
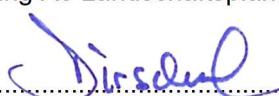


Die Autobahn GmbH des Bundes A3 / 760 / 2,242 – A3 / 780 / 0,938 Straße / Abschnitt / Station: A9 / 640 / 0,474 – A9 / 660 / 0,586	Unterlage 19.3.1
8-streifiger Ausbau der BAB A 9 Berlin - Nürnberg AK Nürnberg – AK Nürnberg-Ost Bau-km 373+302 - Bau-km 380+320	
PROJIS-Nr.: 09 920099 00	PSP-Nr.: A.02365.00

FESTSTELLUNGSENTWURF

- FFH-Ausnahmeprüfung - Textteil

<p>Aufgestellt: 14.12.2023 Niederlassung Nordbayern Abteilung A5 Landschaftsplanung</p> <p>i. A.  Weese, Projektleiterin</p>	<p>Geprüft: 14.12.2023 Niederlassung Nordbayern Abteilung A5 Landschaftsplanung</p> <p>i. A.  Dirscherl, Abteilungsleiterin</p>

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Methodische Vorgehensweise und rechtliche Grundlagen.....	3
3	Prüfung der Alternativen im Bereich des Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“	6
3.1	Übersicht über das Vogelschutzgebiet.....	6
3.2	Bestimmung des Zwecks und des Ziels des Vorhabens	8
3.3	Darstellung und Bewertung der untersuchten Alternativen	8
3.3.1	Nullvariante	8
3.3.2	Variante Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF).....	10
3.3.3	Ausbautrassen	11
3.3.4	Bestandsgebundener Ausbau	12
3.3.5	Gewählte Ausbauvariante	14
3.4	Sonstige Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	14
4	Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	16
4.1	Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses.....	16
4.2	Begründung der gewählten Lösung	16
4.2.1	Darstellung der Beeinträchtigungen	16
4.2.2	Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	18
4.2.3	Gewichtung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses	19
4.2.4	Gewichtung der gebietsschutzrechtlichen Beeinträchtigungen	19
4.2.5	Abwägung.....	20
5	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	21
5.1	Rechtlicher Hintergrund	21
5.2	Darstellung von Art und Umfang der auszugleichenden Beeinträchtigungen.....	21
5.3	Maßnahme 7 A _{FFH} : Waldaufwertung für den Schwarzspecht	22

5.3.1	Maßnahme 7.1 A _{FFH} : Waldaufwertung innerhalb des Vogelschutzgebiets	22
5.3.2	Maßnahme 7.2 A _{FFH} : Erweiterung des Vogelschutzgebiets mit Waldaufwertung	23
5.3.3	Regelungen zur Kontrolle	24
5.3.4	Prognose der Maßnahmenwirksamkeit	25
5.3.5	Sicherstellung der Umsetzung	25
6	Zusammenfassung	26
7	Literaturverzeichnis	27

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Beeinträchtigungen der Vogelarten aufgrund der Antragsvariante (rot: erheblich, grün: nicht erheblich).....	7
Tab. 2:	Zum Ausbauzeitpunkt erneuerte Bauwerke.....	12
Tab. 4:	Lärmschutz Grenzwertüberschreitungen.....	19
Tab. 3:	Übersicht über die Beeinträchtigungen (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)	22

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Übersicht über das Schutzgebiet mit Lage und Planung des Vorhabens.....	1
Abb. 2:	Staugefährdungsklassen Stand Januar 2017.....	9
Abb. 3:	Einflüsse ausgewählter Randbedingungen auf die Wahl der Bauweise (Tab. 27, Richtlinie für die Anlage von Autobahnen 2008).....	13
Abb. 4:	RQ 43,5 m mit Verbreiterung für 6+0 VKF auf RiFa Mü und 0+6 VKF auf RiFa Berlin.....	15
Abb. 5:	Erhebliche Beeinträchtigung des Schwarzspechts durch Entwertung von Kernhabitat. Abgrenzung Kernhabitat: hellblaue Linie, beeinträchtigtes Brutpaar Schwarzspecht: hellrot hinterlegtes Kreissymbol, Fläche mit gradueller Habitatminderung im Kernhabitat: hellrote Einfärbung(Ausschnitt Unterlage 19.3.2, Karte 2, Blatt 1)	17

Bearbeiter

Timo Zippelius, M. Sc. Biowissenschaften
Gaby Töpfer-Hofmann, Dipl.-Biologin

Nürnberg, 14.12.2023

ANUVA Stadt- und Umweltplanung GmbH
Nordostpark 89
90411 Nürnberg
Tel.: 0911 / 46 26 27-6
Fax: 0911 / 46 26 27-70
Internet: www.anuva.de



Erstellung des Kapitels 3.3 sowie des Kapitels 4 durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Abteilungen A1 und A5

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Autobahngesellschaft, Niederlassung Nordbayern, plant den 8-streifigen Ausbau der BAB A9 zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Nürnberg und Nürnberg-Ost. Im Rahmen des Ausbaus werden auch die Übergänge zur BAB A3 im Bereich des AK Nürnberg wie die Halbdirektrampe der BAB A3 Richtung München angepasst. Die BAB A9 Berlin-München gilt als eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen der Bundesrepublik, weshalb die Strecke bereits heute stark belastet ist. Mithilfe des Ausbaus auf eine 8-streifige Fahrbahn des hier geplanten Projektabschnitts wird eine deutliche Entlastung der aktuellen Verkehrssituation angestrebt.

Das Vorhaben befindet sich in der Teilfläche .03 des europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ (vgl. Abb. 1).

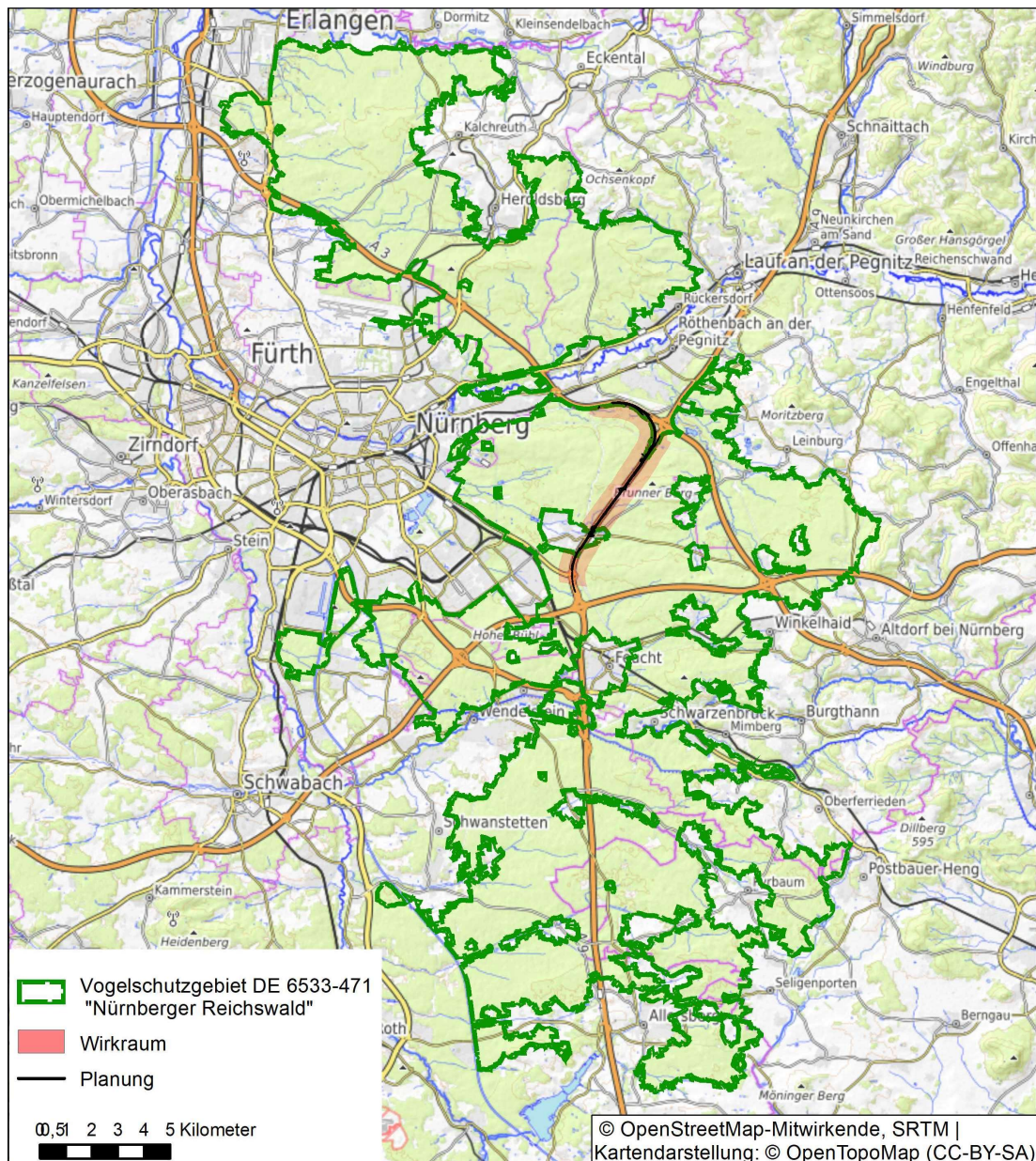


Abb. 1: Übersicht über das Schutzgebiet mit Lage und Planung des Vorhabens

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung lautet, dass mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets verbunden sind (Unterlage 19.2.1).

2 Methodische Vorgehensweise und rechtliche Grundlagen

Rechtlicher Hintergrund

Das Europäische Naturschutzrecht fordert für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von möglicherweise beeinträchtigten NATURA 2000-Gebieten. Die Vorgaben des europäischen Rechts wurden mithilfe der Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes vom 30. April 1998 in nationales Recht umgesetzt. In dem zum 1. März 2010 in Kraft getretenen Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG), und darin vor allem den §§ 31 bis 36 werden die wichtigen Grundlagen zum Schutzgebietssystem NATURA 2000 geregelt. Im § 34 BNatSchG sind die Vorgaben zur Prüfung von Verträglichkeit und Zulässigkeit geregelt.

Wird ein derartiges „NATURA 2000“-Gebiet von einem geplanten Vorhaben berührt und/oder betroffen, sind gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL bestimmte Verfahrensschritte zu beachten und zu durchlaufen (vgl. BMVBW 2004). Soweit erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, ist das Projekt entsprechend der Regelung des § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Ein Abweichen von diesem Verbot ist möglich, soweit

- die Planung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG).

