStrWG), mit evtl. eintretenden Straßenschäden keine Rechtsverletzungen der Einwender verbunden sein können, deren Belegung eine Beweissicherung aber nur dienen könnte. Die Forderungen sind deshalb insoweit zurückzuweisen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die überwiegende Zahl der im Umfeld des gegenständlichen Vorhabens gelegenen öffentlichen Straßen ohnehin in der Belastung der Stadt Fürth stehen und damit die Stadt Fürth auch diese Straßen in einem den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu unterhalten hat (vgl. Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG).

Die Stadt Fürth hat überdies zugesagt, an den Gebäuden, die unmittelbar angrenzend an die durch Baustellenverkehr zusätzlich belasteten Straßen liegen, eine Beweissicherung durchzuführen.

#### 2.5.1.13 *Sofortige Vollziehbarkeit*

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist weder kraft Gesetzes sofort vollziehbar noch wurde seine sofortige Vollziehung von der Planfeststellungsbehörde angeordnet. Der von mehreren Einwendern gestellte Antrag, die sofortige Vollziehung bis zur Rechtskraft auszusetzen, geht damit ins Leere.

#### 2.5.1.14 *Fuß- und Radweg entlang der FÜS 4*

Mehrfach fordern Einwender, einen Fuß- und Radweg entlang der FÜS 4 von Herboldshof über den verfahrensgegenständlichen KVP 3 zum geplanten S-Bahn-Haltepunkt zu errichten.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Errichtung des von den Einwendern geforderten Geh- und Radweges ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, eine Notwendigkeit dafür, die Herstellung eines solchen Weges im Rahmen dieses Beschlusses von der Stadt Fürth zu fordern, ist nicht erkennbar. Im Übrigen hat die Stadt Fürth mitgeteilt, dass die Fortsetzung bzw. der Neubau eines straßenbegleitenden Gehweges nach Osten bis zum KVP 3 vorgesehen ist.

#### 2.5.1.15 *Sperrung der Steinacher Straße am Bahnübergang in Stadeln*

Wiederholt wird die Frage aufgeworfen, wie Fußgänger bzw. Radfahrer künftig nach der beabsichtigten Sperrung der Steinacher Straße am schienengleichen Bahnübergang in Stadeln für den Kraftfahrzeugverkehr die Bahnlinie überqueren können.



Hierzu ist anzumerken, dass die beschriebene Sperrung der Steinacher Straße nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist und daher insoweit durch das gegenständliche Vorhaben keine Veränderung der gegenwärtigen Situation erfolgt.

#### *2.5.1.16 Gleichzeitige Realisierung der Ortsumgehung Herboldshof*

Verschiedentlich wird gefordert, dass das gegenständliche Vorhaben gemeinsam mit der Ortsumgehung Herboldshof realisiert werden müsse.

Die Stadt Fürth hat in Ausübung ihres Planungsermessens für die Ortsumgehung Herboldshof ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren beantragt, die beiden Vorhaben treffen auch nicht derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (vgl. Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG), so dass die Einwendungen zurückzuweisen sind. Im Übrigen hat die Stadt Fürth wiederholt die feste Absicht zur zeitnahen Verwirklichung der Ortsumgehung Herboldshof bekundet.

### **2.5.2 Einzelne Einwender**

Soweit zusätzlich zu den unter C. 2.5.1 behandelten Einwendungen weitere individuelle Einwendungen vorgetragen wurden, werden diese nachfolgend abgehandelt.

#### *2.5.2.1 Einwender 1*

Der Einwender macht Beeinträchtigungen der von ihm genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage sowie durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die vom Einwender angeführten Grundstücke liegen außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens und können während und nach Abschluss der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar, eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der vom Einwender angeführten Grundstücke während und nach der Umsetzung der Baumaßnahme sicherzustellen. Der diesbzgl. Forderung wird damit Rechnung getragen.

#### *2.5.2.2 Einwender 2*

Die Einwender weisen darauf hin, dass nach den schalltechnischen Unterlagen an ihrem Anwesen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch die errechneten Schallpegel überschritten würden und kritisieren die rechnerische Ermittlung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Wohnqualität werde durch das gegenständliche Vorhaben erheblich herabgesetzt, die Erholungsmöglichkeiten in Haus und Garten beeinträchtigt, auch der Verkehrswert des Anwesens sinke. Es werden eine Entschädigung sowie aktive Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Am Anwesen der Einwender ist keine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV durch den Bau der Anschlussstelle gegeben (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.4), auch durch den Neubau der gegenständlichen Verbindungsstraßen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen demnach für die Einwender nicht. Lärmmessungen o. ä. sind vom Gesetz her nicht vorgesehen (siehe auch hierzu unter C. 2.3.4.1). Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass am Anwesen der Einwender durch die plangegegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel um bis zu 5 dB(A) gesenkt werden, so dass insgesamt eine Verbesserung der Schallsituation gegenüber der Bestandsituation stattfindet. Die Forderung nach Entschädigung und (weiteren) Lärmschutzmaßnahmen ist deshalb zurückzuweisen.

Die Einwender befürchten zudem Schäden an Straße und Einfahrtsbereich sowie an den an die Straße angrenzenden Gebäudeteilen ihres Anwesens durch den Baustellen- und Transportverkehr und fordern, eine Beweissicherung durchzuführen sowie sicherzustellen, dass etwaige Folgeschäden behoben werden.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, an den Gebäuden, die unmittelbar angrenzend an die durch Baustellenverkehr zusätzlich belasteten Straßen liegen, eine Beweissicherung durchzuführen. Der diesbzgl. Forderung wird damit nachgekommen. Hinsichtlich der nicht bestehenden Notwendigkeit einer Beweissicherung für öffentliche Straßen wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 2.5.1.12 verwiesen. Die Regulierung evtl. durch den Baustellenverkehr eintretender Schäden ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der angesprochenen Gesichtspunkte bzgl. des Lärmschutzes wird auf die Ausführungen unter C. 2.5.1.2 sowie unter C. 2.3.4.1 verwiesen.

Die Einwendungen sind auf Grund der dargestellten Erwägungen zurückzuweisen.

### 2.5.2.3 *Einwender 3*

Die Einwender machen Beeinträchtigungen der von ihnen jeweils genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage, durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sowie durch Hangwasser geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Zufahrtssituation zu den von den Einwendern angeführten Grundstücken, soweit diese durch das Vorhaben nicht vollständig dauerhaft in Anspruch genommen werden, wird nicht verändert, insbesondere bleiben auch die Zufahrten zu den Grundstücksteilen, die nicht vorübergehend beansprucht werden, wie bisher bestehen. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar. Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken im Hinblick auf die durch das gegenständliche Vorhaben nicht vollständig dauerhaft beanspruchten Grundflächen unbegründet sind. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung dieser Grundflächen durch Hangwasser sind ebenso nicht erkennbar.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der von den Einwendern angeführten Grundstücke, soweit diese für die Ver-

wirklichung des Vorhabens nicht benötigt werden, während und nach der Umsetzung der Baumaßnahme sicherzustellen. Der diesbzgl. Forderung wird damit Rechnung getragen.

Soweit die Einwender den Ersatz einer Beregnungsleitung bei einer Beschädigung im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens fordern, ist darauf hinzuweisen, dass die Regulierung evtl. durch die Bauarbeiten eintretender Schäden nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

#### 2.5.2.4 *Einwender 4, 5, 6, 7 und 8*

Die Einwender machen Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen für die von ihnen angeführten Anwesen geltend und bitten um Mitteilung der näheren Details bzgl. des passiven Lärmschutzes.

Den Einwendern 4 und 5 steht nach der Tabelle 3 der Unterlage 11.1 dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich der von ihnen jeweils genannten Anwesen zu, die anspruchsberechtigten Fassadenseiten und Geschosse ergeben sich aus der Tabelle A 5 im Anhang zur Unterlage 11.1. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. 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 Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Stadt Fürth hat zugesagt, während der Realisierung des Vorhabens die Details bzgl. des passiven Lärmschutzes mit den Betroffenen zu besprechen.

Den Einwendern 6, 7 und 8 steht kein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen bzgl. der von ihnen genannten Anwesen zu. Die Verkehrsuntersuchung, die den ursprünglichen schalltechnischen Berechnungen zu Grunde lag, wurde im Jahr 2008 ergänzt und fortgeschrieben, hierdurch ergaben sich geringfügige Änderungen in den Verkehrsprognosezahlen, die bei der nachfolgenden Überarbeitung der schalltechnischen Unterlagen teilweise zu veränderten Beurteilungspegeln führten. Auf Grund dessen ist in Bezug auf das von den Einwendern 6 angeführte Anwesen, für das in der ursprünglichen Planfassung ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bejaht wurde, sowie hinsichtlich der von den Einwendern 7 und 8 genannten Anwesen eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV durch den Bau der Anschlussstelle nunmehr nicht gegeben (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.4), auch durch den Neubau der gegenständlichen Verbindungsstraßen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an den jeweiligen Anwesen der Einwender nicht überschritten. Für das zweite von den Einwendern 6 angeführte Anwesen wurde bereits in der ursprünglichen Planfassung kein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen in den Planunterlagen zuerkannt, hieran hat sich im Rahmen der Überarbeitung der schalltechnischen Unterlagen nichts geändert.

Es bleibt unabhängig hiervon festzuhalten, dass sich bedingt durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an den von den Einwendern 4 - 8 angeführten Anwesen teilweise deutliche Pegelminderungen von bis zu 10 dB(A) gegenüber der Situation im Prognosenußfall ergeben, so dass eine merkliche Verbesserung der Lärmsituation erfolgt.

### 2.5.2.5 Einwender 9

Die Einwenderin macht unter Bezug auf Einwendungen, die sie in einem Planfeststellungsverfahren zu einem anderen Infrastrukturvorhaben erhoben hat, geltend, durch das gegenständliche Vorhaben werde ihr Reitbetrieb in seiner Existenz gefährdet.

Selbst wenn man unterstellen würde, dass sich die Einwenderin gegenüber dem Vorhaben im Hinblick auf die momentane Nutzungssituation der durch das Vorhaben beanspruchten Grundflächen auf eine rechtlich geschützte Position berufen könnte, wären keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung des Reitbetriebes der Einwenderin durch das gegenständliche Vorhaben erkennbar. In einem Radius von ca. 1 700 m um die genannte Betriebsfläche - dies entspricht der Entfernung der Hofstelle des Reitbetriebes zum gegenständlichen Vorhaben - stehen mannigfache Freiflächen zur Verfügung, die eine ähnlich landwirtschaftlich geprägte Struktur wie die von dem Vorhaben beanspruchten Flächen aufweisen. Es wurde weder vorgebracht noch ist sonst etwas dafür ersichtlich, dass die in den Planunterlagen dargestellten Flächeninanspruchnahmen ins Gewicht fallende Auswirkungen auf die Fortführung des Reitbetriebes haben würden, insbesondere ist auch nicht erkennbar, dass das Vorhaben zu unzumutbaren Umwegen im Rahmen der Gewerbeausübung führen würde. Darüber hinaus hat die Einwenderin selbst (anderweitige) Ausreitmöglichkeiten im Umfeld des gegenständlichen Vorhabens erwähnt. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch das Vorhabens sind daher unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen.

Soweit die Einwenderin auf andere Infrastruktur- bzw. Bauvorhaben Bezug nimmt, deren Verwirklichung in dem betroffenen Raum ansteht bzw. beabsichtigt ist, ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind; deren Auswirkungen sind in gesonderten Verfahren zu untersuchen und zu beurteilen.

Zu dem Hinweis der Einwenderin auf das LEP ist auszuführen, dass die Höhere Landesplanungsbehörde bei der raumordnerischen Überprüfung des Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt hat, die dem Vorhaben entgegen stehen könnten, und keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben hat. Raumordnerische Belange hindern hernach die Zulassung des Vorhabens nicht, zumal es im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth dargestellt ist.

Die von der Einwenderin angesprochenen lokalen Klimaverhältnisse sind durch die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens nur in vergleichsweise geringem Umfang berührt, da die geplanten Straßenabschnitte in dem nahezu ebenen Gebiet überwiegend geländegleich oder im Einschnitt verlaufen, so dass keine zusätzlichen Hindernisse für den Luftaustausch entstehen, nicht in Flächen mit besonderen klimatischen Ausgleichsfunktionen eingegriffen wird und das Geländeklima des Untersuchungsraums nur gering beeinflusst wird, da die beeinträchtigten im Vergleich zur Gesamtfläche des Untersuchungsraums sehr gering ist (vgl. Unterlage 17). Die nicht vermeidbaren diesbzgl. Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind auf Grund dessen im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen.

Im Hinblick auf das von der Einwenderin angeführte Wasserschutzgebiet ist darauf hinzuweisen, dass zur Verhinderung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens im Wasserschutzgebiet entsprechend der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsam-

tes Nürnberg die Auflagen unter A. 4.2 ausgesprochen wurden; im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt sein Einverständnis hierzu erklärt. Dem Grundwasserschutz ist damit Genüge getan.

Soweit die Einwenderin allgemeinpolitische Gesichtspunkte anführt, muss darauf hingewiesen werden, dass das Planfeststellungsverfahren ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme) ist, innerhalb dessen keine politische Grundsatzdiskussion geführt werden kann.

Die Einwendungen werden auf Grund der dargestellten Erwägungen zurückgewiesen.

#### 2.5.2.6 *Einwender 10*

Die Einwenderin nimmt Bezug auf Einwendungen, die sie in einem Planfeststellungsverfahren zu einem anderen Infrastrukturvorhaben erhoben hat, und macht die Beschneidung von Ausreitmöglichkeiten geltend; die negativen Auswirkungen des in Bezug genommenen Vorhabens würden durch das gegenständliche Vorhaben verstärkt.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Auswirkungen von Vorhaben, für die jeweils ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, sind im Rahmen der jeweiligen Verfahren zu behandeln. Eine Prüfung von Summationswirkungen, wie von der Einwenderin sinngemäß angesprochen, ist rechtlich grundsätzlich nicht geboten, etwas anderes gilt nur in Bezug auf Natura 2000 – Gebiete, solche sind jedoch von dem gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen. Die Auswirkungen des von der Einwenderin in Bezug genommenen Infrastrukturvorhabens sind daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Soweit die Beschneidung von Ausreitmöglichkeiten geltend gemacht wird, ist darauf hinzuweisen, dass in einem Radius von ca. 1 700 m um den von der Einwenderin angeführten Reitbetrieb - dies entspricht der Entfernung der Hofstelle des Reitbetriebes zum gegenständlichen Vorhaben - mannigfache Freiflächen zur Verfügung stehen, die eine ähnlich landwirtschaftlich geprägte Struktur wie die von dem Vorhaben beanspruchten Flächen aufweisen, so dass keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass keine zumutbaren anderweitigen Ausreitmöglichkeiten zur Verfügung stünden. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind auf Grund dessen unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen.

#### 2.5.2.7 *Einwender 11*

Die Einwender nehmen Bezug auf Einwendungen, die sie in einem Planfeststellungsverfahren zu einem anderen Infrastrukturvorhaben erhoben haben.

Die Einwender sind darauf hinzuweisen, dass das in Bezug genommenen Vorhaben sowie dessen Auswirkungen - ebenso wie die weiteren von den Einwendern erwähnten Bauprojekte - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Soweit sich die Einwender den Einwendungen anschließen, die sich mit den Auswirkungen auf den unter C. 2.5.2.5 behandelten Reitbetrieb beschäftigen, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbzgl. Ausführungen verwiesen.

