



**Regierung  
der  
Oberpfalz**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Bundesautobahn A 3  
„Nürnberg - Regensburg“**

**Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf**

**Betr.-km 456,073 bis Betr.-km 457,004**

**Station A3\_920\_0,852 bis Station 3\_920\_1,783**

**Regensburg, 31. März 2011  
Regierung der Oberpfalz**



31/32.2-4354.1.A 3 - 21

**Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg**

**Neubau der PWC-Anlage Degerndorf**

**Betr.-km 456,073 bis Betr.-km 457,004**

**Station A3\_920\_0,852 bis Stat. A3\_920\_1,783**

## **Planfeststellungsbeschluss**

**vom**

**31. März 2011**

### Inhaltsverzeichnis

	Seite	
<b>A</b>	<b>Entscheidung</b>	8
<b>I.</b>	<b>Feststellung des Planes</b>	8
<b>II.</b>	<b>Festgestellte Planunterlagen</b>	9
<b>III.</b>	<b>Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)</b>	11
1.	Allgemeine Auflagen	11
1.1	Unterrichtungspflichten	11
1.2	Erörterungstermin	12
2.	Bauausführung und Betrieb	12
2.1	Auflagen zur Bauausführung	12
2.2	Ver- und Entsorgungsleitungen	12

	Seite	
3.	Belange des Denkmalschutzes	13
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke	14
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes	15
6.	Lärmschutz	16
<b>IV.</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen</b>	<b>17</b>
1.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	17
2.	Plan	17
3.	Wasserrechtliche Auflagen	17
4.	Unterhaltung	18
<b>V.</b>	<b>Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen</b>	<b>19</b>
<b>VI.</b>	<b>Entscheidungen über Einwendungen</b>	<b>19</b>
<b>VII.</b>	<b>Kosten des Planfeststellungsverfahrens</b>	<b>19</b>
<b>B)</b>	<b>Begründung</b>	<b>20</b>
<b>I.</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>20</b>
1.	Beschreibung des Vorhabens	20
2.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	20
<b>II.</b>	<b>Rechtliche Würdigung</b>	<b>22</b>
<b>1.</b>	<b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>22</b>
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	22
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	22
1.3.	Verträglichkeitsprüfung bezüglich Natura 2000-Gebiete	23
<b>2.</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>24</b>
<b>2.1</b>	<b>Planrechtfertigung und Planungsziele</b>	<b>24</b>
<b>2.2</b>	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>27</b>
2.2.1	Planungsvarianten	27
2.2.2	Planfestzustellender Ausbauumfang	28
2.2.3	Immissionsschutz, Bodenschutz	32
2.2.4	Einwirkungen auf Natur und Landschaft	39
2.2.5	Artenschutz	55
2.2.6	Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse	58
2.2.7	Denkmalschutz	59

	Seite	
2.2.8.	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	60
2.2.9	Wald	61
<b>2.3</b>	<b>Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände</b>	<b>62</b>
-	Stadt Parsberg	62
-	Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.	62
-	Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz	62
-	Regionaler Planungsverband Regensburg	62
-	Vermessungsamt Neumarkt i.d.OPf.	62
-	Wasserwirtschaftsamt Regensburg	62
-	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege	62
-	Bayerisches Landesamt für Umwelt	62
-	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg Bereich Landwirtschaft	62
-	Deutsche Telekom AG - Netzproduktion GmbH	62
-	E.ON Bayern AG Assetmanagement, Grundsatzaufgaben	62
-	Bayerischer Bauernverband	62
2.3.1	Markt Lupburg	62
2.3.2	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth - Bereich Forsten –	64
2.3.3	Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München –	65
<b>2.4.</b>	<b>Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater</b>	<b>65</b>
2.4.1	Vorbemerkungen	65
2.4.2	Einwendungsführer: 022	70
2.4.3	Einwendungsführer: 014	71
2.4.4	Einwendungsführer: 024	73
2.4.5	Einwendungsführer: 012	73
2.4.6	Einwendungsführer: 028	73
2.4.7	Einwendungsführer: 033	73
2.4.8	Einwendungsführer: 025	75
2.4.9	Einwendungsführer: 030	76
2.4.10	Einwendungsführer: 027	79
2.4.11	Einwendungsführer: 029	80
2.5	Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange	80
3.	Kostenentscheidung	82

	Seite
Rechtsbehelfsbelehrung	82
Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung	82
Hinweis zur Auslegung	82

– nachrichtlich –



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung in der Fassung vom 16.02.2005
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung – Bayern vom 20.09.1995
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVStr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien

RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung d. Gesetzes ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VLärmSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
VoGEV	Vogelschutzverordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar

**Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg**

**Neubau der PWC-Anlage Degerndorf**

**Betr.-km 456,073 bis Betr.-km 457,004**

**Station A3\_920\_0,852 bis Stat. A3\_920\_1,783**

**A) Entscheidung**

**I. Feststellung des Planes**

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 6, 22 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl I S. 1206), in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (GVBl 1981 S. 448), zuletzt geändert durch § 6 des Gesetzes vom 20. Dezember 2007 (GVBl. 2007 S. 958) erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg, Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf von Betr.-km 456,073 (= Station A3\_920\_0,852) bis Betr.-km 457,004 (= Station A3\_920\_1,783)“ wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. und III. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

§ 17 FStrG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG

festgestellt.

## II. Festgestellte Planunterlagen

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 1
  
2. Regelquerschnitt Bundesautobahn A 3 M 1:50 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.1, Blatt Nr. 1  
  
Regelquerschnitt Q1 – Ein-/Ausfahrt M 1:50 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.1, Blatt Nr. 2  
  
Regelquerschnitt PWC Degerndorf M 1:50 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.1, Blatt Nr. 3  
  
Regelquerschnitt Wirtschaftswege M 1:50 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.1, Blatt Nr. 4  
  
Kennzeichnender Querschnitt Bundesautobahn A 3, Betr.-km 456,250 M 1:200 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.2, Blatt Nr. 1  
  
Kennzeichnender Querschnitt Bundesautobahn A 3, Betr.-km 456,440 M 1:200 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.2, Blatt Nr. 2  
  
Kennzeichnender Querschnitt Bundesautobahn A 3, Betr.-km 456,520 M 1:200 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.2, Blatt Nr. 3  
  
Kennzeichnender Querschnitt Bundesautobahn A 3, Betr.-km 456,610 M 1:200 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.2, Blatt Nr. 4  
  
Kennzeichnender Querschnitt Bundesautobahn A 3, Betr.-km 456,850 M 1:200 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 6.2, Blatt Nr. 5
  
3. Lageplan PWC Degerndorf M 1:1.000 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 7.1  
  
Lageplan Ver- und Entsorgungsleitungen, Entwässerungsleitungen M 1:1.000 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 7.2, Blatt Nr. 1

Übersichtslageplan Ver- und Entsorgungsleitungen M 1:2.500 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 7.2, Blatt Nr. 2

Bauwerksverzeichnis vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 7.3

4. Höhenplan Fahrgasse Lkw Nord M 1:1.000/100 vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 8.1

Höhenplan Fahrgasse Lkw Süd M 1:1.000/100 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 8.2

5. Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen vom 11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 11.1

Lageplan Immissionsorte M 1:2.500 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 11.2

6. Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung vom 11. Dezember 2009 -  
Textteil  
- Planordner: Unterlage 12.1

7. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan M 1:1000 vom  
11. Dezember 2009  
- Planordner: Unterlage 12.2

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Lageplan der landschaftspflegerischen  
Maßnahmen M 1:1.000 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 12.3

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlagen

Anlage 1: Liste der Nutzungs- und Vegetationsstrukturen (zur Unterlage 12.2  
Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan)

Anlage 2: Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz

Anlage 3: Maßnahmeblätter

Anlage 4: Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen  
Prüfung (saP) vom 30. November 2009 mit Anhang

- Planordner: Unterlage 12.4

8. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen vom 11. Dezember 2009 mit An-  
lagen  
Planordner: Unterlage 13.1

Lageplan Entwässerungsabschnitte M 1:1.000 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 13.2

Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken M 1:100 und M 1:200 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 13.3

9. Grunderwerbsplan PWC Degerndorf M 1 : 1.000 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1

Grunderwerbsplan PWC Degerndorf Ver-/Entsorgung M 1:1.000 vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2

Grunderwerbsverzeichnis vom 11. Dezember 2009

- Planordner: Unterlage 14.2

Den Unterlagen wird nachrichtlich beigefügt

- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 im Schulungsraum des Feuerwehrhauses in Parsberg.
- Übersichtskarte M 1:25.000 vom 11. Dezember 2009 - nachrichtlich
- Planordner: Unterlage 2

Die Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden vom Landschaftsarchitekten Franz Rembold, Windpaissing 8, 92507 Nabburg und die übrigen Planunterlagen von der Ingenieurgesellschaft Kempa mbH, Niederlassung Regensburg, Badstraße 4, 93059 Regensburg erstellt.

### **III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)**

1. Allgemeine Auflagen

1.1 Unterrichtungspflichten

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- der Markt Lupburg  
Parsberger Straße 13  
92331 Lupburg
- die Stadt Parsberg  
Alte Seer Straße 2  
92331 Parsberg

- das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.  
Nürnberger Straße 1  
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg  
Landshuter Straße 59  
93053 Regensburg
- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege  
Abteilung B  
Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte  
Hofgraben 4  
80539 München
- die Deutsche Telekom  
Produktion Technische Infrastruktur in Deggendorf  
Telefon: 0800/330 9755  
mailto: BBB.Deggendorf@telekom.de
- die E.ON Bayern AG  
Netzcenter Parsberg  
Lupburger Straße 19  
92331 Parsberg  
  
(mindestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten)

## 1.2 Erörterungstermin

Regelungen und Maßnahmen, über die im Erörterungstermin oder im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) erzielt oder eine Zusicherung bindend abgegeben wurde, sind zu beachten.

## 2. **Bauausführung und Betrieb**

### 2.1 Auflagen zur Bauausführung

2.1.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 11. Dezember 2009 und unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen.

2.1.2 Die vorgesehene Einzäunung der PWC-Anlage Degerndorf hat in entsprechend massiver Form (z.B. Gitterzaun aus Stabmatten bzw. Doppelstabmatten) zu erfolgen.

### 2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

Sofern Ver- und Versorgungsleitungen von der Maßnahme berührt werden, sind sie in erforderlichem Umfang im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen bzw. Ei-

gentümern zu sichern und funktionsfähig anzupassen. Leitungsänderungen regeln sich nach privatem Recht.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen, sowie auf die einschlägigen Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungsstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen. Ebenso wird auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen und Unfallverhütungsvorschriften insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von Baustellen in der Nähe von Telekommunikationsanlagen, elektrischen Leitungen und Kabeln sowie Gasleitungen hingewiesen.

### 3. Belange des Denkmalschutzes

- 3.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass im plangegegenständlichen Bauabschnitt ein Bodendenkmal bekannt ist und bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodenaltertümern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG).
- 3.2 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.
- 3.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Straßenbaulastträger 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 Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

- 3.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabens-träger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.5 Vom Straßenbaulastträger sind 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 den Bauablauf einzubeziehen.
- 3.6 Eine eventuelle denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG wird durch diese Planfeststellung gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG ersetzt.

#### 4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke

4.1 Der Straßenbaulastträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für

- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
- die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Bau-maßnahme,
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsentschädigungen,

Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – ggf. in einem ge-sonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden.

- 4.2 Die Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Grundstückseigentümern für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.
- 4.3 Soweit sich landwirtschaftliche Nutzflächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) befinden und diese nicht für andere Zwecke

- (Kompensations-, Ablagerungsflächen usw.) benötigt werden, sind diese – vorrangig den am stärksten abtretungsbetroffenen – Vollerwerbslandwirten auf deren Verlangen als Ersatzland anzubieten.
- 4.4 Restflächen, die aufgrund ihres Zuschnittes und ihrer Größe nach Durchführung der Baumaßnahme nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können (unwirtschaftliche Restflächen), sind auf Verlangen des Eigentümers vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.
- 4.5 Die vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlicher Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren. Die ordnungsgemäße Rekultivierung ist abschließend in einem gemeinsamen Termin zwischen Straßenbaulastträger und Betroffenen festzustellen und zu protokollieren.
- 4.6 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist. Kurzzeitige Behinderungen während der Bauausführung sind mit den Betroffenen abzustimmen.
- 4.7 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Benehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern festzulegen.
- 4.8 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen.
- 4.9 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.
- 4.10 Bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen sind die nachbarschaftsrechtlichen Abstandsflächen zu beachten. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen nicht spürbar beeinträchtigt werden.
- 4.11 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird.
5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes
- 5.1 Rodungen von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen sowie die Baufeldfreimachung haben nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit von Tierarten in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar zu erfolgen.

Die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten als mögliche Fledermausquartiere hat möglichst frühzeitig vor der Winterschlafperiode Anfang Oktober zu erfolgen.

- 5.2 Die Realisierung der vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (A1 bis A3), beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmeplänen vom 11. Dezember 2009 (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.2 und Unterlage 12.3), sind spätestens mit Baubeginn zu realisieren und zügig umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit den Naturschutz- und Forstbehörden abzustimmen.
- 5.3 Die Gestaltungsmaßnahmen, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt in den Maßnahmeplänen vom 11. Dezember 2009 (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.5 und Unterlage 12.3), sind – soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegen - bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.
- 5.4 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.
- 5.5 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe nochmals überprüft und ggf. zusätzliche Kompensationsmaßnahmen festgesetzt.
- 5.6 Wenn absehbar ist, dass Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so sind die Naturschutzbehörden umgehend einzuschalten. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- 5.7 Sollten Änderungen an den landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzflächen notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zulässig.

## 6. Lärmschutz

Entsprechend dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 29. Januar 2008 bzw. dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 15. Februar 2008 sowie den in Abschnitt II dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen

7.1, sowie 7.3 BwVz-Nr. 2.2) errichtet der Straßenbaulastträger zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten in folgenden Bereichen Lärmschutzwälle

- von Betr.-km 456,415 bis Betr.-km 456,663 auf der Nordseite, Höhe 3,25 m und
- von Betr.-km 456,402 bis Betr.-km 456,666 auf der Südseite, Höhe 2,50 m.

#### **IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen**

##### **1. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes - WHG- i.d.F. des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechtes vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 2585) und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 4.3 formulierten Auflagen und Bedingungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser

- mit einem Drosselabfluss von 25 l/s (im Bemessungsfall und bei einer Überflutungshäufigkeit von  $n = 0,1$ ) aus einem Absetz- und Rückhaltebecken (Planordner: Unterlagen 7.1 und 7.3 BwVz-Nr. 3.12) in einen Ableitungsgraben (Planordner: Unterlagen 7.1 und 7.3 BwVz-Nr. 3.16) einzuleiten;
- durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden dem Grundwasser zuzuführen.

##### **2. Plan**

Der Benutzung liegen die Planfeststellungsunterlagen (Planordner: u.a. Unterlage 13.1 – 13.3), insbesondere bzgl. Einleitungsstelle und Versickerungsbereiche, zugrunde.

##### **3. Wasserrechtliche Auflagen**

- 3.1 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg schriftlich anzuzeigen.
- 3.2 Vor Baubeginn sind die Bauausführungspläne der Entwässerungsanlagen sowie der sonstigen Wasserbaumaßnahmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abzustimmen.
- 3.3 Das geplante Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken ist plan- und sachgerecht nach den geltenden technischen Bestimmungen, den allgemein anerkannten Regeln der Technik und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg auszuführen.

- 3.4 Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass möglichst keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässer entstehen. Erdaushub und Baumaterialien sind so zu lagern, dass sie bei Niederschlag nicht abgeschwemmt werden oder sonstige Nachteile für die Gewässer entstehen.
- 3.5 Die der Planung zugrunde gelegte Versickerungsfähigkeit ist bei der Bauausführung zu überprüfen. Ggf. ist entsprechend versickerungsfähiges Material einzubauen. Auf eine ausreichende Filterstabilität ist dabei zu achten.
- 3.6 Die Versickerungsbereiche müssen mindestens eine 20 cm starke belebte Oberbodenschicht ausweisen.
- 3.7 Der Straßenbaulastträger ist für einen sachgerechten Betrieb und eine vorschriftsmäßige Wartung der Anlage verantwortlich. Dazu gehört eine laufende Kontrolle auf die Dichtheit der Becken, die Gewährleistung des Dauerstaus im Absetz- und Rückhaltebecken und die zeitgerechte Räumung des anfallenden Schlammes.
- 3.8 Die Anlagen zur Abwasserbehandlung und zum Rückhalt und die Einleitungsstelle in den Ableitungsgraben sind mindestens vierteljährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (z.B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren etc.) hin zu kontrollieren. Ggf. sind weitere Maßnahmen einzuleiten.
- 3.9 Ansonsten wird auf die Eigenüberwachungsverordnung in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.
- 3.10 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg Bestandspläne vorzulegen.

#### 4. Unterhaltung

##### 4.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung

- in Kreuzungsbereichen von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Durchlässe und
- an den sonstigen Einleitungsstellen von Straßenwasser in Gewässer von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen;

Im Übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den wasserrechtlichen Vorschriften.

##### 4.2 Die Entwässerungsleitungen zu den Vorflutern sind vom Einleiter in das Gewässer zu unterhalten.

##### 4.3 Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind unter Beachtung der RAS-Ew und der EÜV zu warten, zu betreiben und zu überwachen.