Soll dieses Vorhaben zugelassen oder durchgeführt werden, sind gem. § 34 Abs. 5 zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 Kohärenzsicherungsmaßnahmen vorzusehen.

Ablauf der FFH-Ausnahmeprüfung

Die FFH-Ausnahmeprüfung besteht aus verschiedenen Prüfschritten. Sie ist in die Alternativenprüfung (vgl. Kap. 3), in die Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (vgl. Kap. 4) sowie in die Festlegung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen (vgl. Kap. 5) gegliedert.

Die vorliegende Studie orientiert sich an dem Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW 2004).

Für die Beurteilung der Reaktions- und Belastungsschwellen der Zielarten des NATURA 2000-Gebietes und damit der jeweiligen Erheblichkeitsschwelle der Arten wurden die Fachkonventionen des Bundesamtes für Naturschutz (kurz: BfN) zur Beurteilung der Erheblichkeitsschwelle (Lambrecht und Trautner 2007) berücksichtigt.

Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung im Ausnahmeverfahren nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG besteht eine generelle rechtliche Verpflichtung zur Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, wenn ein Vorhaben, das zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen eines Schutzgebietes führt, ausnahmsweise zugelassen werden soll. Für ein Vorhaben kann somit gem. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG trotz erheblicher Beeinträchtigungen eine Zulassung erteilt werden, wenn es aus **zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art**, notwendig ist. Nicht erforderlich hierbei ist das Vorliegen von Sachzwängen, es wird lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln vorausgesetzt (Urteil vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99). Im Rahmen der Abweichungsentscheidung muss dargelegt werden, dass das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange das Interesse an der Integrität des betroffenen NATURA 2000-Gebietes übersteigt. Dazu ist das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar zu bewerten und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes (Schwere der Gebietsbeeinträchtigung) abzuwägen.

Alternativenprüfung

In der **Alternativenprüfung** nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist zu prüfen, ob das Vorhaben ggf. mithilfe von Alternativen ohne erhebliche Beeinträchtigungen oder mit geringeren Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Sie ist gemäß der Rechtsprechung des BVerwG nicht Teil einer planerischen Abwägung, d. h. der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt (Urteil vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06). Generell können drei verschiedene Typen von Alternativen unterschieden werden. Es handelt sich hierbei zum einen um Konzeptalternativen, die i. d. R. auf Ebene der Rahmen- und Bedarfsplanung zu prüfen sind und zum anderen um Standort- und Trassenalternativen im Sinne des Variantenbegriffs des umweltfachlichen Variantenvergleichs sowie technische Alternativen, die sich nicht im Verlauf, sondern lediglich in den technischen Möglichkeiten einer Variantenlösung unterscheiden (siehe Kap. 3.3).

Zu prüfen sind nur solche Alternativen, die das vorgegebene Planungsziel realisieren, wobei ggf. hinnehmbare bzw. zumutbare Abstriche im Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen sind (vgl. Urteile vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06 und vom 17.01.2007 – BVerwG 9 A 20.05). Alternativen, die unzumutbare Abstriche vom Planungsziel erfordern, müssen nicht berücksichtigt werden. Auch die Nullvariante als zu prüfende Alternative wird i. d. R. nicht in den Vergleich gestellt. Sie kann als vorzugswürdige Alternative ausgeschlossen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) für das Vorhaben streiten (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05, z. B. der Verkehrsbedarf, vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2009 – 4 C 12.07) und das Gewicht der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen überwiegen (vgl. z. B. Hösch 2010).

Der Begriff der Zumutbarkeit liegt dem EU-Recht und dem dort verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zugrunde (gemeinschaftsrechtlicher Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gem. Art. 5 Abs. 3 des EG-Vertrages). Das dem Planungsträger

zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftlichen Schutzgüter stehen (vgl. Urteil vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06). Der Vorhabenträger darf insoweit von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt (vgl. Urteile vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99 und vom 17.01.2007 – BVerwG 9 A 20.05).

Zuerst sind für jede zumutbare Alternative die Beeinträchtigungen für das Schutzgebietsnetz NATURA 2000 zu ermitteln und die sich möglicherweise ergebenden Nachteile gegenüberzustellen. In diesem Zusammenhang sind auch verkehrstechnische und finanzielle Nachteile zu betrachten. Abschließend werden die ermittelten Nachteile in der Summe den Vorteilen für das Schutzgebietsnetz NATURA 2000 gegenübergestellt. Hierzu heißt es im Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004): „Je höher die Schutzbedürftigkeit bzw. Repräsentanz und je schwerer die Beeinträchtigung des Schutzgebiets ist, desto eher sind Mehranstrengungen zum Schutz des Systems (z. B. Lärmbelastung, Mehrkosten, Zeitverzögerungen), ggf. auch unter Inkaufnahme von Abstrichen vom Zielerfüllungsgrad zumutbar. Als Maßstäbe hierfür können insbesondere die Anzahl und Bedeutung der betroffenen Lebensräume und Arten, der Grad der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele sowie die Bedeutung des betroffenen Schutzgebiets innerhalb des kohärenten Netzes NATURA 2000 herangezogen werden“.

Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutzrichtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität realisieren, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen (Urteil vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99; (BMVBW 2004).

3 Prüfung der Alternativen im Bereich des Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“

3.1 Übersicht über das Vogelschutzgebiet

Das Vogelschutzgebiet (SPA) DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ umgibt mit einer Gesamtfläche von 38.192 ha im Norden über den Osten bis hin zum Süden die Stadt Nürnberg (gem. Standarddatenbogen, im Folgenden „SDB“ genannt, BayLfU 2016; vgl. Abb. 1). Das Schutzgebiet liegt in den Landkreisen Nürnberger Land, Erlangen-Höchstadt, Roth, Erlangen (Stadtkreis), Nürnberg (Stadtkreis) im Regierungsbezirk Mittelfranken sowie im Landkreis Neumarkt i. d. Opf. im Regierungsbezirk Oberpfalz. Die Gesamtfläche des Vogelschutzgebietes setzt sich aus neun Teilflächen zusammen (Managementplan, AELF 2012). Das Gebiet erstreckt sich gem. Managementplan (AELF 2012) über das Fränkische Keuper-Liasland (D59). Dabei befindet sich das Gebiet überwiegend im Naturraum „Mittelfränkisches Becken“ (113) sowie zu kleinen Teilen im Vorland der Nördlichen und Mittleren Frankenalb (111,112).

Gem. SDB (BayLfU 2016) besteht das SPA überwiegend aus Nadelwald (80 % Flächenanteil). Zu einem kleinen Teil findet man Misch- (8 %) und Laubwald (5 %) bzw. feuchtes, mesophiles Grünland (4 %) vor. Ein kleiner Teil (je 1 %) des Gebietes besteht aus Binnengewässern, Binnenlandfelsen, Geröll, Schutt bzw. Sandflächen und sonstigen Lebensräumen wie Städten, Dörfern oder anderen wirtschaftlich genutzten Flächen.

Im SDB (BayLfU 2016) werden für das Schutzgebiet bedeutsame große, zusammenhängende Waldkomplexe beschrieben, die von Kiefernwäldern dominiert werden. Eingestreut findet man Laubholzbereiche und Umwandlungsflächen zu strukturreichen Misch- und Laubwäldern mit Lichtungen und Waldsäumen. Landesweit zeichnet sich das SPA durch bedeutsame Vorkommen an Spechten und anderen Höhlennutzern sowie Laubholzbewohnern und weiteren Rote Liste-Arten (Ziegenmelker, Heidelerche, Auerhuhn, Haselhuhn, Habicht etc.) aus. Das Vogelschutzgebiet gilt als Schwerpunktgebiet für Waldvögel mit europäischer Hauptverbreitung.

Mit dem Vorhaben ist eine unmittelbare Flächeninanspruchnahme im SPA verbunden. Darüber hinaus führen akustische und optische Störwirkungen im Wald aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn zu einer Verminderung der Habitataignung insbesondere für lärmempfindliche Vogelarten wie Spechte (Schwarzspecht und Grauspecht) sowie Käuze (Sperlingskauz).

Die Verträglichkeitsprüfung (vgl. Unterlage 19.2.1) hat ergeben, dass die Antragsvariante unter Berücksichtigung der Beeinträchtigung der Summationswirkungen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schwarzspechts führt. Auch für den Grauspecht und den Sperlingskauz sind mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen verbunden, die jedoch unter der Erheblichkeitsschwelle bleiben. Weitere Vogelarten des Anhang I und Art. 4 (2) sind nicht betroffen.

Tab. 1: Beeinträchtigungen der Vogelarten aufgrund der Antragsvariante
 (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)

Art der Beeinträchtigung (direkt, indirekt)	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Schwarzspecht	
Verlust von Lebensraum (direkt + indirekt)	Bau- und anlagebedingter Verlust von insg. 8,7 ha Lebensraum, sowie theoretischer Verlust von 1 ha Lebensraum aufgrund betriebsbedingter gradueller Beeinträchtigungen der Habitataignung im Zuge der Verschiebung der akustischen Störwirkungen. (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner (2007) Verlust 10 ha durch Einstufung in Typengruppe 6c, Verlust < 1% der Waldflächen innerhalb des gesamten Schutzgebietes) Aufgrund des zusätzlichen Verlusts von 2,11 ha durch andere Pläne und Projekte liegt der Gesamtflächenverlust über der Bagatellgrenze von 10 ha.
Bau- und betriebsbedingte Störung von Brutplätzen (Verkehrslärm, Baustellenverkehr)	Entwertung von Kernhabitat
Anlagebedingter Verlust von Höhlenbäumen	Kein anlagebedingter Verlust von Brutplätzen durch Fällung von Höhlenbäumen
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–
Zusammenfassung	Die Beeinträchtigungen liegen oberhalb der Erheblichkeitsschwelle. Die Beeinträchtigungen für den Schwarzspecht sind ERHEBLICH
Grauspecht	
Verlust von Lebensraum (direkt + indirekt)	Bau- und anlagebedingter Verlust von insg. 3,7 ha Lebensraum, sowie theoretischer Verlust von 0,1 ha Lebensraum durch betriebsbedingte graduelle Beeinträchtigung der Habitataignung im Zuge der Verschiebung der akustischen Störwirkungen (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner (2007): Verlust 10 ha durch Einstufung in Typengruppe 6c, Verlust < 1% der Waldflächen innerhalb des gesamten Schutzgebietes)
Anlagebedingter Verlust von Höhlenbäumen	Kein anlagebedingter Verlust von Brutplätzen durch Fällung von Höhlenbäumen
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–
Zusammenfassung	Die Beeinträchtigungen liegen unter der Erheblichkeitsschwelle. NICHT ERHEBLICH
Sperlingskauz	
Verlust von Lebensraum (indirekt)	Theoretischer Verlust von 0,37 ha Lebensraum aufgrund betriebsbedingter gradueller Beeinträchtigungen der Habitataignung im Zuge der Verschiebung der akustischen Störwirkungen (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner (2007): Verlust 3,2 ha durch Einstufung in Typengruppe 4, Verlust < 1% der Waldflächen innerhalb des gesamten Schutzgebietes)

Art der Beeinträchtigung (direkt, indirekt)	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–
Zusammenfassung	Die Beeinträchtigungen liegen unter der Erheblichkeitsschwelle. NICHT ERHEBLICH

Zur ausführlichen Beurteilung der Beeinträchtigung relevanter Vogelarten vergleiche Unterlage 19.2.1 und 19.2.2.