### 2.5.2.8 *Einwender 12*

Die Einwender wenden sich gegen das Vorhaben, weil ein von ihnen bewirtschaftetes Feld als Ausgleichsfläche vorgesehen sei.

Die Einwender sind darauf hinzuweisen, dass das von ihnen in diesem Zusammenhang angeführte Grundstück nicht durch Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Vorhabens in Anspruch genommen wird; es liegt vielmehr innerhalb der geplanten Güterzugtrasse, welche nur nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt ist.

Die Einwender machen zudem Beeinträchtigungen der von ihnen genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage, durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sowie durch Hangwasser geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die von den Einwendern angeführten Grundstücke liegen außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens und können während und nach Abschluss der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar, eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung dieser Grundflächen durch Hangwasser sind ebenso nicht erkennbar.

Auch soweit die Einwender fordern, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass die von den Einwendern genannten Grundstücke außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegen, so dass Beeinträchtigungen für die Bewirtschaftung nicht erkennbar sind.

Die Einwender befürchten weiterhin durch den Baustellenverkehr Schäden an ihrem Gebäude sowie an öffentlichen Straßen und beantragen jeweils eine Beweissicherung.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, an den Gebäuden, die unmittelbar angrenzend an die durch Baustellenverkehr zusätzlich belasteten Straßen liegen, eine Beweissicherung durchzuführen. Dem diesbzgl. Antrag wird damit entsprochen. Hinsichtlich der nicht bestehenden Notwendigkeit einer Beweissicherung für öffentliche Straßen wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 2.5.1.12 verwiesen. Die Regulierung evtl. durch den Baustellenverkehr eintretender Schäden ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

### 2.5.2.9 *Einwender 13*

Der Einwender macht Beeinträchtigungen der von ihm genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage sowie durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Zufahrtssituation zu den vom Einwender angeführten Grundstücken, soweit diese durch das Vorhaben nicht dauer-

haft in Anspruch genommen werden, wird nicht verändert, insbesondere bleiben auch die Zufahrten zu den Grundstücksteilen, die nicht vorübergehend beansprucht werden, wie bisher bestehen. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar. Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken im Hinblick auf die durch das gegenständliche Vorhaben nicht dauerhaft beanspruchten Grundflächen unbegründet sind.

Die Stadt Fürth hat zugesagt, die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der vom Einwender angeführten Grundstücke, soweit diese für die Verwirklichung des Vorhabens nicht benötigt werden, während und nach der Umsetzung der Baumaßnahme sicherzustellen. Der diesbzgl. Forderung wird damit Rechnung getragen.

Soweit sich der Einwender gegen die Beanspruchung zweier Grundstücke für eine Baustraße wendet und durch diese Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung sowie Nachteile nach Abschluss der Baumaßnahme befürchtet, ist darauf hinzuweisen, dass auf den vom Einwender in diesem Zusammenhang genannten Grundstücken lediglich eine Verlegung von Leitungen des Wasserverbandes Knoblauchsland bzw. der infra fürth sowie parallel zur Autobahn eine vorübergehende Inanspruchnahme für die Herstellung der Dammverbreiterung und der Lärmschutzwand vorgesehen ist, eine darüber hinaus gehende Benutzung dieser Grundstücke im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens ist nicht geplant. Die Beanspruchung in dem in den Grunderwerbsunterlagen dargestellten Umfang ist auf Grund der für das Vorhaben sprechenden Gründe und der aus der Verwirklichung des Vorhabens folgenden Notwendigkeit zur Umlegung der betroffenen Versorgungsleitung hinzunehmen, die vorgesehene Art und Weise der Umlegung stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Abwägung aller Belange die schonendste Lösung dar. Evtl. eintretende Bewirtschaftungerschwernisse und sonstige Nachteile können im Rahmen eines gesonderten Entschädigungsverfahrens geltend gemacht werden, sie sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

#### *2.5.2.10 Einwender 14*

Der Einwender befürchtet eine zusätzliche Verkehrsbelastung in der Stadelner Hauptstraße, u. a. auch durch den Schwerlastverkehr in der Bauphase, und eine Minderung des Verkehrswertes der hiervon betroffenen Immobilien.

Zusätzliche Verkehrsbelastungen sind auf der Stadelner Hauptstraße nur im Planfall ohne Einrichtungszentrum auf einem begrenzten Straßenabschnitt zu verzeichnen und bewegen sich in einer Größenordnung am Rande der erzielbaren Prognosegenauigkeit; sie sind im Hinblick auf die oben dargestellten, für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen. Nennenswerte Mehrbelastungen durch Baustellenverkehr sind in der Stadelner Hauptstraße nicht zu besorgen. Evtl. eintretende Verkehrswertminderungen durch das Vorhaben wären im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 - 9 A 12.05).

Soweit der Einwender auf die landesplanerische Beurteilung aus dem Raumordnungsverfahren zur Errichtung eines Einrichtungszentrums und eines Bau- und Gartenmarktes sowie auf den Bebauungsplan Nr. 390 Bezug nimmt, ist darauf hinzuweisen, dass die angesprochenen Gesichtspunkte jeweils nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

#### 2.5.2.11 *Einwender 15*

Der Einwender macht Beeinträchtigungen des von ihm genannten Grundstückes durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme geltend.

Das angeführte Grundstück liegt außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens, eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind.

Auch soweit der Einwender fordert, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass das vom Einwender genannte Grundstück außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegt, so dass Beeinträchtigungen nicht erkennbar sind.

Die Einwendungen sind deshalb zurückzuweisen.

#### 2.5.2.12 *Einwender 16*

Der Einwender macht Beeinträchtigungen der von ihm genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage sowie durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme geltend.

Die vom Einwender angeführten Grundstücke liegen außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens und können während und nach Abschluss der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar, eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügten Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind.

Soweit der Einwender private Entwässerungsleitungen anführt und fordert, dass diese Leitungen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme funktionsfähig bleiben sollen, ist darauf hinzuweisen, dass die Grundstücke, auf denen die genannten Leitungen verlaufen, durch das gegenständliche Vorhaben nicht berührt werden und insoweit Beeinträchtigungen nicht erkennbar sind.

Auch soweit der Einwender fordert, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, ist festzuhalten, dass die vom Einwender genannten Grundstücke außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegen, so dass Beeinträchtigungen hierdurch nicht ersichtlich sind.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.



### 2.5.2.13 Einwender 17

Der Einwender macht Beeinträchtigungen des von ihm genannten Grundstückes durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage, durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sowie durch Hangwasser geltend.

Das vom Einwender angeführte Grundstück liegt außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens und kann während und nach Abschluss der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar. Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügbaren Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung durch Hangwasser sind ebenso nicht erkennbar.

Soweit der Einwender fordert, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, ist zu konstatieren, dass das vom Einwender genannte Grundstück außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegt, so dass Beeinträchtigungen hierdurch nicht ersichtlich sind.

Auf Grund dessen sind die Einwendungen zurückzuweisen.

### 2.5.2.14 Einwender 18

Die Einwender rügen sinngemäß, dass ihr Wohnhaus in den schalltechnischen Unterlagen als in einem Dorf- bzw. Mischgebiet gelegen eingestuft wird, kritisieren die erfolgte Lärmberechnung und machen geltend, die Berechnungsergebnisse wichen erheblich von den Ergebnissen einer an ihrem Anwesen durchgeführten Lärmmessung ab.

Das Grundstück der Einwender ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Fürth als gemischte Baufläche dargestellt, diese Darstellung steht auch mit der tatsächlichen Nutzung in Einklang, da insbesondere der nordöstliche Bereich von Herboldshof - der alte Ortskern - immer noch stark durch landwirtschaftliche Betriebe geprägt ist; der betreffende Bereich weist auf Grund der gegebenen Umstände eine mit der eines Dorfgebietes i. S. v. § 5 BauNVO vergleichbare Schutzbedürftigkeit auf. § 3 der 16. BImSchV schreibt die Berechnung der Beurteilungspegel verbindlich vor, Lärmmessungen sind demgegenüber weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.4.1). Derartige Lärmmessungen stellen überdies nur eine Momentaufnahme einer bestimmten Situation dar, die Messergebnisse, die u. a. auch von Witterungsbedingungen abhängig sind, unterliegen mitunter starken Schwankungen, zudem können Messwerte nicht prognostiziert werden. Der von den Einwendern angestellte Vergleich zwischen den von ihnen ins Feld geführten Messergebnissen und den berechneten Beurteilungspegeln ist auf Grund dessen unbehelflich. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Unterlagen geprüft und die Richtigkeit der Unterlagen bestätigt. Die Einwendungen sind daher insoweit zurückzuweisen.

Soweit die Einwender einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen geltend machen bzw. die erfolgten Änderungen hinsichtlich der Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz im Rahmen der ersten Planänderung ansprechen,

ist darauf hinzuweisen, dass sich nach der Ergänzung und Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung, die den ursprünglichen schalltechnischen Berechnungen zu Grunde lag, geringfügige Änderungen in den Verkehrsprognosezahlen ergeben haben, die bei der nachfolgenden Überarbeitung der schalltechnischen Unterlagen teilweise zu veränderten Beurteilungspegeln führten. Eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV durch den Bau der Anschlussstelle ist in Bezug auf das Anwesen der Einwender nunmehr nicht gegeben (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.4), auch durch den Neubau der gegenständlichen Verbindungsstraßen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Anwesen der Einwender nicht überschritten, so dass für dieses kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen zudem, dass unabhängig hiervon durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender um bis zu 8 dB(A) gesenkt werden, so dass eine Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der Situation im Prognosefall erfolgt. Es ist daher auch nicht erkennbar, dass durch das gegenständliche Vorhaben eine Wertminderung am Eigentum der Einwender eintreten wird, auch für eine Verringerung der Lebensqualität ist nichts ersichtlich.

Im Hinblick auf die von den Einwendern geforderte Aufklärung hinsichtlich der Bedeutung des Wortes "Objektschutz" in Unterlage 11 ist festzustellen, dass in den Tabellen A4 und A5 der Unterlage 11 in der Spalte „Objektschutz Anspruch“ die Gebäudeseiten und Stockwerke dargestellt sind, für die – nach Tag und Nacht unterschieden – dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Soweit die Einwender auf Planungen zur Ortsumgehung Herboldshof Bezug nehmen, ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Gleiches gilt im Hinblick auf das von den Einwendern angeführte Raumordnungsverfahren zur Errichtung eines Einrichtungszentrums und eines Bau- und Gartenmarktes sowie die in diesem Verfahren ergangene landesplanerische Beurteilung. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat bei der raumordnerischen Überprüfung des Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt, die dem Vorhaben entgegen stehen könnten. Soweit die Einwender die Stellungnahme des Planungsverbandes Industrieregion Mittelfranken aufgreifen, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.4.10 und die wiederholte Bekundung der festen Absicht der Stadt Fürth zur zeitnahen Verwirklichung der Ortsumgehung Herboldshof verwiesen; der Einwendung ist insoweit hinreichend Rechnung getragen. Es ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass die von den Einwendern angeführte Verkehrsbelastung im Prognosejahr von 7 600 Kfz/ Tag auf der FÜS 4 am Bahnübergang Herboldshof bereits im Prognosefall - in welchem ebenso wie in den untersuchten Planfällen vom Bestehen der Ortsumgehung Herboldshof ausgegangen wird - prognostiziert wurde, und sich diese Belastung in den Planfällen nur um wenige hundert Fahrzeuge (max. etwa 4 %) erhöht, so dass keine dem Vorhaben zurechenbare Verkehrsmehrung eintritt, die nicht mehr als geringfügig zu qualifizieren ist.

Die Einwender halten zudem das gegenständliche Vorhaben für rein privatnützig, bezweifeln dessen Planrechtfertigung und wenden sich in diesem Zusammenhang gegen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen, die dortigen Ausführungen belegen auch, dass die Anbindung der geplanten Gewerbeansiedlungen an das Fernstraßennetz lediglich eines von mehreren selbstständigen Planungszielen darstellt. Soweit die Einwender auf durch das Vorhaben bedingte Verkehrszunahmen auf der Mannhofer Straße und bei Herboldshof hinweisen, ist festzustellen, dass hier nur geringfügige Steigerungen auftreten, die auf Grund ihrer geringen

Größenordnung nicht ins Gewicht fallen und zudem innerhalb der täglichen Schwankungsbreite liegen, so dass sie im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen sind. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.- Ing. Kurzak methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; substantiierte Einwendungen wurden von den Einwendern insoweit nicht vorgebracht. Der von den Einwendern in diesem Zusammenhang angestellte Vergleich zwischen dem Planfall ohne und dem Planfall mit Einrichtungszentrum ist unbehelflich, da die prognostizierten Verkehrszahlen Ergebnisse von Verkehrsumlegungen sind und sich hier u. a. auch Verkehrsverlagerungen durch Zusatzbelastungen widerspiegeln, so dass die prognostizierten Verkehrszahlen nicht lediglich Aufsummierungen verschiedener Zahlenwerte darstellen. Die insoweit erhobenen Einwendungen werden auf Grund dessen zurückgewiesen.

Hinsichtlich des von den Einwendern angesprochenen Fuß- und Radweges entlang der FÜS 4 wird auf die Ausführungen unter C. 2.5.1.14 verwiesen.

#### *2.5.2.15 Einwender 19 und 20*

Die Einwender kritisieren die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und befürchten, dass der Lärm in ihren Anwesen unerträglich werde und zudem teilweise eine erhebliche Verkehrs- und Mietwertminderung eintreten werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel an den Anwesen der Einwender um bis zu 6 dB(A) gesenkt werden, so dass eine Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der Situation im Prognosenußfall erfolgt. Die von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, bei deren Erreichen eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums zu besorgen ist, werden deutlich unterschritten, auch sonstige Anhaltspunkte für eine durch das gegenständliche Vorhaben bedingte schwere und unerträgliche Betroffenheit der Einwender sind nicht ersichtlich. Auf Grund der Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Prognosenußfall ist auch nicht erkennbar, dass durch das gegenständliche Vorhaben eine Wertminderung am Eigentum der Einwender bzw. eine Mietwertminderung eintreten wird.

Die Einwender machen weiterhin Beeinträchtigungen der von ihnen genannten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstückdrainage, durch eine Absenkung bzw. eine Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sowie durch Hangwasser geltend.

Die von den Einwendern angeführten Grundstücke liegen außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens und können während und nach Abschluss der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Ein Abschneiden der Vorflut ist nicht erkennbar. Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist nicht vorgesehen, im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Maßgabe der unter A 4.2 und A. 5.3 verfügbaren Auflagen keine fachlichen Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben vorgebracht, so dass die geäußerten Bedenken unbegründet sind. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung durch Hangwasser sind ebenso nicht erkennbar. Die Einwendungen sind daher auch insoweit zurückzuweisen.

Soweit die Einwender fordern, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der

Baumaßnahme sicherzustellen, ist festzustellen, dass die von den Einwendern genannten Grundstücke außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegen, so dass Beeinträchtigungen hierdurch nicht erkennbar sind.

#### 2.5.2.16 *Einwender 21*

Die Einwender monieren einen Fehler in den schalltechnischen Unterlagen in Bezug auf die Bezeichnung ihres Anwesens und bitten um eine entsprechende Berichtigung der Unterlagen sowie um eine Übersendung der berichtigten Unterlage.