**V. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen**

1. Die geänderten bzw. ergänzten Nebenanlagen (Pkw-, Lkw-Stellflächen, Zu- und Ausfahrten usw.) gelten mit der Verkehrsübergabe als Teil der Bundesautobahn A 3 gewidmet (§ 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (§ 2 Abs. 2 FStrG).
2. Die nach den festgestellten Plänen neu zu bauenden bzw. anzupassenden und zu verlegenden Teilstrecken von öffentlichen Feld- und Waldwegen werden mit der Verkehrsübergabe gewidmet (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (Art. 6 Abs. 3 BayStrWG).
3. Die nach den festgestellten Plänen vorgesehene Einziehung öffentlicher Straßen und Wege wird mit der Sperrung wirksam (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

**VI. Entscheidungen über Einwendungen**

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

**VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

**B)**

**Begründung:**

**I. Sachverhalt**

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Maßnahme umfasst den Neubau einer beidseitigen unbewirtschafteten Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) an der Bundesautobahn A 3 Nürnberg - Regensburg von Betr.-km 456,073 bis 457,004 mit den entsprechenden Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie den Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Weiterhin werden die Entwässerungseinrichtungen im Bereich der PWC-Anlage sowie im zugehörigen Bereich entlang der Bundesautobahn A 3 erneuert und mit einem Absetz- und Regenrückhaltebecken ergänzt.

Die PWC-Anlage liegt ca. 400 m nördlich der Ortschaft Degerndorf im Gemeindegebiet des Marktes Lupburg. Die Vergrößerung der Rastanlage erfolgt hauptsächlich auf Grundstücksflächen des Straßenbaulastträgers.

Die PWC-Anlage mit den Anschlussrampen hat auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 eine Länge von ca. 350 m und eine Tiefe von ca. 80 m. Hinzu kommen noch die entsprechenden Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen (B- und V-Streifen) mit einer Länge von jeweils 250 m, welche an die vorhandene Standspur der Bundesautobahn angebaut werden (Planordner: Unterlage 7.1). Die Höhenlage der Stellflächen wurde dem auf Nordseite höher liegendem Gelände bzw. den auf der Südseite tiefer liegenden Wiesen angepasst (Planordner: Unterlagen 8.1 und 8.2); die Anbindung der PWC-Anlage erfolgt an den Bestand der Bundesautobahn A 3.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg hat mit Schreiben vom 15. Dezember 2009 Az.: R42-4354.PWC Degerndorf die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff FStrG für das Bauvorhaben „Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg, Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf von Betr.-km 456,073 (= Station A3\_920\_0,852) bis Betr.-km 457,004 (= Station A3\_920\_1,783)“ beantragt. Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 eingeleitet.

2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 den folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Stellen, Gelegenheit in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- dem Markt Lupburg
- der Stadt Parsberg
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Vermessungsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bayerischen Landesamt für Umwelt
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Regensburg -Bereich Landwirtschaft-
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth -Bereich Forsten-
- der Wehrbereichsverwaltung Süd -Außenstelle München-
- der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH
- der E.ON Bayern AG
- dem Bayerischen Bauernverband

### 2.3 Auslegung der Pläne

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg, Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf von Betr.-km 456,073 (= Station A3\_920\_0,852) bis Betr.-km 457,004 (= Station A3\_920\_1,783)“ vom 11. Dezember 2009 wurde in

- der Marktgemeinde Lupburg:  
vom: 12. Januar 2010 bis einschließlich:22. Februar 2010
- der Stadt Parsberg:  
vom: 25. Januar 2010 bis einschließlich:22. Februar 2010

zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher ortsüblich bekannt gemacht.

### 2.4 Erörterung

Gegen den Plan vom 11. Dezember 2009 wurden Einwendungen erhoben die am 7. Juli 2010 im Schulungssaal des Feuerwehrhauses in Parsberg, erörtert wurden. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf die Niederschrift vom 7. Juli 2010 verwiesen, die den festgestellten Unterlagen - nachrichtlich - beigefügt ist.

## II. **Rechtliche Würdigung**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### 1. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

Die Zuständigkeit der Regierung der Oberpfalz als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beruht auf Art. 39 Abs. 1 BayStrWG. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 3 BayVwVfG.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben „Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg, Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf von Betr.-km 456,073 (= Station A3\_920\_0,852) bis Betr.-km 457,004 (= Station A3\_920\_1,783)“ unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). , so z.B. auch für die Herstellung der vorgesehenen Lärm- und Sichtschutzwälle nördlich und südlich der Bundesautobahn A 3 (Planordner: Unterlage 7.3, BwVz-Nr. 2.2) sowie für die Herstellung der vorgesehenen WC-Gebäude auf der unbewirtschafteten Rastanlage (Planordner: Unterlage 7.3, BwVz-Nr. 2.1). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Entsprechendes gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG.

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

Für das Vorhaben ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Zwar ist für den Neubau einer Bundesautobahn nach §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG – i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Bei der hier vorliegenden Maßnahme handelt es sich aber lediglich um die Ergänzung einer bereits bestehenden und in Betrieb befindlichen Autobahnstrecke um einen weiteren Bestandteil (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG).

Bei Änderungen – wie hier – gilt § 3e UVPG. Nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist vorliegend eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Sätze 1 und 3 UVPG durchzuführen. Diese allgemeine Vorprüfung zeigt, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. Maßgebend für diese Einschätzung ist unter anderem der relativ geringe Umfang des Änderungsvorhabens. Ausgewiesene Flächen mit besonderen Schutzfunktionen für Natur, Wasserhaushalt oder sonstige Umweltbelange werden nicht betroffen.

Auch nach Nr. 13.18.2 oder Nr. 17.2 der Anlage 1 zum UVPG i.d.F. vom 24. Februar 2010 besteht keine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung, unabhängig von der Frage, inwieweit das Vorhaben diese Tatbestände erfüllt. Da das Planfeststellungsverfahren vor dem 1. März 2010 eingeleitet wurde, ist nach § 25 Abs. 12 Satz 2 UVPG die bis zum 1. März 2010 geltende Fassung des Gesetzes anzuwenden.

Praktisch jedoch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist erfolgt (vgl. auch Teil B, Abschnitt I des Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

### 1.3 Verträglichkeitsprüfung bezüglich Natura 2000-Gebiete

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren ist § 34 Abs. 1 BNatSchG, wonach ein Projekt, soweit es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, vor seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu untersuchen ist.

Das Vorhaben soll nicht auf Flächen verwirklicht werden, die in einem Natura 2000-Gebiet liegen.

Auch mittelbare erhebliche Beeinträchtigungen entsprechender Natura 2000-Gebiete sind nicht zu erwarten. Das südlich der Bundesautobahn ausgewiesene FFH-Gebiet Nr. 6836-371 „Schwarze Laber“ (Teilfläche 0,5) weist einen Abstand von  $\geq 500$  m zum geplanten Vorhaben auf. Aufgrund der Entfernung und der strukturellen Ausprägung

des Vorhabensbereichs kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es projektbedingt zu einer Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes des Natura 2000-Gebietes kommt. Betriebsbedingt wird das geplante Vorhaben die Gewässergüte der Schwarzen Laber verbessern, da das bisher direkt eingeleitete Oberflächenwasser der Bundesautobahn A 3 und der Parkplatzflächen nunmehr über ein Absetz- sowie Regenrückhaltebecken auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 gefasst, vorgereinigt und erst dann gedrosselt über einen Graben und eine Rohrleitung der Schwarzen Laber zugeführt wird.

Zusammengefasst hat die geplante Maßnahme weder auf Erhaltungsziele noch auf geschützte Lebensraumtypen bzw. Arten des FFH-Gebietes nachteilige Auswirkungen. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Schutzziele des FFH-Gebietes DE 6836-371 „Schwarze Laber“ ist vielmehr nicht ernstlich zu besorgen, sondern kann ausgeschlossen werden.

Eine Verträglichkeitsuntersuchung war daher nicht erforderlich.

## 2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

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 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote.

Unter Berücksichtigung der nachfolgend im wesentlichen dargestellten von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange sowie der mit der Maßnahme verfolgten Planungsziele entspricht die Entscheidung den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### 2.1 **Planrechtfertigung und Planungsziele**

Das Vorhaben ist am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Rastanlagen als Bestandteile von Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern kostenlos zum Halten, Parken und Rasten zur Verfügung. Sie dienen der Erholung und Entspannung, ermöglichen körperliche Bewegung und erhöhen damit die Sicherheit im Straßenverkehr. Unter anderem um die gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, sind die bestehenden Parkplätze an der Bun-

des Autobahn A 3 nach dem heutigen Standard und entsprechend dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen auszubauen, sowie nach Erfordernis zusätzlich neue Anlagen zu errichten. Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens in Ost-West-Richtung, insbesondere des Lkw- und Schwerverkehrs seit der deutschen Wiedervereinigung und der Öffnung der Grenzen zu den Ostblockstaaten, ist ein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen im Zuge von Bundesautobahnen entstanden.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

- a) Die Bundesautobahn A 3 stellt in Ostbayern eine bedeutende Verkehrsverbindung in Ost-West-Richtung dar und weist eine hohe Belastung durch Transitverkehr (Schwerverkehr) auf. Der Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 3 weist gemäß der Straßenverkehrszählung 2005 zwischen den Anschlussstellen Parsberg und Beratzhausen und somit im Bereich der geplanten PWC-Anlage Degerndorf ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von 34.965 Kfz/24h auf. Der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr liegt bei 22,1 %. Die Prognose für das Jahr 2020 geht von einer Verkehrsbelastung von 44.500 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 25 % tags und 45 % nachts aus.
- b) Die im Zuständigkeitsbereich der Autobahndirektion Südbayern - Dienststelle Regensburg vorhandenen Parkplätze entlang der Bundesautobahn A 3 zwischen Parsberg und Regensburg, verfügen über eine Durchfahrtsspur mit rechts anliegenden Parkstreifen für ca. 6 Lkws in Längsaufstellung ohne sanitäre Einrichtungen. Diese Parkplätze entsprechen nicht mehr dem erforderlichen Standard, da gemäß den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ ein ausreichendes Angebot an Rastanlagen in einem Abstand von ca. 15 - 20 km entlang der Autobahn zum Halten, Parken und Rasten vorzuhalten ist. Die vorhandenen Stellplätze reichen schon zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei weitem nicht aus, die Nachfrage an Stellplätzen, sowohl zum Rasten als auch zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen, abzudecken.

Derzeit bestehen an der Bundesautobahn A 3 folgende Anlagen:

Richtungsfahrbahn Nürnberg-Passau

- |                  |                           |                    |
|------------------|---------------------------|--------------------|
| • Betr.-km 439,7 | Tank- und Rastanlage Jura | 61 Lkw-Stellplätze |
| • Betr.-km 450,3 | Parkplatz Adelsburg       | 6 Lkw-Stellplätze  |
| • Betr.-km 456,4 | Parkplatz Degerndorf      | 7 Lkw-Stellplätze  |
| • Betr.-km 462,6 | Parkplatz Buchhausen      | 4 Lkw-Stellplätze  |
| • Betr.-km 467,8 | Parkplatz Raugbügl        | 5 Lkw-Stellplätze  |

- Betr.-km 485,1      Parkplatz Grafenried      6 Lkw-Stellplätze

An der Richtungsfahrbahn Passau-Nürnberg:

- Betr.-km 439,7      Tank- und Rastanlage Jura      75 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 451,9      Parkplatz Spitzig Berg      6 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 456,5      Parkplatz Degerndorf      7 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 462,6      Parkplatz Buchhausen      6 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 469,2      Parkplatz Katharied      6 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 480,5      Parkplatz Pollenried      8 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 485,0      Parkplatz Grafenried      6 Lkw-Stellplätze
- Betr.-km 490,1      Parkplatz Dechbetten      6 Lkw-Stellplätze

Die geplante Maßnahme liegt in Fahrtrichtung Regensburg 6,2 km nach der Rastanlage Adelsburg und 6,1 km vor der Rastanlage Buchhausen; in Fahrtrichtung Nürnberg betragen die Abstände 6,1 km zur Rastanlage Buchhausen und 4,6 km zur Rastanlage Spitzig Berg.

In Fahrtrichtung Nürnberg befindet sich in einer Entfernung von 17 km die nächstgelegene Tank- und Rastanlage Jura und in Fahrtrichtung Regensburg folgt die Tank- und Rastanlage Bayerischer Wald in einer Entfernung von 84 km.

- c) Im Zuge der Bundesautobahn A 3 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Regensburg stehen derzeit den vorhandenen 250 Lkw-Stellplätzen 460 abgestellte Lkws gegenüber. Dies führt zu einer bis zu 100 %-igen Überlastung der vorhandenen Parkplätze. Viele Verkehrsteilnehmer, insbesondere Lkw-Fahrer, die eine Pause einlegen müssen, suchen momentan auch im untergeordneten Wegenetz nach geeigneten Rastmöglichkeiten. Um die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten zu können nutzen sie im Planungsbereich z. B. das unmittelbar an der Bundesautobahn A 3 gelegene Gewerbegebiet der Stadt Parsberg. Die Folge sind beschädigte Borde, sowie in den Grünstreifen parkende Lkws.
- d) Im Januar 2008 hat die Autobahndirektion Südbayern - Dienststelle Regensburg ein Konzept zur Verbesserung des Parkplatzangebotes für Lkw aufgestellt. Der Neubau der PWC-Anlage Degerndorf ist dabei ein wichtiger Bestandteil, um an der Bundesautobahn A 3 - die Qualität und Quantität der Parkplatzsituation entsprechend den heutigen Anforderungen zu gewährleisten.
- Vor allem im Abschnitt zwischen Parsberg und Regensburg, in dem im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten ein hohes Defizit an Lkw-Stellplätzen besteht, wurden mögliche PWC Standorte untersucht. Der Standort des bestehenden Parkplatzes Degerndorf wurde dabei aufgrund der Topographie und der bereits im Eigentum des Straßenbaulastträgers befindlichen Grundstücke als gut aus-

baubarer Standort eingestuft. Lediglich der geringe Abstand zur Anschlussstelle Parsberg und die direkte Nähe des privaten Autohofs an der Anschlussstelle Parsberg sind nachteilig zu bewerten. Als nächstgelegener Immissionsort liegt das „Dorfgebiet“ in Degerndorf mehr als 400 m südlich der geplanten PWC-Anlage. In nördlicher Richtung grenzen ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen an die geplante PWC-Anlage.

## **2.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

### **2.2.1 Planungsvarianten**

Der Straßenbaulastträger hat im Januar 2008 mit dem „Konzept zur Verbesserung des Parkplatzangebotes für Lkw“ im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Parsberg und dem Autobahnkreuz Regensburg mögliche Standorte für PWC-Anlagen an der Bundesautobahn A 3 Nürnberg - Regensburg, untersucht (vgl. vorstehende Ziffer 2.1).

Hierbei wurden zunächst die bestehenden Parkplätze nach ihren Erweiterungsmöglichkeiten bewertet. Als nächster Schritt wurde der Streckenbereich nach Alternativstandorten untersucht. Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass sich in dem vorliegenden Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Parsberg und Beratzhausen aufgrund der Topographie keine Alternativstandorte anbieten, wogegen der bestehende Parkplatz Degerndorf sehr gut ausbaubar ist. Um den Regelabstand von 15 bis 20 km zwischen den PWC-Anlagen gemäß den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ einhalten zu können, ist ein Standort in diesem Abschnitt erforderlich.

Die Variantenuntersuchung der PWC-Anlage konzentrierte sich daher lediglich auf die mögliche Ausbildung unterschiedlicher Bauformen in den vorhandenen und angrenzenden Flächen. Näher untersucht wurden dabei folgende Varianten:

- Variante 1: Regellösung nach VHRR westlich des bestehenden Ableitungsgrabens
- Variante 2: Regellösung nach VHRR mit Verschiebung nach Osten
- Variante 3: Entwicklung in die Tiefe gemäß RR (Richtlinien für Rastanlagen an Straßen, Entwurf 10/2009)
- Variante 4: Langgezogene Variante gemäß RR; Tausch Lkw/Pkw Süd in Längsrichtung

Die näheren Einzelheiten zu den untersuchten Varianten sowie die dabei ermittelten Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind in den festgestellten Unterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, im einzelnen dargestellt (Planordner: Unterlage 1, Ziffer 3.2.1).

Danach ist die gewählte Variante 1 der PWC-Anlage unter Abwägung aller Gesichtspunkte gerechtfertigt, weil sie den an sie zu stellenden Anforderungen am besten gerecht wird und gegenüber den anderen untersuchten Varianten die wenigsten Nachteile bzw. entsprechende deutliche Vorteile aufweist.

Die den festgestellten Planunterlagen zugrunde liegende Variante wurde gewählt, da sie

- auf der Südseite der Bundesautobahn unter optimaler Ausnutzung des vorhandenen Raums sowie ohne besondere Einschränkungen der bestehenden Gehölze und des Ableitungsgrabens den Mindestabstand zur Anschlussstelle Parsberg nur geringfügig unterschreitet;
- auf der Nordseite den Mindestabstand zur Anschlussstelle Parsberg einhält und
- eine nahezu ausgeglichene Massenbilanz ermöglicht.