3.2 Bestimmung des Zwecks und des Ziels des Vorhabens

Ziel und Zweck des Vorhabens sind die Schaffung einer leistungsfähigen Fernverkehrsverbindung mit dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A9 im Abschnitt von Autobahnkreuz (AK) Nürnberg (Bau-km 373+302; A9 640_0,474) bis Autobahnkreuz (AK) Nürnberg-Ost (Bau-km 380+320; A9 660_0,586).

Als wesentliche Gründe für eine Realisierung dieses Vorhabens lagen der Projektanmeldung und der Einstufung im aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) folgende Zielsetzungen zu Grunde:

„Der 8-streifige Ausbau der BAB A9 von AK Nürnberg bis AK Nürnberg-Ost soll nun den sehr starken Eckverkehr zwischen der BAB A3 (Frankfurt) und der BAB A9 (München) leistungsfähig abführen und noch vorhandene, mit dem Umbau von AK Nürnberg-Ost nicht zu lösende Defizite, wie den weiterhin bestehenden „Flaschenhals“ auf der Teilstrecke der BAB A9 beseitigen“ (vgl. Unterlage 1).

Nähere Angaben zum Ziel und Zweck des Vorhabens werden im Technischen Erläuterungsbericht beschrieben (vgl. Unterlage 1, Kap. 1 und 2).

3.3 Darstellung und Bewertung der untersuchten Alternativen

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) (FGSV 2008 2008) soll der Ausbau von Autobahnen überwiegend bestandsorientiert erfolgen. Im vorliegenden Planungsabschnitt liegen die Autobahnkreuze Nürnberg und Nürnberg-Ost in bereits gestreckter Linienführung sehr nahe zusammen. Ohne die zum Umgriff der Autobahnkreuze gehörenden Rampen, Verteilerfahrbahnen und Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen verbleiben nurmehr ca. 3,8 km für mögliche Änderungen der Linienführung. Der Vergleich bezieht sich daher auf folgende mögliche Trassenvarianten/ Optimierungen:

3.3.1 Nullvariante

Der Begriff „Nullvariante“ beschreibt die Auswirkungen, wenn der geplante 8-streifige Ausbau zum Prognosehorizont 2035 nicht umgesetzt wird. Die „Nullvariante“ wird auch als „Bezugsvariante“ bezeichnet und dient für alle anderen Varianten als Vergleichsmaßstab. Die Nullvariante wurde in der Verkehrsuntersuchung ausführlich betrachtet.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen der BAB A9 zwischen dem AK Nürnberg und AK Nürnberg-Ost, mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen

(DTV) zur Nullvariante von 116.900 Kfz/24h, übersteigt die Leistungsfähigkeit einer 6-streifigen Autobahn (vgl. Bild. 4 der RAA, Abb. 6 der Unterlage 1) im Allgemeinen und im oberen Randbereich der Einsatzmöglichkeit. Nach HBS 2015 wird auf beiden Richtungsfahrbahnen eine nicht ausreichende Qualitätsstufe E prognostiziert (vgl. Tab. 1a und 1b der Unterlage 1). Auch die detaillierte mikroskopische Verkehrssimulation der verkehrstechnischen Untersuchung des Ing.-Büro BERNARD (vgl. Unterlage 1, Anlage 6) kommt zu dem Ergebnis, dass der Verkehr im Bereich zwischen AK Nürnberg und AK Nürnberg-Ost Leistungsdefizite aufweist.

Dies wird dazu führen, dass sich zum Prognosehorizont 2035 die heute bereits auftretenden Stauungen (vgl. Unterlage 1, Kap. 2.4.2.2) sowie Abb. 2 zukünftig weiter erhöhen.

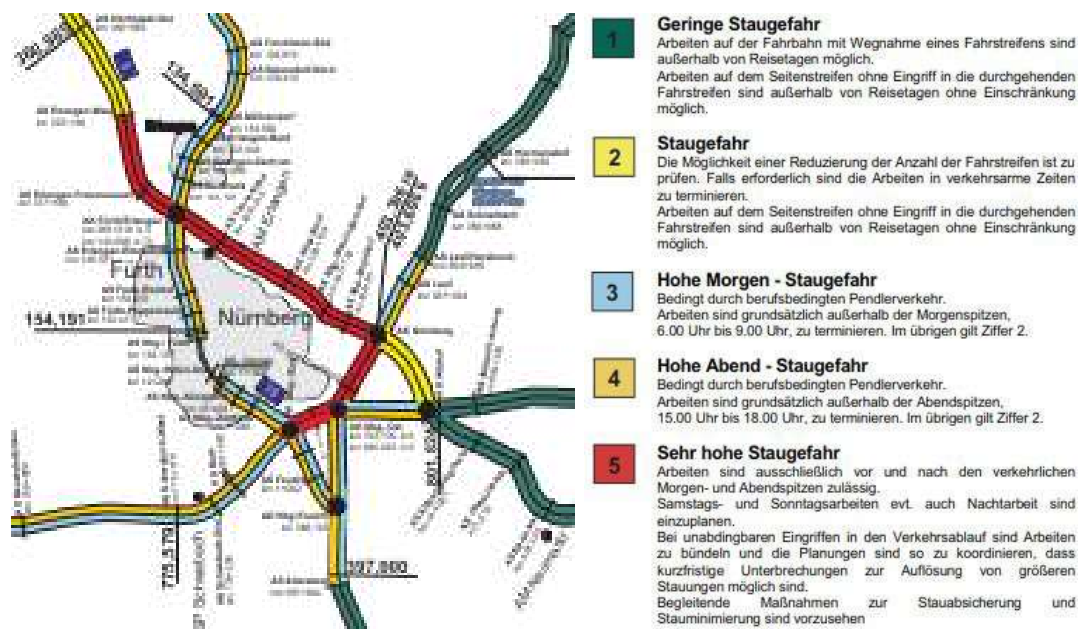


Abb. 2: Staugefährungsklassen Stand Januar 2017

Gleiches gilt für die Verkehrsunfälle (vgl. Unterlage 1, Kap. 2.4.3.2). In den Jahren 2016 bis 2018 ereigneten sich im Einzelnen folgende:

- 2016: 61 Unfälle, davon 20 mit Personenschaden
- 2017: 59 Unfälle, davon 21 mit Personenschaden
- 2018: 51 Unfälle, davon 17 mit Personenschaden

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs können somit nicht mehr gewährleistet werden.

Weitere Verbesserung des Nullfalls mit flankierenden Maßnahmen führen zu keinen Verbesserungen der Verkehrssituation. So wird durch die bereits heute bestehende Streckenbeeinflussungsanlage die Geschwindigkeit auf der Hauptfahrbahn der BAB A9 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Nürnberg-Ost verkehrshängig (dynamisch) geregelt. Trotzdem kommt es zu den beschriebenen Stauungen

und Unfällen. Durch die zukünftig steigenden Verkehrszahlen wird sich diese Verkehrssituation weiter verschlechtern..

Eine dynamische Wegweisung mit integrierter Stauinformation (dWiSta) könnte bei erhöhtem Verkehrsaufkommen einzelne Verkehrsströme lenken. Der Verkehr könnte z.B. über das Autobahnkreuz Altdorf geführt werden. Dadurch würde sich die Wegstrecke vom AK Nürnberg (Westseite) zum AK Nürnberg Ost (Südseite) von 10,6 km auf 18,0 km verlängern. Über Navigationsgeräte werden solche Alternativrouten bereits heute angeboten, aber offensichtlich vom Verkehrsteilnehmer nicht in entsprechendem Umfang genutzt, sodass es zur Verbesserung der Verkehrssituation zwischen den Autobahnkreuzen beigetragen hätte. Für eine verkehrswirksame Nutzung dieser Alternativstrecke mit Hilfe einer dWiSta müsste diese „vorbeugend“ zur Vermeidung von verkehrsgefährdendem zähflüssigem Verkehr geschaltet werden, was nicht zur Akzeptanz beiträgt. Außerdem müssten die nur 4-streifig ausgebauten Hauptfahrbahnen der BAB A3 und BAB A6 und insbesondere das AK Altdorf aufwändig aus- bzw. umgebaut werden. Dies wäre ebenfalls mit naturschutzfachlichen und baulichen Eingriffen bei entsprechenden Kosten verbunden, bei fachlich nicht belegbarem Nutzen durch die Verkehrsteilnehmer infolge mangelnder Akzeptanz. Weiterhin würde es durch die signifikante Umwegigkeit zu zusätzlichen Umweltbelastungen (CO₂-Ausstoß, etc.) kommen, die den Zielen des Klimaschutzgesetzes nicht gerecht werden. Zudem sieht der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Rechtsgrundlage keinen Ausbau und somit auch keinen Planungsauftrag für eine mögliche dWiSta basierende Maßnahme vor.

Damit sind diese, die Nullvariante ergänzenden Maßnahmen, als Alternativmöglichkeiten nicht weiter zu verfolgen, tragen sie doch nicht zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei bzw. fehlt eine Rechtsgrundlage für deren Umsetzung.

Darüber hinaus wird die Nullvariante mit den ergänzenden Maßnahmen den Vorgaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die BAB A9 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Nürnberg-Ost 8-streifig auszubauen, als Rechtsgrundlage und Planungsauftrag nicht gerecht.