Die Stadt Fürth hat hierauf eine entsprechende Berichtigung der schalltechnischen Unterlagen vorgenommen, den die Einwender betreffenden Auszug aus den berichtigten Unterlagen hat sie diesen auf dem Postweg zugesandt. Der Einwendung wurde damit entsprochen.

#### 2.5.2.17 *Einwender 22*

Die Einwendungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit nachfolgend thematisch gegliedert abgehandelt.

##### 2.5.2.17.1 Antragsbefugnis der Stadt Fürth

Der Einwender stellt die Antragsbefugnis der Stadt Fürth in Bezug auf die Anschlussstelle in Abrede, da diese insoweit nicht Straßenbaulastträgerin sei.

Dem ist entgegen zu halten, dass die Autobahndirektion Nordbayern die Stadt Fürth mit Schreiben vom 19.07.2006 bevollmächtigt hat, das Planfeststellungsverfahren zu beantragen und die Autobahndirektion Nordbayern im Fortgang des Verwaltungsverfahrens zu vertreten, daneben wurde zwischen der Autobahndirektion Nordbayern und der Stadt Fürth eine entsprechende Vereinbarung geschlossen, welche dem Einwender auch bekannt ist, so dass eine Antragsbefugnis der Stadt Fürth für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren zu bejahen ist. Zu der in diesem Zusammenhang vom Einwender aufgeworfenen Frage der Zulässigkeit der Einbeziehung der verfahrensgegenständlichen Zubringer- und Verbindungsstraßen in das Planfeststellungsverfahren wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 1.1 verwiesen.

##### 2.5.2.17.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung des Vorhabens wird unter C. 2.2 ausführlich dargestellt, zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher zunächst auf diese Ausführungen verwiesen.

Auf das von der Stadt Fürth in den Planunterlagen zusätzlich genannte Ziel der Schaffung einer Querspange zwischen den jeweils 4-spurig ausgebauten Fernstraßen B 4 und A 73 im Norden von Fürth und Nürnberg durch die Anbindung der FÜS 4 an die A 73 kommt es entscheidungserheblich nicht an, es kann daher dahin gestellt bleiben, ob dieses Argument tatsächlich die Planrechtfertigung des gegenständlichen Vorhabens zu stützen vermöchte. Das in diesem Zusammenhang stehende Vorbringen des Einwenders, der eine Bedeutung der FÜS 4 als Querspange u. a. auf Grund der Ergebnisse von Verkehrszählungen, die eine geringere aktuelle Belastung der FÜS 4 im Vergleich zu der in den Verkehrsuntersuchung

von Prof. Dr.- Ing. Kurzak dargestellten Belastung festgestellt hätten, als gering einstuft, ist auf Grund dessen ebenso ohne Belang.

Soweit der Einwender die Höhe der durch das gegenständlichen Vorhaben bewirkten Verkehrsentlastungen im Bereich Bislohe in Zweifel zieht, ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere die ergänzende Verkehrsuntersuchung vom Juli 2008 zeigt, dass durch das Vorhaben in diesem Bereich Entlastungen von 1 400 bis 1 600 Kfz/ Tag im Planfall ohne Einrichtungszentrum und von 700 bis 900 Kfz/ Tag im Planfall mit Einrichtungszentrum erzielt werden. Diese Verkehrsentlastungen beruhen auch ursächlich und in vollem Umfang auf der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, ein Einfluss der von der Stadt Fürth in Aussicht genommenen Sperrung der Steinacher Straße kann hier nicht festgestellt werden, nachdem diese Sperrung der Steinacher Straße sowohl in die untersuchten Planfälle als auch in den Prognosenullfall der ergänzenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 Eingang gefunden hat. Soweit die Stadt Fürth von den genannten Zahlen abweichende in den Planunterlagen nennt, ist dem Einwender allerdings zuzugeben, dass sich für diese in den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen keine Stütze findet. Für die oben dargelegte Planrechtfertigung ist dies im Ergebnis jedoch unschädlich.

Soweit der Einwender zudem konstatiert, das angegebene Ziel, die Anbindung diverser Ortsteile an die A 73 zu verbessern, werde nicht erreicht, ist darauf hinzuweisen, dass dies kein vorrangiges Planungsziel darstellt, sondern es sich hierbei vielmehr um einen mit dem Vorhaben verbundenen Nebeneffekt handelt. Die Planfeststellungsbehörde hat aber unabhängig davon auf Grund der Lage des gegenständlichen Vorhabens im Straßennetz, seiner konkreter Ausgestaltung sowie der Ergebnisse der angestellten verkehrlichen Untersuchungen keine Zweifel daran, dass die umliegenden Stadtteile durch das Vorhaben tatsächlich besser an das überörtliche Straßennetz angebunden werden.

Insofern, als der Einwender vorbringt, das bestehende Gewerbegebiet Schmalau sei mehr als ausreichend erschlossen, verkennt er, dass - wie bereits unter C. 2.2.1 dargelegt - der in den Gewerbegebieten Nürnberg- Schmalau und Fürth- Bislohe entstehende Verkehr momentan nur über zum Teil durch Wohngebiete führende Straßen mit teilweise schlechtem Ausbauzustand das überregionale Straßennetz - insbesondere die A 73 - erreichen kann und die nächstgelegene Anschlussstelle Fürth- Ronhof an der A 73 bereits heute zeitweise überlastet ist. Der Einwender kann damit auch insoweit nicht mit Erfolg die Planrechtfertigung des Vorhabens in Frage stellen. Gleiches gilt für den Hinweis auf den zeitlichen Horizont, der für eine Aktivierung weiterer Gewerbegebietsflächen im Bereich Schmalau auf Nürnberger Stadtgebiet in Rechnung zu stellen sein soll, da eine Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben zumindest in der Summe der unter C. 2.2 angeführten Gesichtspunkte gegeben ist; ob der vom Einwender genannte Zeithorizont auf Grund der im Laufe des Planfeststellungsverfahrens in Gang gesetzten Entwicklungen noch aktuell ist, kann daher dahin gestellt bleiben.

Zum Vorbringen des Einwenders, mit dem dieser eine Entlastung der Anschlussstelle Fürth- Ronhof durch das gegenständliche Vorhaben in Abrede stellt, da die Gesamtbelastung der Hauptfahrbahn der A 73 einen möglichen Engpass darstelle, nicht jedoch die Ein- oder Ausfahrt, gilt folgendes: Nach den durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen fahren im morgendlichen Berufsverkehr an dieser Anschlussstelle knapp 700 Kfz/ h in die hier mit etwa 3 000 Kfz/ h vorbelastete A 73 in Richtung Nürnberg ein, wodurch dieser Abschnitt sich nahe der Leistungsgrenze bewegt und sehr anfällig für Störungen ist. Durch das gegenständliche Vorhaben kann die Anzahl der hier einfahrenden Fahrzeuge vermindert werden, so dass dieser Anteil der Störungen entfällt und insoweit eine Verbesserung erzielt wird. Dass der Verkehrsablauf auf der A 73 einschließlich der Ein- und Ausfädelvorgänge im

Bereich der gegenständlichen Anschlussstelle im Prognosehorizont mit ausreichender Qualität abgewickelt werden kann, hat Prof. Dr.- Ing. Kurzak im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen belegt, die in diese Richtung zielenden Angriffe erachtet die Planfeststellungsbehörde für nicht durchgreifend.

Der Einwender trägt weiter vor, um zu einer Reduzierung des Beurteilungspegels um drei dB(A) und damit zu einem Maß zu gelangen, ab dem Lärmänderungen überhaupt erst wahrnehmbar seien, bedürfe es einer Halbierung der Verkehrsmenge. Mit der gegenständlichen Planung solle die Ortsdurchfahrt Bislohe um rund 800 Kfz pro Tag entlastet werden, was weit von dem erforderlichen Maß entfernt sei.

Es trifft zu zwar, dass das gegenständliche Vorhaben nicht zu einer Halbierung der Verkehrsbelastung in Bislohe führen wird. Dem Einwender ist zudem zuzugeben, dass ein Unterschied von ein bis zwei dB(A) in Bezug auf Mittelungspegel (fast) nicht hörbar ist. Gleichwohl entfallen aber durch eine Verkehrsentslastung im prognostizierten Umfang die von diesem Verkehr bislang verursachten Störungen der Wohnbevölkerung in Bislohe. Darüber hinaus vermindert sich durch die Verkehrsentslastung auch entsprechend die Schadstoffbelastung in Bislohe. Das gegenständliche Vorhaben leistet damit dennoch einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Situation in Bislohe, zumal - wie bereits dargelegt - die Gründlacher Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Bislohe mit einem für städtische Straßen sehr hohen Schwerverkehrsanteil von 10 % (880 - 920 Kfz Schwerverkehr/Tag) belastet ist. Der Einwender vermag damit im Ergebnis auch insoweit die Planrechtfertigung nicht zu erschüttern.

#### 2.5.2.17.3 Variantenprüfung

Bzgl. der Prüfung der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.2 verwiesen. Soweit der Einwender auf die Planungshistorie des gegenständlichen Vorhabens sowie frühere Planungen für eine Autobahnanschlussstelle in diesem Bereich der Stadt Fürth verweist, ist dies für die Entscheidung ohne Belang, da historische Zusammenhänge und Hintergründe bei der Beurteilung der Planungsvarianten keine entscheidungserhebliche Rolle spielen können.

Der Vortrag des Einwenders, mit dem dieser die von ihm gesehenen Vorzüge einer alternativen Planungsvariante herausstellt, vermag die unter C. 2.3.2 für die Wahl der Variante "Südlich gelegenes Ohr" dargestellten Erwägungen nicht zu entkräften bzw. eine Vorzugswürdigkeit der von ihm bevorzugten Variante zu begründen, selbst wenn man den oben festgestellten Zielkonflikt hier ausblenden würde.

Der behauptete Einklang der vom Einwender bevorzugten Variante mit den in den RIN zum Ausdruck kommenden Grundsätzen zur Gestaltung von Straßennetzen ist hier nicht entscheidungserheblich, nachdem auch die gewählte Variante diesen entspricht (siehe hierzu unter C. 2.5.2.17.5). Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang vorbringt, die Variante "Lage nördlich Herboldshof" biete die Möglichkeit, den Quell- und Zielverkehr des Einrichtungszentrums von dem übrigen (gewerblichen) Verkehr zu entflechten, kann die Planfeststellungsbehörde dies nicht so recht nachvollziehen, nachdem bei dieser Variante zumindest abschnittsweise sowohl der Quell- und Zielverkehr des Einrichtungszentrums als auch der sonstige (gewerbliche) Verkehr in Richtung Osten die FÜS 4 benutzen würde; hierauf käme es aber mit Blick auf die in diesem Beschluss bzgl. der Verkehrssicherheit dargelegten Erwägungen entscheidungserheblich auch nicht an. Soweit der Einwender meint, im Bereich der geplanten Einzelhandelseinrichtungen finde in bedenklicher Weise eine Durchmischung von örtlichem Verkehr und überörtlichem

Verkehr statt und mit der geplanten Verknüpfung des Straßennetzes im Bereich des vorgesehenen Sondergebietes mit der Straße "In der Schmalau" werde einer weiteren Durchmischung des örtlichen, regionalen und überregionalen Verkehrs Vorschub geleistet, ist der Einwender darauf hinzuweisen, dass eine Mischung von örtlichem und überörtlichem Verkehr auf Straßen mit überörtlicher Bedeutung immer gegeben ist - sogar auf Autobahnen in Ballungsräumen - und insoweit kein Problem darstellt. Problematisch wäre eine Mischung von Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, was aber bei der gewählten Variante nicht der Fall ist.

Die Auffassung des Einwenders, die von ihm bevorzugte Variante weise eine insgesamt bessere Anbindung der östlich der A 73 gelegenen Gewerbegebiete auf, teilt die Planfeststellungsbehörde auf Grund der entsprechenden, unter C. 2.3.2.2.2 dargestellten Erwägungen nicht.

Soweit der Einwender die Eignung der Straße "In der Schmalau" für die ihr zukünftig zukommende Funktion im Straßennetz bezweifelt und Sicherheitsbedenken geltend macht, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung ebenfalls nicht, nachdem insbesondere auch die Stadt Nürnberg insoweit keine Einwendungen erhoben hat; evtl. bestehenden straßenverkehrlichen Missständen ist mit entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu begegnen (Parkverbote etc.).

Auch wenn die Benutzer der Anschlussstelle in der Spitzenstunde am Samstag den bei der gewählten Variante dort vorzufindenden Aufstau nicht umgehen können, so fällt dieser Aspekt dennoch nicht besonders ins Gewicht, nachdem diese Verkehrssituation auf einen relativ überschaubaren Zeitraum am Samstag beschränkt ist, so dass auch - bei Ausblendung des oben festgestellten Zielkonfliktes - eine evtl. bei der vom Einwender bevorzugten Variante bestehende Möglichkeit zur Umfahrung des zugestauten Bereiches weder für sich betrachtet noch in der Summe mit den unter C. 2.3.2.2.2 dargestellten Gesichtspunkten eine Vorzugswürdigkeit dieser Variante begründen würde.

Der Auffassung des Einwenders, dass nur die von ihm bevorzugte Variante in der Lage sei, die Verkehrsbeziehungen von und nach Westen umwegfrei abzuwickeln, kann zwar zugestimmt werden; wie unter C. 2.3.2.2.2 bereits dargelegt, liefe die Verwirklichung dieser Variante aber dem Planungsziel der Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Fürther und Nürnberger Norden sowie der überregionalen Verkehrsverbindungen, ohne hierdurch mehr als nur geringfügige zusätzliche Belastungen von Wohngebieten insbesondere im Bereich westlich der A 73 zu erzeugen, zuwider. Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" zeitigt demgegenüber nach den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen hier praktisch keine Verkehrszunahmen - sowohl im Planfall ohne als auch im Planfall mit Einrichtungszentrum. Das vom Einwender monierte Fehlen eines verkehrlichen Effektes auf dem westlichen Abschnitt der FÜS 4 bei der gewählten Variante spricht auf Grund des Gesagten für diese Variante und nicht gegen sie, das in die gleiche Richtung zielende Argument, mit der vom Einwender bevorzugten Variante wären die westlich der A 73 gelegenen Wohngebiete besser an die A 73 angebunden, verfängt deshalb ebenso nicht. Die vom Einwender sog. fehlende "West-Orientierung" der Variante "Südlich gelegenes Ohr" kann nach alledem auch nicht als gravierender Mangel im Verkehrsnetz angesehen werden, ob die von der Stadt Fürth ins Spiel gebrachte Westumgehung diese fehlende "West-Orientierung" funktionskompensieren kann, was der Einwender bezweifelt, kann an dieser Stelle dahin gestellt bleiben.

Soweit der Einwender behauptet, die von ihm bevorzugte Variante biete die sinnvolle Option, die Ortsumfahrung Herboldshof bis zur Stadelner Hauptstraße mit einer höhenfreien Querung der Bahnstrecken sowie der Herstellung einer

Verbindung zur Hafenstraße zu realisieren, ist nicht erkennbar, warum dies nicht ebenso im Rahmen der bei der gewählten Variante gesondert zu planenden Ortsumgehung Herboldshof erfolgen könnte; die Herstellung der Verbindung zur Hafenstraße ("Hafenspieß") wird zudem von der Stadt Fürth aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Diesem Gesichtspunkt könnte zudem, selbst wenn das Argument des Einwenders zutreffen sollte, im Rahmen der Beurteilung der Planungsvarianten kein besonderes Gewicht zukommen, so dass sich hieraus auch in der Summe keinesfalls eine Vorzugswürdigkeit der vom Einwender bevorzugten Variante ergeben würde. Der in diesem Zusammenhang erfolgte Deutung des Einwenders, dass eine Verlängerung der FÜS 4 und der hierdurch bedingte erheblich höhere ortsfremde Verkehr für die von ihm bevorzugte Variante spreche, kann die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf das bereits mehrfach genannte Planungsziel, welches die Vermeidung mehr als nur geringfügiger zusätzlicher Belastungen von Wohngebieten insbesondere im Bereich westlich der A 73 beinhaltet, nicht folgen.

