

AN 10 K 13.01450



Verkündet am  
14. Juli 2014

gez.  
(\*\*\*\*)  
Stv. Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

## Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

\*\*\*\*\*

vertreten durch \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

- Kläger -

bevollmächtigt:  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

gegen

### Freistaat Bayern

vertreten durch:  
Regierung von Mittelfranken  
Promenade 27, 91522 Ansbach

- Beklagter -

beigeladen:  
**Stadt Nürnberg**  
**Rechtsamt**  
vertreten durch den Oberbürgermeister  
Hauptmarkt 18, 90403 Nürnberg

wegen

Straßen- und Wegerecht einschl. Sondernutzungs-  
gebühren nach den Straßengesetzen

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht Ansbach, 10. Kammer, durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht  
den Richter am Verwaltungsgericht  
den Richter am Verwaltungsgericht

Förster  
Philipp  
Bauer

und durch  
die ehrenamtliche Richterin  
den ehrenamtlichen Richter

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

auf Grund mündlicher Verhandlung

**vom 14. Juli 2014**

folgendes

### **Urteil:**

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten des Beigeladenen zu tragen.

### **Tatbestand:**

Der Kläger ist eine vom Umwelt-Bundesamt gemäß § 3 UmwRG anerkannte Umweltvereinigung. Außerdem wurde der Kläger im Jahr 1983 vom Freistaat Bayern gemäß § 29 BNatSchG (in der damals gültigen Fassung) als Naturschutzverband anerkannt. Er wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs im Stadtgebiet von Nürnberg.

Der Ausbau soll in zwei Abschnitten (Bereiche „West“ und „Mitte“) erfolgen. Im Bereich West sind Maßnahmen auf einer Streckenlänge von ca. 1,7 km vorgesehen, beginnend etwa mit der Anschlussstelle Nürnberg-Fürth und endend an der Jansenbrücke (Anschlussstelle Westring), wobei in diesem Bereich auf der Südseite der Anbau einer dritten Fahrspur erfolgt, die an der Jansenbrücke wieder endet. Als Folgemaßnahmen werden in diesem Bereich beidseits der Strecke Lärmschutzwände errichtet. Die vorgesehenen Maßnahmen im Bereich Mitte beginnen etwa 1,1 km östlich der Jansenbrücke und enden an der Otto-Brenner-Brücke. Neben einem Neubau der Neuen Kohlenhofstraße auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs sind in

diesem Bereich die Unterfahrung der bisherigen Kreuzungen mit einem Tunnel vorgesehen und die Abwicklung des kreuzenden und des Verteilerverkehrs zu den angrenzenden Stadtteilen auf der Oberfläche. Am zu erstellenden Tunnel sollen Ein- und Ausfahrten errichtet werden.

Nach - zunächst formlosem - Antrag der Beigeladenen im November 2009 beantragte diese unter Beifügung entsprechender Unterlagen bei der Regierung von Mittelfranken mit Schreiben vom 24. Juni 2010 die Durchführung der Planfeststellung.

Eingeleitet wurde das Planfeststellungsverfahren durch die Regierung von Mittelfranken im August 2010 durch die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Die Pläne mit Zeichnungen und Erläuterungen lagen bei der Beigeladenen in der Zeit vom 27. September 2010 bis zum 26. Oktober 2010 öffentlich aus, wobei die Auslegung seinerzeit öffentlich bekannt gemacht worden ist. Unmittelbar am Verfahren beteiligt worden ist der Kläger durch Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 4. August 2010, dies verbunden mit einer Bitte um Stellungnahme aus dem dortigen Aufgabenbereich.