3.3.2 Variante Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Seitenstreifen (auch Standstreifen) dienen der Verkehrssicherheit, um im Falle eines Unfalls oder einer Panne nicht mehr fahrbereite Fahrzeuge vorübergehend abzustellen, die Bildung von Rettungsgassen zu ermöglichen sowie der Nutzung des Betriebsdienstes.

Bei der temporären Nutzung des Seitenstreifens würde durch Wechselverkehrszeichen das zeitweise Befahren des Seitenstreifens gestattet, wenn die regulären Fahrstreifen überlastet sind. Über Wechselverkehrszeichen auf Schilderbrücken würde bei Bedarf der Seitenstreifen für den Verkehr freigegeben. Bei einer Freigabe der Seitenstreifen ist die Geschwindigkeit auf allen Fahrstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen auf maximal 120 km/h zu begrenzen. Zudem wären für Pannenfahrzeuge Nothaltebuchten in 0,5 km Abstand anzulegen sowie die bestehenden Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen der PWC-Anlage Brunn, der Betriebsumfahrt beim BW 375b und für die AM Fischbach anzupassen. Diese baulichen Anpassungen

würden ebenfalls zu einem Eingriff in den Waldmantel und damit in das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald führen.

Da diese Seitenstreifen schmaler sind als reguläre Fahrstreifen, müsste für deren temporäre Nutzung die Breite auf 3,75 m mit 0,50 m Randstreifen und zusätzlichen Nothaltebuchten verbreitert werden. Weiterhin wären sämtliche Brückenbauwerke und Schilderbrücken zu verlängern, was i.d.R. deren Erneuerung bedeutet. Würden bestehende Bauteile z.B. bei Unterführungen beibehalten und nicht erneuert, müssten diese Bauteile später über sog. „Inselbaustellen“ erneuert werden, was zu aufwändigen Verkehrsführungen, hohen Kosten und starken Eingriffen in den Verkehr führt. Die Verfügbarkeit der Autobahn für den Verkehrsteilnehmer würde vermindert und es würde zu deutlichen Einbußen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kommen. So müsste, wie die Erfahrung am Beispiel der TSF A73 bei Erlangen zeigt, z.B. bei Belegung einer Pannenbucht in der Hauptverkehrszeit – genau wie in entsprechenden Fällen, in denen ein liegengebliebenes Fahrzeug die nächste Pannenbucht nicht mehr erreicht - die temporäre Seitenstreifenfreigabe wieder aufgehoben werden. Weiterhin würde gerade die Unterhaltung der verkehrlich hoch belasteten Autobahn durch den Betriebsdienst eingeschränkt und grundsätzlich nur noch außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich. Auch könnten sich Betriebs- bzw. Rettungsdienste nicht neben dem fließenden Verkehr aufstellen.

Im Ergebnis wären auch bei einer TSF naturschutzfachliche Eingriffe erforderlich, aber es würde vor allem die angestrebte, dauerhafte und uneingeschränkte Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf gerade diesem verkehrlich sehr hoch belasteten Streckenabschnitt, der defacto ein „Verflechtungsbereich“ der BAB A3 und A9 im Norden (AK Nürnberg) und der BAB A6 und A9 im Süden (AK Nürnberg-Ost) ist, nicht erreicht und kann daher auch nicht weiterverfolgt werden.

3.3.3 Ausbautrassen

Um bei einem 8-streifigen Ausbau zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Nürnberg-Ost nicht unnötig in die Rampen und Fahrbahnen dieser Autobahnkreuze einzugreifen, müsste sich ein Ausbau grundsätzlich auf den Streckenabschnitt zwischen den Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen beschränken. Da nördlich des AK Nürnberg-Ost die Überführung der städtischen Kreisstraße N05 (BW 378a) und südlich des AK Nürnberg die Forstwegbrücke (BW 374b) für den 8-streifigen Ausbau ausgelegt sind, verbliebe dazwischen ein nur ca. 3,8 km langer Abschnitt für evtl. Trassenvarianten. Diese wären bei der bestehenden „gestreckten“ Linienführung zwischen den AK zwar grundsätzlich beidseits unter Beachtung der RAA auf ca. 50 m neben dem Bestand möglich, würden aber im Wesentlichen

- zu deutlich mehr vermeidbaren naturschutzfachlichen Eingriff in das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald sowie den Bannwald,
- zusätzlicher vorübergehender und dauerhafter Grundinanspruchnahme,
- keiner Verbesserung des Verkehrsablaufs und der damit einhergehenden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber zu
- höheren Kosten führen.

Veränderte Linienführungen führen zu keiner Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber zu deutlich mehr Eingriffen, Grunderwerb und Kosten und werden daher nicht weiterverfolgt.

3.3.4 Bestandsgebundener Ausbau

Beim bestandsgebundenen Ausbau gibt es gemäß RAA, Anhang 2, beim 6-streifigen Ausbau 4-streifiger Autobahnen grundsätzlich drei verschiedene Möglichkeiten:

Die volle einseitige, die knappe einseitige und die beidseitige Verbreiterung.

Diese grundlegenden Verbreiterungsarten können auch auf den 8-streifigen Ausbau 6-streifiger Autobahnen ohne grundsätzliche Einschränkungen übertragen werden. Großräumigere Veränderungen der Linienführungen sind bei bestandsgebundenen Ausbauten nicht vorgesehen und, wie in Kap. 3.3.3 dargestellt, auch aufgrund der topographischen und planerischen Randbedingungen nicht möglich.

Auch wenn der 8-streifige Ausbau der A9 mit den 6-streifig anzupassenden Rampen des AK Nürnberg auf einer Länge von insgesamt 10,1 km erfolgt, sind für den Ausbau der Richtungsfahrbahnen der A9 die nahe beieinander liegenden Autobahnkreuze maßgebend. Für diesen Fall mit „geringen Abständen von Zwangspunkten“ (vgl. RAA, Tab. 27, erste Zeile) und angestrebtem geringen „Flächenbedarf“ (vgl. RAA, Tab. 27, letzte Zeile) sieht die RAA als Bauweise die symmetrische Verbreiterung (vgl. RAA, Anhang 2, Bild 72 (vgl. Abb. 4 in Kap. 1.2.4 der Unterlage 1) vor. Der skizzierte Bauablauf ist im Bestand durch den 6-streifigen Bestandsquerschnitt, in den Bauphasen durch 0+6 bzw. 6+0 Verkehrsführungen und im Endzustand durch den geplanten 8-streifigen Ausbau zu ersetzen.

Weiterhin sind bereits zum Ausbauezeitpunkt zahlreiche Überführungsbauwerke fertiggestellt, die bei allen nicht symmetrischen Bauweisen erneuert werden müssten. Zudem wäre in diesem Fall das Straßen- bzw. Wegenetz während deren Erneuerung nicht nutzbar oder es müssten aufwändige temporäre Behelfsbauwerke errichtet werden. Die zum Ausbauezeitpunkt fertiggestellten Überführungsbauwerke sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

Tab. 2: Zum Ausbauezeitpunkt erneuerte Bauwerke

Bauwerk	BAB A	Kurzbeschreibung	Maßnahmen / BJ	Baurecht im Rahmen von
N03_B401b	3	Überführung eines Forstweges über A3	Ersatzneubau voraussichtlich bis 2023	eigenem Verfahren
N03_B402e	3	Überführung der BAB A3-Richtungsfahrbahn Frankfurt-Regensburg über Halbdirektrampe BAB A3/A9	erneuert 2016	eigenem Verfahren
N09_B373c	9	Überführung BAB A9 über Halbdirektrampe A3/A9	Ersatzneubau in Vormaßnahme BAB A9 voraussichtlich bis 2024	eigenem Verfahren
N09_B374b	9	Überführung eines Forstweges über BAB A9	erneuert 2019	eigenem Verfahren
N09_B378a	9	Überführung der Kreisstraße N 5 über BAB A9	erneuert 2019	eigenem Verfahren

Bauwerk	BAB A	Kurzbeschreibung	Maßnahmen / BJ	Baurecht im Rahmen von
N09_B378c	9	Überführung eines Forstweges über BAB A9	erneuert 2020	Umbau AK N-Ost
N09_B379b	9	Unterführung der B4 unter BAB A9	erneuert 2021	Umbau AK N-Ost

Eine „volle einseitige Verbreiterung“ (vgl. RAA, Anhang 2, Bild 70) oder auch eine „knappe einseitige Verbreiterung“ (vgl. RAA, Anhang 2, Bild 71) als Bauweisen für den 8-streifigen Ausbau scheiden aus, müssten doch in diesem Falle alle erst in den letzten 5 Jahren erneuerten Überführungsbauwerke mit hohem Kostenaufwand wieder erneuert werden. In diesen Fällen wäre das Straßen- bzw. Wegenetz während deren Erneuerung nicht nutzbar oder es müssten aufwändige temporäre Behelfsbauwerke errichtet werden. Infolge der einseitigen bzw. knappen einseitigen Verbreiterung würden sich die Rahmenbedingungen für den Immissionsschutz von Fischbach nicht verbessern. Im Hinblick auf die Massenbilanz ergeben sich aufgrund der ähnlichen topographischen und geologischen Verhältnisse keine Veränderungen gegenüber dem symmetrischen Ausbau. Dagegen würde sich bei diesen Bauweisen der Eingriff in den Bannwald, die Flächen mit zusätzlicher Immissionsbelastung für die Fauna und die Grundinanspruchnahme vergrößern.

Gemäß der RAA Tab. 27 (Abb. 3), letzte Zeile, ist der Flächenverbrauch bei einer symmetrischen gegenüber einer einseitigen Verbreiterung günstiger.

Tabelle 27: Einflüsse ausgewählter Randbedingungen auf die Wahl der Bauweise beim sechsstreifigen Ausbau vierstreifiger Querschnitte

	Einseitige Verbreiterung	Symmetrische Verbreiterung
geringe Abstände von Zwangspunkten	-	+
mögliche Verbreiterung vorhandener Überführungsbauwerke	-	+
vorhandene Überführungsbauwerke für 4+0-Behelfsführung zu schmal	+	-
Unterführungen erneuerungsbedürftig	+	-
Gradientenänderung erforderlich	+	-
Einrichtung, Änderung provisorischer Verkehrsführung	+	-
Baustellenerschließung von außen schwierig	+	-
Durchschneidung von Waldgebieten	+	-
Kosten	o	o
Bauzeit	+	-
Flächenbedarf	-	+

+ günstiger/möglich,
 o Einzelfallentscheidung,
 - ungünstiger/nicht möglich

Abb. 3: Einflüsse ausgewählter Randbedingungen auf die Wahl der Bauweise (Tab. 27, Richtlinie für die Anlage von Autobahnen 2008)

Auch können bei einem symmetrischen 8-streifigen Ausbau die großzügigen, bereits in der Unterhaltung der Bundesstraßenbauverwaltung stehenden, beidseits neben der Fahrbahn befindlichen Randflächen für den Ausbau besser genutzt werden. Somit können die Eingriffe in das hohe Schutzregime des Vogelschutzgebietes und des Bannwaldes sowie die zu erwerbende Grundstücksfläche mit einer beidseitigen Verbreiterung am effektivsten minimiert werden.