Für die von der Stadt Fürth behauptete Notwendigkeit, bei einer Verwirklichung der vom Einwender bevorzugten Variante aus verkehrlichen Gründen die Fortsetzung der FÜS 4 bis zur Stadelner Hauptstraße bzw. das Projekt "Hafenspieß" realisieren zu müssen, welche der Einwender in Abrede stellt, vermag die Planfeststellungsbehörde auf Grund der Ergebnisse der angestellten verkehrlichen Untersuchungen allerdings keine ausreichenden Anhaltspunkte zu erkennen. Dieser Gesichtspunkt wurde infolge dessen auch nicht als Entscheidungskriterium bei der Beurteilung der Planungsvarianten unter C. 2.3.2 herangezogen. Gleiches gilt für die von der Stadt Fürth behauptete Notwendigkeit einer Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges westlich von Herboldshof bei der vom Einwender bevorzugten Variante zur vollen Funktionstüchtigkeit der Anschlussstelle, da sich hierfür - ebenso wie bei der gewählten Variante - keine zureichenden Anhaltspunkte im Rahmen der durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen ergeben haben.

Soweit die Stadt Fürth im Verfahren mit der von ihr sog. "Westumgehung" argumentiert, wurde dem bei der Beurteilung der Planungsvarianten keine entscheidungserhebliche Bedeutung zugemessen, der insoweit erfolgte Vortrag des Einwenders vermag daher diese Beurteilung nicht zu erschüttern.

Insofern, als der Einwender die im Verfahren diskutierte Aussage der Stadt Fürth angreift, bei der vom Einwender bevorzugten Variante sei bei längeren Schließzeiten der Bahnschranken ein Rückstau in die Anschlussstelle nicht auszuschließen, ist darauf hinzuweisen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Planungsvarianten zu Gunsten der vom Einwender bevorzugten Variante insoweit von deren Fähigkeit zur verkehrssicheren Abwicklung der anfallenden Verkehre ausgegangen ist und demnach dieser von der Stadt Fürth genannte Gesichtspunkt nicht zum Nachteil für die vom Einwender bevorzugte Variante in Ansatz gebracht wurde. Es kann daher dahin stehen, ob die Ergebnisse der hierzu vom Einwender vorgelegten Verkehrsuntersuchung zutreffen, die von einer maßgeblichen Verkehrsbelastung der FÜS 4 in Höhe des Bahnüberganges Herboldshof von 9 000 Kfz/ Tag ausgeht, während die verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak für einen entsprechenden Planfall eine Belastung von mehr als 13 000 Kfz/ Tag - und damit über 44 % mehr als vom Einwender angenommen - an dieser Stelle prognostizieren. Eine evtl. zukünftige Verringerung der Schrankenschließzeiten würde auf Grund des Gesagten an der Beurteilung der vom Einwender bevorzugten Variante insoweit nichts ändern.

Soweit der Einwender meint, dass die Inanspruchnahme von Teilen der freien Feldflur westlich der A 73 im Rahmen der Variante "Lage nördlich Herboldshof" vermieden werden könne, da auf eine bestehende Straßentrasse und ein bestehendes Brückenbauwerk zurück gegriffen werden könne, ist dem entgegen zu hal-



ten, dass auf die bestehende Straßentrasse der FÜS 4 nur bedingt zurück gegriffen werden könnte, da auf Grund der bei dieser Variante hinzu kommenden Knotenpunktsfunktion Abbiegestreifen hergestellt, die Straße erheblich verbreitert und in ihrer Linienführung an die geänderte Situation angepasst werden müssten, so dass infolge dessen auch die vorhandene Brücke abgebrochen und durch ein größer dimensioniertes Bauwerk ersetzt werden müsste; ein Eingriff in die Feldflur westlich der A 73 wäre - nicht zuletzt auch auf Grund der bei der Variante "Lage nördlich Herboldshof" ebenfalls westlich der A 73 zu errichtenden Anschlussstellenrampen - auch hier nicht zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt vermag daher an dem oben dargestellten Bewertung der Planungsvarianten nichts zu ändern.

Geringfügige Verschiebungen der Anschlussstelle bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" würden - anders als der Einwender offenbar meint - keine weiteren Vorteile erbringen, da auch bei derartigen Verschiebungen der geschützte Landschaftsbestandteil LBH 16 und die Gehölzstrukturen entlang der A 73 zerschnitten würden. Bedingt durch den Abstand zwischen den Anschlussstellen Fürth- Ronhof und Erlangen- Eltersdorf ist - wie bereits in den Planunterlagen ausgeführt wird - eine zusätzliche Anschlussstelle zwischen diesen beiden nur im Bereich zwischen Steinach und Herboldshof möglich, da ansonsten die Entfernungen zu den genannten Anschlussstellen zu gering ausfallen würden, so dass auch eine geräumigere Verschiebung des Standortes nicht in Betracht kommt.

#### 2.5.2.17.4 Klassifizierung der Zubringerstraße sowie der Verbindungsstraßen

Zusätzlich zu den unter C. 1.1 enthaltenen ausführlichen Darstellungen zur Klassifizierung der verfahrensgegenständlichen Zubringerstraße sowie der Verbindungsstraßen ist ergänzend zu bemerken, dass die Planfeststellungsbehörde die vom Einwender geäußerte Auffassung, der über die Zubringerstraße und die Verbindungsstraßen 1 und 2 abgewinkelte Zu- und Abfahrtsverkehr zu künftigen Gewerbegebieten - etwa östlich der Wiesbadener Straße - sei kein überörtlicher Verkehr im widmungsrechtlichen Sinn, nicht teilt. Denn diese Gewerbeflächen kämen erst in nicht unerheblicher Entfernung zu den vom Einwender genannten Straßen auf Nürnberg Stadtgebiet zum Liegen und wären zudem nicht direkt an diese angebunden, sondern zuerst an das örtliche, aus diversen Straßen bestehende Straßennetz. Der dortige Zu- und Abfahrtsverkehr könnte also nicht als auf Gegebenheiten beruhend angesehen werden, die an einem bestimmten Punkt der Zubringerstraße bzw. der Verbindungsstraßen 1 und 2 vorhanden sind und einen darauf gerichteten Verkehr anziehen bzw. ausstoßen. Der Zu- und Abfahrtsverkehr würde damit hier keinen - wie der Einwender meint - Ziel- und Quellverkehr darstellen (vgl. BayVGH, Urteil v. 01.08.1973 - 201 VIII 71). Auch soweit der Einwender die überörtliche Bedeutung der Zubringerstraße und Verbindungsstraßen auf Grund der konkreten Ausgestaltung der Planung in Abrede stellt, verfängt dieses Argument mit Blick auf die Ergebnisse der angestellten Verkehrsuntersuchungen nicht.

#### 2.5.2.17.5 Entwurfsplanung/ Verkehrssicherheit

Der Einwender stellt die Übereinstimmung der Variante "Südlich gelegenes Ohr" mit den in den RIN zum Ausdruck kommenden Grundsätzen zur Gestaltung von Straßennetzen in Abrede.

Die Variante "Südlich gelegenes Ohr" entspricht - ungeachtet der Frage der rechtlichen Verbindlichkeit der RIN - den inhaltlichen Vorgaben der RIN. Die A 73 als Autobahn der Kategorie AS II wird bei dieser Variante richtliniengerecht mit einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße der Kategorie VS III verbunden. Die Einstufung

in die Kategorie VS III ergibt sich hier insbesondere aus den unter C. 1.1 enthaltenen Darstellungen zur Verkehrsfunktion der Zubringerstraße und der Verbindungsstraßen 1 und 2, eine Einstufung in die Kategoriengruppe der Erschließungsstraßen mit Verbindungsfunktionsstufe V bzw. IV (klein- bzw. närräumige Funktion) - wie vom Einwender vorgenommen - würde dieser Verkehrsfunktion sowie den sonstigen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Die bei der Variante "Südlich gelegenes Ohr" vorzufindende Form der Verknüpfung stellt damit auch nach den allgemein anerkannten Grundsätzen der Netzgestaltung eine vertretbare Lösung dar. Der Hinweis des Einwenders darauf, dass nach dem Entwurf der RAL Knotenpunkte, die Straßen deutlich unterschiedlicher Entwurfsklassen verknüpfen, aus Gründen einer strukturierten und systematischen Gestaltung des Straßennetzes sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden seien, geht auf Grund des Gesagten ins Leere.

Der Einwender führt zudem aus, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu bedenken sei, dass sich bei von der Autobahn kommenden Verkehrsteilnehmern eine subjektive Geschwindigkeitswahrnehmung eingestellt habe, die beim Übergang ins untergeordnete Netz zu einer nicht angemessenen Geschwindigkeit sowie zu Fehleinschätzungen hinsichtlich des Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer führen könne. Die Verkehrsteilnehmer müssten sich in der geplanten Situation aber nicht nur auf einen deutlich abweichenden Verkehrsablauf einstellen, sondern seien zugleich noch mit der Aufgabe belastet, sich im Sondergebiet unmittelbar nach Verlassen der Autobahn hinsichtlich der anzusteuernenden Parkplatzanlage orientieren zu müssen. Nicht auszuschließen sei überdies, dass die durch das Sondergebiet hindurch geführte Straße von Fußgängern auf dem Weg von der einen zur anderen Einzelhandelseinrichtung (ggf. verbotswidrig) gequert würden.

Beim Verlassen einer Autobahn muss jedem Verkehrsteilnehmer klar sein, dass er sich sowohl auf einem anderen Geschwindigkeitsniveau zu bewegen als auch mit anderen Verkehrsteilnehmern - ggf. auch mit anderen Nutzungsansprüchen - zu rechnen hat; dies ist aber kein Spezifikum des gegenständlichen Vorhabens bzw. der Variante "Südlich gelegenes Ohr". Es treten hier in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle zudem keine Kreuzungsvorgänge, sondern nur Verflechtungsvorgänge auf, welche ebenso auf einer Autobahn vorzufinden sind. Die Knotenpunktform eines Kreisverkehrs wirkt hier zusätzlich geschwindigkeitsdämpfend, was der Verkehrssicherheit zu Gute kommt. Eine Orientierung, in welche Richtung ggf. abgebogen werden muss, wird dem Verkehrsteilnehmer bei anders gearteten Übergängen von einer Autobahn in das untergeordnete Netz ebenso abverlangt. Die Knotenpunktform eines Kreisverkehrs weist insoweit sogar Vorteile auf, da eine Orientierung ggf. im Rahmen mehrmaligen Kreisens erfolgen kann. Für Fußgänger sind Querungshilfen insbesondere an den zu erwartenden Aufkommensschwerpunkten in ausreichendem Umfang vorgesehen, evtl. verbotswidrigem Queren ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen. Die Planfeststellungsbehörde vermag auf Grund dessen insoweit keine Probleme in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu erkennen.

Soweit der Einwender eine Überlastung der Parkplatzanlage des im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 projektierten Einrichtungszentrums und daraus resultierend eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern befürchtet, ist darauf hinzuweisen, dass die Parkplatzanlage nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Eine ausreichende Dimensionierung der Parkplatzanlage ist im Rahmen des Bebauungsplans zu gewährleisten, Fragen, die die Verkehrsführung der zu- und abfahrenden Parkplatznutzer betreffen, sind ebenso dort zu klären. Der Vollständigkeit halber ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Aufnahme-fähigkeit der Parkplatzanlage durch den zweistreifig vorgesehenen KVP 1 und den zu-

sätzlich als Bypass für aus der Parkplatzanlage in Richtung A 73 abfahrende Fahrzeuge vorgesehenen Fahrstreifen unterstützt wird.

Die übrigen vom Einwender angesprochenen Punkte in Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden bereits in den Ausführungen unter C. 2.3.2.2 behandelt, auf diese Ausführungen wird verwiesen.

#### 2.5.2.17.6 Verkehrliche Untersuchungen

Soweit der Einwender bemängelt, dass die Verkehrsuntersuchung die Anbindung der Straße "In der Schmalau" nicht mitbetrachtet, ist darauf zu verweisen, dass diese Anbindung Eingang in die ergänzende Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 gefunden hat; Anhaltspunkte, die gegen eine Funktionsfähigkeit der geplanten Verkehrsanlagen sprechen, haben sich auch hier nicht gezeigt.

Der Einwender hält die den verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak zu Grunde gelegten Verkehrszahlen für nicht mehr aktuell und als Datenbasis für eine Verkehrsprognose nicht tauglich und weist in diesem Zusammenhang u. a. auf die Ergebnisse von Verkehrszählungen hin, die eine niedrigere Belastung der FÜS 4 als die den Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak zu Grunde liegende ergeben hätten. Er schließt daraus auf eine zurück gehende Verkehrsbedeutung der FÜS 4 und stellt in der Konsequenz die Verwertbarkeit der Verkehrsuntersuchungen als Planungsgrundlage in Frage.

Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat hierzu mitgeteilt, dass der Rückgang der Belastung der FÜS 4 im Bestand im Hinblick auf die Prognose mit einem Autobahnanschluss und den geplanten Gewerbegebietsentwicklungen nicht relevant sei, weil die Leistungsfähigkeiten des örtlichen Straßennetzes und die nur noch begrenzte Aufnahmefähigkeit der A 73 für die sich einstellenden Prognosebelastungen maßgebend seien. Zudem seien für das Autobahnkreuz Fürth/ Erlangen im Jahr 2006 nochmals detaillierte Zählungen für eine Prognose der Ausbaunotwendigkeiten erfolgt, so dass ihm für die ergänzende Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 eine aktuelle Datenbasis hinsichtlich der Belastung der A 73 vorgelegen habe. Hierauf beruhen u. a. - neben den teilweise geänderten Randbedingungen (z. B. der Sperrung der Steinacher Straße) - die z. T. von den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2003 abweichenden Prognosezahlen. Die Planfeststellungsbehörde sieht auf Grund dieser Darlegung, die insbesondere auch widerspiegelt, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen keine Hochrechnung der Analysebelastung, sondern das Ergebnis einer Modellrechnung ist, keinen Anlass, an der Aktualität und weiteren Verwertbarkeit der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen zu zweifeln, die Durchführung weiterer Datenerhebungen ist nicht angezeigt. Auf die von der Stadt Fürth und dem Einwender im Erörterungstermin genannten Zählergebnisse zur Belastung der FÜS 4, die von einander differieren, kommt es hernach entscheidungserheblich nicht an. Die vom Einwender z. T. vorgenommenen eigenen Hochrechnungen der Verkehrsbelastung können auf Grund des Gesagten die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen ebenso nicht erschüttern.

Der Einwender trägt vor, vom Verkehrsaufkommen, das dem Einrichtungszentrum zuzurechnen sei, ließen sich in der verkehrlichen Untersuchung aus dem Jahr 2008 nur 2 200 Fahrten pro Tag erkennen, ein großer Teil dieses Verkehrsaufkommens sei schlicht verschwunden. Er versucht diesen Vortrag durch eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak aus den Jahren 2003 und 2008 zu belegen.

Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat insoweit ausgeführt, dass eine neue große Nutzerattraktion an einer hoch belasteten Straße stets dazu führe, dass einige bisherige Nutzer dieser Straße künftig andere Strecken führen, da sie evtl. Rückstau auf Grund der vielen neuen Benutzer befürchteten. Aus den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2008 ist ablesbar, dass sich im Fall mit Einrichtungszentrum sowohl 1 400 Kfz/ Tag vom Verkehr der A 73 als auch 1 000 Kfz/ Tag aus dem nachgeordneten Straßennetz, die ohne Einrichtungszentrum die Anschlussstelle nutzen würden, einen anderen Weg suchen. Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat weiter angemerkt, dass unterstellt werden könne, dass an einem Normalwerktag bis zu 10 % der Kunden das Einrichtungszentrum "im Vorbeifahren" mit einer Fahrtunterbrechung nutzten - vor allem auch im abendlichen Berufsverkehr bei der Heimfahrt - und sich auf Grund dessen die Problematik dieses verdrängten Verkehrs reduziere. Er hat zudem ausgeführt, dass sich die verdrängten Fahrzeuge über einen großen Teil des städtischen Verkehrsnetzes verteilen und sich zahlenmäßig innerhalb der täglichen Schwankungsbreite der Belastungen bewegten. Weiterhin hat er dargelegt, dass es sich bei der im Jahr 2006 nachgelieferten Grafik zum Planfall mit neuer Anschlussstelle ohne Möbel- und Baumarkt nicht - wie bei den verkehrlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2008 - um das Ergebnis einer Modelluntersuchung, sondern einer stark vereinfachten Differenzrechnung handelt. Diejenigen Fahrzeuge, die wegen der geringeren Gesamtbelastung die A 73 und die Anschlussstelle dann zusätzlich nutzten, seien hier nicht berücksichtigt worden, dies sei methodisch weniger präzise als die nunmehr vorgenommene gesonderte Modellierung des entsprechenden Szenarios; die Ergebnisse aus dem Jahr 2006 seien damit im Ergebnis insoweit überholt und nicht mit dem Ergebnis aus dem Jahr 2008 vergleichbar. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführungen für plausibel und nachvollziehbar, sie erklären die vom Einwander monierten angeblichen Unstimmigkeiten und zeigen, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen vollständig dargestellt ist; ein Anlass, auf Grund dieses Vorbringens die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak in Frage zu stellen, besteht hier ebenso nicht. Das Auftreten des beschriebenen Effektes bei der gewählten Variante im Falle der Errichtung des geplanten Einrichtungszentrums vermag auf Grund des oben hierzu Gesagten sowie der unter C. 2.3.2 dargestellten Erwägungen für die Beurteilung der Planungsvarianten das Ergebnis dieser Beurteilung nicht in Frage zu stellen. Im Übrigen ist zu bemerken, dass die vom Einwander angestellten Überlegungen im Wesentlichen auf einer summierenden Betrachtung von Belastungsunterschieden in verschiedenen Planfällen beruhen, was aber auf Grund der Komplexität der hier relevanten Verkehrsvorgänge an dieser Stelle nicht sachgerecht ist.

Auch soweit der Einwander mit weiterem Vortrag die Plausibilität der angestellten verkehrlichen Untersuchungen, u. a. mit einem Hinweis auf die Unterschiede bzgl. der Verkehrsbelastungen im Gewerbegebiet Schmalau zwischen dem Planfall ohne und dem Planfall mit Einrichtungszentrum, in Abrede stellt, vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht zu folgen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen stellen - wie oben bereits angeklungen - keine Hochrechnungen der Analysebelastung, sondern jeweils Ergebnisse von Modellrechnungen mit differierenden Randbedingungen in den unterschiedlichen Planfällen dar, wobei sich teilweise auch die Wirkungen von Verkehren zur Anschlussstelle und von Verkehren zum Einrichtungszentrum überlagern, so dass die aus einem direkten Vergleich der ermittelten Belastungszahlen gewonnenen Erkenntnisse auf Grund der Komplexität des inmitten stehenden Verkehrsgeschehens nicht zur Widerlegung der Plausibilität der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen geeignet sind. Insofern, als der Einwander "Belastungssprünge" auf bestimmten benachbarten Straßenabschnitten als nicht plausibel ansieht, ist er darauf zu verweisen, dass nach Aussage von Prof. Dr.- Ing. Kurzak das Verkehrsaufkommen von Stadeln an drei Punkten ins Verkehrsnetz eingespeist werde, wobei im Gesamtmodell 1.080 Einspeisungspunkte existierten, über die die 3,2 Mio. Kfz-Fahrten/ Tag ins Stra-

ßennetz eingespeist würden, und es durch die auf einzelne Punkte konzentrierten Einspeisungen zu „Belastungssprüngen“ kommen könne, wenn sich infolge einer Maßnahme (hier der Anschlussstelle) Verkehre in die andere Richtung umlageren. Die Planfeststellungsbehörde ist daher (weiterhin) der Überzeugung, dass die verkehrlichen Untersuchungen methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar sind.

Soweit der Einwender unter Hinweis auf die Pläne 1b und 2b der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 die Plausibilität der Ergebnisse dieser Untersuchung anzweifelt, ist darauf hinzuweisen, dass die Pläne 1b und 2b jeweils die Verkehrsentwicklung auf einem großräumigeren Teil des Straßennetzes als die Pläne 1 und 2 aufzeigen und dort bzgl. der Verkehrszahlen eine andere (ungenauere) Rundung als bei den Plänen 1 und 2 vorgenommen wurde. Die exakten Verkehrszahlen, die auch in diesen Beschluss Eingang gefunden haben, können den Plänen 1 und 2 entnommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht zudem keinen Grund zur Beanstandung darin, dass die Westumfahrung Bislohe in den ab dem Jahr 2008 durchgeführten Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak nicht mehr in Ansatz gebracht wurde, obwohl sie weiterhin im Flächennutzungsplan der Stadt Fürth dargestellt ist, woran der Einwender Anstoß nimmt. Denn auf Grund der konkreten Umstände, insbesondere auch der finanziellen Situation der Stadt Fürth, ist mit einer Verwirklichung dieser Umfahrung bis zum Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchungen nicht zu rechnen, auch die Stadt Fürth selbst geht nicht von einer Verwirklichung der Westumfahrung Bislohe bis zum Prognosehorizont aus. Der Umstand, dass die Umfahrung weiterhin im Flächennutzungsplan dargestellt ist, ist insoweit ohne Relevanz, da in diesem bestimmungsgemäß auch längerfristige Planungen dargestellt werden.

Soweit der Einwender die in den verkehrlichen Untersuchungen angesetzten Schrankenschließzeiten am Bahnübergang bei Herboldshof angreift, sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grund dieses Vorbringens ebenso keinen Anlass, an den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen zu zweifeln. Unabhängig hiervon kommt den Schrankenschließzeiten auch keine entscheidungserhebliche Bedeutung im Rahmen der Beurteilung der Planungsvarianten zu, so dass auch eine Reduzierung dieser an der gefundenen Beurteilung nichts ändern würde.

Dass die von der Stadt Fürth in Aussicht genommene Sperrung der Steinacher Straße im Bereich des vorhandenen Bahnüberganges, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, in den angestellten verkehrlichen Untersuchungen in Ansatz gebracht wurde, stellt ebenso keinen Grund zur Beanstandung dar, nachdem auf Grund der im Verfahren insoweit von der Stadt Fürth getätigten Aussagen mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass diese Sperrung bis zum Prognosehorizont der verkehrlichen Untersuchungen erfolgt sein wird. Die diesbzgl. Einwendungen sind deshalb unbegründet.

Zweifel an der Unbefangenheit des von der Stadt Fürth beauftragten Verkehrsgutachters, die der Einwender auf Grund verschiedener von ihm benannter Umstände sieht, bestehen für die Planfeststellungsbehörde nicht. Soweit der Einwender moniert, die Pläne 4e und 4f seien im Jahre 2006 nachträglich in die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2003 eingeführt worden, ohne ursprünglich Bestandteil oder Arbeitsergebnis dieser Untersuchung gewesen zu sein, ist darauf zu verweisen, dass der Entstehungszeitpunkt dieser Pläne - wie bei allen von Prof. Dr. Kurzak vorgelegten Plänen - jeweils dort am rechten unteren Rand abgedruckt ist, so dass von einer Verschleierungsabsicht keine Rede sein kann. Im Übrigen hat auch der Verfasser der vom Einwender vorgelegten verkehrsgutachterlichen Untersuchung erkannt, dass der Plan 4f zur Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2003

im Jahr 2006 "nachgeliefert" wurde (vgl. Anlage 5 zum Einwendungsschreiben vom 22.12.2008). Soweit der Einwender Anstoß daran nimmt, dass die Stadt Fürth erst im Schreiben vom 09.12.2010 erklärt hat, dass die genannten nachträglich eingefügten Pläne nicht das Ergebnis einer Modelluntersuchung, sondern eines stark vereinfachten Verfahrens, nämlich einer Differenzrechnung sind, vermag die Planfeststellungsbehörde hierin keinen Grund für ein Misstrauen gegenüber den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak zu erkennen, insbesondere auch da den vom Einwender benannten Pläne nach Einbringung der verkehrlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2008 in das Verfahren keine entscheidungserhebliche Bedeutung mehr zukommt, so dass sich eine Bekanntgabe dieses Umstandes nach der ersten Planänderung nicht aufdrängte. Dass die genannten Pläne durch die verkehrlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2008 ihre Aktualität verloren haben ergibt sich aus den Gesamtumständen von selbst, ohne dass es hier eines ergänzenden Hinweises bedurft hätte. Für eine bewusste Manipulation der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen in unredlicher Absicht, die der Einwender offenbar vermutet, kann die Planfeststellungsbehörde keinerlei Anhaltspunkte erkennen, gleiches gilt für den Versuch einer bewussten Täuschung. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang fordert, der Stadt Fürth die Zurverfügungstellung sämtlicher Varianten der Pläne 1c und 2c der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2008 mit Datum vor dem 20.05.2008 aufzugeben, ist dieses Ansinnen nicht nachvollziehbar, schon allein nachdem die Pläne 1c und 2c keine Planfälle für bestimmte Szenarien abbilden, sondern lediglich die Belastungsunterschiede von Planfällen zum Prognosenullfall aufzeigen, welche sich ein Betrachter ebenso durch direkten Vergleich der entsprechenden Planfälle mit dem Prognosenullfall herleiten kann. Auch die sonstigen, vom Einwender insoweit vorgebrachten Gesichtspunkte und geäußerten Mutmaßungen vermögen keine begründeten Zweifel an der Unbefangenheit von Prof. Dr.- Ing. Kurzak darzutun. Ein Anlass dafür, auf Grund des vom Einwender Vorgebrachten die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak in Frage zu stellen und diesen die weitere Verwertbarkeit abzuspüren, besteht deshalb nicht, sonstige Anhaltspunkte, die gegen eine weitere Verwendbarkeit dieser Ergebnisse sprechen, sind ebenso nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde ist (weiterhin) der Überzeugung, dass die entscheidungserheblichen verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar sind und daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung darstellen. (Weitere) verkehrliche Untersuchungen durch einen anderen Gutachter sind deshalb nicht angezeigt.

#### 2.5.2.17.7 Sonstige Rügen

Soweit der Einwender darauf hinweist, dass die Stadt Fürth die Forderung der Stadt Nürnberg nach einer Anpassung der FÜS 4 im Abschnitt zwischen der Wiesbadener Straße und dem geplanten Kreisverkehr übergehe und die Stadt Nürnberg unverändert an dieser Forderung festhalte, ist er darauf hinzuweisen, dass nach Einbringung der ersten Planänderung, die die Anbindung der Straße "In der Schmalau" beinhaltet, eine entsprechende Forderung von der Stadt Nürnberg nicht mehr geltend gemacht wurde. Zudem hat die ergänzende Verkehrsuntersuchung 2008 gezeigt, dass unter Berücksichtigung der Anbindung der Straße "In der Schmalau" an den Kreisverkehrsplatz 2 der Verkehr auf der FÜS 4 bzw. N 3 gegenüber der der Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrsanalyse sowie dem Prognosenullfall in den untersuchten Planfällen sogar abnehmen wird, so dass insoweit eine zwingende Notwendigkeit für einen Ausbau der FÜS 4 auch nicht ersichtlich ist. Lediglich der Vollständigkeit halber ist der Einwender darauf hinzuweisen, dass die Stadt Nürnberg sich nicht gegen die gewählte Lage der Anschlussstelle ausgesprochen hat.

Das Vorbringen des Einwenders, mit dem er eine verstärkte Belastung des Straßenzuges Steinacher Straße/ Boxdorfer Hauptstraße bis in die Ortsdurchfahrt Boxdorf hinein und darüber hinaus bis zur B 4 durch das gegenständliche Vorhaben in Rechnung stellt, ist entgegen zu halten, dass nach den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak auf dem vom Einwender genannten Straßenzug sowohl im Planfall ohne als auch im Planfall mit Einrichtungszentrum eine Verkehrszunahme nicht auftreten wird.

Soweit der Einwender meint, die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen seien unzureichend und könnten das Eingreifen von Verbotstatbeständen nicht verhindern, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht, nachdem die Höhere Naturschutzbehörde die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt und insbesondere auch erklärt hat, dass bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen davon ausgegangen werden kann, dass die erfolgenden Eingriffe ausgeglichen sowie keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zeigen zudem u. a. auf, dass im Bereich der geplanten Anschlussstelle keine alten Bäume bzw. Baumhöhlen und Vogelnist- oder Fledermauskästen vorhanden sind, die der Wasserfledermaus als Quartier dienen können, so dass weder mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten noch mit einer Störung der Fledermäuse in Winterquartieren zu rechnen ist; das diesbzgl. Vorbringen des Einwenders ist daher zurückzuweisen. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang bezweifelt, dass trotz des Vorhandenseins potentieller Habitate für den Abendsegler mit einer Zerstörung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Bereich des "Anschlussohrs" nicht zu rechnen sein soll, ist festzustellen, dass diese potentiellen Habitate, die am westlichen Rand des Untersuchungsraumes vorhanden sind, von dem gegenständlichen Vorhaben nicht berührt werden. Die vorgetragene Beanstandung, dass gerade in Bezug auf die prioritären Arten der Fledermäuse der Bereich westlich der A 73 nicht näher untersucht worden sei, erachtet die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht für durchgreifend, nachdem die Höhere Naturschutzbehörde keine weiter gehenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen gefordert hat, sondern - wie bereits dargelegt - die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt hat. Auf Grund dessen ist insoweit kein weiterer Handlungsbedarf zu erkennen. Der Hinweis des Einwenders auf den landschaftspflegerischen Begleitplan der Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren bzgl. der ABS Nürnberg- Ebensfeld, PFA 16, ist unbehelflich, da die vorhabensbedingten Auswirkungen eines linienförmigen Eisenbahnbaus auf Arten und Biotope nicht mit den Auswirkungen des Baus einer Anschlussstelle an einer bestehenden Autobahn vergleichbar und deshalb auch nicht ohne weiteres hierauf übertragbar sind.