Um eine optimale Einpassung in die Landschaft und eine nochmals verbesserte Massenbilanz zu erhalten, wurden die Stellplätze der PWC-Anlage im Zuge der Erstellung der Vorentwurfsunterlagen in ihrer Höhenlage weiter optimiert.

## 2.2.2 Planfestzustellender Ausbauumfang

Die Gestaltung der PWC-Anlage erfolgte nach den „vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ vom 18. Oktober 1999.

### 2.2.2.1 Ausbildung der PWC-Anlage

#### Anzahl der Stellplätze

Für die Stellplatzkapazitäten der PWC-Anlage Degerndorf wurde eine maximale sowie möglichst identische Anzahl von Lkw-Stellplätzen auf beiden Seiten angestrebt. Es wäre grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Anlage nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1006).

- Südseite:  
Pkw-Stellplätze: 25 (incl. 2 Behindertenstellplätze)  
Lkw-Stellplätze: 30  
Bus-Stellplätze und Pkw-Stellplätze mit Anhänger/Caravan: 4 (je 2)

#### Ausbildung der Stellflächen - Lkw

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Beleuchtung erfolgt die Unterteilung der Schrägparkplätze für Lkw durch je 3 Zwischeninseln auf der Nord- und Südseite; damit ergeben sich 30 Stellplätze in Schrägaufstellung.

Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde die Anzahl der innerhalb der Trenninseln gelegenen Pkw-Stellplätze von sechs auf sieben erhöht. Damit können diese in den Nachtstunden für insgesamt drei weitere Lkw in Längsaufstellung genutzt werden. Die Stellfläche für Schwertransporte wurde 4,5 m breit und auf gesamter Länge der Lkw-Stellfläche ausgebildet.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Nachtruhe für die Lkw-Stellplätze wurde ein 3,25 bzw. 2,5 m hoher Lärm- bzw. Sichtschutzwall zwischen den Richtungsfahrbahnen der Bundesautobahn A 3 und der PWC-Anlage angeordnet (Planordner: Unterlagen 7.1 und 7.3 BwVz-Nr. 2.2).

#### Ausbildung der Stellflächen - Pkw, Bus

Die jeweils 2 Stellflächen für Busse sowie für Pkw mit Anhänger befinden sich längs der Ausfahrt der Lkw-Stellplätze.

Die Anordnung der Pkw-Stellplätze erfolgte in drei Gruppen mit jeweils 7 Stellplätzen, so dass die Nutzung durch jeweils einen Lkw in Längsaufstellung möglich wird (nur für die Nacht vorgesehen). Zusätzlich wird eine eigene Stellplatzgruppe für zwei Behinderte zuzüglich zwei weiterer Pkw Stellplätze auf jeder Seite unmittelbar an den PWC-Gebäuden angelegt (je 4 Stellplätze).

Die näheren Einzelheiten können den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 1, Ziffer 4.1 und Unterlage 7.1), entnommen werden.

#### 2.2.2.2 Zwangspunkte der PWC-Anlage Degerndorf

Zwangspunkt	Beschreibung Zwangspunkt	Betr.-km BAB A 3
Bestand	Minimierung Grundstücksbetroffenheiten Dritter	
	Abstand zur AS Parsberg	455,200
Bestand	bestehender Durchlass mit Ableitungsgraben	456,705
	bestehende natürliche Geländemulde	456,66 - 456,63
	bestehende Gehölze auf der Südseite	456,64 - 456,77

Zwangspunkt	Beschreibung Zwangspunkt	Betr.-km BAB A 3
Straßenbau	Längsneigung Bundesautobahn A 3	456,07 - 457,00
	Verwindung Bundesautobahn A 3	456,686-456,922
		456,260-456,563
	Querneigung Bundesautobahn A 3	456,07 - 457,00
	Geländeprofil nördlich/südlich der Bundesautobahn A 3	456,07 - 457,00
Oberflächenentwässerung der PWC Anlage	456,07 - 457,00	
Bauwerke	Überführungsbauwerk BW3 K53/1 (ÖFW)	456,315
	Überführungsbauwerk BW4 (Kreisstraße NM 33 Raitenbuch-Degerndorf)	456,940

### 2.2.2.3 Straßeninfrastruktur

Die Errichtung der PWC-Anlage bedingt den Anbau von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an der durchgehenden Bundesautobahn A 3. Da diese bereits bei der bestehenden Parkplatzanlage vorhanden sind, erfolgt keine Änderung der Verkehrsverhältnisse an der Bundesautobahn A 3.

Das bestehende Wegenetz nördlich der Ortschaft Degerndorf ist nur durch Anpassung von zwei öffentlichen Feld- und Waldwegen vom Neubau der PWC-Anlage Degerndorf betroffen. Da die Erschließung der Flurstücke weiterhin sichergestellt ist, sind keine Ersatzwege erforderlich.

Im sonstigen nachgeordneten Straßennetz (Kreisstraße NM 33, öffentlicher Feld- und Waldweg „Triftweg“) sind durch den Bau der PWC-Anlage Degerndorf keine Änderungen veranlasst; während der Bauzeit ist lediglich mit baustellenbedingten Beeinträchtigungen durch die rückwärtige Erschließung der Baustelle zu rechnen.

Die näheren Details zur Trassierung, der Querschnittsausbildung, den Regelabmessungen und Befestigungen der Ein- und Ausfahrtsrampen an der Bundesautobahn A 3 sowie der PWC-Anlage können den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 1, Ziffern 3.3 und 4.1 bis 4.3 und Unterlage 7.1) entnommen werden.

### 2.2.2.4 Böschungen

Die Neigung der bestehenden Damm- bzw. Einschnittsböschung an der Bundesautobahn A 3 beträgt etwa 1:2. Die erforderliche Böschungsanpassung an den Bestand der Bundesautobahn A 3 erfolgt mit einer Neigung von 1:1,5 sowie mit Böschungsausrundung. Böschungen unter 2,0 m Höhendifferenz erhalten eine Regelbreite von 3,0 m zzgl. der entsprechenden Ausrundung. Bestehende Gehölze an den Böschungen der Bundesautobahn A 3 sollen trotz des Anbaus soweit wie möglich erhalten bleiben.

#### 2.2.2.5 Baugrund und Entwässerung

##### - **Baugrund**

Derzeit liegt für den dargestellten Bauabschnitt kein detailliertes Baugrundgutachten vor. Unter Annahme der in dieser Region typischen geologischen Verhältnisse, kann davon ausgegangen werden, dass der in den Einschnittsbereichen anfallende Boden größtenteils wieder als Schüttmaterial verwendet werden kann. In Abhängigkeit von Jahreszeit und Wetterbedingungen muss das Abtragsmaterial für den Wiedereinbau gegebenenfalls mit Bindemitteln verbessert werden.

Das für den Straßenbau nicht geeignete Material des Bodenaushubs wird für die Anschüttung der geplanten Lärmschutzwälle zu beiden Seiten der Bundesautobahn verwendet. Insgesamt wird mit einer ausgeglichenen Massenbilanz gerechnet (Planordner: Unterlage 1, Ziffer 4.5.3).

##### - **Entwässerung**

Die geplante Straßenentwässerung ist sowohl in den Bauwerksplänen (Planordner: Unterlagen 7.1 und 7.2, Blatt Nr. 1) als auch in den Höhenplänen (Planordner: Unterlagen 8.1 und 8.2) dargestellt und detailliert beschrieben (Planordner: Unterlage 1, Ziffer 4.6, Unterlage 7.3, BwVz-Nrn. 3.1 bis 3.21). Bezüglich der näheren Einzelheiten wird daher auf diese Unterlagen verwiesen.

Die Entwässerung wurde nach dem ATV-DVWK-Regelwerk Merkblatt M153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Stand 08/2007), den ATV-Regelwerken A 117 „Richtlinien für die Bemessung, die Gestaltung und den Betrieb von Regenrückhaltebecken“ (Stand 04/2006) und A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Stand 04/2005) sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-EW 2005) entworfen (vgl. Planordner: Unterlage 13) und mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bei den im Damm liegenden Anschlussrampen wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn großflächig über die Böschung versickert.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrgassen wird entsprechend der Querneigung großflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und soweit möglich in den Restflächen versickert. Falls erforderlich, ist eine Entwässerungsmulde vorgesehen, die über Leitungen zum geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken (Planordner: Unterlagen 7.1, 7.2, Blatt Nr. 1 und 7.3, BwVz-Nr. 3.12) hin entwässert.

Das anfallende Oberflächenwasser der Stellplätze wird durchgehend in Entwässerungsleitungen gesammelt und dem vorstehend genannten Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt.

Die Entwässerung der im Einschnitt liegenden Bundesautobahn erfolgt gemäß Querneigung über beidseits angelegte Entwässerungsmulden mit Einlaufschächten bzw. über die bestehenden Sinkkästen entlang des Mittelstreifens. Das anfallende Oberflächenwasser wird gefasst und über eine Leitung ebenfalls zum Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken abgeleitet.

Im Regenklärbecken erfolgt eine mechanische Vorreinigung, Öl und andere Leichtflüssigkeiten werden abgeschieden. Die gedrosselte Abgabe des Niederschlagswassers in den Vorfluter wird durch das Regenrückhaltebecken ermöglicht.

Als Vorfluter ist im Planungsbereich ein Ableitungsgraben vorhanden. Dieser endet am nördlichen Ortsrand von Degerndorf im bestehenden Kanal DN 600, der in die schwarze Lauer einleitet.

#### 2.2.2.6 Besondere Anlagen

Auf beiden Seiten der PWC-Anlage Degerndorf wird ein behindertengerechtes, beleuchtetes WC-Gebäude angeordnet (Planordner: Unterlage 1, Ziffer 4.9 und Unterlage 7.1).

Die Abwasserentsorgung der PWC-Anlage Degerndorf ist in den festgestellten Planunterlagen dargestellt und beschrieben (Planordner: Unterlage 7.1, Ziffer 4.9.2, Unterlage 7.2, Blatt Nrn. 1 und 2 und Unterlage 7.3, BwVz-Nr. 4.3).

Demnach wird das Abwasser der WC-Anlagen über ein dichtes Rohrleitungssystem (Freispiegelleitung) an die bestehende öffentliche Kanalisation in der Ortschaft Degerndorf (Marktgemeinde Lupburg) angeschlossen. Die Reinigung erfolgt in der Kläranlage Parsberg.

Die entsprechenden Regelungen - auch hinsichtlich der Wasser- und Stromversorgung - erfolgen durch (rein privatrechtliche) Sondervereinbarungen zwischen den Vertragspartnern.

#### 2.2.3 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Bei der Konzeption wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht.

### 2.2.3.1 Verkehrslärmschutz

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Notwendigkeit eventueller Lärmschutzmaßnahmen. Vorliegend befindet sich Wohnbebauung in einiger Entfernung vom Vorhaben. Die Lärmberechnungen haben ergeben, dass sich die vorhandenen maßgeblichen Beurteilungspegel in den schutzwürdigen Gebieten durch das Vorhaben nicht erhöhen.

Nach § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV, Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Solche Umwelteinwirkungen sind schädlich, wenn sie den Betroffenen auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit wie für den Einzelnen billigerweise nicht mehr zugemutet werden können. Die Zumutbarkeit kann nicht undifferenziert für alle Fälle einheitlich festgelegt werden. Die Schutzwürdigkeit ist anhand einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Schutzwürdigkeit der betroffenen Bebauung, zu bestimmen. Dabei ist von der bebauungsrechtlichen Situation der Umgebung und den tatsächlichen Verhältnissen wie der konkreten Nutzung der Grundstücke, einer eventuellen Vorbelastung durch bereits vorhandene Lärmquellen sowie der plangegebenen Vorbelastung auszugehen.

Die Prüfung hat insoweit ergeben, dass schädliche Umwelteinwirkungen nicht hervorgerufen werden und Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Insgesamt bestehen auch von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt gegen die geplante PWC-Anlage Degerndorf bezüglich des Lärmschutzes keine Bedenken.

#### 2.2.3.1.1 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

Die Berechnung der Einwirkungen des Straßenverkehrslärms und der erforderlichen Abschirmung erfolgt nach der Anlage zur Verkehrslärmschutzverordnung und den allgemein als Berechnungsgrundlage anerkannten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90) des Bundesministers für Verkehr (eingeführt mit „Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990“ vom 10.04.1990).

Die Beurteilung der Straßenverkehrslärmeinwirkung erfolgt nach der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV – vom 12.06.1990). Gemäß §§ 1 und 2

der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel des zu erwartenden Lärms einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit keine Festsetzungen bestehen, sind Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bau von Straßen i. S. v. § 1 Abs. 1 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Da es sich im vorliegenden Fall entsprechend Abschnitt C, Teil IV, Nr. 10.1 der VLärmSchR 97 im Bezug zur durchgehenden Bundesautobahn A 3 um keinen Neubau handelt, ist zu prüfen, ob der erhebliche bauliche Eingriff als wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 16. BImSchV zu werten ist.

Eine Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV) – was vorliegend nicht der Fall ist - 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 (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV). Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen

baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV).

#### 2.2.3.1.2 Ausgangsdaten

##### Bundesautobahn A 3

Der Berechnung liegen folgende Daten zugrunde:

Verkehrsbelastung DTV 2020:	44.500 Kfz/24h
Lkw-Anteile (Tag/Nacht, Werte aus RLS-90 Tab. 3)	25/45 %
Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw)	130/80 km/h
Straßenoberfläche $D_{StrO}$	-2 dB(A) (Splittmastix)
Steigung	< 5%

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der gegebenen Verkehrsmenge auf ca. 89.000 Kfz/24 h erfordern, was zum Prognosejahr 2020 sehr unwahrscheinlich ist.

##### PWC-Anlage Degerndorf

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach den RLS-90 unter Berücksichtigung der Stellplatzzahl und Stellplatzart (Pkw, Lkw/Bus) und der Anzahl der Stellplatzwechsel.

Angaben zu Teilflächen	Lkw	Pkw	Bus, Pkw+Anhänger	Lkw (SV)
Stellplätze	30	24	4	3
Anzahl Teilflächen	4	2	2	1
$N^*_{Tag}$	1,5	1,5	1,5	1,5
$N^*_{Nacht}$	0,8	0,8	0,8	0,8
Zuschlag $D_P$	10 dB(A)	-	10 dB(A)	10 dB(A)

\*Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde

##### Gebietscharakter

Zur Feststellung der zulässigen Immissionsgrenzwerte sind die betroffenen Gebiete südlich der Bundesautobahn A 3 entsprechend der vorgegebenen Bauleitpläne oder aber entsprechend ihrer tatsächlichen Bebauung und Nutzung einzustufen. Die Ein-

stufung der Bebauung erfolgte entsprechend der tatsächlichen Nutzung als Misch- und Dorfgebiet.

### 2.2.3.1.3 Berechnungsergebnisse

#### Nächstgelegene Bebauung

Die Berechnungen wurden jeweils an den maßgebenden Gebäude- bzw. Grundstücksseiten und entsprechend Ziffer 10.6 Abs. 2 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - durchgeführt. Diese Gebäude sind für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen maßgebend.

Die Ergebnisse der auf der Grundlage des Prognosehorizontes 2020 vom Straßenbaulastträger durchgeführten Lärmberechnung sind den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlagen 11.1) zu entnehmen und führten zu folgendem Ergebnis:

Immissionspunkt Lage	1 Degerndorf 37		2 Degerndorf 27		3 Degerndorf 29	
	Abstand BAB A 3	490 m		485 m		495 m
Abstand PWC	400 m		380 m		400 m	
Berechnungsergebnis	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Beurteilungspegel ohne PWC-Anlage	55	50	55	50	55	50
Beurteilungspegel nur PWC-Anlage	35	33	36	33	35	33
Beurteilungspegel mit PWC-Anlage	55	50	55	50	55	50

Da die berechneten Immissionspegel aus dem Bau der PWC-Anlage Degerndorf selbst bei ungünstiger freier Schallausbreitung aufgrund der großen Abstände zum Emissionsort lediglich im Bereich zwischen 33 und 36 dB(A) liegen, werden die vorhandenen, durch die Bundesautobahn A 3 verursachten Immissionspegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) bei Nacht nicht erhöht. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen weit unter den zulässigen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) bei Nacht). Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt somit nicht vor.

Damit sind im vorliegenden Fall auch keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zum Schutz der in der Nachbarschaft der künftigen PWC-Anlage Degerndorf gelegenen Bebauung zu treffen. Durch die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 sowie nachfolgend noch näher beschriebenen Lärmschutzwälle ergeben sich darüber hinaus weitere

Verringerungen der Emissionen aus dem Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 und dem Betrieb der nördlich der Bundesautobahn gelegenen PWC-Anlage. Diese entlastende Wirkung wurde rechnerisch nicht mit angesetzt.

#### Außenwohnbereiche

Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen (Ziffer 51.1 VLärmSchR 97). Soweit die Tages-Immissionsgrenzwerte überschritten sind, steht den Eigentümern wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ [(Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen, soweit diese dem „Wohnen im Freien“ (Gartenlauben, Grillplätze und dergl.), nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (z. B. Vorgarten) dienen] dem Grunde nach eine Geldentschädigung zu.

Für die Außenwohnbereiche werden durch die geplante Baumaßnahme weder immissionsrechtlich unzumutbare Bedingungen für deren Nutzung geschaffen, noch wird die Schwelle eigentumsrechtlicher Positionen überschritten.