3.3.5 Gewählte Ausbauvariante

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit, Vermeidung der Eingriffe in Natur und Landschaft, aber auch in das Straßen- und Wegenetz von zu erneuernden Überführungsbauwerken, wird die bestandsgebundene symmetrische Verbreiterung als beste Variante und Bauweise für den 8-streifigen Ausbau gewählt.

Mit dem vom Deutschen Bundestag am 2. Dezember 2016 verabschiedeten sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Gesetz, wird auch Lärmschutz nach Lärmvorsorge auf Grundlage der 16. BImSchV für Nürnberg-Fischbach sowie ein höherwertiger Gewässerschutz ausgelöst.

3.4 Sonstige Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Im Hinblick auf die bauliche Umsetzung und spätere Erhaltung wurde untersucht, welche Kosten/Folgekosten sich bei den bauzeitlichen Verkehrsführungen (VKF) 6+0 / 5+1 ergeben. Unter einer 6+0 Verkehrsführung versteht man eine baubetrieblich bedingte Umlegung des Verkehrs von zwei auf eine Richtungsfahrbahn. Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Richtungsfahrbahnbreite für 6 eingeschränkte Fahrstreifen. Durch die Anwendung der 6+0 Verkehrsführung wird eine Richtungsfahrbahn verkehrsfrei, sodass dort Baumaßnahmen nahezu störungsfrei durchgeführt werden können. Bei einer 5+1 Verkehrsführung, werden 5 Fahrstreifen auf der baustellenabgewandten Richtungsfahrbahn verlegt und ein Fahrstreifen seitlich neben der Baustelle auf der noch neu zu errichtenden Richtungsfahrbahn geführt.

Bei einer 6+0 Verkehrsführung beläuft sich der Kostenvorteil bezogen auf einen Erhaltungszyklus von 30 Jahren auf ca. 7 Mio. Euro gegenüber einer Verkehrsführung mit 5+1. Damit die 6+0 und 0+6 Verkehrsführung nach den RSA eingerichtet werden kann, ist die Richtungsfahrbahn München auf einer Länge von ca. 3 km abschnittsweise um 0,35 m und die Richtungsfahrbahn Berlin auf ca. 1,3 km um ca. 0,70 m über den RQ 43,5 hinauszubereitern (vgl. Abb. 4). In den wirtschaftlichen Vorteil sind die Mehrausgaben für die knapp 2.000 qm zusätzliche Befestigung bereits mit eingeflossen. Unter Abwägung des damit verbundenen zusätzlichen naturschutzfachlichen Eingriffs, der zusätzlichen Versiegelung, kürzeren Bauzeit und Verkehrsführungen im Erhaltungsfall, der damit einhergehenden minimierten Eingriffe, optimierten Verkehrssicherheit auch bei der Absicherung für Unterhaltungsfahrzeuge (z.B. für liegengebliebene Lkw) sowie der damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteile ist die geringfügige Mehrbreite gerechtfertigt.

8-streifiger Ausbau mit Gewährleistung einer 6+0/0+6 Verkehrsführung

Regelbreite RQ 43,5 mit Fahrbahnbreite 18,25 m

Sonderbreite:

Bei einer Betonschutzwand (BSW) im Mittelstreifen ohne Entwässerung (hier RiFa Berlin)

Verbreiterung + 0,35 m => Fahrbahnbreite 18,60 m

Bei einer Betonschutzwand (BSW) im Mittelstreifen mit Entwässerung (hier RiFa München)

Verbreiterung + 0,70 m => Fahrbahnbreite 18,95 m

Bauzeitliche 6+0/0+6 Verkehrsführung:

Erforderliche mindest Fahrstreifenaufteilung/-breite während Bauzeit und Deckenerneuerung

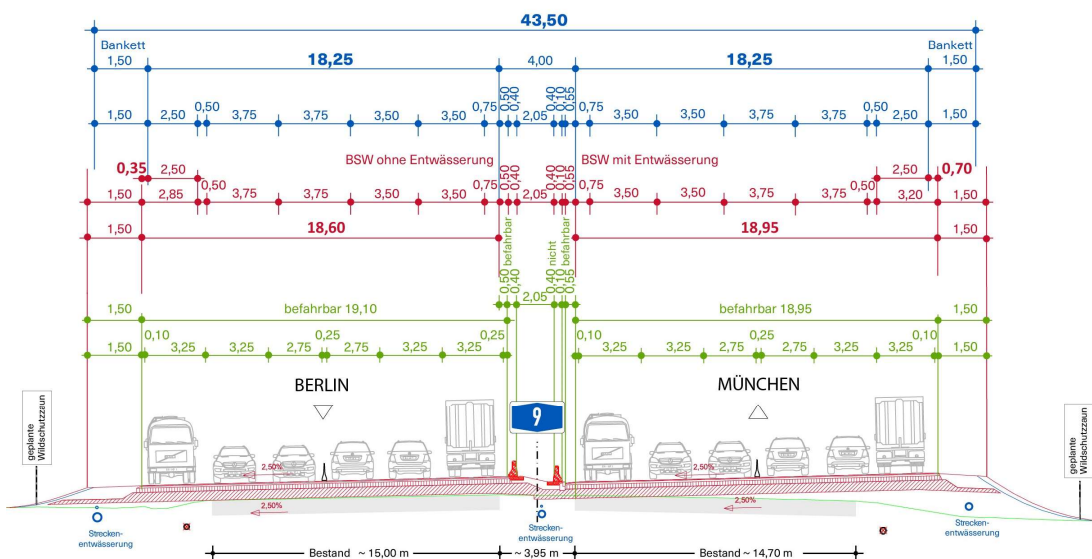


Abb. 4: RQ 43,5 m mit Verbreiterung für 6+0 VKF auf RiFa Mü und 0+6 VKF auf RiFa Berlin

4 Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

4.1 Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses

In Kapitel 3 konnte dargelegt werden, dass zur Verwirklichung der mit dem Projekt verfolgten Ziele keine verkehrlich zumutbaren Alternativen bestehen.

Es ist daher zu prüfen, welche zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens trotz der unvermeidbaren Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des NATURA 2000-Gebiets rechtfertigen.

Das Ausbauvorhaben verbessert deutlich die Defizite der Verkehrsabwicklung durch Fahrstreifenwechsel und der Sicherheitsprobleme mit entsprechenden Folgen für die Unfallsituation, der Verkehrsqualität und -sicherheit. Die Minimierung der Lärmbelastung für die Anwohner von Fischbach wird durch die Errichtung der bis zu 12 m hohen Lärmschutzanlagen in Verbindung mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag erheblich verbessert. Auch wird die vorhandene Umweltbeeinträchtigungen des Oberflächenwassers durch die kontrollierte Fassung und Einleitung in neu kombinierte Absetz- und Regenrückhalteanlagen bzw. den Retentionsfilteranlagen erheblich verbessert. Wie in Unterlage 1 Kap. 2.5 „Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen“ dargestellt, dient der Ausbau der BAB A9 unter anderem auch der menschlichen Gesundheit und erfüllt gleichzeitig soziale und wirtschaftliche Funktionen (vgl. Unterlage 1, Kap. 2).

4.2 Begründung der gewählten Lösung

Der im Kapitel 3.1 dargelegten erheblichen Beeinträchtigung des Schwarzspechts im Vogelschutzgebiet DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ stehen die dargelegten zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses gegenüber. Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben regelmäßig von der Planrechtfertigung auf das Vorliegen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses geschlossen werden (BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 – 7 A 1.15, BVerwGE 156, 20, Rn. 105; BVerwG, Urteil vom 9.7.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166, Rn. 14). Dies entbindet nicht von der Prüfung des Einzelfalls, welche im Folgenden vorgenommen wird.

4.2.1 Darstellung der Beeinträchtigungen

Die fachgutachterlich festgestellte erhebliche Beeinträchtigung des Schwarzspechtes innerhalb des Schutzgebietes in Zusammenhang mit dem Vorhaben basiert auf mehreren Punkten.

Zum einen erfolgt eine Entwertung von Kernhabitat der Art durch indirekte Wirkungen. Dies für sich genommen stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Im konkreten Fall handelt es sich um das Kernhabitat einer im Jahr 2022 besetzten Schwarzspechthöhle, welches insbesondere von der Verschiebung der 58db(A)tags-Isophone betroffen ist (vgl. nachfolgende Abbildung). Insgesamt ist mit dem Vorhaben ein theoretischer Verlust von 1 ha Lebensraum aufgrund betriebsbedingter gradueller

Beeinträchtigungen unter Anwendung der Vorgaben von Garniel und Mierwald (2010) festzustellen.

Zum anderen erfolgt direkter Flächenverlust entlang des Ausbauabschnitts. Die Flächen sind von der Autobahn bereits vorbelastet und weisen entsprechend geringere Habitataignung auf. Der Flächenverlust entlang der BAB ist, unter Ausnahme der Überführung des Brunner Wegs sowie des Neubaus der einen Retentionsfilteranlage, überwiegend in einem schmalen Streifen gegeben. Insgesamt gehen wie in Kap. 3.1 dargestellt 8,7 ha verloren. In Kummulation mit dem theoretischen Flächenverlust von 1 ha (s.o.) und nicht ausgeglichenen Beeinträchtigungen des Schwarzspechts durch andere Pläne und Projekte in einer Größenordnung von 2,11 ha überschreitet der Gesamtflächenverlust dann den Orientierungswerten gem. Lambrecht & Trautner von 10 ha (vgl. auch Unterlage 19.2.1). Deshalb ist der Flächenverlust insgesamt als erhebliche Beeinträchtigung zu werten.