Zu dem Vorhaben äußerte sich die Kreisgruppe \*\*\*\*\* des Klägers mit Schreiben vom 7. November 2010. Hierin wurde insbesondere ein auf Grund des vorgesehenen Ausbaus zu erwartender Mehrverkehr angeführt sowie die hieraus entstehenden Belastungen für Wohngebiete bzw. Anwohner. Ebenfalls gegen das Vorhaben wandte sich der Kläger mit Schreiben vom 9. November 2010. Darin angeführt wurde insbesondere ein durch den vorgesehenen Ausbau entstehender Mehrverkehr mit entsprechenden Immissionen. Gerügt wurden insoweit die vorliegenden Prognosen zur Entwicklung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. Hinsichtlich naturschutzrechtlicher Belange wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass historisch bedeutsame Stadtbiotopie wie z. B. das Feuchtgelände des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanal-Hafens und andere innerstädtische Biotopie vernichtet würden. Trotz der umfangreichen Liste gefährdeter Tierarten im ausgelegten landschaftspflegerischen Begleitplan weise dieser in Teilbereichen eine mangelhafte Datengrundlage auf. Für Lebensräume wie die Gleisanlagen im Güterbahnhof und den Lebensraumkomplex zwischen Rothenburger Straße und Schwabacher Straße fehlten z. B. Untersuchungen zu Laufkäfern und Hautflüglern. Es sei daher mit einer Vielzahl weiterer gefährdeter Tierarten im Planungsgebiet zu rechnen, die nicht berücksichtigt worden seien. Die Angaben zur Versiegelung von Flächen und zu etwaiger Entsiegelung seien unzureichend. Eine Vielzahl von Stadtbiotopen, darunter auch der kulturhistorisch bedeutsame ehemalige Nürnber-

ger Kanalhafen des Ludwig-Donau-Main-Kanals würden vollständig zerstört. Eine Vielzahl gefährdeter Tier- und Pflanzenarten im Planungsgebiet sei von den geplanten Baumaßnahmen betroffen, entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der allein mindestens 56 gefährdete, geschützte oder stadtbedeutsame Arten aufführe. Die Aussage des landschaftspflegerischen Begleitplans, dass die verbliebenen naturnahen Lebensräume ihre Bedeutung insbesondere für die Fauna weitgehend verloren hätten, werde von den vorgelegten Untersuchungen ad absurdum geführt. Die dargestellten Kompensationsmaßnahmen seien nicht ausreichend. Zu den Einwendungen des Klägers nahm die Beigeladene gegenüber der Regierung von Mittelfranken Stellung.

Vom 16. bis zum 18. April 2012 fand im Historischen Rathaussaal der Beigeladenen ein öffentlich bekannt gemachter Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren statt, wozu auch der Kläger unmittelbar eingeladen worden ist. An dem Erörterungstermin haben - zumindest teilweise - auch Vertreter des Klägers teilgenommen.

Mit Schreiben vom 16. Mai 2012 an die Regierung von Mittelfranken untermauerte der Kläger seine im Erörterungstermin zum Thema Feinstaub gemachten Äußerungen und führte insoweit insbesondere aus, dass die Luftschadstoffgrenzwerte nicht überwiegend dem Gesundheitsschutz dienen. Das Bundesverwaltungsgericht gehe davon aus, dass diese Werte die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung definierten und damit diejenige Schwelle, ab welcher eine Belastung der Betroffenen nicht mehr - ohne Schutzmaßnahmen - zugemutet werden könne. Grenzwertüberschreitungen ohne Gegenmaßnahme/Schutzmaßnahmen seien daher nicht zulässig. Mit dem Verweis auf die Möglichkeiten der Luftreinhalteplanung deute das Bundesverwaltungsgericht lediglich eine gewisse Erleichterung für den Nachweis an, dass eine Einhaltung von Grenzwerten künftig in der Regel möglich sein müsste.

Im Mai 2012 teilte die Regierung von Mittelfranken der Beigeladenen im Hinblick auf den Erörterungstermin einige Punkte mit, welche noch abzarbeiten seien. Bezüglich des Abschnitts West handelte es sich um lärmschutztechnische Prüfungen. Im Hinblick auf insbesondere Mehrbelastungen in Bereichen außerhalb des Ausbaubereichs plante die Regierung von Mittelfranken in der Folgezeit eine ergänzende bzw. weitere Auslegung von Unterlagen. Eine ergänzende Auslegung von Unterlagen hat dann tatsächlich in den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen im Zeitraum Januar/Februar 2013 stattgefunden. Die insoweit ausgelegten Unterlagen betrafen