#### Lärmschutz innerhalb der PWC-Anlage

Entsprechend dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Januar 2008 und der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern können zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeit bei Überschreitung eines Nachtwertes von 65 dB(A) neben der Fahrbahn aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Der Immissionspegel wurde unter folgenden Vorgaben ermittelt:

- als Quelle wurde nur der durch die Bundesautobahn A 3 erzeugte Lärm, nicht jedoch der in der PWC-Anlage selbst verursachte Geräuschpegel, betrachtet;
- als nächstgelegener Bezugspunkt wurde der Rand der Lkw-Stellplätze bzw. die Mitte der Stellflächen für Schwertransporte angesetzt.

Ohne entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Richtungsfahrbahnen der Bundesautobahn A 3 und den Hauptdurchfahrten der nördlich und südlich der Bundesautobahn A 3 gelegenen PWC-Anlagen wird der Nachtwert von 65 dB(A) um jeweils 4 dB(A) überschritten. Mit Errichtung von Lärmschutzwällen in einer Höhe von

- 3,25 m auf der Nordseite und
- 2,50 m auf der Südseite

der Bundesautobahn A 3 ergeben sich für die Lkw-Stellplätze folgende Immissionspegel:

Immissionspunkt	PWC Nord	PWC Süd
Abstand zur Bundesautobahn A 3	34 m	33 m
Höhe zur Bundesautobahn A 3	ca. + 1 m	ca. – 1 m
	dB(A)	dB(A)
Schutz der Lkw-Fahrer (Nacht) ab	65	65
Immissionspegel ohne Maßnahmen	69	69
Immissionspegel mit Maßnahmen	65	64

Mit Errichtung der 3,25 m bzw. 2,50 m hohen Lärmschutzwälle kann der Nachtwert von 65 dB(A) eingehalten werden.

Entsprechend den Vorgaben des o.a. Schreibens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung soll die Einhaltung des Nachtwertes unter Berücksichtigung wirtschaftlich vertretbarer Lösungen erreicht werden und die Lärmabschirmung eine Höhe von 6,00 m nicht überschreiten. Diese Vorgaben werden insoweit erfüllt, als

- die Wälle aus Überschussmassen geschüttet und somit zusätzliche Kosten (Transport, Deponierung usw.) vermieden werden können,
- die Wälle auf Flächen, die sich bereits im Eigentum des Straßenbaulastträgers befinden, errichtet werden und
- die Wälle die Höhe von 6,00 m nicht überschreiten.

#### 2.2.3.2 Luftreinhaltung

Das „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02)“ lässt eine Abschätzung nur bis zu einem Abstand von 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen geht die MLuS-02 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der PWC-Anlage nicht erhöht wird. Im Bereich der vorgesehenen Baumaßnahme ist daher unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung von 44.500 Kfz/24h im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

Aus Sicht der Luftreinhaltung bestehen von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt gegen die geplante PWC-Anlage Degerndorf keine Bedenken.

### 2.2.3.3 Bodenschutz

Nach den §§ 4 und 7 Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG – vom 17. März 1998 (BGBl. I. 502) i. V. m. der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung – BBodSchV – vom 12. Juli 1999 (BGBl. I. 1554) hat u. a. der Grundstückseigentümer die Verpflichtung, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch seine Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Nach § 8 Abs. 2 BBodSchG bedarf es zur Konkretisierung dieser Vorsorgewerte des Erlassens einer Rechtsverordnung. Diese Rechtsverordnung ist als Bundes-Bodenschutzverordnung – BBodSchV - mit Wirkung vom 17. Juli 1999 in Kraft getreten.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BBodSchV ist das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen i. d. R. dann zu besorgen, wenn Schadstoffgehalte im Boden gemessen werden, die die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten (Nr. 1), oder eine erhebliche Anreicherung von anderen Schadstoffen erfolgt, die (...) in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Bodenveränderungen herbeizuführen (Nr. 2).

Entsprechen den vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.2.3.2 ist nicht davon auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

Damit ist eine schädliche Bodenveränderung über den Wirkungspfad Luft - Boden ausgeschlossen.

### 2.2.4 Einwirkungen auf Natur und Landschaft

#### 2.2.4.1 Ausbaubedingte Veränderungen und Eingriffe in Natur und Landschaft

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Planordner: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.2).

#### - Geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur und Landschaft, schutzwürdige Biotop

Schutzgebiete nach den Naturschutzgesetzen wie Natur- und Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsteile oder Naturdenkmäler sowie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) oder Europäische Vogelschutzgebiete (SPA-Gebiet) - Biotopverbund-Netz „NATURA 2000“ sind innerhalb des Untersuchungsraums nicht ausgewiesen.

Im Rahmen der amtlichen Biotopkartierung Bayern wurden im unmittelbaren Bereich des Bauvorhabens keine Strukturen erfasst. Im äußersten westlichen Teil

des Untersuchungsgebiets wurde mit der Nr. 6836-119.03 im Nordteil eine magere Altgrasflur und im Südteil eine schlehen- und holunderreiche Strauchhecke sowie mit der Nr. 119.02 ein Hecken-Magerrasen-Altgraskomplex auf einer südexponierten Böschung (z.T. innerhalb des Untersuchungsgebiets) erfasst. Ca. 400 m westlich bzw. südwestlich der geplanten Baumaßnahme befindet sich ein Halbtrockenrasen (Nr. 119.01). Weitere Biotope liegen weit außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens. Ausgedehnte Biotopflächen konzentrieren sich auf den Talbereich der Schwarzen Laber.

In der Artenschutzkartierung, die eine teils unsystematische Datenbank von gemeldeten Artnachweisen darstellt, sind innerhalb eines Radius von 600 m um das geplante Bauvorhaben keine Nachweise verzeichnet.

Für das Labertal einschließlich der Talhänge gibt es zahlreiche Artnachweise.

#### - Beschreibung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum liegt in der naturräumlichen Haupteinheit 81 (Mittlere Frankenalb), nach der naturräumlichen Gliederung der Geographischen Landesaufnahme im Übergangsbereich der Untereinheiten 81.14 Kastl-Hohenburger-Kuppenalb und 81.27 Beratzhausen-Deuerlinger Tal der Schwarzen Laber.

Die weitere Umgebung des Bauvorhabens weist eine für den Naturraum durchschnittliche Reliefausprägung auf.

Das Untersuchungs- und Planungsgebiet bewegt sich ca. 2,5 km nordöstlich der Ortschaft Parsberg an der Bundesautobahn A3 östlich der Anschlussstelle Parsberg im Bereich des bestehenden Parkplatzes Degerndorf. Das Gebiet liegt in der leicht welligen Albhochfläche, nördlich des Talraums der Schwarzen Laber. Die Landschaft ist gekennzeichnet durch einen relativ kleinräumigen Wechsel zwischen unterschiedlich großen und ausgeformten Wäldern sowie offenen, in der Regel intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dieses Nutzungsmosaik ist auch im unmittelbaren Planungsraum kennzeichnend. In Nord-Süd-Richtung verläuft durch den Untersuchungsraum eine Geländemulde bzw. ein Trockental unmittelbar östlich des bestehenden Parkplatzes. Nördlich der Bundesautobahn A3 ist diese Struktur als breitere Geländemulde ausgebildet, südlich davon als trockener, von einer landschaftsbildprägenden Gehölzstruktur begleiteter Graben.

Für die landschaftsgebundene Erholung hat das Planungsgebiet keine nennenswerte Bedeutung.

Während das ca. 500 m südlich gelegene Labertal eine Vielzahl an naturschutzfachlich hochwertigen Lebensraumstrukturen aufweist, ist das Untersuchungsgebiet sowie der weitere Umgriff vergleichsweise sehr arm an wertvolleren Lebens-

raumstrukturen. Lediglich die Wälder können nennenswerte Habitatstrukturen für ein entsprechendes Artenspektrum darstellen.

#### 2.2.4.2 Konfliktanalyse

Die planfestzustellende Maßnahme führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Dabei verpflichtet § 15 Abs. 1 BNatSchG ausschließlich dazu, aus dem Kreis der mit einem Eingriff verbundenen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft diejenigen zu unterlassen, die vermeidbar sind. Die durch die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (BVerwG, Urteil vom 7. März 1997 – 4 C 10.96).

#### Beschreibung des Eingriffs

Die Beschreibung des Eingriffsvorhabens erfolgt lediglich in sehr kurzer Form insofern, als dies als Grundlage für die Eingriffsbewertung erforderlich ist. Eine detaillierte Darstellung enthält der Erläuterungsbericht zur technischen Beschreibung (Planordner: Unterlage 1).

Die beiden Parkplätze werden räumlich in erheblichem Maße ausgedehnt. Es entstehen zusammen ca. 60 Lkw-, 50 Pkw- und 8 (je 4) Bus- bzw. Pkw-Anhänger/Caravan-Stellplätze sowie je ein WC-Gebäude.

Dadurch nimmt der Anteil versiegelter Flächen deutlich zu, weitere Bereiche mit bisher weitgehend unveränderten Bodenprofilen werden überbaut.

Darüber hinaus werden Lebensraumstrukturen beseitigt oder derart stark verkleinert, dass Beeinträchtigungen von Pflanzen- und Tierarten zu erwarten sind.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen zusätzlich überbaut bzw. versiegelt:

- zusätzliche Versiegelung:
  - Nord: rd. 1,034 ha
  - Süd: rd. 1,233 ha
  - gesamt: rd. 2,267 ha
  
- zusätzliche Überbauung:
  - Nord: rd. 0,960 ha
  - Süd: rd. 1,321 ha
  - gesamt: rd. 2,281 ha

Im Rahmen des Vorhabens werden außerdem Ver- und Entsorgungsleitungen errichtet (von der geplanten PWC-Anlage nach Süden zur Ortschaft Degerndorf). Durch die Errichtung der Leitungen werden keine erheblichen Beeinträchtigungen hervorgerufen.

Die jeweilige Betroffenheit der Nutzungs- und Vegetationsstrukturen ist in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 12.1, Kap. 4.2.2 und 4.4.4) im Einzelnen dargestellt und wird nachfolgend nochmals zusammengefasst.

#### Konfliktbereiche

Trotz der erheblichen Vorbelastungen durch die Bundesautobahn A 3 und die bestehenden Parkplätze bringt das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit sich.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts sowie das Landschaftsbild und die Erholungseignung werden im folgenden gegliedert nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Effekten beschrieben und bewertet.

Die durch die geplante Baumaßnahme hervorgerufenen Eingriffe sind im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planordner: Unterlage 12.2) dargestellt. Bei der Beschreibung und Bewertung der Eingriffe sowie der quantitativen Bilanzierung werden soweit erforderlich die Bereiche nördlich und südlich der Bundesautobahn A 3 zur besseren Nachvollziehbarkeit gesondert dargestellt.

Die ökologischen Wirkungen des Vorhabens lassen sich nach ihren Ursachen in folgende Gruppen unterscheiden:

#### a) Baubedingte Projektwirkungen

##### Anlage von Zufahrten, Fahrspuren und Lagerplätzen

Durch die Anlage von Zufahrten, Fahrspuren und Lagerplätzen außerhalb der dauerhaft beanspruchten Flächen kann es zu Verdichtungen, Zerstörungen der Vegetationsdecke und langfristigen Veränderungen des Artenspektrums auf den betroffenen Flächen kommen.

Allerdings wird das Baufeld im Bereich von wertvolleren Vegetationsstrukturen auf das technisch notwendige Mindestmaß beschränkt. Ein Befahren oder Ablagern von Material ist hier nicht geplant bzw. zulässig.

In besonderem Maße trifft dies auf folgende Bereiche zu:

- Bereich Nord: alle Waldflächen im Randbereich zu den versiegelten bzw. überbauten Flächen (insbesondere zur Struktur-Nr. 12 und 15);
- Bereich Süd: Kiefernwald (Struktur-Nr. 30), insbesondere Halbtrockenrasen an der Südwestseite, kleiner Kiefernbestand (Struktur-Nr. 31).

An den übrigen, diesbezüglich potenziell betroffenen Bereichen bestehen keine derart gravierenden Empfindlichkeiten, dass nach einem Rückbau nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhafte Beeinträchtigungen verbleiben würden.

Da keine Biotopflächen betroffen sind, spielt das beanspruchte Baufeld bei der quantitativen Eingriffsermittlung keine Rolle. Die Begrenzung des Baufeldes ist im Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Planordner: Unterlage 12.3) entsprechend gekennzeichnet.

Bei den Strukturen südlich der Autobahn (Nr. 30, 31) sind Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ durchzuführen.

#### Fluchtreaktionen von Tieren durch starke Erschütterungen, Lärm und optische Reize

Beim Bau der Parkplätze kann es durch den Einsatz schwerer Maschinen grundsätzlich aufgrund der Erschütterungen, starkem Lärm, sonstigen Emissionen und optischen Reize zu Fluchtreaktionen bei Tieren bis hin zur Verdrängung aus den Lebensräumen bzw. Teilhabitaten kommen. Erschütterungen beeinträchtigen insbesondere Amphibien und Reptilien, Lärm und optische Reize stellen v.a. für Säugetiere, Vögel und z.T. Insekten eine Störung des Lebensbereiches dar.

Aufgrund der erheblichen betriebsbedingten Vorbelastungen durch die bestehenden Parkplätze und insbesondere der Bundesautobahn A 3 kann im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, dass solche Effekte keine nennenswerte Rolle spielen, da störungsempfindliche Arten im Einflussbereich des geplanten Bauvorhabens nicht vorkommen. Gemeine Arten, insbesondere in den derzeit von den bestehenden Anlagen weiter entfernten Bereichen können jedoch betroffen sein. Es sind jedoch baubedingt im Wesentlichen keine Auswirkungen zu erwarten, die über die Bauphase hinaus wirken.

#### Auslösen von Erosionsprozessen mit der Gefahr der Veränderung des Stoffhaushalts von Gewässern und benachbarter Lebensräume

Durch die Baumaßnahme kann es insbesondere bei Starkregenereignissen zu stärkeren oberflächlichen Abflüssen mit der Gefahr des Nährstoff- und sonstigen Stoffeintrags in Gewässer (insbesondere Gräben südlich der Bundesautobahn A 3) bzw. in durch Nährstoffarmut gekennzeichnete Lebensraumstrukturen (v.a. Halbtrockenrasen am Südrand des Kiefernwaldes Nr. 30) kommen. Insgesamt ist das diesbezügliche Gefährdungspotenzial im vorliegenden Fall vergleichsweise gering.

Gegebenenfalls sind provisorische Rückhaltungen während der Bauzeit zu errichten.

#### b) Anlagebedingte Projektwirkungen

Die anlagebedingten Effekte sind aufgrund ihrer dauerhaften Wirkungen im Allgemeinen als wesentlich gravierender einzustufen als die zumeist vorübergehenden baubedingten Effekte.

Versiegelung (direkter dauerhafter Flächenverlust) und Überbauung (vollständige, wenigstens vorübergehende Flächenveränderung) mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser sowie Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume

Durch den Bau der PWC-Anlage Degerndorf werden ca. 2,27 ha zusätzlich versiegelt und ca. 2,28 ha zusätzlich überbaut.

Mit der vollständigen Versiegelung von Flächen ist eine Reihe ganz unterschiedlicher nachteiliger Veränderungen des Naturhaushalts verbunden.

Die Böden verlieren ihre Funktion als Pflanzenstandort, Lebensraum von Bodenorganismen sowie Grundwasserspender und –filter. Das vorhandene Bodenprofil wird überbaut und damit irreversibel verändert.

Durch die Versiegelung werden die Versickerung von Wasser sowie der kapillare Aufstieg vollständig unterbunden und die Verdunstung gegenüber unversiegelten und bewachsenen Böden erheblich verändert.

Aufgrund der teilweise größeren zusammenhängenden versiegelten Flächen ist eine Versickerung in den Randbereichen in der Regel nicht möglich. Das Oberflächenwasser wird deshalb gezielt über Regenrückhaltungen in den Vorfluter abgeleitet, und damit der Grundwasserneubildung weitgehend entzogen. Bei einer angenommenen mittleren Grundwasserneubildung von ca. 150 mm/Jahr werden durch die Maßnahme versiegelungsbedingt ca. 3200 m<sup>3</sup> Wasser dem Faktor Grundwasserneubildung entzogen und den Faktoren Transpiration und Abfluss zugeschlagen.

Die Puffer-, Filter- und Transformatorfunktionen können bei versiegelten Flächen nicht mehr erfüllt werden.

Neben den versiegelten Flächen werden beim Bau der PWC-Anlage in den Randbereichen für Böschungen, Bankette etc. weitere Flächen durch Überbauung beansprucht. Das gewachsene Bodenprofil wird durch Abgrabungen, Umlagerungen oder Aufschüttungen zerstört bzw. überdeckt. Bodenverdichtungen und andere Veränderungen der Bodenstruktur entstehen mehr oder weniger zwangsläufig.

Während versiegelte Flächen in der Regel vollständig als Standort für das Wachstum von Pflanzen und als Lebensraum von Tieren entzogen sind, können über-

baute Standorte wieder als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stehen, wenngleich diese durch die Lage im unmittelbaren Randbereich der Verkehrsflächen für Tiere und Pflanzen in der Regel nur noch eingeschränkt als Lebensraum nutzbar sind. Auch die Funktionen als Filter, Puffer und Transformator können wieder in gewissem Umfang erfüllt werden, wenn auch meist nicht in dem Maße wie bei Vorhandensein unveränderter Bodenprofile. Ebenso sind die Versickerung von Wasser, der kapillare Aufstieg und die Evapotranspiration in etwas reduziertem Ausmaß wieder möglich.