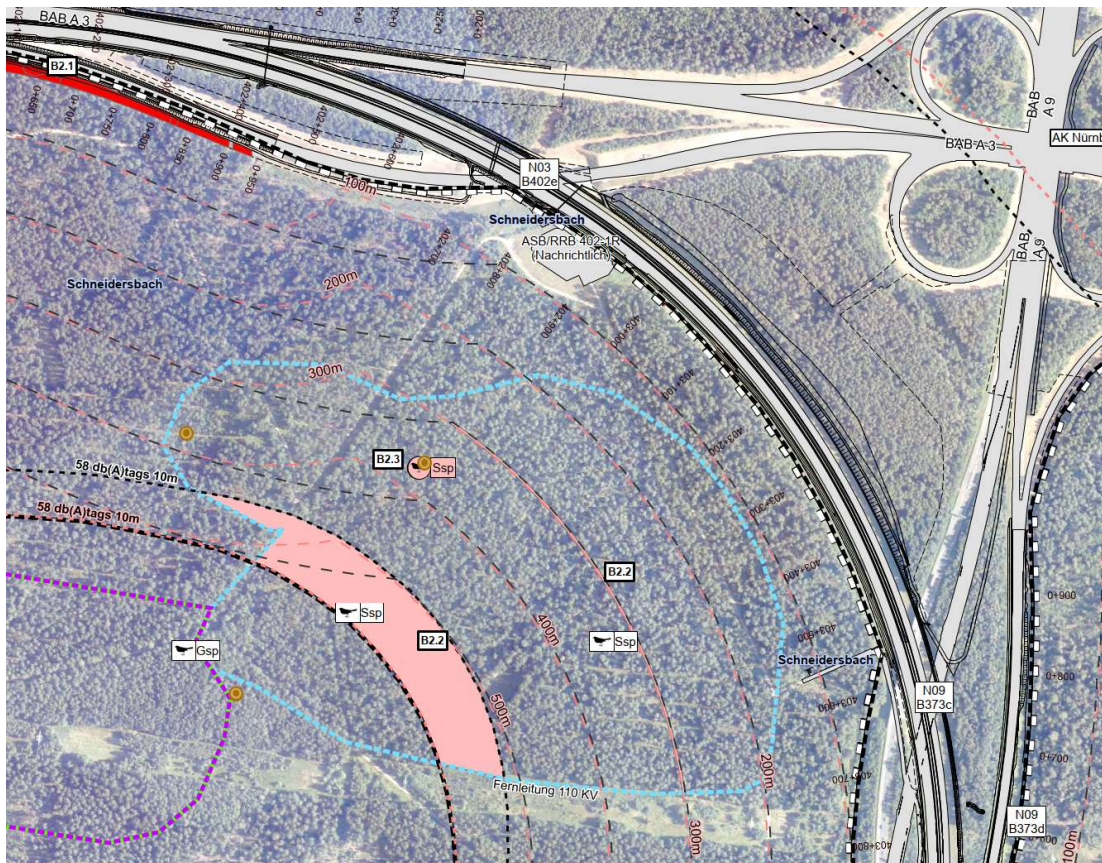


Abb. 5: Erhebliche Beeinträchtigung des Schwarzspechts durch Entwertung von Kernhabitat. Abgrenzung Kernhabitat: hellblaue Linie, beeinträchtigt Brutpaar Schwarzspecht: hellrot hinterlegtes Kreissymbol, Fläche mit gradueller Habitatminderung im Kernhabitat: hellrote Einfärbung (Ausschnitt Unterlage 19.3.2, Karte 2, Blatt 1)

Insgesamt ist mit dem Vorhaben unter Berücksichtigung kummulierender Wirkungen die erhebliche Betroffenheit einer Art (Schwarzspecht) und zwei nicht erheblich beeinträchtigte weitere Arten (Grauspecht, Sperlingskauz) verbunden. Für andere Arten ist mit dem Vorhaben eine Entlastung verbunden. Dies ist insbesondere für den Mittelspecht gegeben. Dies begründet sich mit dem vornehmlich für den Menschen vorgesehenen Lärmschutz (Lärmschutzwände, offenporiger Asphalt).

Der Großteil des Lebensraums des Schwarzspechts bleibt innerhalb der angrenzenden Flächen im Reichswald erhalten.

Die Auswirkungen auf die Zielarten wurden bei der Entwicklung der technischen Planung soweit wie möglich reduziert:

- Die Baufeldbreiten wurden auf ein Minimum beschränkt und die hohe Bedeutung des Schutzregimes bei der Entscheidung der Abgrenzung berücksichtigt.
- Die Neuordnung der Entwässerung erfolgt unter Ausnahme eines Beckenstandorts auf autobahneigenem Grund über die Anlage von Retentionsbodenfilteranlagen auf dem Parkplatz Brunn, der im Anschluss nicht mehr als Parkplatz genutzt werden kann, sowie durch die Ertüchtigung bestehender Beckenanlagen.
- Die Anlieferung und der Abtransport von Materialien sowie der gesamte Baustellenverkehr wird über die Baustraßen im Bereich des Baufeldes sowie autobahnseitig abgewickelt. Zusätzliche Baustraßen sowie die Nutzung des bestehenden Wegesystems sind nicht vorgesehen.
- Aufgrund des vorgesehenen Baustellenmanagements und der geplanten bauzeitliche Verkehrsführung wird die Bauzeit reduziert.

4.2.2 Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Der erheblichen Beeinträchtigung einer Art (Schwarzspecht) im bereits vorbelasteten Habitat stehen eine Vielzahl an positiven Wirkungen und zwingende Gründe gegenüber, die dem überwiegenden öffentlichen Interesse dienen (insbesondere Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit). Diese wurden bereits in Kap. 4.1 sowie auch partiell in den Unterkapiteln des Kapitels 3.3 und in der Unterlage 1 und 17.1 dargelegt. An dieser Stelle werden sie nochmal kurz zusammengefasst wiedergegeben:

- Der 8-streifige Ausbau verbessert und beseitigt Defizite der Verkehrsabwicklung durch Fahrstreifenwechsel. Dies führt u.a. zu einer Reduzierung der Unfallgefahren und -situationen.
- Der 8-streifige Ausbau erhöht die Leistungsfähigkeit des Verkehrs. Dies führt zu einem qualitativ hochwertigeren Verkehrsfluss und somit zur Minimierung von Stauungen, Fahrzeitverlusten und Unfälle.
- Damit wird die Leichtigkeit des Verkehrs und die Verkehrssicherheit des Planabschnittes signifikant erhöht.
- Der 8-streifiger Ausbau der A9 im Bereich von Nürnberg-Fischbach stellt gemäß 16. BImSchV § 1, Abs. 2, Nr. 1 eine wesentliche Änderung (der Verkehrsanlage) dar, der Lärmschutzmaßnahmen auslöst (Lärmvorsorge). Bei den Lärmschutzanlagen für Fischbach kommt ein effizienter und platzsparender Lärmschutz zur Ausführung. Dieser besteht aus einem hoch wirksamen lärm-mindernden Fahrbahnbelag auf ca. 3,7 km sowie einer bis zu 12 m hohen gekrümmten / geraden Lärmschutzwand auf ca. 1,7 km (siehe hierzu UL 1 Kapitel 6.1 sowie UL 17.1). Dies führt zu einer erheblichen Verbesserung der (Lärm-) Situation für die Anwohner von Nürnberg-Fischbach und der angrenzenden

Habitats. Die Änderungen sind in folgender Tabelle zusammengefasst.

- Das anfallende (Straßen-)Wasser wird in geschlossenen Leitungen gesammelt und zukünftig über Entwässerungsanlagen gereinigt und gedrosselt an den Vorfluter abgegeben.
- Im Bereich der Wasserschutzgebiete werden Verbesserungen gemäß den Vorgaben der RiStWag in Verbindung mit den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes vorgenommen.

Tab. 3: Lärmschutz Grenzwertüberschreitungen

Variante	Anz. d. Überschreitungen tags >0,0 dB(A)	Anz. d. Überschreitungen nachts >3,0 dB(A)	Anz. d. Überschreitungen nachts >0,0 dB(A)	Höchste Überschreitung nachts in dB(A)	Anz. der geschützten Wohneinheiten
Prognose Nullfall 2035	245	434	629	12,4	0
Prognose Planfall 2035	0	0	75	2,7	554

Mit dem vom Deutschen Bundestag am 2. Dezember 2016 verabschiedeten sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Gesetz, liegt ein Planungsauftrag für den 8-streifigen Ausbau vor.

4.2.3 Gewichtung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses

Dementsprechend liegen mit dem Vorhaben gewichtige Ausnahmegründe vor. Der 8-streifige Ausbau führt mit einer hohen Prognosesicherheit zu einer Erfüllung der mit der Planung verbundenen Ziele (Reduzierung von Unfallschwerpunkten, Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für Gebietsnutzungen und Verbesserung der Qualität des Verkehrs). Für das Vorhaben gibt es gesetzliche Vorgaben, wie in diesem Fall die gesetzliche Bedarfsfeststellung. Als weiteres Kriterium ist die Höhe der Schutzbedürftigkeit der betroffenen Rechtsgüter in die Gewichtung und Abwägung einzustellen. Diese ist mit dem Schutz der menschlichen Gesundheit durch Entlastung von Verkehrslärm sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit ebenfalls als sehr hoch zu werten.

4.2.4 Gewichtung der gebietsschutzrechtlichen Beeinträchtigungen

Die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes ergibt sich durch die entsprechende Überschreitung der Orientierungswerte gem. Lambrecht & Trautner (2007) für eine Art. Diese ergibt sich aus der Entwertung von Kernhabitat durch graduelle Funktionsverluste, weitere Flächen mit graduellen Funktionsverlusten, direktem Flächenverlust am Rande des Schutzgebietes im von der Autobahn bereits vorbelasteten Bereichs in einer Größenordnung durch temporäre und dauerhafte Entfernung von Wald und der Kumulation von nicht ausgeglichenen Beeinträchtigungen anderer Projekte.

Im Managementplan (AELF 2012) wird der Populationszustand der Art mit „A“, die Habitatqualität mit „B“, die Beeinträchtigung mit „A“ und daraus insgesamt der Erhaltungszustand der Art mit „A“ (sehr gut) bewertet. Im aktualisierten Standard-

Datenbogen aus dem Jahr 2016 wird der Erhaltungszustand mit „B“ angegeben. Die Art kommt im Reichswald und damit auch innerhalb des Schutzgebietes flächendeckend vor. Die Art ist nicht besonders gefährdet und steht weder auf der Roten Liste in Deutschland noch in Bayern.