immissionsschutztechnische Auswirkungen des geplanten Ausbaus in bestimmten Stadtteilen von Nürnberg, im Erlanger Stadtteil Eltersdorf und in bestimmten Gemarkungen von Fürth. Ferner Bestandteil der weiteren Auslegung war das Konzept zur vorübergehenden Verkehrsumleitung während der Bauzeit. Ein Plansatz „Planfeststellung ergänzende Auslegung“ ist dem Kläger mit Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 11. Januar 2013 unmittelbar übermittelt worden. Diesbezüglich geäußert hat sich hierauf die Kreisgruppe \*\*\*\*\* des Klägers und hierbei im Wesentlichen - bei Wiederholung früheren Vortrags - ausgeführt, dass die geplante lückenlose autobahnartige Verbindung im Stadtgebiet Fürth durch teilweise dicht besiedelte Stadtteile führen würde und bereits bisher unzureichend geschützte Wohnnutzungen betreffe, die durch erhöhte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen belastet würden. Unerwünscht sei eine mit dem Ausbau einhergehende Verlagerung des Verkehrs vom öffentlichen Personennahverkehr auf den Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Die nach der ergänzenden Auslegung erhobenen weiteren Einwendungen wurden in einem zweiten Erörterungstermin - vom 8. April 2013 bis zum 10. April 2013 - im Historischen Ratssaal der Beigeladenen behandelt. Erörtert wurden hierbei an allen Tagen auch Einwendungen des Klägers. Umfangreich erörtert wurden hierbei hinsichtlich der Stellungnahmen des Klägers die Auswirkungen des Ausbaus auf die Verkehrsmenge mit den entsprechend zu erwartenden Belastungen durch Verkehrslärm und Feinstaubimmissionen. Hinsichtlich naturschutzrechtlicher Bedenken des Klägers wurde in dem Termin im Wesentlichen ausgeführt, dass es für den Kläger ganz klar sei, dass die Eingriffe in die Natur durch den Frankenschneidweg im Bereich von Nürnberg minimal seien. Man könne aber auch sagen, dass auf der gesamten Strecke in gewissem Sinn größere Einschnitte (evtl. gemeint: Eingriffe) vorhanden seien. Diese beruhten auf einer Gesamtwirkung durch den Ausbau der A 3 und der A 73. Bestimmte Tierarten und auch der Vogelüberflug würden in einem gewissen Sinn beeinflusst. Es gebe aber auch entsprechende Gutachten, dass die Eingriffe minimal seien. Etwas gravierender seien allerdings die Eingriffe für den Menschen.

Unter dem Datum 28. Juni 2013 erging durch die Regierung von Mittelfranken der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss. Auf dessen Begründung und insbesondere die Ausführungen zu den naturschutzrechtlichen Fragestellungen (s. S. 74 bis 78) wird Bezug genommen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde öffentlich bekannt gemacht und ist zu diesem Zweck bei der Beigeladenen in der Zeit vom 18. Juli 2013 bis zum 31. Juli 2013 ausgelegt gewesen. Er

wurde zudem in der Gesamtausgabe der Nürnberger Nachrichten und der Nürnberger Zeitung öffentlich bekannt gemacht.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss ließ der Kläger mit vom 8. August 2013 datierendem und beim Gericht am selben Tag durch Telefax eingegangenen Schriftsatz seiner Bevollmächtigten Klage erheben. In der mündlichen Verhandlung wurde beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 28. Juni 2013 aufzuheben,

hilfsweise,

die Rechtswidrigkeit und die Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen,

weiter hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts den Planfeststellungsbeschluss durch Schutzauflagen dahingehend zu ergänzen, dass

- a) Überschreitungen des Tagesmittelwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bezüglich Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr im Ausbaubereich auftreten können und
- b) Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  an nicht mehr als 18 Tagen pro Jahr im Ausbaubereich auftreten können.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Mit Beschluss des Gerichts vom 10. September 2013 wurde die Stadt Nürnberg zum Verfahren beigeladen (notwendig gemäß § 65 Abs. 2 VwGO). Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