Das Vorbringen des Einwenders, die gegenständliche schalltechnische Untersuchung betrachte alleine Lärmauswirkungen, die auf neue oder wesentlich zu ändernde Verkehrswege zurückzuführen sei, es fehle an einer vollständigen Erfassung der Lärmsituation in Bezug auf den gesamten Straßenverkehr unter Einschluss der A 73, erst recht fehle es an der Berücksichtigung weiterer Lärmquellen wie des von ihm näher beschriebenen Bahn-, Gewerbe- und Fluglärms, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Die vorgenommenen Lärmberechnungen wurden - wie den Ausführungen unter C. 2.3.4.1 entnommen werden kann - entsprechend den derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen und technischen Vorschriften durchgeführt, das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Unterlagen geprüft und deren Richtigkeit bestätigt. Eine Gesamtlärmbetrachtung unter Einbeziehung weiterer Lärmquellen ist hier auch mit Blick auf Belange des Gesundheits- und Eigentumsschutzes nicht angezeigt, nachdem im Falle der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, zu dem

auch die oben beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören, die dann an den untersuchten Immissionsorten auftretenden Beurteilungspegel nicht über den entsprechenden Beurteilungspegeln des Prognosenullfalls liegen und damit im Falle einer Lärmsummation ein evtl. Erreichen der enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bzw. der Schwelle, ab der das Eintreten von Gesundheitsgefahren zu besorgen ist, nicht ursächlich auf das Vorhaben zurückzuführen wäre und damit auch kein im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bewältigender Konflikt hierdurch gegeben wäre.

Soweit der Einwender moniert, dass für den durch das gegenständliche Vorhaben entstehenden Verlust an Retentionsraum keine Ersatzflächen benannt worden seien, ist er darauf zu verweisen, dass die erforderliche rechtzeitige Schaffung von ausreichendem Ersatzretentionsraum durch die Auflage unter A. 4.2.4 sichergestellt wird. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat sein Einverständnis mit dieser Vorgehensweise erklärt. Weiterer Handlungsbedarf besteht damit derzeit insoweit nicht.

#### 2.5.2.17.8 Gestellte Anträge

Der Antrag, der Stadt Fürth die Zurverfügungstellung sämtlicher Planungsvorgänge betreffend den Gewerbepark Neue Mitte einschließlich aller Gutachten aufzugeben und dem Einwender sodann Akteneinsicht zu gewähren, ist abzulehnen. Es ist nicht erkennbar, dass die vom Einwender genannten Unterlagen für die Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens bzw. für die Geltendmachung seiner Belange und rechtlichen Interessen in diesem Verfahren in irgend einer Weise erheblich sind, auch der Einwender selbst hat hierfür keine schlüssige Begründung geliefert.

Dem Antrag, die in den Planunterlagen benannte Vereinbarung zwischen der Stadt Fürth und der Autobahndirektion Nordbayern dem Einwender zur Verfügung zu stellen, wurde mit der zwischenzeitlich erfolgten Übersendung dieser Vereinbarung an den Einwender entsprochen. Gleiches gilt für den Antrag, der Stadt Fürth die Vorlage ihres Schreibens vom 30.07.2007 aufzugeben und das Schreiben sodann dem Einwender in Kopie zur Verfügung zu stellen, nachdem auch dieses Schreiben zwischenzeitlich an den Einwender übersandt wurde.

Der Antrag, der Stadt Fürth die Vorlage der Pläne 0 und 0a zur ergänzenden Verkehrsuntersuchung von 04.07.2008 aufzugeben und diese sodann dem Einwender in Kopie zur Verfügung zu stellen, geht ins Leere, nachdem Herr Prof. Dr.-Ing. Kurzak mitgeteilt hat, dass es keine Pläne 0 und 0a gibt; für den Plan "Prognose ohne Einrichtungszentrum" habe sich die Bezeichnung 1b ergeben, daher sei für den Nullfall ohne Anschlussstelle Steinach die Bezeichnung 0b gewählt worden.

Der Einwender hat weiterhin im Rahmen des Erörterungstermins beantragt, die Planunterlagen erneut vollständig auszulegen. Zur Begründung hierfür hat er im Wesentlichen vorgetragen, als Folge des geänderten Planungsziels im Rahmen der ersten Planänderung mit weiteren Verbindungsstraßen, neuen Betroffenen und einer geänderten Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung liege in dieser Planänderung nicht nur eine Änderung in einem Teilbereich, sondern stelle sich als grundlegend neue Planung dar, die eine Einstellung des im Jahr 2006 eingeleiteten Verfahrens und eine Neuauslegung aller Unterlagen verlange. Diese Ansicht teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen im Rahmen der ersten Planänderung in den Städten Fürth und Nürnberg hat auf Grund ihrer konkreten Ausgestaltung unzweifelhaft eine Anstoßwirkung in dem Sinn erzielen können, dass den möglicherweise Interessierten bewusst werden konnte, dass sie erforderlichenfalls weitere Schritte



unternehmen mussten, um ihr Interesse wahrnehmen zu können, insbesondere konnten die betroffenen Grundstückseigentümer den Bekanntmachungstexten ohne Weiteres entnehmen, dass ihre Grundstücke von dem (geänderten) Vorhaben erfasst werden konnten. Das Anhörungsverfahren im Übrigen ist ebenso ordnungsgemäß abgelaufen, so dass der Antrag nach alldem abzulehnen ist. Ergänzend merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass die Identität des gegenständlichen Vorhabens von den durch die erste Planänderung eingebrachten Modifikationen nicht angetastet wurde, die eingebrachten Änderungen beschränken sich vielmehr ausschließlich auf in Bezug auf das gesamte Vorhaben untergeordnete Teilbereiche.

Dem Antrag, der Stadt Fürth die Klärung der Frage aufzugeben, wohin die in dem in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 enthaltenen Planfall mit Einrichtungszentrum vermeintlich verschwundenen 5 000 Kfz/ Tag verdrängt werden und welche Gebiete hierdurch zusätzlich belastet werden, sowie eine ggf. ergänzte Verkehrsuntersuchung dem Einwender mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zur Verfügung zu stellen, wurde mit der Einholung einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zu dieser Thematik durch Stadt Fürth und deren Übersendung an den Einwender durch die Planfeststellungsbehörde unter der Einräumung einer Frist zur Äußerung entsprochen.

Dem Antrag, zum Beweis dafür, dass sich eine Anschlussstelle bei Herboldshof hinsichtlich der Verkehrsbelastung der Wohngebiete westlich der A 73 insbesondere bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnüberganges nicht von einer Anschlussstelle bei Steinach unterscheidet und eine Anschlussstelle bei Herboldshof auch nicht zur Konsequenz hat, zur Bewältigung von verkehrlichen Auswirkungen das Projekt "Hafenspieß" realisieren zu müssen, ein Sachverständigengutachten einzuholen, sowie dieses dem Einwender zur Verfügung zu stellen und eine angemessene Frist zu Stellungnahme zu gewähren, wurde damit entsprochen, dass die Stadt Fürth auch zu diesen Gesichtspunkten eine verkehrsgutachterliche Stellungnahme eingeholt hat und diese von der Planfeststellungsbehörde dem Einwender unter Fristsetzung mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt wurde. Diese verkehrsgutachterliche Stellungnahme, die u. a. Modellierungen von verschiedenen Planfällen enthält, ist zur Beurteilung der vom Einwender aufgestellten Behauptungen ausreichend, eine darüber hinaus gehende Begutachtung wird nicht für erforderlich erachtet. Auf die gleiche Weise wurde auch dem Antrag entsprochen, zum Beweis dafür, dass der vom Gewerbegebiet Schmalau erzeugte Quell- und Zielverkehr überwiegend in bzw. aus Richtung Osten orientiert ist und im Wesentlichen die Würzburger Straße/ N3 von und zur B 4 benutzt und sich daran auch mit einer Anschlussstelle bei Steinach nichts ändern wird, ein Sachverständigengutachten einzuholen und dieses dem Einwender zur Verfügung zu stellen und eine angemessene Frist zu Stellungnahme zu gewähren.

Dem Antrag, die Verkehrsuntersuchungen um verschiedene, vom Einwender im Einzelnen benannte Lastfälle zu ergänzen und die entsprechend überarbeitete Verkehrsuntersuchung dem Einwender mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zur Verfügung zu stellen, wurde durch die Einholung verkehrsgutachterlicher Stellungnahmen mit Modellierungen von verschiedenen Planfällen durch die Stadt Fürth und deren Übersendung an den Einwender durch die Planfeststellungsbehörde unter der Einräumung einer Frist zur Äußerung teilweise entsprochen. Soweit der Einwender die Ergänzung um einen Planfall mit einer Anschlussstelle bei Herboldshof mit Ortsumgehung Herboldshof (1. Bauabschnitt) und höhengleichem Bahnübergang ohne Einrichtungszentrum sowie um einen entsprechenden Planfall mit Einrichtungszentrum und Hafenspieß fordert, ist der Antrag abzulehnen, gleiches gilt für die Forderung nach einer Ergänzung um einen Planfall zur Beurteilung des Einflusses einer Sperrung der Steinacher Straße sowie um einen Planfall Westumfahrung Bislohe ohne eine Sperrung der Steinacher Straße. Dies begrün-

det sich wie folgt: Bedingt durch den vom geplanten Einrichtungszentrum zusätzlich erzeugten Verkehr ist die Belastung des Straßennetzes im Falle einer Verwirklichung des Einrichtungszentrums zweifellos höher als ohne dessen Realisierung, so dass die Konstellation mit Einrichtungszentrum in verkehrlicher Hinsicht kritischer und damit für die Beurteilung der verschiedenen Anschlussstellenvarianten entscheidend ist. Den Erkenntnissen, die aus einer Untersuchung des vom Einwender genannten Lastfalles einer Anschlussstelle bei Herboldshof ohne Einrichtungszentrum gewonnen werden könnten, würde auf Grund dessen keine entscheidungserhebliche Bedeutung bei der Beurteilung der Planungsvarianten zukommen, so dass insoweit keine weiteren Untersuchungen angezeigt sind. Die Untersuchung eines entsprechenden Lastfalles mit Einrichtungszentrum und Hafenspieß ist ebenso nicht erforderlich, da nicht erkennbar ist, inwiefern die Untersuchung dieser Konstellation im Rahmen der Beurteilung der Planungsvarianten entscheidungserhebliche Bedeutung erlangen soll, nachdem die Stadt Fürth die Verwirklichung des Hafenspießes aus verschiedenen Gründen ablehnt und insbesondere deshalb nicht von dessen Realisierung bis zum Prognosehorizont ausgegangen werden kann. In den dem Einwender übersandten verkehrsgutachterlichen Stellungnahmen sind ausreichende Aussagen zum Einfluss der von der Stadt Fürth in Aussicht genommenen Sperrung der Steinacher Straße enthalten, weiter gehende Untersuchungen in diese Richtung sind hier - auch mangels Entscheidungserheblichkeit - nicht angezeigt. Die Untersuchung eines Planfalles Westumfahrung Bislohe ohne eine Sperrung der Steinacher Straße ist ebenso wenig erforderlich, nachdem - wie bereits dargelegt - mit einer Verwirklichung der Westumfahrung Bislohe bis zum Prognosehorizont der angestellten verkehrlichen Untersuchungen nicht zu rechnen ist, so dass dem Ergebnis der Untersuchung eines solchen Planfalles keine entscheidungserhebliche Bedeutung zukommen könnte.

Abzulehnen ist auch der Antrag, zum Beweis dafür, dass die Schrankenschließzeiten des höhengleichen Bahnüberganges Herboldshof unter Zugrundelegung der tatsächlichen und der zu prognostizierenden Verkehrsbelastung keinesfalls zu einem Rückstau auf der Ausfahrrampe einer alternativen Anschlussstelle bei Herboldshof bis in den Verzögerungsbereich führen, eine noch höhere statistische Sicherheit der angestrebten Rückstaufreiheit durch eine Optimierung der Lichtsignalanlage erreicht werden kann und nicht zuletzt mit Blick auf die Möglichkeit einer aktiven Verkehrslenkung eine Anschlussstelle bei Herboldshof unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit der geplanten Anschlussstelle bei Steinach überlegen ist, ein Sachverständigengutachten einzuholen, sowie dieses dem Einwender zur Verfügung zu stellen und eine angemessene Frist zu Stellungnahme zu gewähren. Die Planfeststellungsbehörde ist - wie bereits ausgeführt - bei der Beurteilung der Planungsvarianten von der Fähigkeit der vom Einwender bevorzugten Variante zur verkehrssicheren und leistungsgerechten Abwicklung der anfallenden Verkehre im Bereich der Anschlussstelle ausgegangen. Dass (auch) die gewählte Variante den Belangen der Verkehrssicherheit entspricht und deshalb sich die vom Einwender bevorzugte Variante in dieser Hinsicht nicht als eindeutig besser erweisen würde, kann ebenso den entsprechenden Ausführungen unter C. 2.3.2.2.2 entnommen werden. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu dem vom Einwender benannten Beweisthema würde auf Grund dessen keinen weiteren Erkenntnisgewinn erbringen, der entscheidungserheblichen Einfluss auf die Beurteilung der Planungsvarianten nehmen könnte, und unterbleibt daher.

Dem Antrag, die Stadt Fürth zu einer Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung aufzufordern sowie dem Einwender die überarbeitete schalltechnische Untersuchung mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zur Verfügung zu stellen, wurde damit entsprochen, dass eine neue schalltechnische Berechnung vorgenommen wurde, in der die im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 390 geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebe nunmehr keinen Einfluss als Abschirmung und Reflektor haben, und die Ergebnisse dieser schall-

technischen Berechnung dem Einwender durch die Planfeststellungsbehörde unter Einräumung einer Frist zur Äußerung übersandt wurden. Der Vollständigkeit halber ist noch auf die Erklärung der Stadt Fürth hinzuweisen, dass der ebenfalls im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 südlich des projektierten Baumarktes geplante Wall bereits in der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung nicht Bestandteil des verwendeten Berechnungsmodells war.

Der im Schreiben des Einwenders vom 13.04.2011 gestellte Antrag, einen unabhängigen Sachverständigen mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung/ -prognose zu den verschiedenen Planfällen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Lastfälle entsprechend seinem im Erörterungstermin zu Ziffer 6 gestellten Antrags zu beauftragen, ist aus den unter C. 2.5.2.17.6 dargestellten entsprechenden Erwägungen abzulehnen, auf die Bezug genommen wird.

#### *2.5.2.18 Einwender 23, 24 und 25*

Die Einwender stellen die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben in Abrede und gehen von einer privatnützigen Planfeststellung aus.