Auch, wenn es sich um erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes handelt, ist die Schwere der Erheblichkeit aufgrund der Art, der Intensität und des Umfangs der Beeinträchtigungen sowie dem Vorkommen der Art, ihrem Erhaltungszustand und ihrer Gefährdung nicht so hoch, als dass die Integrität des Gebietes in Frage zu stellen wäre.

Die nachfolgend (vgl. Kap. 5) vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz gehen nicht direkt in die Abwägung ein. An dieser Stelle soll allerdings darauf hingewiesen werden, dass die gewählten Maßnahmen unter Berücksichtigung gängiger Fachkonventionen (LBM Rheinland-Pfalz (2021); Runge et al. (2010); Schulte (2021)) ausgewählt wurden. Sie stellen den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik dar und weisen eine hohe Prognosesicherheit bezüglich ihrer Funktionalität auf.

4.2.5 Abwägung

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (BVerwG, Urteil vom 9.7.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166, Rn. 26) ist maßgebend für die Abwägung das Interesse an der Integrität des betroffenen Schutzgebietes. Dabei hängt das Gewicht, mit dem dieses Integritätsinteresse in die Abwägung einzustellen ist, entscheidend von mehreren Faktoren ab. Einzustellen sind für das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald das Ausmaß der Beeinträchtigung (qualitativ wie quantitativ), die Bedeutung des betroffenen Vorkommens, der Grad der Gefährdung der Art und der Entwicklungsdynamik.

Die Beeinträchtigungen und die Gewichtung der Beeinträchtigung wurde in den vorherigen Kapiteln dargelegt, ebenso wie die Darstellung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses sowie ihrer sehr hohen Bedeutung.

Aus Sicht des Antragssteller überwiegen die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes. Die Beeinträchtigungen des Gebietes wurden soweit möglich auf ein notwendiges Minimum reduziert. Andere, das NATURA 2000-Gebiet nicht beeinträchtigende verkehrlich wirksame und wirtschaftlich zumutbare Alternativen stehen nicht zur Verfügung.

5 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

5.1 Rechtlicher Hintergrund

Bei einer Zulassung eines Verfahrens im Rahmen der Ausnahmeprüfung sind nach § 34 Abs. 5 BNatSchG notwendige Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 vorzusehen. Dabei kann es sich zum einen um die Neuanlage eines Lebensraums in einem anderen oder einem erweiterten Gebiet handeln, das in das bestehende NATURA 2000-Gebiet eingegliedert werden muss oder um die Verbesserung des Lebensraums in einem Teil des Gebietes oder in einem anderen NATURA 2000-Gebiet (proportional zum Verlust). Eine Neuaufnahme eines Gebiets, das dieselben Funktionen im Netz NATURA 2000 erfüllen kann, ist möglich.

Folgende fachliche als auch rechtliche Anforderungen an die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind zu erfüllen:

- Die Maßnahmen müssen rechtlich verbindlich festgelegt sein (z. B. im Genehmigungsbescheid oder Planfeststellungsbeschluss).
- Die Umsetzung muss in rechtlicher, finanzieller und sonstiger Hinsicht gesichert sein.
- Die Maßnahmen müssen Verluste und Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Arten in einem der Beeinträchtigung adäquaten Umfang ausgleichen. Verbleiben qualitative Unterschiede, können diese in bestimmten Fällen mithilfe eines größeren Maßnahmenumfangs kompensiert werden.
- Die Maßnahmen müssen innerhalb derselben biogeografischen Region durchgeführt werden und sicherstellen, dass auch in Zukunft ein günstiger Erhaltungszustand der betroffenen Lebensräume und Arten in dieser Region gewährleistet ist oder entwickelt werden kann.
- Eine Integration externer Flächen in das Netz NATURA 2000 muss durchgeführt werden.
- Die Maßnahmen sind zusätzlich zu den Standardmaßnahmen des der Erhaltung und der Vermeidung von Verschlechterungen/Störungen dienenden Gebietsmanagements zu ergreifen.

5.2 Darstellung von Art und Umfang der auszugleichenden Beeinträchtigungen

Gemäß der FFH-VP in Unterlage 19.2.1 verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen für den Schwarzspecht. Die Beeinträchtigungen für den Grauspecht und Sperlingskauz liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Der Umfang der Beeinträchtigungen ist in Unterlage 19.2.1 ausführlich dargelegt. Zusammengefasst stellen sich die Beeinträchtigungen wie folgt dar:

Tab. 4: Übersicht über die Beeinträchtigungen (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)

Betroffene Vogelart	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Schwarzspecht	Waldverlust: 9,7 ha (mit kumulativen Beeinträchtigungen 11,81 ha) Entwertung von Kernhabitat
Grauspecht	Keine erhebliche Beeinträchtigung
Sperlingskauz	Keine erhebliche Beeinträchtigung

5.3 Maßnahme 7 A_{FFH}: Waldaufwertung für den Schwarzspecht

Der Ausgleich des Verlusts von 9,7 ha Lebensraum (direkter und rechnerisch ermittelter Verlust) für den Schwarzspecht setzt sich wie folgt zusammen:

Das Vogelschutzgebiet wird um 8,4 ha im Osten bei Weißenbrunn erweitert. Auf dieser Fläche werden Maßnahmen zur Waldaufwertung für den Schwarzspecht durchgeführt (Maßnahme 7.2 A_{FFH}). Der Ausgleich für den verbleibenden Verlust von 1,3 ha findet innerhalb des bestehenden Vogelschutzgebiets im Verhältnis 1:1,5 statt. Hier wird auf einer Fläche von 2 ha der Wald ebenfalls für den Schwarzspecht aufgewertet (Maßnahme 7.1 A_{FFH}).

5.3.1 Maßnahme 7.1 A_{FFH}: Waldaufwertung innerhalb des Vogelschutzgebiets

Zum Ausgleich des Lebensraumverlustes des Schwarzspechts werden strukturarme Waldbestände innerhalb des Vogelschutzgebiets aufgewertet. Maßgebend für den Maßnahmenumfang ist der rechnerisch verbleibende Lebensraumverlust nach der Anrechnung der Erweiterung des Vogelschutzgebiets von 1,3 ha.

Die Fläche befindet sich auf der Gemarkung Brunn, Fl. Nr. 263 (vgl. Karte 19.3.2). Sie befindet sich in ausreichendem Abstand zur Autobahn, um Störungen zu vermeiden und die artspezifischen Effektdistanzen und kritischen Schallpegel gem. Garniel und Mierwald (2010) zum 8-streifigen Ausbau einzuhalten. Maßgebend hierfür ist der kritische Schallpegel des Schwarzspechtes. Der kritische Schallpegel geht auf ganzer Strecke des Vorhabens über die artspezifische Effektdistanz des Schwarzspechts von 300 m hinaus.

Es werden folgende Teilmaßnahmen umgesetzt:

Nutzungsverzicht von Altbäumen (Maßnahme W1.1, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Auf dieser Fläche erfolgt ein Nutzungsverzicht von zehn für den Schwarzspecht als Brutbaum geeigneten Bäumen (alte Buchen und/oder Kiefern). Der Schwarzspecht nutzt gem. Managementplan im Nürnberger Reichswald ca. vier Höhlen pro Revier (0,55 Brutpaare/ 100ha, 0,2 Schwarzspechthöhlen/ 10 ha (AELF 2012)). Um zu gewährleisten, dass der Schwarzspecht ausreichend Möglichkeiten hat, die aus der Nutzung genommenen Bäume als Brutbaum zu wählen, werden zehn Bäume aus der Nutzung genommen. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass der Schwarzspecht genügend geeignete Bäume für die Anlage von Bruthöhlen findet.

Die gesicherten Bäume werden, falls nötig, von dichtem Bewuchs freigestellt (insbesondere Efeu) und mithilfe der Rücknahme konkurrierender Bäume gefördert.

Die Sicherung und Freistellung von Altbäumen erhöht die Brutmöglichkeiten für den Schwarzspecht. Die Art ist auf freistehende Altbäume in lichten Bereichen angewiesen, damit sie diese gut anfliegen und ihre Höhlen darin anlegen kann. Die Auswahl der Bäume erfolgt durch eine fachkundige Person.

Förderung von Totholz (Maßnahme W5.2, W5.3, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Das ggf. beim Freistellen der Biotopbaumanwärter anfallende Totholz soll als Hochstubben erhalten bleiben. Zusätzlich wird der Totholzanteil im 100 m-Radius um die Altbaumanwärter mit stehendem oder liegendem Totholz erhöht.

Mithilfe der Totholzanreicherung kann das Insektenangebot schnell erhöht werden, wodurch das Nahrungsangebot für den Schwarzspecht bereits kurzfristig verbessert werden kann.

Strukturierung von Waldbeständen (Maßnahme W2, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Außerdem werden auf der Fläche befindliche einschichtig ausgeprägte Altersklassenbestände von Koniferen (v.a. Fichte) durch Strukturierungsmaßnahmen in ihrer Eignung als Nahrungshabitat erhöht. Hierzu werden vorhandene Stubben und andere Totholzstrukturen freigestellt. Auch hier soll das entstehende Totholz als Hochstubben erhalten bleiben. Dadurch wird das Nahrungsangebot für den Schwarzspecht verbessert.

5.3.2 Maßnahme 7.2 A_{FFH}: Erweiterung des Vogelschutzgebiets mit Waldaufwertung

Das Vogelschutzgebiet DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ wird auf einem benachbarten, nicht direkt an der Schutzgebietsgrenze liegenden Waldbereich um 8,4 ha erweitert. Die Erweiterungsfläche auf der Gemarkung Weißenbrunn, Fl. Nr. 317, 318, 645, 689 und 696 (vgl. Karte 19.3.2) setzt sich aus 7,9 ha Wald und 0,5 ha landwirtschaftlich genutztes Offenland zusammen. Die kleine Offenlandfläche wird aufgeforstet. Die Waldfläche besteht aus mittelaltem Buchenhochwald mit einigen älteren Buchen. Teilweise sind Aufforstungen und kleine Bereiche mit abgestorbenen Fichten vorhanden. Die abgestorbenen Fichten eignen sich gut als Nahrungshabitat für den Schwarzspecht. Das Gebiet weist grundsätzlich eine gute Eignung für den Schwarzspecht auf. Durch die folgenden Maßnahmen kann die Eignung für den Schwarzspecht noch erhöht werden.