Insgesamt werden über die versiegelten Flächen hinaus zusätzlich ca. 2,28 ha überbaut. In besonders großem Umfang werden Flächen für Böschungen, Geländeangleichungen und die Anlage der Regenrückhalteeinrichtung überbaut.

Durch Versiegelung und Überbauung werden Lebensräume von Pflanzen und Tieren beseitigt bzw. beeinträchtigt. Je nach Schutzwürdigkeit bzw. Empfindlichkeit der Lebensräume entstehen dadurch entsprechende Belastungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Die einzelnen Betroffenheiten sind in den festgestellten Unterlagen ausführlich beschrieben (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 4.2.2.2).

Zusammenfassend betrachtet ist insbesondere die Versiegelung und Überbauung des Fichten-Kiefern-Waldes nördlich der Bundesautobahn A 3 (Struktur-Nr. 12) und des relativ gut strukturierten Kiefernwaldes mit Gebüsch südlich der Bundesautobahn A 3 (Struktur-Nr. 30) von erheblicherer Bedeutung. Bei der Struktur-Nr. 30 wird außerdem der ohnehin relativ kleinflächige Halbtrockenrasen im westlichen Teil beansprucht.

#### Verlust des Biotopwertes durch Verkleinerung

Durch die Verkleinerung, bedingt durch die teilweise Beanspruchung von Lebensraumstrukturen, können Restlebensräume ihre Funktionen soweit verlieren, dass praktisch von einem Totalverlust ausgegangen werden muss.

Im vorliegenden Fall sind solche Effekte nur für die Fichten-Kiefern-Wald Struktur-Nr. 12 nördlich der Bundesautobahn A 3 relevant. Etwa 2/3 des Bestandes werden versiegelt oder überbaut, die Restfläche kann die Lebensraumfunktion, wenn überhaupt, nur noch sehr eingeschränkt erfüllen. Da es sich hierbei jedoch nicht um Flächen handelt, die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, schlägt sich dies nicht in der quantitativen Bilanzierung nieder. Bei dem kleinen Kiefernwald südlich der Bundesautobahn A 3 kommt es nicht zu einem Lebensraumverlust der zu erhaltenden Teilfläche, da die verbleibende Restfläche noch relativ groß ist und funktional an die südlich angrenzenden Gehölzbestände angebunden ist.

Direkte und indirekte Flächenzerschneidungen, Trennung von Teillebensräumen, Ausbreitungsbarrieren, Isolation

Zerschneidungs- und Barriereeffekte werden durch das geplante Bauvorhaben nur in verhältnismäßig geringem Maße verstärkt, da die diesbezüglichen Wirkungen der bestehenden Bundesautobahn A 3 erheblich gravierender sind. In geringem Umfang erfolgt eine Zunahme der Zerschneidungs- und Barrierewirkungen dadurch, dass der anthropogen geprägte Bereich mit versiegelten Flächen deutlich verbreitert wird und die vorhandenen Baumbestände u.a. im Bereich der bestehenden Parkplätze, welche bisher noch bedingt als Trittstein, z.B. für Vögel, zur Verfügung standen, größtenteils oder vollständig beseitigt werden müssen. Eine entscheidende Verschlechterung tritt dadurch aber nicht ein, da die verbleibenden Effekte durch die Autobahn diese Veränderungen erheblich überlagern, so dass diesbezüglich die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten wird.

Klimaänderungen hinsichtlich Temperatur und Luftfeuchtigkeit, Kaltluftstau

Durch die zu erwartende Versiegelung in einem Umfang von ca. 2,1 ha werden die kleinklimatischen Verhältnisse durch eine Erhöhung der Temperaturen und Temperaturspitzen sowie eine Reduzierung der Luftfeuchtigkeit in insgesamt vergleichsweise geringem, für den Einzelnen kaum spürbarem Ausmaß verändert. Zusätzliche Barriereeffekte für den Kaltluftabfluss werden, wenn überhaupt, nicht in nennenswertem Umfang geschaffen. Eine potenzielle Betroffenheit von Siedlungen und sonstigen diesbezüglich schützenswerten Einrichtungen in entsprechend geringer Entfernung ist ohnehin nicht gegeben.

c) Betriebsbedingte Projektwirkungen

Auswirkungen durch Verlärmung, optische Reize sowie allgemein die Beunruhigung des Gebiets, Kollisionen

Durch die erhebliche Erweiterung der vorhandenen Parkplätze mit Errichtung von WC-Anlagen werden aufgrund der dann stärkeren Frequentierung die betriebsbedingten Auswirkungen durch Verlärmung, optische Reize sowie allgemein die Beunruhigung des Gebiets zunehmen. Dies gilt, wenn auch in geringerem Maße, auch für die Nachtzeit. Dadurch können benachbarte Lebensraumstrukturen, die nicht unmittelbar überprägt werden, dennoch beeinträchtigt werden. Dies gilt im vorliegenden Fall insbesondere für die zukünftig unmittelbar angrenzenden Wälder, v.a. den Kiefernwald Struktur-Nr. 30 südlich der Autobahn. Hier kann es zu einer Beeinträchtigung der dort lebenden Tierarten kommen, wenngleich die faunistischen Erhebungen keine Nachweise empfindlicher Arten erbracht haben. Dies liegt wiederum an den erheblichen bestehenden Beeinträchtigungen durch die Au-

tobahn, die bereits heute dazu führen, dass z.B. die Individuenzahlen bei den Vögeln sehr gering sind. Dementsprechend sind nur vergleichsweise geringe zusätzliche Effekte durch Verlärmung, optische Reize und Beunruhigung zu erwarten, die die Erheblichkeitsschwelle nicht überschreiten.

Direkte Tierverluste durch Überfahren dürften aufgrund der bereits bestehenden Barriereeffekte, die den innerartlichen Austausch und das Wander- und Ausbreitungsvermögen insbesondere bei bodengebundenen Arten bereits derzeit erheblich einschränken, ebenfalls nicht relevant zunehmen.

Zusätzliche Tierverluste durch Kollisionen, z.B. bei Vögeln oder Fledermäusen, spielen aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten im Bereich der Parkplätze keine nennenswerte Rolle.

#### d) Eingriffe in das Landschaftsbild und die Erholung

Im Hinblick auf die Landschaftsbildqualität stellt bereits die Bundesautobahn A 3 mit den vorhandenen Parkplätzen eine erhebliche Vorbelastung dar (vgl. auch Planordner: Unterlage 1, Kapitel 3.5.5). Vom Betrachter wird sie als ein dominantes technisch geprägtes Element wahrgenommen, das eindeutig negativ assoziiert wird.

Die sonstigen Strukturen des Untersuchungsgebiets weisen insgesamt durchschnittliche landschaftsästhetische Qualitäten auf. Der Wechsel aus offenen Bereichen und meist kleineren Wäldchen prägt die landschaftliche Wahrnehmung positiv. Landschaftsästhetisch besonders positiv geprägte Einzelstrukturen sind nur vereinzelt vorhanden.

Durch den Bau der PWC-Anlage Degerndorf mit der erheblichen Erweiterung der vorhandenen Parkplätze werden die anthropogen geprägten Bereiche weiter ausgedehnt.

Durch die größeren versiegelten Flächen, die Gebäude und der Regenrückhalteeinrichtungen wird das Landschaftsbild auf den betroffenen Flächen grundlegend verändert. Die vorhandenen Vegetationsstrukturen, v.a. Wälder, Grünland und Ackerflächen sowie die Baumbestände des bestehenden Parkplatzes werden beseitigt, durch die betriebsbedingten Auswirkungen entstehen dauerhafte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Positiv geprägte Kulissen wie das Kiefernwäldchen Struktur-Nr. 30 mit den Gebüschern und dem Halbtrockenrasen werden verkleinert bzw. rücken nahe an die technisch geprägten Strukturen heran und verlieren einen Teil ihrer Wertigkeit auch im Hinblick auf das Landschaftsbild. Die bisher landschaftlich geprägten Bereiche ohne nennenswerte visuelle Vorbelastungen abseits der Kulissen der Bundesautobahn A 3 werden zurückgedrängt.

Insgesamt betrachtet halten sich die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der erheblichen Vorbelastungen trotz der relativ umfangreichen Flächeninanspruchnahme von ca. 2 ha versiegelter und weiteren 2 ha überbauten Flächen innerhalb vergleichsweise enger Grenzen.

Durch die Bepflanzung der geplanten Parkplätze können die nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild mittel- bis langfristig wieder kompensiert werden. Entsprechend den Eingriffen in das Landschaftsbild wird aufgrund der Ausdehnung der anthropogen geprägten Strukturen auch die Erholungseignung grundsätzlich beeinträchtigt. Allerdings sind auch diesbezüglich u.a. durch die Bundesautobahn A 3 bereits derart erhebliche Vorbelastungen kennzeichnend, dass zusammen mit dem Fehlen geeigneter Wegeverbindungen bereits derzeit die Erholungseignung und -frequentierung sehr gering ist. Faktisch wirken sich die projektbedingten Beeinträchtigungen der Erholungseignung nicht nennenswert aus, die Schwelle der Erheblichkeit wird diesbezüglich nicht überschritten.

#### 2.2.4.3 Konfliktvermeidung und -minimierung

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Das Hauptpotenzial der Eingriffsvermeidung liegt grundsätzlich bei der Auswahl der Standorte für die geplante Baumaßnahme. Deshalb wurden bereits im Vorfeld die verschiedenen Varianten durch den Landschaftsplaner anhand der bereits gewonnenen Bestandsdaten und deren Bewertung überprüft. Die Ergebnisse sind bei der Wahl des Standortes der den festgestellten Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden Variante entsprechend mit eingeflossen. So konnte unter anderem das Kiefernwäldchen (Struktur-Nr. 30) und die östlich angrenzende Kieferngruppe mit Strauchunterwuchs (Struktur-Nr. 31) weitgehend erhalten werden. Nördlich der Bundesautobahn A 3 wird auf eine Beanspruchung der Wälder Struktur-Nr. 5/6 und 14 vollständig verzichtet und die Eingriffe in Waldstrukturen auf den ohnehin durch die unmittelbare Randlage beeinträchtigten Waldbestand-Nr. 12 beschränkt. Insofern kann zusammenfassend festgestellt werden, dass bei der Standortwahl dem Gesichtspunkt der Eingriffsvermeidung in vollem Umfang Rechnung getragen wurde. Die durch die vorgelegte Variante hervorgerufenen Eingriffe sind unvermeidbar. Eine Realisierung des Vorhabens im Bereich des bestehenden Parkplatzes mit seinen vorhandenen Vorbelastungen ist auch im Hinblick auf die Eingriffsvermeidung sinnvoll. Als weitere Gesichtspunkte bzw. Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung sind zu nennen:

1. Wegfall bzw. Begrenzung des Baufeldes (Arbeitsstreifen) im Bereich angrenzender, zu erhaltender Wald- und Gehölzflächen sowie geplanter Ausgleichsflächen

auf das technisch notwendige Mindestmaß (Schutzmaßnahme S 2). Errichtung von Schutzzäunen, soweit erforderlich.

2. Rodungen von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen im Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar. Die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten als mögliche Fledermausquartiere erfolgt bereits frühzeitig vor der Winterschlafperiode Anfang Oktober (Schutzmaßnahme S 3).
3. Reduzierung von Stoffabschwemmungen durch umgehende Begrünung der neuen Böschungen, erforderlichenfalls Anlage provisorischer Rückhaltungen.
4. Rückhaltung des auf den versiegelten Flächen anfallenden Oberflächenwassers, dosierte Abgabe in Vorfluter (meist trockenes Bachbett).
5. Umfangreiche Begrünungsmaßnahmen zur Minderung der Landschaftsbildbeeinträchtigungen und in gewissem Umfang zur Verbesserung der Biotopverbundwirkung.
6. Umsiedlung der betroffenen Ameisennester zeitnah vor Baubeginn (Schutzmaßnahme S 1)

Die Maßnahmen werden im Rahmen der Umweltbaubegleitung detailliert festgelegt.

Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung werden im Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Planordner: Unterlage 12.3) dargestellt.

#### Gestaltungsmaßnahmen

Im Bereich der zu errichtenden PWC-Anlage Degerndorf werden auch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt, die in den Planfeststellungsunterlagen detailliert beschrieben und dargestellt sind (Planordner: Unterlage 12.1, Kapitel 5.5 und Unterlage 12.3). Ziel dieser Maßnahmen ist die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft, die Wiederherstellung der durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen und die Minimierung der in vorstehender Ziffer 2.2.4.2 beschriebenen Eingriffe.

#### 2.2.4.4 Unvermeidbare Beeinträchtigungen und Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

Auswirkungen auf die Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die trotz Konfliktminimierung und –vermeidung (vgl. vorstehende Ziffer 2.2.4.3) verbleiben, sind als unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher des Eingriffs durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wie-

derhergestellt 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).

Der Bau der PWC-Anlage Degerndorf sowie die Errichtung von Ver- und Entsorgungsleitungen (von der geplanten PWC-Anlage nach Süden zur Ortschaft Degerndorf) verursachen durch Bau, Anlage und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und stellen somit, trotz Berücksichtigung der in vorstehender Ziffer 2.2.4.3 konkretisierten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung, einen Eingriff i. S. v. § 14 BNatSchG dar.

#### Naturhaushalt

- *Anlagebedingte Beeinträchtigungen* verbleiben bei vorliegender Maßnahme durch Versiegelung von ca. 2,27 ha und Überbauung von 2,28 ha Nutzungs- und Vegetationsstrukturen; höherwertigere Strukturen werden nur in geringem Umfang beansprucht.

Die Beeinträchtigungen sind im Sinne der Eingriffsregelung erheblich, sie lassen sich im Zuge von landschaftspflegerischen Maßnahmen jedoch ausgleichen;

Die Barrierewirkungen werden nur in geringem Umfang verstärkt, die Erheblichkeitsschwelle wird nicht überschritten.

- *Baubedingte Beeinträchtigungen* werden unter Berücksichtigung baubegleitender Vermeidungsmaßnahmen nur in geringem Umfang auftreten; sie sind ausgleichbar bzw. die Wirkungen sind mit Abschluss der Baumaßnahmen beendet.
- *Betriebsbedingte Auswirkungen* werden nach Inbetriebnahme zusätzlich auftreten, da die Nutzung gegenüber den bestehenden Parkplätzen bezüglich Flächenbetriebligkeit und Frequentierung ausgedehnt wird; sie halten sich jedoch aufgrund der erheblichen Vorbelastungen innerhalb enger Grenzen, die Schwelle der Erheblichkeit wird nicht überschritten.

Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts werden im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort durch geeignete landschaftsplanerische Maßnahmen ausgeglichen, die eine Verbesserung des Lebensraumangebots für Arten der Gehölzlebensräume und Arten trocken-magerer Habitatstrukturen zum Ziel haben.

Bezüglich der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts kann damit von einem Ausgleich im Sinne des Gesetzes ausgegangen werden, da die funktionale und räumli-

che Komponente im vollen Umfang gegeben ist und auch die zeitliche Komponente mittel- bis langfristig erfüllt wird.

#### Landschaftsbild

Aufgrund der erheblichen Vorbelastungen durch die bestehende Bundesautobahn A 3 und die bestehenden Parkplätze halten sich die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ebenfalls innerhalb relativ enger Grenzen. Der Informationsgehalt der Landschaft verändert sich nur in vergleichsweise geringem Umfang. Die Auswirkungen sind zwar erheblich im Sinne des Gesetzes, können jedoch durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausgeglichen werden können. Die auf den Ausgleichsflächen geplanten Maßnahmen bewirken nicht nur eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts (biotische und abiotische Faktoren), sondern auch eine Zunahme an Naturnähe und Eigenart und damit auch eine spürbare Aufwertung des Landschaftsbildes.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Konfliktminimierung - und Vermeidung (siehe vorstehende Ziffer 2.2.4.3 dieses Beschlusses) werden die Eingriffe als ausgleichbar gewertet. Nach Verwirklichung der nachfolgend genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts. Das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht neu gestaltet werden. Der Eingriff wird im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert.

#### 2.2.4.5 Ausgleichserfordernis

Die geplante Maßnahme verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung. Sie stellt somit, trotz der Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher des Eingriffs durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Vom Verursacher können auch Ersatzzahlungen verlangt werden (§ 15 Abs. 6 BNatSchG), wenn der Eingriff in angemessener Frist weder ausgleichbar noch ersetzbar ist.

Die mit der Baumaßnahme verbundenen einzelnen Eingriffe in Natur und Landschaft können zusammengefasst aus den landschaftspflegerischen Bestands- und Konflikt-

plänen entnommen werden. Sie sind dort lagemäßig erfasst und für die jeweiligen Konfliktbereiche ausführlich beschrieben (Band 3: Unterlage 12.1 und Unterlage 12.3).

Da die Eingriffe unvermeidbar sind, ist ein Ausgleichserfordernis bzw. ein Kompensationsbedarf gegeben.

Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, 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). Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung.