In Ansehung einer vom Gericht nach gewährter Akteneinsicht bis zum 15. November 2013 erwarteten Begründung der Klage wurde von den Bevollmächtigten des Klägers die Verlängerung entsprechender Frist bis zum 6. Januar 2014 beantragt und eine Verlängerung schließlich bis zum 13. Dezember 2013 gewährt. Begründet wurde die Klage letztlich mit Schriftsätzen vom 12. und 13. Dezember 2013. Zur Begründung der Klage wurden zunächst Verfahrensfehler angeführt, insbesondere eine unzureichende Auslegung von Unterlagen, die im Rahmen von Texturen entstanden sind. Tatsächlich sei hier eine Bundesautobahn planfestgestellt worden und nicht eine Kreisstraße mit der Folge, dass vorliegend eine Umweltverträglichkeitsprüfung hätte durchgeführt werden müssen. Es werde zu nachhaltigen Verlärmungen und Abgaskonzentrationen sowie Feinstaubbelastungen kommen, zumal die diesbezüglich erstellten Prognosen fehlerhaft seien. Als Anlage der seinerzeitigen Klagebegründung beigefügt war eine „Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchungen von 2002 bis 2006 zum Frankenschnellweg von \*\*\*\*\* und von \*\*\*, 2003“, in Auftrag gegeben vom Kläger und erstellt unter dem Datum 10. Dezember 2013 von \*\*\*\*\* . Verkehrs- und Umweltmanagement (\*\*\*\*\*). Als Anlage der Klagebegründung ferner beigefügt war eine „Analyse und Bewertung der Schadstoffuntersuchungen von \*\*\*\*\* zum Frankenschnellweg (2009 bis 2013)“, in Auftrag gegeben von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag und erstellt ebenfalls unter dem Datum 10. Dezember 2013 von der Firma \*\*\*\*\* . Es könne nicht davon ausgegangen werden - so die Klagebegründung weiter -, dass die Lufthygiene im maßgeblichen Bereich eines Tages „von selbst“ oder durch Luftreinhaltepläne hinreichend gesichert werden könnte. Nicht gefolgt werden könne der Auffassung der Behörde, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens sei. Nach dieser Verordnung seien die Immissionsgrenzwerte gemäß §§ 2 ff. jeweils zum Schutz der menschlichen Gesundheit bestimmt worden. Die gesundheitliche Vorsorge auf der Grundlage auch der 16. BImSchV sei vernachlässigt worden und zu Unrecht sei die Planfeststellungsbehörde vom Grundsatz des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen abgewichen, selbst in den sehr zahlreichen Schutzfällen des Bereichs West. Die faunistischen Untersuchungen seien unzureichend gewesen, wobei sich auch in diesem Zusammenhang das Fehlen einer zielorientierten Umweltverträglichkeitsprüfung auswirke. Es könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass die unterlassenen weiteren Untersuchungen keine grundlegend neuen Aspekte geliefert haben würden. Zu rügen sei auch das Fehlen einer Flächenbilanz hinsichtlich zusätzlich zu versiegelnder Flächen.

Der Beklagte stellte sich der Klage im Wesentlichen mit der Begründung entgegen, dass die gerichtliche Überprüfung auf die Vereinbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit denjenigen Bestimmungen beschränke, die den erforderlichen naturschutz- bzw. umweltschutzrechtlichen Bezug aufwiesen (§ 64 BNatSchG bzw. § 2 UmwRG). Bezüglich der gerügten Klassifikation des Frankenschnellwegs als Kreisstraße sei der Kläger nicht klage- und rügebefugt. Klage- und Rügebefugnis des Klägers fehlten auch hinsichtlich der vom Kläger vermissten Planrechtfertigung. Unzutreffend sei die Auffassung des Klägers, dass sämtliche Tekturunterlagen - unabhängig von ihrem Inhalt - vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses auszulegen seien, dies im Hinblick auf die mit der Auslegung bezweckte „Anstoßwirkung“. Entsprechendes gelte für das der Planfeststellung zu Grunde liegende Verkehrsgutachten der

\*\*\*\*\* , welches nicht habe komplett ausgelegt werden müssen. Richtigerweise handle es sich bei dem gegenständlichen Straßenabschnitt um eine Kreisstraße und nicht etwa um eine Autobahn, da insbesondere ein „Lückenschluss“ im Verlauf der A 73 - zwischen deren nördlichen und südlichen Enden - nicht vorliege. Der gutachtlichen Äußerung von \*\*\*\*\* vom 10. Dezember 2013 setzte die Regierung von Mittelfranken eine Stellungnahme des \*\*\*\*\* vom 20. Februar 2014 entgegen und weiterhin eine Stellungnahme des Sachgebiets „Straßenbau“ der Regierung von Mittelfranken. Auch habe sie - so die Klageerwidern weiter - die \*\*\*\*\* über die Beigeladene um Stellungnahme zur Äußerung von \*\*\*\*\* gebeten und die - vorgelegte - Stellungnahme der \*\*\*\*\* vom 22. Januar 2014 sei auch dem Bayerischen Landesamt für Umwelt mit der Bitte um fachliche Bewertung zugeleitet worden. Das Landesamt für Umwelt habe dazu unter dem Datum 21. März 2014 geantwortet.