Nutzungsverzicht von Altbäumen (Maßnahme W1.1, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Es erfolgt ein Nutzungsverzicht von zehn für den Schwarzspecht als Brutbaum geeigneten Bäumen (alte Buchen und/oder Kiefern). Der Schwarzspecht hat im Nürnberger Reichswald ca. vier Höhlen pro Revier (0,55 Brutpaare/ 100ha, 0,2 Schwarzspechthöhlen/10 ha (AELF 2012)). Um zu gewährleisten, dass der Schwarzspecht ausreichend Möglichkeit hat, die aus der Nutzung genommenen Bäume als Brutbaum zu wählen, werden zehn Bäume aus der Nutzung genommen. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass der Schwarzspecht genügend geeignete Bäume für die

Anlage von Bruthöhlen findet. Die gesicherten Bäume werden, falls nötig, von dichtem Bewuchs freigestellt (insbesondere Efeu) und mithilfe der Rücknahme konkurrierender Bäume gefördert.

Die Sicherung und Freistellung von Altbäumen erhöht die Brutmöglichkeiten für den Schwarzspecht. Die Art ist auf freistehende Altbäume in lichten Bereichen angewiesen, damit sie diese gut anfliegen und ihre Höhlen darin anlegen kann. Die Auswahl der Bäume erfolgt durch eine fachkundige Person.

Förderung von Totholz (Maßnahme W5.2, W5.3, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Das ggf. beim Freistellen der Biotopbaumanwärter anfallende Totholz soll als Hochstubben erhalten bleiben. Zusätzlich wird der Totholzanteil im 100 m-Radius um die Altbäumenwärter mit stehendem oder liegendem Totholz erhöht.

Mithilfe der Totholzanreicherung kann das Insektenangebot schnell erhöht werden, wodurch das Nahrungsangebot für den Schwarzspecht bereits kurzfristig verbessert werden kann.

Strukturierung von Waldbeständen (Maßnahme W2, gem. LBM Rheinland-Pfalz 2021)

Außerdem werden auf der Fläche befindliche einschichtig ausgeprägte Altersklassenbestände von Koniferen (v.a. Fichte) durch Strukturierungsmaßnahmen in ihrer Eignung als Nahrungshabitat erhöht. Hierzu werden vorhandene Stubben und andere Totholzstrukturen freigestellt. Auch hier sollte das entstehende Totholz als Hochstubben erhalten bleiben. Dadurch wird das Nahrungsangebot für den Schwarzspecht verbessert.

5.3.3 Regelungen zur Kontrolle

Zur Steuerung der Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen sowie zur Überprüfung der Zielerreichung bzw. zur Entwicklungsprognose wird eine spezielle Pflege- und Funktionskontrolle durchgeführt.

Hierfür wird auf eine Dauer von zehn Jahren die funktionale Wirksamkeit der Maßnahme 7A_{FFH} Waldaufwertung für den Schwarzspecht untersucht. In diesem Zeitraum wird seitens des Maßnahmenträgers eine spezifische Pflege- und Funktionskontrolle in Form von Kartierungen auf den beiden Teilflächen durchgeführt. Bei einer Statusquo-Erfassung im ersten Jahr und weiteren Kontrollerfassungen alle drei Jahre wird eine flächendeckende Vogelkartierung, mit einem Schwerpunkt auf den Erfassungen von Spechten und eine Habitatstrukturkartierung mit Erfassung von Höhlenbäumen und Habitatstrukturen, die der Schwarzspecht zur Nahrungssuche nutzen kann, durchgeführt.

Sollten während der speziellen Pflege- und Funktionskontrolle Defizite in Bezug auf die Erreichung des angestrebten Zustands der Maßnahmenfläche festgestellt werden, werden, in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde und dem Forstbetrieb, weitere Maßnahmen zur Strukturverbesserung wie das Belassen von stehendem Totholz, das Einbringen von Totholz sowie der Schutz und die Förderung von Ameisen als Nahrungsgrundlage für den Schwarzspecht durchgeführt. Wenn festgestellt wird, dass freigestellte Spechtbäume innerhalb von 25 Jahre nach

Maßnahmenumsetzung durch äußere Einflüsse ihre Funktion verlieren, werden diese gleichwertig ersetzt.

Die vertiefte Pflege- und Funktionskontrolle und gegebenenfalls anfallende Maßnahmen werden in Zusammenarbeit mit ortskundigen Fachleuten durchgeführt.

5.3.4 Prognose der Maßnahmenwirksamkeit

Die Umsetzung der Maßnahme zur Waldaufwertung für den Schwarzspecht führt zu keinen negativen Auswirkungen auf andere Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets und wird die erheblichen Beeinträchtigungen des Schwarzspechts einschließlich seiner Erhaltungsziele kompensieren können. Die Maßnahme dient auch der Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes.

Die Maßnahmen Nutzungsverzicht (W1.1), Förderung von stehendem Totholz (W5.2, W5.3) und Strukturierung von Waldbeständen (W2) sind kurz- bis mittelfristig wirksam und können die Qualität einer Fläche als Nahrungs- und Bruthabitat des Schwarzspechts zeitnah verbessern (LBM Rheinland-Pfalz 2021). Mit der Anreicherung von Totholz wird die Qualität als Nahrungslebensraum bereits kurzfristig gesteigert. Der Nutzungsverzicht von Altbäumen verbessert mittel- bis langfristig die Nahrungsgrundlage des Schwarzspechts. Zusätzlich erhöhen die gesicherten und freigestellten Altbäume mittel- bis langfristig auch die Brutmöglichkeiten für den Schwarzspecht.

Laut dem Leitfaden CEF-Maßnahmen (LBM Rheinland-Pfalz 2021) haben die Maßnahmen Nutzungsverzicht, Förderung von stehendem Totholz und die Strukturierung von Waldbeständen eine hohe bis mittlere Prognosesicherheit und eine hohe Eignung. Somit verbleibt kein zulassungsrelevantes Risiko für die Wirksamkeit der Maßnahme. Ein Risikomanagement der Maßnahme wird nicht benötigt (FGSV 2019). Eine spezielle Pflege- und Funktionskontrolle ist ausreichend.

5.3.5 Sicherstellung der Umsetzung

Wie oben beschrieben (vgl. Kap.5.3.3) ist eine spezielle Pflege- und Funktionskontrolle vorgesehen. Dieses bedingt auch eine fachkundige Umsetzung der Maßnahme.

Die Kohärenzsicherungsmaßnahme 7.2 A_{FFH}, die außerhalb des bestehenden NATURA 2000-Gebiets liegt, wird, nachdem der Planfeststellungsbeschluss Bestandskraft erlangt hat, auf dem Dienstweg an die Europäische Kommission nachgemeldet.

6 Zusammenfassung

Die Autobahngesellschaft, Niederlassung Nordbayern, plant den 8-streifigen Ausbau der BAB A9 zwischen den Autobahnkreuzen (AK) Nürnberg und Nürnberg Ost. Das Vorhaben befindet sich in der Teilfläche .03 des europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) **DE 6533-471** „Nürnberger Reichswald“. Die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung kam zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets für eine Art verbunden sind (Unterlage 19.2.1). Die erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustands für den Schwarzspecht gem. Lambrecht und Trautner (2007) ergibt sich aus dem vorhabenbedingten Flächenverlust von 9,7 ha (durch direkten und theoretischen Flächenverlust aufgrund gradueller Habitatminderung) und einem zusätzlichen Verlust von 2,11 ha aufgrund anderer Pläne und Projekte im Vogelschutzgebiet sowie der Entwertung von Kernhabitat.

Zur Weiterverfolgung des Projektes war daher die Durchführung einer FFH-Ausnahmeprüfung notwendig. Die Planung zum Ausbau der BAB A9 stellt die günstigste Alternative dar (vgl. Kap. 3.3). Es sind alle zumutbaren Möglichkeiten ausgeschöpft die Eingriffe in sensible Bereiche des Vogelschutzgebiets zu minimieren.

In Kap. 4 werden Gründe vorgelegt, um die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses gegenüber den Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ als überwiegend zu bewerten.

Die Antragsvariante ist hinsichtlich des Gebietsschutzes als Vorzugsvariante anzusehen. Für diese verbleiben jedoch nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen für den Schwarzspecht. Deshalb mussten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung bestimmt (vgl. Kap. 5) werden, die den derzeitigen Erhaltungszustand des Schwarzspechts und die Erhaltung der Kohärenz innerhalb des Schutzgebietssystems NATURA 2000 sichern. Für alle anderen Vogelarten mit Schutz nach Anhang I oder nach Art. 4 Abs. 2 VS-RL, die in der Verordnung zum Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ genannt sind, ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben auszuschließen.

Mit der vorliegenden Ausnahmeprüfung wurden die Ausnahmebedingungen für das Vorhaben gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG dargelegt. Weiterhin werden Maßnahmen durchgeführt, welche zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „NATURA 2000“ beitragen. Die Voraussetzungen gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG sind somit ebenfalls erfüllt.

7 Literaturverzeichnis

- AELF. (2012). *Managementplan für das Vogelschutzgebiet 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ – Fachgrundlagen*. (Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Fürth – Bereich Forsten-Erlangen, Hrsg.).
- BayLfU. (2016). Standard-Datenbogen Nürnberger Reichswald (DE6533471).
- BMVBW. (2004). *Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau*. (Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, Hrsg.).
- FGSV. (2008). *Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA)*. Köln.
- FGSV. (2019). *Hinweise zum Risikomanagement und Monitoring landschaftspflegerischer Maßnahmen im Straßenbau (HRM)*. (FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg.). Köln (FGSV 248/2).
- Garniel, A., & Mierwald, U. (2010). *Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr*. (Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, Hrsg.). Kiel, Bonn.
- Grünfelder, C., Verheyen, G., Töpfer-Hofmann, G., Schleicher, A., & Weinhold, T. (2019). *Katalog artenschutzrechtlicher Maßnahmen der Stadt Nürnberg*.
- Hösch, U. (2010). Zur Behandlung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. *UPR - Umwelt und Planungsrecht*, 30(1), 7–16.
- Lambrecht, H., & Trautner, J. (2007). *Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP – Endbericht zum Teil Fachkonventionen, Schlusstand Juni 2007*. (Bundesamt für Naturschutz (BfN), Hrsg.). Hannover, Filderstadt.
- LBM Rheinland-Pfalz. (2021). *Leitfaden CEF-Maßnahmen - Hinweise zur Konzeption von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz*. (Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz - Bearbeiter: FÖA Landschaftsplanung GmbH (Trier), Hrsg.). Trier: FÖA Landschaftsplanung GmbH.