Für die Ermittlung des Ausgleichs- und Ersatzbedarfs wurden zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen die „Gemeinsamen Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Fassung vom 21.06.1993) erlassen. Diese „Gemeinsamen Grundsätze“ regeln die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben und wurden vorliegend der genauen Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs zugrunde gelegt. Hiernach ergibt sich ein Flächenbedarf für Ausgleichsflächen im Umfang von 1,041 ha (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 4.4.3).

#### 2.2.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planordner: Unterlage 12.2) dargestellten Eingriffe sind auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

##### 2.2.4.6.1 Ausgleichskonzept

Die für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen liegen im Anschluss an das geplante Bauvorhaben z.T. nördlich, größtenteils jedoch südlich der Bundesautobahn A 3.

Die auf den Ausgleichsflächen vorgesehenen Maßnahmen werden so geplant, dass die entstehenden Strukturen möglichst gleichartig die gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes wieder herstellen und somit von einem Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung ausgegangen werden kann.

Die geplanten Ausgleichsflächen liegen z.T. innerhalb der Beeinträchtigungszone der Fahrbahnen der Bundesautobahn A 3 (ca. 42 % der gesamten Ausgleichsflächen) sowie darüber hinaus im näheren Einflussbereich der neu errichteten Parkflächen.

Eine solche Lage von Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Beeinträchtigungszone ist nach den Grundsätzen der Bilanzierung in begründeten Fällen möglich. Im vorliegenden Fall sind folgende Gründe ausschlaggebend:

- ein erheblicher Teil der Eingriffe findet innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m der Bundesautobahn A 3 bzw. im Nahbereich des bestehenden Parkplatzes statt;
- Kompensation ist in erheblichem Umfang für die Versiegelung land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen bzw. generell bereits straßenbedingt beeinträchtigter Biotope zu leisten;
- die Lage innerhalb der Beeinträchtigungszone ist fachlich sinnvoll (naturschutzfachliche Aufwertung der teilweise durch Überbauung betroffenen Talmulde, Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen);
- Grunderwerb für Ausgleichsflächen ausschließlich außerhalb der Beeinträchtigungszone ist nicht möglich; die Ausgleichsflächen liegen zu 56 % außerhalb der Beeinträchtigungszone.

Die Lage der Ausgleichsflächen innerhalb der Beeinträchtigungszone wird durch entsprechende Flächenzuschläge kompensiert.

#### 2.2.4.6.2 Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleichserfordernis

Die Beeinträchtigungen erfordern einen Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 1,041 ha. Dieser wird durch die Ausgleichsmaßnahmen A1 und A3 mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von 1,175 ha abgedeckt. Die anrechenbare Maßnahmenfläche ist damit deutlich höher als der ermittelte Kompensationsbedarf. Ein Flächenzuschlag in der Größenordnung von ca. 0,135 ha (ca. 15 % der außerhalb liegenden Ausgleichsflächen, diese umfassen ca. 0861 ha) ist jedoch aus fachlicher Sicht erforderlich, um die in gewissem Umfang zu erwartenden betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch den Betrieb auf den geplanten Parkplätzen zu kompensieren. Damit kann davon ausgegangen werden, dass alle zu erwartenden Eingriffstatbestände in vollem Umfang entsprechend den Anforderungen der Naturschutzgesetze kompensiert werden.

#### 2.2.4.6.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A3 mit Schwerpunkt Naturhaushalt sind in den Planfeststellungsunterlagen detailliert beschrieben und dargestellt (Plan-

ordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.2 mit den dazugehörigen Maßnahmeblättern in Unterlage 12.4, Anlage 3 und Unterlagen 12.3).

Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild ist festzustellen, dass sich die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes - wie in vorstehender Ziffer 2.2.4.4 bereits ausgeführt - aufgrund der bestehenden Vorbelastungen innerhalb vergleichsweise enger Grenzen halten.

Eine Minderung der Auswirkungen erfolgt durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.5 und vorstehende Ziffer 2.2.4.3 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus tragen die Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt in erheblichem Maße auch zur Aufwertung der Landschaftsbildqualität auf den Ausgleichsflächen im engen räumlichen Zusammenhang mit den jeweiligen Eingriffsorten bei. Es kann in jedem Fall davon ausgegangen werden, dass mit diesen Maßnahmen die Eingriffe in das Landschaftsbild in vollem Umfang kompensiert werden.

#### 2.2.4.7 Sonstige landschaftspflegerischen Maßnahmen

Im Bereich der zu errichtenden PWC-Anlagen werden verschiedene Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen durchgeführt, die in erster Linie der gestalterischen Aufwertung bzw. der Minimierung der Eingriffe dienen und in den festgestellten Unterlagen detailliert beschrieben und dargestellt sind (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 5.5).

#### 2.2.4.8 Eingriffsregelung und Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG

Die naturschutzrechtliche Eingriffs(folgen)regelung macht es bei Eingriffen durch Straßenbauvorhaben erforderlich, nach der Pflicht zur Eingriffsvermeidung (und Eingriffsminimierung) für **die in der Regel notwendige Abwägung** zunächst die Ausgleichbarkeit bzw. die Nicht-Ausgleichbarkeit bzw. die Möglichkeit der sonstigen Kompensation der Beeinträchtigung festzustellen.

Vorliegend bleibt festzustellen, dass die Eingriffe – wie oben dargestellt – vollumfänglich i.S.d. § 15 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ausgeglichen werden können; die Abwägungsstufe des § 15 Abs. 5 BNatSchG wird daher nicht erreicht.

#### **Ergebnis:**

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung, Eingriffsminimierung und des Eingriffsausgleichs trägt das planfestgestellte Straßenbauvorhaben dem Spannungsverhältnis der berührten Belange und Nutzungsinteressen angemessen Rechnung.

Die vorliegenden Planunterlagen wurden noch auf der Basis der bis zum 01. März 2010 geltenden gesetzlichen Regelungen (BNatSchG, BayNatSchG) erstellt. Da die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen konnte, dass auch unter Berücksichtigung

der Neuregelungen des BNatSchG keine andere naturschutzrechtliche Beurteilung und damit auch kein anderes Abwägungsergebnis zu erwarten ist, wurde im vorliegenden Fall auf eine Überarbeitung der Landschaftspflegerischen Begleitplanung nach den neuen gesetzlichen Regelungen verzichtet.

#### 2.2.5 Artenschutz

Das Vorhaben ist hinsichtlich des Artenschutzes an den Vorgaben der Verbotstatbestände i.S.v. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu prüfen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG dient – jedenfalls auch – der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Regelungen, die einerseits in der FFH-Richtlinie und andererseits in der Vogelschutzrichtlinie enthalten sind.

Danach ist es insbesondere 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 (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Zu den besonders bzw. streng geschützten Arten gehören nach Maßgabe des § 7 Abs. 2 Nr. 13 bzw. Nr. 14 BNatSchG insbesondere die in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten Tier- und Pflanzenarten, die europäischen Vogelarten i.S.d. Vogelschutzrichtlinie und die in der Bundesartenschutzverordnung genannten Arten.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fallen unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nicht unter das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (vormals § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG vom 09.07.2008, Az.: 9 A 14.07). Das Tötungsverbot ist demnach nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Schadensver-

meidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (BVerwG a.a.O.).

In der „speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ (saP) des Landschaftsarchitekten Franz Rembold vom 30. November 2009 (Planordner: Unterlage 12.4, Anlage 4) wurden die artenschutzrechtlichen Aspekte dargestellt und beurteilt und damit die Grundlage für die Behandlung des Artenschutzes im Rahmen der Planfeststellung erstellt. Die saP enthält Aussagen zu den Projektwirkungen auf die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten.

Die saP vom 30. November 2009 ist auch unter Berücksichtigung des seit 01. März 2010 geltenden BNatSchG vollständig, klar und fachlich fundiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Aussagen dieser saP an.

#### Nationales Artenschutzrecht

Die Prüfung der Auswirkungen auf national geschützte Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind und keine europäischen Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG steht einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Die artenschutzfachliche Untersuchung hat insofern ergeben, dass durch das geplante Bauvorhaben keine streng geschützten Arten, die nicht bereits einen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen, betroffen sind (Planordner: Unterlage 12.4, Anlage 4, Ziffer 4.3).

#### Europäisches Artenschutzrecht

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG. Sind von einem Vorhaben i.S.v. § 15 BNatSchG die in Anhang IVa der FFH-Richtlinie aufgeführten 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 § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht

vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gilt § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sollte es zur projektbedingten Verwirklichung von Verbotstatbeständen i.S.v. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kommen, ist zu prüfen, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können. Eine Ausnahme von den Verboten kann dann zugelassen werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie bzw. die Art. 5, 6, 7 und 9 der Vogelschutz-Richtlinie nicht entgegenstehen.

#### Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL bzw. europäischer Vogelarten i.S.d. VS-RL (Planordner: Unterlage 12.4, Anlage 4, Ziffern 4.1 und 4.2) zu vermeiden oder zu mindern, werden die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 4.3) durchgeführt. Auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Spezielle Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität betroffener Lebensräume, sogenannte „CEF“-Maßnahmen sind nicht erforderlich und auch nicht geplant.

#### Fazit:

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Band 3: Unterlage 12.1.2T) hat ergeben, dass durch das Bauvorhaben „Bundesautobahn A 3, Nürnberg - Regensburg, Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf von Betr.-km 456,073 (= Station A3\_920\_0,852) bis Betr.-km 457,004 (= Station A3\_920\_1,783)“ keine artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung (Planordner: Unterlage 12.1, Ziffer 4.3) zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern.

Die Zulassung von Ausnahmen von Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG für die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützten Arten ist nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen und Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, insbesondere hinsichtlich der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten (Planordner: Unterlage 12.4, Anlage 4) darf insofern verwiesen werden.

Das mit der Planfeststellung zugelassene Vorhaben erfüllt damit auch die Anforderungen des Artenschutzes.

## 2.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

### 2.2.6.1 Entscheidung 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 Oberflächenablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter Teil A, Abschnitt IV, Ziff. 3 des Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang.

### 2.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, bei den im Damm liegenden Anschlussrampen das Oberflächenwasser der Fahrbahnen großflächig über die Böschungen zu versickern. Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrgassen wird entsprechend der Querneigung großflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und soweit möglich in den Restflächen versickert. Falls erforderlich, ist eine Entwässerungsmulde vorgesehen, die über Leitungen zum geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken (Planordner: Unterlage 7.1, 7.2, Blatt Nr. 1 und 7.3, BwVz-Nr. 3.12) hin entwässert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Das anfallende Oberflächenwasser der Stellplätze wird durchgehend in Entwässerungsleitungen gesammelt und dem Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt.

Die Entwässerung der im Einschnitt liegenden Bundesautobahn erfolgt gemäß Querneigung über beidseits angelegte Entwässerungsmulden mit Einlaufschächten bzw. über die bestehenden Sinkkästen entlang des Mittelstreifens. Das anfallende Ober-

flächenwasser wird gefasst und über eine Leitung ebenfalls zum Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken abgeleitet.

Im Regenklärbecken erfolgt eine mechanische Vorreinigung, Öl und andere Leichtflüssigkeiten werden abgeschieden. Die gedrosselte Abgabe des Niederschlagswassers in den Vorfluter wird durch das Regenrückhaltebecken ermöglicht. Als Vorfluter ist im Planungsbereich ein Ableitungsgraben vorhanden.

Die Einleitungen bzw. Versickerungen sind gemäß §§ 8 Abs. 1 i.V.m. und 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A, Ziff. 4.1 des Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der angeordneten Auflagen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen bzgl. der Einleitung beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Neumarkt – Untere Wasserrechtsbehörde - hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserrechtlichen Anforderungen.

#### 2.2.7

##### Denkmalschutz

Die Planung ist mit den Belangen der Denkmalpflege in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege wird für den Neubau der PWC-Anlage Degerndorf eine Fläche überbaut, die unmittelbar an ein bekanntes Bodendenkmal, ein vorgeschichtliches Grabhügelfeld (Inv.-Nr. D-3-6836-0082), anschließt. Im direkten Umfeld des Friedhofs kann sowohl mit weiteren Gräbern als auch mit der zugehörigen Siedlung gerechnet werden.

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.1 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten 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.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme 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 denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (Teil A, Abschnitt III, Ziffern 1.1 und 3) vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 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.

#### 2.2.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht unter anderem Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine

weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschnidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Vorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden Flächen in einem Umfang von insgesamt 6,5 ha benötigt. Davon entfallen auf das Bauvorhaben rd. 5,3 ha und auf die Ausgleichsflächen rd. 1,2 ha. Durch das Vorhaben werden rd. 2,4 ha landwirtschaftliche Flächen und rd. 0,55 ha Waldflächen beansprucht. Bei den Restflächen handelt es sich um die bereits bestehenden Parkplatzflächen in einem Umfang von rd. 0,95 ha und rd. 2,6 ha Rasen-, Gras- und Krautfluren, Ruderalfluren sowie Gehölze auf Straßenböschungen. Mit Ausführung der PWC-Anlage entsprechend der Regelbauweise nach den „vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ am gewählten Standort kann der Eingriff in landwirtschaftliche Flächen bereits insoweit minimiert werden, als der größte Flächenanteil (rd. 4,5 ha) der PWC-Anlage bereits auf Eigentumsflächen des Vorhabensträgers zu liegen kommt. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichserfordernis (Ziffer 2.2.4.5) ergibt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar und wurden auch nicht vorgetragen.

#### 2.2.9 Wald

In der Waldfunktionskarte für den Landkreis Neumarkt i.d.OPf. sind die im Untersuchungsgebiet liegenden Wälder nördlich der Bundesautobahn A 3 als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild und den Wasserschutz ausgewiesen.

Durch die plangegegenständliche Baumaßnahme werden Waldflächen beansprucht (ca. 0,55 ha Versiegelung und Überbauung). Es handelt sich hierbei um eine Rodung i.S.v. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, die gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG keiner Erlaubnis bedarf.

Schutz-, Bann- oder Erholungswald gemäß Art. 10, 11 oder 12 BayWaldG sind hiervon nicht berührt. Ein waldrechtlicher Ausgleich ist nicht notwendig.

Die Beseitigung der Waldflächen wird durch die Pflanzung eines größeren Feldgehölzes (als Wald im Sinne des Art. 2 BayWaldG) und eines größeren Waldmantels an

einem bestehenden Wald in gleicher Größenordnung auch aus waldrechtlicher Sicht ausgeglichen (Planordner: Unterlage 12.4, Anlage 2). Der genaue Umfang der neu zu schaffenden Waldflächen ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Naturschutz- und Forstbehörden noch gesondert festzulegen.

### **2.3. Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände**

Behörden und Verbände, die keine Stellungnahmen erhoben haben bzw. hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Stadt Parsberg
- Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Vermessungsamt Neumarkt i.d.OPf.
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg  
Bereich Landwirtschaft
- Deutsche Telekom AG - Netzproduktion GmbH
- E.ON Bayern AG Assetmanagement, Grundsatzaufgaben
- Bayerischer Bauernverband

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben bzw. es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Straßenbulasträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 07. Juli 2010, auf die Roteintragungen, die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV) wird verwiesen.

#### **2.3.1 Markt Lupburg**

Der Markt Lupburg hat in der Marktgemeinderatssitzung am 4. Februar 2010 dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt und folgende Einwendungen vorgebracht (stichpunktartig):

- a) Vergrößerung des Volumens des Entwässerungsbeckens;
- b) Errichtung eines Sicht- und Lärmschutzes südlich der PWC-Anlage;
- c) Errichtung einer geschlossenen Umzäunung;
- d) Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung einer Vermüllung der PWC-Anlage;
- e) Behebung von baustellenbedingten Schäden am öffentlichen Feld- und Waldweg südwestlich der PWC-Anlage.

Zu den erhobenen Einwendungen wird folgendes festgestellt:

zu a) Nach den zugrundeliegenden Vorschriften werden Regenrückhaltebecken i.d.R. für ein 5-jähriges Regenereignis dimensioniert. Aufgrund der Ableitung durch den Ortsbereich Degerndorf und um diesbezüglich Gefährdungen auszuschließen wurde für die Bemessung bereits ein 10-jähriges Regenereignis zugrunde gelegt. Entgegen der RAS-EW (Ausgabe 2005) wurde auch nicht auf den Risikofaktor von 1,2 hinsichtlich einer möglichen Unterdimensionierung verzichtet; d.h. im Vergleich zu den Bemessungsrichtlinien weist das Becken bereits ein um 20% größeres Volumen auf.

Insgesamt ist also festzustellen, dass das Volumen der Entwässerungsbecken bereits für ein überdurchschnittliches Regenereignis dimensioniert wurde.

Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu b) Da die berechneten Immissionspegel aus dem Bau der PWC-Anlage Degerndorf selbst bei ungünstiger freier Schallausbreitung aufgrund der großen Abstände zum Emissionsort lediglich im Bereich zwischen 33 und 36 dB(A) liegen, werden die vorhandenen, durch die Bundesautobahn A 3 verursachten Immissionspegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) bei Nacht nicht erhöht. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen weit unter den zulässigen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) bei Nacht). Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt somit nicht vor.

Damit sind im vorliegenden Fall auch keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zum Schutz der in der Nachbarschaft der künftigen PWC-Anlage Degerndorf gelegenen Bebauung zu treffen. Durch die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.1.3 angeführten Lärmschutzwälle ergeben sich darüber hinaus weitere Verringerungen der Emissionen aus dem Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 und dem Betrieb der nördlich der Bundesautobahn gelegenen PWC-Anlage. Diese entlastende Wirkung wurde rechnerisch nicht mit angesetzt.