Die Beigeladene schloss sich zu ihrer Klageerwidern der Erwidern des Beklagten an und führte ergänzend aus. Entgegengetreten wurde der Auffassung des Klägers, dass es sich beim Frankenschnellweg zumindest im ausgebauten Zustand um eine Bundesautobahn handle. Des Weiteren wurde die Planrechtfertigung als gegeben erachtet, weil der vorgesehene Ausbau in Ansehung des aktuellen Ausbauzustands aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit geboten sei. Die der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen seien ausreichend und zutreffend. Dem Grundsatz der Problembewältigung im Rahmen der Planfeststellung sei vorliegend ausreichend Rechnung getragen worden, da die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung habe überlassen können.



Wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Gerichtsakte mit insbesondere den gewechselten Schriftsätzen Bezug genommen und außerdem auf die beigezogenen Behördenakten sowie des Weiteren auf die über die mündliche Verhandlung gefertigte Niederschrift mit darin unter anderem den (Eventual-) Beweisanträgen entsprechend den Schriftsätzen vom 12./13. Dezember 2013 und vom 3. Juli 2014.

### **Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Klage ist nicht begründet.

1.

Nicht zu berufen vermag sich der Kläger auf eine Verletzung eigener Rechte durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss (§ 42 Abs. 2 VwGO). Dies gilt auch und insbesondere in Ansehung eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 5. September 2013 (7 C 21.12), wonach § 47 Abs. 1 BImSchG einem anerkannten Umweltverband eigene Rechte im Sinn des § 42 Abs. 2 VwGO deswegen gewährt, weil diese Vorschrift der Umsetzung von Unionsrecht dient, nämlich der Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa („Luftqualitäts-Richtlinie“). Auch darüber hinaus sind eigene Rechte des Klägers, die vorliegend verletzt sein könnten, nicht ersichtlich. Der Kläger hat sich jedoch in ausreichender Weise darauf berufen, dass anderweitige gesetzliche Bestimmungen vorliegen, aus welchen sich seine Klagebefugnis ergibt. Inmitten steht insoweit zunächst § 2 Abs. 1 des Gesetzes über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG), wonach eine nach § 3 UmwRG anerkannte Vereinigung Rechtsbehelfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung gegen Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG dem Grundsatz nach einlegen kann. So ein Rechtsbehelf hiernach bzw. für eine „Umweltverbandsklage“ etwa nicht eröffnet ist, ist zumindest von der Klagebefugnis nach § 64 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) auszugehen, mithin von einer naturschutzrechtlichen Verbandsklage, welche nachrangig gegenüber der Umweltverbandsklage stattfindet (s. § 64 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG und § 1 Abs. 3 UmwRG). Die Voraussetzungen für eine Umweltverbandsklage oder jedenfalls doch für eine naturschutzrechtliche Verbandsklage sind vorliegend in ausreichender Weise geltend gemacht, während jedoch die Reichweite der Rügebefugnis des Klägers im Einzelnen eine Frage der Be-

gründetheit des Rechtsbehelfs ist. Hierbei ist dann hinsichtlich der jeweiligen Einwendungen zu differenzieren (s. BaWüVGH, U. v. 20.7.2011 - 10 S 2102/09 - juris, Rn. 32).

2.

Die Klage ist sowohl hinsichtlich des Hauptantrags als auch hinsichtlich der Hilfsanträge nicht begründet. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 28. Juni 2013 weist keine Rechtsfehler auf, die der Kläger rügen kann und die zu seiner Aufhebung führen oder wenigstens zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und - gegebenenfalls - auch seiner Nichtvollziehbarkeit. Damit konnten auch die weiteren Hilfsanträge mit dem Ziel einer Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses durch Schutzauflagen - zur Verhinderung von Belastungen durch Feinstaub-Partikel PM<sub>10</sub> und durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) - keinen Erfolg haben (vgl. Art. 75 Abs. 1a Satz 2 BayVwVfG).