Die Planrechtfertigung des gegenständlichen Vorhabens wurde unter C. 2.2 ausführlich dargestellt, auf diese Ausführungen wird verwiesen. Das Vorbringen der Einwender vermag die dortigen Erwägungen nicht zu erschüttern. Der Hinweis auf die durchgeführten Raumordnungsverfahren für zwei großflächige Einzelhandelsbetriebe ist insoweit unbehelflich, gleiches gilt für die Hinweise auf Bauleitplanverfahren der Stadt Fürth, Beschlüsse des bzw. Beschlussvorlagen für den Stadtrat der Stadt Fürth zum sog. "S- Bahn- Verschwenk" sowie die Vorgeschichte der festgestellten Planung. Die angesprochenen geplanten Gewerbeansiedlungen sowie die mit diesen Ansiedlungen zusammen hängenden Fragen (Vorliegen eines integrierten Standortes etc.) sind, ebenso wie der sog. "S- Bahn- Verschwenk" und die Ortsumgehung Herboldshof, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Soweit die Einwender in diesem Zusammenhang vorbringen, es sei neben der Sache anzunehmen, dass durch die Stadt Nürnberg mittelfristig in unmittelbarer Nähe zu diesen Gewerbeansiedlungen ein weiteres Gewerbegebiet angesiedelt werde, ist dem entgegen zu halten, dass im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg im Bereich Schmalau östlich der Wiesbadener Straße (neue) Gewerbeflächen dargestellt sind und die Stadt Nürnberg bereits auch erste Schritte zur deren Aktivierung eingeleitet hat. Vor diesem Hintergrund kann auch der Hinweis auf eine angebliche "gespenstische Leere" in dem bestehenden Gewerbegebiet Schmalau nicht verfangen. Der Ansicht, der Verkehr auf Nürnberger Terrain, im Besonderen der Schwerlastverkehr, werde über die Würzburger Straße in Richtung B 4 und von dort auf die Autobahn Richtung München und Würzburg verteilt, was eine Anschlussstelle in Steinach ohnehin überflüssig mache, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen, nachdem - wie unter C. 2.2.1 bereits dargelegt - eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte ergänzende Verkehrserhebung bestätigt hat, dass die Gründlacher Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Bislohe bereits derzeit mit einem für städtische Straßen sehr hohen Schwerverkehrsanteil von 10 % (880 - 920 Kfz Schwerverkehr/ Tag) belastet ist und auf dem Nürnberger Stadtgebiet über die Kreisstraße N 3 eine starke Verkehrsbeziehung sowohl im Gesamt- als auch im Schwerverkehr von der B 4 zur Wiesbadener Straße besteht, welche südlich des Gewerbegebietes Schmalau über die Gründlacher Straße durch Bislohe hindurch in Richtung der Anschlussstelle Fürth- Ronhof an der A 73 führt. Dieser Verkehr kann mit dem gegenständlichen Vorhaben kurzschlüssig auf die A 73 - mit der Folge einer Verkehrsentlastung in Bislohe - geführt werden. Die von den Einwendern in diesem Kontext gestellte Forderung, es möge sich die Planfeststellungsbehörde, der jeweilige Straßenbaulastträger und die Stadt Fürth in rechtsverbindlicher Weise

dazu äußern, ob, ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss unterstellt, die planfestgestellten Maßnahmen auch ohne die Ansiedlung des Einrichtungszentrums durchgeführt werden, ist zurückzuweisen, da Fragen, die die zukünftige Realisierung des gegenständlichen Vorhabens betreffen, nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Lediglich in Bezug auf die Finanzierbarkeit des Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegen stehen. Für das Bestehen solcher sind vorliegend jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich. Soweit die Einwander rügen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben ist, wird auf die Ausführungen unter C. 1.2 verwiesen, die darlegen, warum eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Bauvorhaben nicht erforderlich ist.

Die Einwander greifen weiterhin die von Prof. Dr.- Ing. Kurzak angestellten verkehrlichen Untersuchungen an, diese litten sowohl im Hinblick auf die Einschätzung des Verkehrs, der Verkehrsmengen als auch der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes unter Mängeln, und legen hierzu ein von einem Ingenieurbüro erstelltes Verkehrsgutachten mit schalltechnischer Beurteilung vor.

Das von den Einwendern vorgelegte Verkehrsgutachten kann jedoch die Ergebnisse der von Prof. Dr.- Ing. Kurzak angestellten verkehrlichen Untersuchungen nicht erschüttern. Im Einzelnen:

Die in dem vorgelegten Verkehrsgutachten angestellte Verkehrsmengenermittlung und die darauf beruhende Behauptung, das durch die geplanten Märkte erzeugte Verkehrsaufkommen werde höher sein als von Prof. Dr.- Ing. Kurzak prognostiziert, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen. Das Ingenieurbüro hat bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens Parameter aus der Schriftenreihe des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen zu Grunde gelegt, Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat Daten aus Verkehrszählungen an realisierten Objekten verwendet, die von ihm bzw. seinem Büro durchgeführt wurden. In Bezug auf das geplante Einrichtungszentrum bestätigt das Ingenieurbüro die Ansätze von Prof. Dr.- Ing. Kurzak weitgehend, hinsichtlich des Bau- und Gartenmarktes liegen dessen auf Zählungen beruhenden Ansätze um ca. 40 % unter den vom Ingenieurbüro gewählten Mittelwerten. Hierzu ist festzustellen, dass das Ingenieurbüro zwar den sog. Verbundeffekt berücksichtigt, aber den in Heft 42 der Schriftenreihe des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen an gleicher Stelle genannten zusätzlichen Mitnahmeeffekt (nicht alle Wege zum geplanten Fachmarktzentrum sind Neuverkehre, bis zu 50 % weniger Fahrten) oder den Konkurrenzeffekt (insbesondere bei Bau- und Gartenmärkten sind in der Region zahlreiche Konkurrenzunternehmen, Abschlag mind. 15 %) unberücksichtigt lässt. Zudem weisen nach den Zahlen des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Bau- und Gartenmärkte im Verkehrsaufkommen eine sehr große Bandbreite auf. Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat erklärt, wie hoch das Aufkommen bei Steinach wirklich sein werde, sei schwer abzuschätzen, es sei jedoch festzustellen, dass mit einer zunehmenden Anzahl von Bau- und Gartenmärkten das Verkehrsaufkommen jedes einzelnen Marktes zurückgehe. Die von Prof. Dr.- Ing. Kurzak angesetzten Daten stellen sich hernach für die Planfeststellungsbehörde (weiterhin) als plausibel und nachvollziehbar dar, Fehler in dessen verkehrlichen Untersuchungen vermag die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht zu erkennen.

Soweit das Verkehrsgutachten in diesem Zusammenhang ausführt, mit dem Bau eines Teppichmarktes werde das Verkehrsaufkommen zusätzlich vergrößert, vermag auch dies die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak nicht zu erschüttern, nachdem das Verkehrsaufkommen des angesprochenen Teppichmarktes in diesen verkehrlichen Untersuchungen jeweils bereits berücksichtigt worden ist.

Mit der weiterhin aufgestellten Behauptung, ohne einen weiteren Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn der A 73 könne das Prognoseverkehrsaufkommen in den Spitzenstunden nicht leistungsfähig abgewickelt werden, weshalb die geplante Anschlussstelle überlastet sein werde, vermag das Verkehrsgutachten ebenso nicht durchzudringen. Das Verkehrsgutachten lässt dabei unberücksichtigt, dass die A 73 im Bereich Steinach die geringste Belastung aufweist. Die veröffentlichten Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2005 weisen hier eine werktägliche Belastung von 65 916 Kfz/ Tag aus, im benachbarten Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Fürth- Ronhof und Fürth- Poppenreuth weist die 4-streifige A 73 eine werktägliche Belastung von 82 680 Kfz/ Tag auf. Aus einem Vergleich der beiden Streckenabschnitte ergibt sich, dass bei Steinach noch eine Kapazitätsreserve von 20 % vorhanden ist. Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat zudem darauf hingewiesen, dass sich mit der Freigabe der Ladenöffnungszeiten die Belastungen erheblich entzerren haben, die Spitzenbelastungen seien deutlich niedriger geworden. Auf Grund dessen sei der Ansatz in dem von den Einwendern vorgelegten Verkehrsgutachten nicht sachgerecht, auf der Grundlage der Tagesganglinien von 1991 die maßgebenden stündlichen Belastungen zu ermitteln, da diese im Vergleich zur heutigen Situation viel zu hohe stündliche Belastungen ergäben. Das maßgebende Verkehrsaufkommen am Werktag im Berufsverkehr - nachdem die Märkte erst nach dem morgendlichen Berufsverkehr öffneten, sei werktags nur die Überlagerung mit dem Berufsverkehr am Spätnachmittag maßgebend - werde eher bei 400 - 500 als bei 700 Kfz/ Stunde liegen, wobei ein Teil nicht einmal Neuverkehr sei, sondern die Fahrt auf dem Heimweg von der Arbeit unterbreche, um noch etwas einzukaufen. Am Freitag Nachmittag würden es 500 - 700 Kfz/ Stunde sein und nicht 900 Kfz/ Stunde und am Samstag Mittag 1 000 - 1 100 Kfz/ Stunde und nicht 1 350 - 1 400 Kfz/ Stunde. Er hat weiter darauf aufmerksam gemacht, dass der Anteil des Schwerverkehrs im maßgebenden abendlichen Berufsverkehr nicht 10 % (Richtwert nach HBS), sondern auf der A 73 im Untersuchungsbereich 4,2 % in Fahrtrichtung stadtauswärts und 4,7 % in Fahrtrichtung stadteinwärts betrage, an der gegenständlichen Anschlussstelle werde der Schwerverkehrsanteil auf dem Zubringer von den geplanten Märkten bei unter 1 % im abendlichen Spitzenverkehr liegen. Die Erläuterungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak sind plausibel und nachvollziehbar, eine Unrichtigkeit der Ergebnisse dessen verkehrlicher Untersuchungen vermag das von den Einwendern vorgelegte Verkehrsgutachten insoweit nicht aufzuzeigen.

In dem Umstand, dass den gegenständlichen Planunterlagen die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak zu Grunde liegen, ist nach dem Gesagten - anders als der Einwender meint - kein Fehler zu erblicken, weiterer Handlungsbedarf bzgl. der Planunterlagen besteht insoweit nicht.

Soweit das von den Einwendern vorgelegte Verkehrsgutachten meint, das nachgeordnete Straßennetz im Bereich der Ortsdurchfahrten Steinach und Herboldshof könne das zusätzliche, von Prof. Dr.- Ing. Kurzak prognostizierte Verkehrsaufkommen auch bei Errichtung einer Anschlussstelle nicht leistungsfähig aufnehmen und folgert, dass zusätzliche Maßnahmen wie Ortsumgehungen oder planfreie Übergänge der Schienenwege erforderlich würden, ist darauf hinzuweisen, dass das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Herboldshof sich bereits im fortgeschrittenen Stadium befindet, die öffentliche Auslegung der Planunterlagen bereits erfolgt ist und die Stadt Fürth zudem wiederholt die feste Absicht zur zeitnahen Verwirklichung der Ortsumgehung Herboldshof bekundet hat. Unüberwindliche Hindernisse für deren Realisierung sind nicht erkennbar, so dass von einem Bau der Ortsumgehung mit hinreichender Sicherheit ausgegangen werden kann. Die Stadt Fürth hat zudem eine Sperrung der Steinacher Straße im Bereich des vorhandenen Bahnüberganges in Aussicht genommen, von deren Verwirklichung auf Grund der im Verfahren insoweit von der Stadt Fürth getätigten

Aussagen ebenso mit hinreichender Sicherheit ausgegangen werden kann. Diese Sperrung wird zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Steinach führen. Für eine zwingende Notwendigkeit zur Schaffung höhenfreier Bahnübergänge haben sich im Rahmen der angestellten verkehrlichen Untersuchungen keine Anhaltspunkte ergeben.

Das von den Einwendern vorgelegte Gutachten legt weiter dar, vorwiegend während des nächtlichen Beurteilungszeitraumes werde die Randbebauung von Herboldshof in der bestehenden Situation erheblich vom Verkehrslärm belastet, die Immissionsgrenzwerte würden bis 11 dB(A) überschritten, deshalb sei an mehreren Fassaden im Untersuchungsgebiet die enteignungsrechtliche Schwelle erreicht.

Diese Darlegung ist unbehelflich, nachdem die hier derzeit bestehende Lärmsituation - unabhängig von der Richtigkeit der Darstellung - für die Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens nicht maßgeblich ist. Ebenso unbehelflich ist die in dem Gutachten getroffene Feststellung, zum Prognosezeitpunkt werde in Folge der allgemeinen Verkehrszunahme die Lärmbelastung um weitere 0,8 dB(A) im Mittel ansteigen, da ein solcher Anstieg - unabhängig von Richtigkeit dieser Aussage - nicht durch das gegenständliche Vorhaben bedingt wäre. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass sich nach der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11), die auf den - wie oben bereits ausgeführt - nicht zu beanstandeten verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak fußt, bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens auf Grund der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen Pegelminderungen um bis zu 10 dB(A) im Vergleich zum Prognosenullfall ergeben und somit hier eine Verbesserung der Lärmsituation erfolgt.

Das Gutachten führt weiter aus, mit Errichtung des Möbelhauses würden die Immissionspegel im Ortsrandbereich von Herboldshof um durchschnittlich 1,0 dB(A) zusätzlich erhöht, da das Gebäude als Spiegelschallquelle wirke. Es entstünden weitere Betroffenheiten und es seien Grenzwertüberschreitungen bis 13 dB(A) zu erwarten.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass in der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) Schallreflexionen entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS- 90 berücksichtigt wurden. In Bezug auf die im Gutachten für den Prognosezeitpunkt errechneten Beurteilungspegel ist festzustellen, dass diesen eine im Vergleich zu den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak höhere Verkehrsbelastung zu Grunde liegt. Dass die Ergebnisse von Prof. Dr.- Ing. Kurzak keinen Bedenken begegnen, wurde bereits ausführlich dargestellt, so dass die Planfeststellungsbehörde in der Konsequenz auch die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in dem vom Einwender vorgelegten Gutachten nicht zu teilen vermag, ob die von den Einwendern vorgelegten schalltechnischen Berechnungen im Übrigen korrekt durchgeführt wurden, kann deshalb dahin stehen.

Soweit die Einwender Zweifel an der Unbefangenheit von Prof. Dr.- Ing. Kurzak andeuten, vermag die Planfeststellungsbehörde für derartige Zweifel keine Anhaltspunkte zu erkennen, auch in Bezug auf den Verfasser der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) sind keine Anhaltspunkte für Zweifel an dessen Unbefangenheit ersichtlich. Andere Gesichtspunkte, die gegen eine weitere Verwendbarkeit der von den genannten Personen erstellten Unterlagen sprechen, sind ebenso nicht erkennbar, so dass der Antrag, einen "neutralen" Gutachter mit einer Verkehrsuntersuchung und schalltechnischen Beurteilung zu beauftragen, abzulehnen ist. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das Bayerische

Landesamt für Umwelt die schalltechnischen Unterlagen geprüft und die Richtigkeit der Unterlagen bestätigt hat.

Insofern, als die Einwender vorbringen, die schalltechnische Beurteilung beruhe auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2003 und sei nicht fortgeschrieben worden, sind die Einwender darauf hinzuweisen, dass der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) die ergänzende verkehrliche Untersuchung aus dem Jahr 2008 zu Grunde liegt.

#### 2.5.2.19 Einwender 26

Der Einwender bringt vor, durch die zu erwartenden Verkehrsimmissionen schwer und unerträglich betroffen zu sein, insbesondere in seinem Recht auf körperliche Unversehrtheit. Bei Durchführung des Vorhabens werde es zu einer erheblichen Wertminderung des Eigentums kommen.