Aus Sicht des Lärmschutzes bestehen von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt gegen die geplante PWC-Anlage Degerndorf keine Bedenken. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu c) Der Straßenbaulastträger hat in der Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 zugesichert, dass die PWC-Anlage mit einem massiven Zaun (kein Wildschutz- oder Maschendrahtzaun) eingefasst wird und die für den Betriebsdienst erforder-

derlichen Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten durch ein Schloss gesichert werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu d) Der Straßenbaulastträger hat in der Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 zugesichert, dass die PWC-Anlage mit einer ausreichenden Anzahl an Müllbehältern ausgestattet wird, die regelmäßig entleert werden.

zu e) Der Straßenbaulastträger ist allein schon aufgrund der gesetzlichen Haftungs- und Entschädigungsregelungen verpflichtet baustellenbedingte Schäden am öffentlichen Feld- und Waldweg südwestlich der PWC-Anlage Degerndorf (Fl.-Nr. 584, Gemarkung Degerndorf) nach Abschluss der Bauarbeiten zu beseitigen.

Fazit:

Die Forderungen des Marktes Lupburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.3.2 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth - Bereich Forsten

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth hat mit Schreiben vom 12. März 2010 zum Vorhaben Stellung genommen.

Der aus forstfachlicher Sicht geforderte annähernd flächengleiche Ausgleich des Waldverlustes von 0,55 ha Wald wird insoweit erfüllt, als nach Feststellung des Straßenbaulastträgers auf den Ausgleichsflächen

A 1: 0,10 ha

A 2: 0,30 ha

A 3: 0,16 ha

$\Sigma = 0,56$  ha

Gehölz- und Waldrandbepflanzungen vorgenommen werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fazit:

Die Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 2.3.3 Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München

Die Wehrbereichsverwaltung Süd hat mit Schreiben vom 10. März 20010 zum Vorhaben Stellung genommen.

Der Straßenbaulastträger hat unabhängig davon, dass die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) keine spezifischen Aussagen bezüglich von Parkplätzen gemäß RAA enthalten, die Beachtung der RABS zugesichert.

#### Fazit:

Die Forderungen der Wehrbereichsverwaltung Süd werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

### 2.4. Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater

Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juli 1990 – Az. 1 BvR 1244/87 würde die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss deren grundrechtlich gewährleitetes Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG verletzen. Eine davon abweichende Praxis ist vom Landesbeauftragten für Datenschutz gemäß Art. 31 Abs. 1 BayDSchG beanstandet worden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu anonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Betriebsnummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet (BVerfG a. a. O.). [Anmerkung: Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird - unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.]

#### 2.4.1 Vorbemerkungen

Die von den nachfolgenden Einwendungsführern vorgebrachten Einwendungen bezogen sich vor allem auf

- a) die nach Ansicht der Einwendungsführer durch das Projekt verursachte Verschlechterung der Lärmsituation sowie
- b) die erhöhte Schadstoffbelastung;
- c) die Ablehnung der Einleitung von ungeklärtem Oberflächenwasser in die Schwarze Laber durch die Ortschaft Degerndorf;
- d) die Prüfung eines Alternativstandortes;
- e) den Anschluss der PWC-Anlage an das Klärwerk Hammermühle;

- f) die nach Ansicht der Einwendungsführer durch das Projekt verursachte Müll- und Unratproblematik sowie
- g) die nach Ansicht der Einwendungsführer durch das Projekt ansteigende Kriminalität.

Um Wiederholungen bei den einzelnen Einwendungsführern zu vermeiden, werden diese Einwendungen nachfolgend zusammengefasst behandelt und bei den Einzelanwendungen lediglich auf diese Vorbemerkungen verwiesen.

zu a) Da die berechneten Immissionspegel aus dem Bau der PWC-Anlage Degerndorf selbst bei ungünstiger freier Schallausbreitung aufgrund der großen Abstände zum Emissionsort lediglich zwischen 33 dB(A) und 36 dB(A) liegen, werden die vorhandenen und durch die Bundesautobahn A 3 verursachten Immissionspegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) bei Nacht nicht weiter erhöht. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen weit unter den zulässigen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) bei Nacht). Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt somit nicht vor.

Damit sind im vorliegenden Fall auch keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zum Schutz der in der Nachbarschaft der künftigen PWC-Anlage Degerndorf gelegenen Bebauung zu treffen. Durch die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 sowie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.1.3 angeführten Lärmschutzwälle ergeben sich darüber hinaus weitere Verringerungen der Emissionen aus dem Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 und dem Betrieb der nördlich der Bundesautobahn gelegenen PWC-Anlage. Diese entlastende Wirkung wurde rechnerisch nicht mit angesetzt.

Aus Sicht des Lärmschutzes bestehen von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt gegen die geplante PWC-Anlage Degerndorf keine Bedenken. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu b) Das „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02)“ lässt eine Abschätzung nur bis zu einem Abstand von 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen geht die MLuS-02 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der PWC-Anlage nicht erhöht wird. Im Bereich der vorgesehenen Baumaßnahme ist daher unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung von 44.500 Kfz/24h im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten (Abstand zu den Siedlungsräumen, lockere Bebauung, Durchlüftung) nicht davon

auszugehen ist, dass die lufthygienischen Grenzwerte an den nächstgelegenen dem Wohnen dienenden Gebäuden erreicht bzw. überschritten werden.

Aus Sicht der Luftreinhaltung bestehen von Seiten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt gegen die geplante PWC-Anlage Degerndorf keine Bedenken. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu c) Die geplante Oberflächenentwässerung der PWC-Anlage Degerndorf (Nord und Süd) erfolgt in neu zu errichtende Absetz- und Regenrückhaltebecken auf der Südseite. Das Oberflächenwasser der Fahrgassen wird über das Bankett und Böschungen großflächig entsprechend der Querneigung abgeleitet und soweit wie möglich in den Restflächen versickert bzw. in eine Entwässerungsmulde geleitet und über Entwässerungsleitungen dem Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt. Das Oberflächenwasser der Stellplätze wird in Entwässerungsleitungen gesammelt und dem Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt.

Bei den im Damm liegenden Anschlussrampen wird das Oberflächenwasser über die Böschung großflächig versickert.

Die Entwässerung der im Einschnitt liegenden Bundesautobahn A 3 erfolgt entsprechend der Querneigung über die beidseits angelegten Entwässerungsmulden mit Einlaufschächten bzw. über bestehende Sinkkästen entlang des Mittelstreifens. Das anfallende Oberflächenwasser wird gefasst und über eine Transportleitung zum Absetz- und Regenrückhaltebecken abgeleitet.

Im Absetzbecken werden die Leichtflüssigkeiten und die absetzbaren Stoffe zurückgehalten. Im Rückhaltebecken wird das Oberflächenwasser zwischengespeichert und gedrosselt dem Vorfluter zugeleitet. Als Vorfluter ist ein Ableitungsgaben vorhanden. Dieser endet am nördlichen Ortsrand von Degerndorf im bestehenden Kanal DN 600, der in die schwarze Laber einleitet.

Die Einleitung von Spitzenabflüssen in den Vorfluter wird so vermieden und übersteigt laut Planung das Maß des natürlichen Abflusses nicht. Dies bedeutet, dass sich die Entwässerungssituation – wie vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg bestätigt - im Vergleich zur bestehenden Situation (Autobahnabschnitt und bestehender Parkplatz ohne Klärung und Rückhaltung) verbessern wird.

Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu d) Die Bundesautobahn A 3 stellt in Ostbayern eine bedeutende Verkehrsverbindung in Ost-West-Richtung dar und weist eine hohe Belastung durch Transitverkehr (Schwerverkehr) auf.

Der Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 3 weist gemäß der Straßenverkehrszählung 2005 zwischen den Anschlussstellen Parsberg und Beratzhausen und somit im Bereich der geplanten PWC-Anlage Degerndorf ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von 34.965 Kfz/24h auf. Der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr liegt bei 22,1 %.

Im Zuge der Bundesautobahn A 3 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Regensburg stellt sich die Lkw-Parkplatzsituation so dar, dass den vorhandenen 250 Lkw-Stellplätzen 460 abgestellte Lkws gegenüberstehen. Dies führt zu einer bis zu 100 %-igen Überlastung der vorhandenen Parkplätze. Viele Verkehrsteilnehmer, insbesondere Lkw-Fahrer, die eine Pause einlegen müssen, suchen momentan auch im untergeordneten Wegenetz nach geeigneten Rastmöglichkeiten. Um die gesetzlichen Ruhezeiten einzuhalten, nutzen sie z. B. das unmittelbar im Planungsbereich an der Bundesautobahn A 3 gelegene Gewerbegebiet der Stadt Parsberg. Die Folge sind beschädigte Bäume, sowie in den Grünstreifen parkende Lkws.

Um die gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, sind die bestehenden Parkplätze an der Bundesautobahn A 3 nach dem heutigen Standard und entsprechend dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen auszubauen, sowie nach Erfordernis zusätzlich neue Anlagen zu errichten. Der geplante Neubau der PWC-Anlage Degerndorf ist dabei ein wichtiger Bestandteil, um im Rahmen des in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.1 und 2.2.1 dieses Beschlusses genannten „Konzeptes zur Verbesserung des Parkplatzangebotes“ entlang der Bundesautobahn A 3 die Qualität und die Quantität der Parkplatzsituation entsprechend den heutigen Anforderungen zu gewährleisten.

Die Anzahl der Lkw-Parkplätze der Tank- und Rastanlage Jura Ost wurde bereits von 12 auf 66 erhöht. Durch eine Sofortmaßnahme konnten 2009 noch weitere 7 Lkw-Parkstände hinzugewonnen werden. Ein weiterer Ausbau der Ostseite ist nach Angaben der Autobahndirektion Nordbayern aufgrund der beengten und topographisch schwierigen Verhältnisse nicht mehr möglich. Die Tank- und Rastanlage Jura West ist für einen Ausbau bereits vorgesehen. Dieser Ausbau wird jedoch nicht die Lkw-Parkstände der PWC-Anlage Degerndorf ersetzen, da mehrere Maßnahmen notwendig sind um das hohe Defizit (ca. 260 fehlende Lkw-Parkstände an der Bundesautobahn A3 zwischen Nürnberg und Regensburg) auszugleichen. Bezüglich des Vorschlags die an die Tank- und Rastanlage Jura

Ost angrenzende Kompostieranlage als Parkfläche zu verwenden ist - unabhängig davon, dass sich die Tank- und Rastanlage Jura im Zuständigkeitsbereich der Autobahndirektion Nordbayern befindet – festzustellen, dass nach Aussage der Autobahndirektion Nordbayern auf diese Kompostierungsanlage, die zentral im Betreuungsabschnitt der Autobahnmeisterei Neumarkt liegt und bereits alle behördlichen Auflagen für Kompostierungsanlagen erfüllt, nicht verzichtet werden kann.

zu e) Die Abwasserentsorgung der PWC-Anlage Degerndorf ist in den festgestellten Planunterlagen dargestellt und beschrieben (Planordner: Unterlage 7.1, Ziffer 4.9.2, Unterlage 7.2, Blatt Nrn. 1 und 2 und Unterlage 7.3, BwVz-Nr. 4.3). Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Demnach wird das Abwasser der WC-Anlagen über ein dichtes Rohrleitungssystem (Freispiegelleitung) an die bestehende öffentliche Kanalisation in der Ortschaft Degerndorf (Marktgemeinde Lupburg) angeschlossen. Die Reinigung erfolgt in der Kläranlage Parsberg.

Die entsprechenden Regelungen - auch hinsichtlich der Wasser- und Stromversorgung - erfolgen durch (rein privatrechtliche) Sondervereinbarungen zwischen den Vertragspartnern.

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss lediglich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den von der Planung Betroffenen regelt (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.1 dieses Beschlusses), sind diesbezüglich im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses daher keine Regelungen zu treffen.

Unabhängig davon sind in Bayern die bestehenden PWC- sowie Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen nahezu ausnahmslos an kommunale Kläranlagen angeschlossen. Die Kläranlage in Parsberg besitzt eine Ausbaugröße von 13.300 Einwohnergleichwerten. Die Einwohnergleichwerte (EGW) der geplanten Maßnahme werden anhand der BSB<sub>5</sub>-Konzentration (Biochemischer Sauerstoff-Bedarf in 5 Tagen) bemessen und ergibt sich bei dieser Maßnahme in der Größenordnung von 100 Einwohnergleichwerten. Die derzeit unveröffentlichte Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen bestätigt den Ansatz der BSB<sub>5</sub>-Konzentration. Aufgrund der Mischung mit häuslichem Abwasser im Verhältnis 1:100 ist auch nicht zu erwarten, dass die in der Studie ermittelte ca. 3-fache Stickstofffracht im Vergleich zu häuslichem Abwasser die Funktionsweise der Kläranlage negativ beeinflusst.

zu f) Durch die geschlossene massive Umzäunung der Anlage (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses) und die Anordnung einer ausreichenden Anzahl von Müllbehältern tritt eine erhebliche Verbesserung zum bisherigen Zustand ein.

Die illegale Entsorgung von Haus- und Gewerbemüll stellt zudem eine Ordnungswidrigkeit dar, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechend belangt werden kann. Das Problem „illegale Müllbeseitigung“ ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung und kann daher auch nicht in diesem Verfahren behandelt bzw. gelöst werden.

zu g) Gemäß verschiedener Recherchen des Polizeipräsidiums Oberpfalz an Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen A3, A6 und A93 ließen sich in der Gesamtschau keine von Parkplätzen ausgehenden sicherheitsrelevanten Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden feststellen. Soweit es sich um Straftaten aus dem Phänomenbereich Rauschgift- und Schleusungskriminalität handelt, sind diese nahezu ausschließlich als sog. Kontrolldelikte einzuordnen, da die Autobahnparkplätze von der Polizei häufig als Kontrollörtlichkeit benutzt werden. Das Polizeipräsidium Oberpfalz erachtet die zur Sicherung vorgesehene Einzäunung (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses) und Beleuchtung der PWC-Anlage aus kriminalpolizeilicher Sicht nach derzeitiger Lagebeurteilung als Maßnahmen für ausreichend.

#### 2.4.2 Einwendungsführer: 022

Der Einwendungsführer hat folgende Einwendungen (stichpunktartig) erhoben:

1. Verstärkung des bereits bestehenden und zu gewissen Zeiten unerträglichen Lärmpegels;
2. Erhöhte Abgasbelastung vor allem im Winter durch Lkws mit Standheizung;
3. Nicht hinnehmbare Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers in die Schwarze Laber durch die Ortschaft Degerndorf;
4. Prüfung des Ausbaus der Rastanlage Jura zur Einsparung von Steuergeldern;
5. Ansteigen der Kriminalität.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu a), b), c), d) und g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

#### Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörte-

rungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird verwiesen.

### 2.4.3 Einwendungsführer: 014

Der Einwendungsführer, der einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb führt (vgl. Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 07. Juli 2010), ist durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Der Umfang des Eingriffs ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1 und Unterlage 14.2).

Zu den mit Schreiben vom 18. Februar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Erheblicher finanzieller Schaden für die Landwirtschaft durch Grundverlust und betriebswirtschaftliche Erschwernisse;
2. Umweltbeeinträchtigungen durch Müll- und Unratablagerung; des Weiteren kein Einverständnis mit Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers durch Degernsdorf in die Schwarze Laber;
3. Ansteigen der Kriminalität;

wird folgendes festgestellt:

zu 1.: Die vorliegende Planung wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte so optimiert, dass der Eingriff in Grundstücke Dritter minimiert werden konnte. Eine Verschiebung der PWC-Anlage in der Form, dass in die vom Einwendungsführer bewirtschafteten Flächen nicht mehr bzw. in einem wesentlich geringeren Umfang eingegriffen wird, würde größere Einriffe in bisher nicht bzw. geringfügig betroffene Grundstücksflächen Dritter erforderlich machen.

Hinsichtlich der Ersatzlandforderungen ist festzustellen, dass eine Ersatzlandgestellung allenfalls bei einer Existenzgefährdung gewährt werden könnte. Wie Eingangs bereits beschrieben, wird der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers im Nebenerwerb geführt. Die landwirtschaftlichen Einnahmen tragen zwar zum Lebensunterhalt des Einwendungsführers bei, das Haupteinkommen stammt aber vom außerlandwirtschaftlichen Beruf des Einwendungsführers, so dass der landwirtschaftliche Betrieb für sich gesehen keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage darstellt.

Unabhängig davon wurde die Existenzgefährdung des Betriebes des Einwendungsführers vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg anhand der Arbeitshilfen der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft beurteilt. Als Ergebnis dieser Beurteilung bleibt festzuhalten, dass der Betrieb laut

Arbeitskräftebedarf (< 1,0 Arbeitskräfte) nicht als Haupterwerbsbetrieb eingestuft werden kann. Es liegt somit keine Existenzgrundlage und damit keine Existenzgefährdung im Sinne der Rechtsprechung vor.