Für eine schwere und unerträgliche Betroffenheit des Einwenders durch das gegenständlichen Vorhaben ist nichts ersichtlich. Bei Verwirklichung des Vorhabens treten - bedingt durch die festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - an dem Anwesen des Einwenders gegenüber dem Prognosenullfall durchgängig Pegelminderungen von mehr als 4 dB(A) ein, teilweise werden sogar Pegelminderungen um über 9 dB(A) erreicht. Ingesamt ergibt sich damit für das Anwesen des Einwenders bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens eine spür- und hörbare Verbesserung gegenüber der Lärmsituation, die im Prognosenullfall eintreten würde. Auch davon, dass - wie der Einwender meint - die enteignungsrechtliche Schwelle der Lärmbelastung an mehreren Gebäudefassaden, die sehr nahe an der Autobahn und an der Auffahrt lägen, erreicht sei, kann keine Rede sein, nachdem die Beurteilungspegel mit den festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an den untersuchten Immissionsorten bei maximal 63 dB(A) am Tag und 58 dB(A) in der Nacht liegen und damit unterhalb der in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, ab deren Erreichen eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums angenommen werden muss. Soweit er in diesem Zusammenhang vorbringt, auch unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen müsse mit beachtlichen Grenzwertüberschreitungen gerechnet werden, ist er auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.1 zu verweisen, die ausführlich den Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm behandeln. Für die Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen, die über die dort dargestellten hinaus gehen, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, nachdem die festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit den unter A. 4.4.1 festgesetzten Ansprüchen auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm gewährleisten. Schallreflexionen an dem östlich der A 73 geplanten Einrichtungs-zentrums wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS- 90 berücksichtigt. Die Behauptung des Einwenders, dass die vorhandene Ortsrandbebauung von Herboldshof einer massiven und unzumutbaren Verlärmung ausgesetzt sein werde und im Nachtzeitraum nur wenige Bereiche verblieben, die dem menschlichen Ruhe- und Erholungsbedürfnis gerecht werden könnten, entbehrt nach dem Gesagten jeglicher Grundlage. Eine erhebliche Steigerung der Luftschadstoffbelastung durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens kann nicht abgeleitet werden, hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Anhaltspunkte für eine durch das Vorhaben bedingte Wertminderung des Eigentums des Einwenders sind auf Grund dessen nicht ersichtlich, im Übrigen wäre eine solche im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 - 9 A 12.05).

Soweit der Einwender vorbringt, die gegenständliche schalltechnische Untersuchung sei ohne das geplante Vorhaben von Teppich- Kibek vorgenommen worden und das Verkehrsaufkommen werde deutlich höher sein als durch Prof. Dr.- Ing. Kurzak prognostiziert, ist er darauf hinzuweisen, dass das Verkehrsaufkommen des angesprochenen Teppichmarktes in den angestellten verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak jeweils bereits berücksichtigt worden ist und damit auch in die schalltechnischen Unterlagen, denen die Ergebnisse dieser verkehrlichen Untersuchungen zu Grunde liegen, Eingang gefunden hat.

Insofern, als der Einwender konstatiert, dass die bestehenden Bäume entlang der Westseite der A 73 infolge der notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen voraussichtlich nicht bestehen bleiben könnten, ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Fürth mitgeteilt hat, dass der Böschungsbewuchs auf dem westlichen Autobahndamm nur so weit zurück genommen wird, wie dies für die Herstellung der Lärmschutzwand und die Verbreiterung der A 73 für den Verzögerungsstreifen notwendig ist. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird wieder ein artenreicher Strauchsaum aus heimischen Gehölzen zur Einbindung der Autobahn in die Landschaft sowie zur Abschirmung von Emissionen aus dem Straßenverkehr angepflanzt.

Soweit der Einwender die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben in Abrede stellt und von einer privatnützigen Planfeststellung ausgeht, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.5.2.17 verwiesen.

Die vom Einwender angesprochenen geplanten Gewerbeansiedlungen und die mit diesen Ansiedlungen zusammen hängenden Fragen (Vorliegen eines integrierten Standortes etc.) sind - ebenso wie die geplante Ortsumgehung Herboldshof - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens -, das diesbzgl. Vorbringen ist daher unbehelflich.

Soweit der Einwender vorbringt, zur Dimensionierung und Leistungsfähigkeitsbetrachtung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten reiche es nicht aus, nur die aufkommende Morgenspitze zu untersuchen, notwendig sei, dass das Spitzenstundenverkehrsaufkommen sowohl vormittags als auch nachmittags zu ermitteln und deshalb müssten für die genannten Verkehrserzeuger unterschieden zu diesen beiden Zeiträumen sowohl der Ziel- als auch der Quellverkehr errechnet werden, ist er darauf hinzuweisen, dass Prof. Dr.- Ing. Kurzak die Morgen- und Abendspitzen sowie die Spitzenstunde am Samstag Mittag untersucht und hierbei - soweit notwendig - Ziel- und Quellverkehr berücksichtigt hat.

Der Einwender trägt weiter vor, zum Prognosezeitpunkt werde die Ausbildung von dreistreifigen Richtungsfahrbahnen erforderlich sein und die Einfädeltvorgänge in die A 73 in den werktägigen Spitzenstunden würden durch hohe Verkehrsbelastungen gekennzeichnet sein. Mit der hohen Belastung der A 73 sei mit Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz zu rechnen. Die Querschnitte und die Ortsdurchfahrten, vor allem des Stadtteils Herboldshof, wiesen abschnittsweise Engstellen auf, so dass es in den Spitzenstunden zu Überlastungen kommen könne. In diesem Zusammenhang sei auch zu berücksichtigen, dass die plangleichen Bahnübergänge im Bereich häufig geschlossen seien, woraus Staubildungen resultierten.

Prof. Dr.- Ing. Kurzak hat in den angestellten verkehrlichen Untersuchungen dargelegt, dass der Verkehrsablauf auf der A 73 einschließlich der Einfädel- und Ausfädelvorgänge im Bereich der gegenständlichen Anschlussstelle im Prognosehorizont mit ausreichender Qualität unter in Ballungszentren üblichen Bedingungen abwickelbar ist. Das vom Einwender in diesem Zusammenhang in



Bezug genommene Verkehrsgutachten wurde bereits unter C. 2.5.2.17 behandelt, zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Im Übrigen ist der Einwender darauf hinzuweisen, dass im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen kein Ausbau der A 73 zwischen dem AK Fürth/ Erlangen und der AS Nürnberg/ Fürth vorgesehen ist. Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak berücksichtigen bereits evtl. auftretenden Verlagerungs- bzw. Verdrängungseffekte. Das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Herboldshof befindet sich bereits im fortgeschrittenen Stadium, die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist bereits erfolgt, zudem hat die Stadt Fürth wiederholt die feste Absicht zur zeitnahen Verwirklichung der Ortsumgehung Herboldshof bekundet. Unüberwindliche Hindernisse für deren Realisierung sind ebenso nicht erkennbar, so dass von einem Bau der Ortsumgehung mit hinreichender Sicherheit ausgegangen werden kann. Die Stadt Fürth hat zudem eine Sperrung der Steinacher Straße im Bereich des vorhandenen Bahnüberganges in Aussicht genommen, von deren Verwirklichung auf Grund der im Verfahren insoweit von der Stadt Fürth getätigten Aussagen ebenso mit hinreichender Sicherheit ausgegangen werden kann. Diese Sperrung wird zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Steinach führen. Die genannten beiden Maßnahmen wurden in den angestellten verkehrlichen Untersuchungen in Ansatz gebracht, Anhaltspunkte für eine Überlastung des nachgeordneten Straßennetzes haben sich im Rahmen dieser Untersuchungen, die auch die vom Einwender angesprochenen höhengleichen Bahnübergänge berücksichtigen, nicht ergeben.

Soweit der Einwender im Übrigen Aussagen des Verkehrsgutachtens wiederholt bzw. auf dieses Bezug nimmt, welches bereits unter C. 2.5.2.17 behandelt wurde, wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

In dem Umstand, dass den gegenständlichen Planunterlagen die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak zu Grunde liegen, ist hernach - anders als der Einwender meint - kein Fehler zu erblicken.

Soweit der Einwender rügt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben ist, wird auf die Ausführungen unter C. 1.2 verwiesen, die darlegen, warum eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Bauvorhaben nicht erforderlich ist.

Die Rüge, dass das Stadtratsmitglied Peter Pfann bei dem Beschluss über den Antrag der Stadt Fürth auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mitgewirkt habe, verfängt nicht, nachdem der Bauausschuss der Stadt Fürth gegen lediglich eine Nein- Stimme die Verwaltung ermächtigt hat, das Planfeststellungsverfahren zu beantragen, und damit auch eine evtl. persönliche Beteiligung von Herrn Pfann i. S. v. Art. 49 Abs. 1 GO nicht zur Ungültigkeit dieses Beschlusses führen würde, da seine Stimme nicht von entscheidender Bedeutung war (Art. 49 Abs. 4 GO). Zweifel an einem wirksamen Antrag der Stadt Fürth bestehen daher auch insoweit nicht.

#### *2.5.2.20 Einwender 27*

Soweit der Einwender Bezug auf das Vorbringen anderer Einwender nimmt, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen zu diesen Einwendungen in diesem Beschluss verwiesen.

Die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 390 projektierten Einzelhandelsbetriebe und Parkplatzanlagen sowie deren schalltechnische Beurteilung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, die diesbzgl. Einwendungen verfangen daher nicht. Evtl. Konflikte, die durch die mit dem genannten Bebauungsplan

projektierten Vorhaben verursacht werden, sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu bewältigen.

Soweit der Einwender meint, dass weder die angestellten verkehrlichen Untersuchungen noch die gegenständliche schalltechnische Untersuchung darauf eingingen, dass die Stadt Fürth den "S- Bahn- Verschwenk" ablehne und es logischerweise insoweit zu einer erheblichen weiteren Verkehrsbelastung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes komme, die weder im Hinblick auf den Lärmschutz noch im Hinblick auf die naturschutzrechtlichen Auswirkungen untersucht worden sei, ist dem entgegen zu halten, dass in den verkehrlichen Untersuchungen von Prof. Dr.- Ing. Kurzak der sog. "S- Bahn- Verschwenk" nicht in Ansatz gebracht wurde, so dass auch aus diesem Blickwinkel die prognostizierten Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs und die schalltechnische Untersuchung, der diese Verkehrsmengen zu Grund liegen, nicht zu beanstanden sind.

Insofern, als der Einwender moniert, im Hinblick auf die lärmtechnische Beurteilung für das Anwesen des Einwenders fehlten Untersuchungen über Spiegelschallwellen, die von dem aktiven Lärmschutz an der Autobahn und insbesondere von dem geplanten Möbeleinrichtungshaus in Anbetracht seiner Höhe ausgingen, ist er darauf hinzuweisen, dass Schallreflexionen im Rahmen der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS- 90 berücksichtigt wurden.

Der Einwender verweist zudem auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes, nach der die Gesamtlärmbelastung mit Gesundheitsgefahren oder mit einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden sein kann.

Bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens treten - bedingt durch die festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - an dem Anwesen des Einwenders gegenüber dem Prognosenullfall durchgängig Pegelminderungen von mehr als 4 dB(A) ein, teilweise werden sogar Pegelminderungen um über 9 dB(A) erreicht. Ingesamt ergibt sich damit für das Anwesen des Einwenders bei Realisierung des Vorhabens eine spür- und hörbare Verbesserung gegenüber der Lärmsituation, die im Prognosenullfall eintreten würde. Auf Grund dieser Verringerung der Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr bei Verwirklichung des Vorhabens kann auch eine auf das Vorhaben zurück zu führende Erhöhung der Gesamtlärmbelastung ausgeschlossen werden, der erstmalige Eintritt bzw. die weitere Verfestigung einer Lärmsituation, die mit einer Gesundheitsgefährdung oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden wäre und ursächlich dem gegenständlichen Vorhaben zugerechnet werden müsste, kann demnach ebenso nicht festgestellt werden. Weiterer Handlungsbedarf, z. B. zur Durchführung einer detaillierten Gesamtlärmbetrachtung, besteht damit auch im Hinblick auf das Gebot der Problem- und Konfliktbewältigung nicht. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang meint, vor allem während der Nacht seien hohe und häufig auftretende Maximalpegel zusätzlich zu berücksichtigen und Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hierzu zitiert, ist dem entgegen zu halten, dass diese Rechtsprechung sich auf Fluglärm bezieht, welcher sich von seinem Charakter her wesensmäßig von Straßenverkehrslärm unterscheidet, und daher auf Straßenbauvorhaben nicht übertragbar ist.

Der Einwender fordert, dem Grundsatz der Problembewältigung dadurch Genüge zu tun, dass zum einen eine tatsächliche Messung der jetzt bestehenden Lärmbelastung vorgenommen werde und zugleich eine nachträgliche Möglichkeitsmessung nach Inbetriebnahme der Anlage angeordnet werde und verweist abermals auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist- Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS- 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Lärmmessungen stellen überdies nur eine Momentaufnahme einer bestimmten Situation dar, die Messergebnisse, die u. a. auch von Witterungsbedingungen abhängig sind, unterliegen mitunter starken Schwankungen, zudem haben Messungen insbesondere auch den Nachteil, dass Lärm von allen im Umfeld des Messgerätes befindlichen Lärmquellen gemessen wird und eine selektive Messung einzelner Lärmquellen nicht möglich ist. Auf Grund dessen könnte auch aus den Ergebnissen der vom Einwender geforderten Messungen nicht hergeleitet werden, ob das gegenständliche Vorhaben oder eine andere Lärmquelle für eine evtl. Veränderung der Lärmsituation verantwortlich wäre. Die vom Einwender in diesem Zusammenhang zitierte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes befasst sich mit Ansprüchen auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen eines Straßenneubauvorhabens gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG und betrifft damit einen ersichtlich divergierenden Sachverhalt.

Der Einwender bringt vor, sein Wohnhaus sei bereits heute durch die Autobahn, die Einflugschneise und tangierende Bahnverbindungen unzumutbar belastet, eine weitere Zunahme von Verkehr mit Lärm und Feinstaub aus Abgasen werde eine nahezu enteignende Wirkung bedeuten und ein gesundes Wohnen unmöglich machen, von einer Wertminderung einmal abgesehen.

Dem ist entgegen zu halten, das bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens - bedingt durch die festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - an dem Anwesen des Einwenders gegenüber dem Prognosenullfall durchgängig Pegelminderungen von mehr als 4 dB(A) eintreten, teilweise werden sogar Pegelminde- rungen um über 9 dB(A) erreicht. Ingesamt ergibt sich damit für das Anwesen des Einwenders bei Realisierung des gegenständlichen Vorhabens eine spür- und hörbare Verbesserung gegenüber der Lärmsituation, die im Prognosenullfall ein- treten würde. Eine erhebliche Steigerung der Luftschadstoffbelastung durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens kann nicht abgeleitet werden, hier- zu wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Eine schwere und uner- trägliche Betroffenheit des Einwenders ist daher nicht erkennbar. Anhaltspunkte für eine durch das Vorhaben bedingte Wertminderung des Eigentums des Ein- wenders sind auf Grund dessen ebenso nicht ersichtlich, im Übrigen wäre eine solche im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzu- nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 - 9 A 12.05).

## **2.6 Gesamtergebnis der Abwägung**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der Anschlussstelle Stei- nach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg von km 25,950 bis 27,200 mit Anbin- dung an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau" durch die Stadt Fürth auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Ei- gentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Beeinträchtigungen durch das Vorhaben werden so weit wie möglich vermieden, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden weitmöglichst kompensiert, hernach verbleibende Beeinträchtigungen sind hinzunehmen, nachdem die für das Vorhaben streitenden Belange im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und pri- vaten Belange überwiegen. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwä- gung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten drängen sich auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Neubaus der Anschlussstelle Steinach nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternativen auf.

## **2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

## **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist die Stadt Fürth nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG befreit. Zu erstattende Auslagen werden mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Ludwigstraße 23, 80539 München,

**schriftlich** erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 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 Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Erhebung von Rechtsbehelfen per E-Mail ist nicht zulässig.

**E. Hinweis**

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Je eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung des festgestellten Planes wird bei den Städten Fürth und Nürnberg zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auch auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen auch bei der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

W o l f  
Oberregierungsrat