Gleichwohl hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg eine Berechnung laut Einfachanalyse vorgenommen und den Flächenverlust ökonomisch bewertet. Nach Feststellung des Amtes liegt der Betrieb bereits vor dem Flächeneingriff deutlich unter der Schwelle der erforderlichen Eigenkapitalbildung, so dass er als auslaufender Nebenerwerbsbetrieb einzustufen ist und somit keine Existenz darstellt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kann daher eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden, so dass auch kein Anspruch auf Ersatzlandbereitstellung besteht. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen dem Eigentümer zu leisten sind. Dies bleibt einem eigenen Entschädigungsverfahren, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorbehalten. Unabhängig davon wurde dem Straßenbaulastträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.2 zur Auflage gemacht sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Grundstückseigentümern für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Durch das Vorhaben eventuell verursachte Betriebserschwernisse sind zu entschädigen. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

zu 2.: Auf die Ausführungen zu c) und f) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 4.1 wird verwiesen.

zu 3.: Auf die Ausführungen zu g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 wird verwiesen.

Fazit:

Um das Planungsziel zu erreichen ist der Eingriff insgesamt unvermeidbar und im Wege der Entschädigung auszugleichen. Fragen der Entschädigung werden in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in

diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird verwiesen.

2.4.4 Einwendungsführer: 024

Der Einwendungsführer ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Mit Schreiben vom 18. Februar 2010 hat der Einwendungsführer folgende Einwendungen (stichpunktartig) erhoben:

1. Verunreinigung der an die PWC-Anlage angrenzenden Grundstücke des Einwendungsführers durch Müll- und Unratablagerungen;
2. kein Einverständnis mit Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers durch Degerndorf in die Schwarze Laber;
3. Prüfung des Ausbaus der Rastanlage Jura zur Einsparung von Steuergeldern;
4. Errichtung von Lärmschutzanlagen;
5. Ansteigen der Kriminalität;

Bezüglich der vorgebrachten Einwendungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zu f), c), d), a) und g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

2.4.5 Einwendungsführer: 012

Die mit Schreiben vom 5. März 2010 erhobenen Einwendungen wurden aufgrund der verbindlichen Zusagen des Straßenbulasträgers in der Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 für erledigt erklärt. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird insoweit verwiesen.

2.4.6 Einwendungsführer: 028

Die mit Schreiben vom 3. Februar 2010 erhobenen Einwendungen wurden aufgrund der verbindlichen Zusagen des Straßenbulasträgers in der Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 für erledigt erklärt. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird insoweit verwiesen.

2.4.7 Einwendungsführer: 033

Der Einwendungsführer ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Zu den mit Schreiben vom 21. Februar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

1. Die eingetragene Grunddienstbarkeit für das Hofgrundstück des Einwendungsführers bezieht sich auf die Durchleitung des natürlichen Oberflächenwassers aus den nördlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen. Die Ableitung des belasteten Abwassers aus dem Rückhaltebecken stellt eine gravierende Nutzungsänderung dar, der nicht zugestimmt wird;
2. die Planung beinhaltet keinerlei Lärmschutzmaßnahmen zur Ortschaft Degerndorf;
3. es besteht kein Einverständnis mit der Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers durch Degerndorf in die Schwarze Laber;
4. der Ausbaus der Rastanlage Jura zur Einsparung von Steuergeldern ist zu prüfen; Die Forderung auf Einbau von Lärmschutzfenstern im Anwesen des Einwendungsführers wurde in der Erörterungsverhandlung am 13. Juli 2009 zurückgenommen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 13. Juli 2008 wird insoweit verwiesen.
5. ein Parkplatz in dieser Größenordnung ohne jegliche bautechnische Abgrenzung zu den nahe liegenden Siedlungsgebieten stellt eine erhebliche Verschlechterung der Lebensqualität dar;

wird folgendes festgestellt:

- zu 1.: Das Straßenoberflächenwasser der bestehenden Parkplätze und des Bundesautobahnabschnittes wird derzeit ohne Vorklämung über den namenlosen Graben (Gewässer III. Ordnung) und die angesprochene Rohrleitung in die Schwarze Laber eingeleitet. Für den Fall, dass sich auf der Bundesautobahn A 3 oder den Parkplätzen ein Unfall mit umweltschädlichen Flüssigkeiten (z.B. Benzin, Öl, Chemikalien usw.) ereignet, gibt es derzeit auch keine Absperrmöglichkeit bzw. eine Möglichkeit zur Rückhaltung dieser Flüssigkeiten. Das geplante Absetzbecken hält dagegen solche Flüssigkeiten zurück und dient der Reinigung des Oberflächenwassers. Die Absetzanlage erfüllt die Anforderungen des Gewässerschutzes. Sie wird regelmäßig durch den Betriebsdienst des Straßenbulasträgers kontrolliert und bei Bedarf gereinigt. Sollte sich in der PWC-Anlage bzw. auf dem Autobahnabschnitt ein vorstehend beschriebener Unfall ereignen, bietet die Anlage ein Speichervermögen von 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeiten. Sowohl die Feuerwehr als auch der Betriebsdienst haben die Möglichkeit den Ablauf aus dem Becken zu sperren. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung zur bestehenden

Situation dar, was auch vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg als zuständiger Fachstelle so bestätigt wird. Eine gesundheitliche Gefahr für den Einwendungsführer und seine Familie aufgrund der Ableitung des Oberflächenwassers über den Graben und die Rohrleitung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

zu 2. bis 4.: Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen zu a), c) und d) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

zu 5.: Die PWC-Anlage wird durch eine geschlossene massive Umzäunung (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses) gegenüber den in der Nähe liegenden Siedlungsgebieten abgegrenzt.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die durchgeführten Lärmberechnungen geprüft und die Ergebnisse bestätigt.

Ein Eingriff in eine von Art. 14 GG geschützte und entschädigungsfähige Rechtsposition des Einwendungsführers liegt nicht vor. Veränderungen in der Umgebung, welche die gesetzlichen Vorgaben einhalten und die Nutzung des Grundstücks nicht unmöglich machen, sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird verwiesen.

2.4.8 Einwendungsführer: 025

Der Einwendungsführer ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Zu den mit Schreiben vom 22. Januar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig) bezüglich:

- der Ablehnung des Anschlusses der geplanten Toilettenanlage an die Kläranlage Hammermühle;
- der Ablehnung der Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers in die Schwarze Laber durch die Ortschaft Degerndorf;
- der durch das Vorhaben nach Ansicht des Einwendungsführers verursachten Müll- und Unratproblematik;
- der Lärm- und Abgasbelastung durch die PWC-Anlage;
- der Prüfung eines Alternativstandortes;

- des befürchteten Ansteigens der Kriminalität durch das geplante Projekt;
- wird - um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Ausführungen zu a) bis g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

Zur vorgebrachten Befürchtung, dass sich auf den Standstreifen der Bundesautobahn A 3 zwischen der geplanten PWC-Anlage und der Anschlussstelle Parsberg zu den dort gelegen Gewerbegebieten ein reger Fußgängerverkehr entwickeln könnte, ist folgendes festzustellen:

Unabhängig davon, dass die Erfahrungen aus dem Betrieb des bestehenden Parkplatzes diese Annahmen nicht bestätigen und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch keine plausiblen Gründe erkennbar sind, warum Benutzer der PWC-Anlage fußläufig zu den angesprochenen Gewerbegebieten gelangen wollen, könnte der Straßenbaustatsträger auch nicht für ein solches Fehlverhalten verantwortlich gemacht werden.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird verwiesen.

2.4.9 Einwendungsführer: 030

Der Einwendungsführer ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Zu den mit Schreiben vom 13. Februar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- 1.: Im Bereich der Tank- und Rastanlage Jura, für die die Autobahndirektion Nordbayern zuständig ist, sind ausreichende Brachflächen vorhanden, auf denen entsprechende Lkw-Stellflächen errichtet werden können;
- 2.: in direkter Anbindung an die Tank- und Rastanlage Jura-Ost befindet sich ein Kompost- und Lagerplatz der Autobahnmeisterei, der ebenfalls für die Errichtung von Lkw-Stellplätzen geeignet wäre;
- 3.: im Bereich der Tank- und Rastanlage Jura-Ost befinden sich Pkw-Stellflächen, die nur an wenigen Tagen im Jahr genutzt werden und daher zu Lkw-Stellflächen umgewandelt werden könnten;
- 4.: ein Ausbau der PWC-Anlage Degerndorf als „Lückenschließer“ ist nicht erforderlich, zumal damit die erwartete Entschärfung der Parksituation im Bereich des Rasthofes an der Anschlussstelle Parsberg nicht eintreten wird;

- 5.: die Errichtung der PWC-Anlage Degerndorf erfordert eine Rodung von Wäldern, die nach dem Waldfunktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild und den Wasserschutz ausgewiesen sind;
- 6.: unbewirtschaftete Rastplätze sind nicht im Sinne des internationalen Fahrpersonals, da an Wochenenden die Fahrer keine Möglichkeit zur Versorgung ihrer Grundbedürfnisse haben;
- 7.: unbewirtschaftete Autobahnparkplätze werden zur großzügigen Entsorgung von Haus- und Gewerbemüll missbraucht;
- 8.: auch wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht anzuwenden sind und keine Verpflichtung zur Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen besteht, sollte zumindest bei Neubaumaßnahmen österreichischer Standard (alle internationalen Fernstraßen sind mit Lärmschutzmaßnahmen nachgerüstet) eingeplant werden;
- 9.: die angeführten Alternativmöglichkeiten sind nicht weitgehend geprüft worden;
- 10.: durch das so genannte „Kolonnenparken“ könnte die Anzahl der Lkw-Stellflächen im Bereich bestehender Rastanlagen erhöht werden, so dass auf die Anlage der PWC-Anlage Degerndorf verzichtet werden könnte;

wird einerseits um Wiederholungen zu vermeiden auf die Ausführungen zu a) bis g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen und andererseits ergänzend folgendes festgestellt:

- zu 1.: Die Tank- und Rastanlage Jura West ist mit den autobahneigenen Grundstücksflächen für einen Ausbau bereits vorgesehen. Dieser Ausbau wird jedoch nicht die Lkw-Parkstände der PWC-Anlage Degerndorf ersetzen, da mehrere Maßnahmen notwendig sind um das hohe Defizit (ca. 260 fehlende Lkw-Parkstände an der Bundesautobahn A3 zwischen Nürnberg und Regensburg) auszugleichen;
- zu 2.: auf die bestehende Kompostierungsanlagen, die zentral im Betreuungsabschnitt der Autobahnmeisterei Neumarkt, liegen und bereits alle behördlichen Auflagen für Kompostierungsanlagen erfüllen, kann nach Aussage der Autobahndirektion Nordbayern nicht verzichtet werden;
- zu 3.: die angesprochenen Pkw-Stellflächen eignen sich aufgrund ihrer zu kleinen Radien und der nicht für Schwerverkehr ausgelegten Fahrbahnbefestigung nicht für Lkw-Verkehr;
- zu 4.: die PWC-Anlage Degerndorf dient nicht als Lückenschließer, sondern ist ein Baustein mehrerer Ausbauplanungen an der Bundesautobahn A3 um das hohe Defizit an Lkw-Parkständen zu decken. Erst durch Umsetzung mehrerer

Maßnahmen zwischen Nürnberg und Regensburg kann dem bestehenden hohen Defizit an Lkw-Parkständen begegnet werden.

Derzeit behindern in den Gewerbegebieten von Parsberg und Lupburg abgestellte Lastzüge den Verkehrsfluss. Dies kann durch den Bau der PWC-Anlage Degerndorf entschärft werden, da die Lkw-Fahrer nicht auf Flächen des Gewerbegebietes ausweichen müssen. Die PWC-Anlage Degerndorf ist jedoch nicht als Ersatzparkfläche für die Versorgungseinrichtungen des Gewerbegebietes an der Anschlussstelle Parsberg gedacht;

- zu 5.: Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.9 dieses Beschlusses wird verwiesen. Für den Verlust von Waldflächen in einem Umfang von 0,55 ha werden auf den im Bereich der PWC-Anlage Degerndorf vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichsflächen Waldflächen in einer Größenordnung von 0,56 ha geschaffen, so dass ein annähernd flächengleicher Ausgleich erfolgt;
- zu 6.: An den Bundesautobahnen wird die Versorgung durch bewirtschaftete Rastanlagen sichergestellt, die einen oder mehrere Nebenbetriebe umfassen (z.B. Tankstelle und Raststätte. Unbewirtschaftete Rastanlagen umfassen i.d.R. eine Verkehrsanlage mit einem WC-Gebäude, jedoch keine Nebenbetriebe. Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Auch in den Nachbarländern (wie z.B. Frankreich und Italien) ergänzen unbewirtschaftete Parkplätze das Raster der bewirtschafteten Rastanlagen.
- zu 8.: ergänzend zu den Ausführungen zu a) in den vorstehenden Vorbemerkungen in Ziffer 2.4.1 ist festzustellen, dass bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – wie vorliegend gegeben – für den Straßenbulasträger keine gesetzliche Verpflichtung zum Bau der geforderten Lärmschutzanlagen besteht. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die lärmtechnischen Berechnungen überprüft und keine Bedenken gegen die Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen bzw. zum Vorhaben vorgebracht;
- zu 9.: Die Richtlinien zum Bau von Rastanlagen an Bundesfernstraßen sieht für Tank- und Rastanlagen Regelabstände von 50 bis 60 km, für PWC-Anlagen 15 bis 20 km vor, was auch dem Fahrverhalten der Lkw-Fahrer entgegenkommt, die aufgrund des Termindrucks die Lenkzeiten soweit als möglich ausnutzen. Der Ausbau der benachbarten Rastanlagen allein stellt daher keine Alternative dar. Im Übrigen wurde die Tank- und Rastanlage Jura West bereits ausgebaut. Des Weiteren ist die PWC-Anlage Degerndorf auch mit Ausbau der Tank- und Rastanlage Jura-Ost erforderlich. Erst durch Umsetzung

mehrerer Maßnahmen zwischen Nürnberg und Regensburg kann dem bestehenden hohen Defizit an Lkw-Parkständen entlang der Bundesautobahn A 3 zwischen Nürnberg und Regensburg begegnet werden.

zu 10.: Zwischen der Tank- und Rastanlage Jura und Regensburg gibt es keine entsprechende Anlage, die sich für das in Montabaur erprobte System des Kolonnenparkens anbietet.

Mit dem Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung direkt an den Bundesautobahnen kostenlose Parkflächen für den Schwerverkehr zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten zur Verfügung zu stellen, lassen sich keine günstigeren Parkflächen herstellen, die den hohen Verkehrslasten dauerhaft standhalten und den Ansprüchen der Verkehrssicherheit genügen.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 7. Juli 2010 wird verwiesen.

2.4.10 Einwendungsführer: 027

Der Einwendungsführer ist nicht durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen.

Zu den mit Schreiben 3. Februar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig) bezüglich:

- der Ablehnung des Anschlusses der geplanten Toilettenanlage an die Kläranlage Hammermühle;
- der Ablehnung der Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers in die Schwarze Laber durch die Ortschaft Degerndorf;
- der durch das Vorhaben nach Ansicht des Einwendungsführers verursachten Müll- und Unratproblematik;
- der Lärm- und Abgasbelastung durch die PWC-Anlage;
- des befürchteten Ansteigens der Kriminalität durch das geplante Projekt;
- der Prüfung eines Alternativstandortes;

wird - um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Ausführungen zu a) bis g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des

Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 13. Juli 2009 wird verwiesen.

2.4.11 Einwendungsführer: 029

Der Einwendungsführer ist nicht unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird bezüglich der mit Schreiben 18. Februar 2010 erhobenen Einwendungen (stichpunktartig):

- Ablehnung der Einleitung des ungeklärten Oberflächenwassers in die Schwarze Laber durch die Ortschaft Degerndorf;
- befürchtetes Ansteigen der Kriminalität durch das geplante Projekt;

auf die Ausführungen zu c) und g) der Vorbemerkungen in vorstehender Ziffer 2.4.1 verwiesen.

Fazit:

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 13. Juli 2009 wird verwiesen.

2.5. **Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange**

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Planordner: Unterlage 14.1, Blatt Nrn. 1 und 2 sowie Unterlage 14.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen benötigten Grundstücken handelt es sich außer den Straßennebenflächen vorwiegend um land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorragender Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (BVerwG, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, die, um das Planungsziel in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 – BVerwG 4 A 18.98). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 10.11.1998 – BayVGH 8 A 96.40115 unter Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 18.12.1997 – BVerwG – 4 B 63.97).

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2 bis 2.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die angestrebte Erhöhung der Stellplatzkapazitäten entlang der Bundesautobahn A 3 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Regensburg, die dem derzeitigen und künftigen Bedürfnis der Verkehrsteilnehmer zum Halten, Parken und Erholen Rechnung trägt, kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden. Sie trägt dazu bei, dass die gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer eingehalten werden können und die Sicherheit des durchgehenden Verkehrs der Bundesautobahn gewährleistet wird.

Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Trasse den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

### **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl. S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.04.2009 (GVBl. S. 86). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, 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 Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrecht ist im Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01. Juli 2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

### **Hinweis zur Auslegung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zuzustellen (§ 17b Abs. 1 Nr. 7 FStrG).

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den in Abschnitt II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei

der Stadt Parsberg  
Alte Seer Straße 2  
92331 Parsberg

der Marktgemeinde Lupburg  
Parsberger Straße 13  
92331 Lupburg

während der Dienststunden 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Nach Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG).

Regensburg, 31. März 2011

Straubmeier  
Oberregierungsrat