2.1

Erfolg hat die Klage nicht als Umweltverbandsklage nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz, weil die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht sämtlich vorliegen. Es fehlt hier daran, dass eine Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG entweder vorliegen oder unterlassen worden sein muss. Weder die eine noch die andere Voraussetzung liegt vor, da der angegriffene Planfeststellungsbeschluss keine unter § 1 Abs. 1 UmwRG fallende Entscheidung darstellt und auch kein Vorhaben gegeben ist, dessentwegen eine entsprechende Entscheidung hätte ergehen müssen. Es ist keiner der in § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG genannten Tatbestände einschlägig, was insbesondere hinsichtlich von Planfeststellungsbeschlüssen (s. § 2 Abs. 3 Nr. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG) gilt. Für das streitgegenständliche Vorhaben kann weder nach landesrechtlichen Vorschriften noch nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und schon gar nicht nach der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung bergbaulicher Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) bis c) UmwRG). Aus dem Landes(straßen)recht kann sich eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nur aus Art. 37 StrWG ergeben, wovon offensichtlich nicht ausgegangen werden kann. Insbesondere kann hier aber eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, weil weder von einer allgemeinen UVP-Pflicht (§ 3 b Abs. 1 UVPG) auszugehen ist noch von einer UVP-Pflicht im Einzelfall (§ 3 c UVPG) als Ergebnis einer allgemeinen oder

standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls. Das planfestgestellte Vorhaben unterfällt nämlich nicht den Tatbeständen der Nrn. 14.3 bis 14.6 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Dort sind für bestimmte Vorhaben teilweise eine allgemeine UVP-Pflicht vorgesehen und teilweise auch eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls, hingegen für keinen der angeführten Tatbestände eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls. Zum unionsrechtlichen Bezug bzw. dem Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Unionsrecht sei auf die Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 und insbesondere dort deren Art. 4 mit dazu dem Anhang I hingewiesen. Auch wenn man - wie wohl zutreffend - das gegenständliche Vorhaben als „Bau“ einer Straße erachten wollte - und nicht nur als Ausbau -, ist doch von keinem der dort genannten Tatbestände auszugehen, da diese nämlich nur Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) anführen, welche sich in Bundesautobahnen und Bundesstraßen gliedern (§ 1 Abs. 1 und 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)). Bezüglich von Nr. 14.4 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung fehlt es schon am Tatbestandsmerkmal, dass die zu bauende Straße „neu“ sein muss und außerdem an einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km. Zudem fehlt es insoweit auch an der für eine Bundesstraße vorausgesetzten Eigenschaft einer Bundesfernstraße gemäß den Kriterien von § 1 Abs. 1 FStrG. Zu den notwendigen Voraussetzungen für eine Einstufung als Bundesfernstraße nach § 1 Abs. 1 FStrG wird nachfolgend noch Näheres auszuführen sein. Bezüglich des Tatbestands von Nr. 14.5 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist festzustellen, dass vorliegend kein Bau einer Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bereits bestehenden Bundesstraße erfolgen soll, wobei im Hinblick auf eine konkludent vom Kläger zumindest behauptete zutreffende Bewertung des aktuellen Zustands des Frankenschneidwegs als Bundesstraße nachfolgend noch auszuführen sein wird. Dazu kommt im Hinblick auf den vorgenannten Tatbestand, dass der geänderte Abschnitt nicht einmal annähernd eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist. Auch eine „sonstige Bundesstraße“ (Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG) - mit gegebenenfalls dem Erfordernis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls - ist nicht zu erkennen, mangels der Eigenschaft des Frankenschneidwegs als Bundesfernstraße (auch) künftig bzw. jedenfalls im ausgebauten Zustand. Insbesondere führt jedoch der angegriffene Planfeststellungsbeschluss nicht zum „Bau einer Bundesautobahn oder einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinn der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975“ ist (Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Damit ist auch von daher eine UVP-Pflicht

nicht zu erkennen. Von einer „Schnellstraße im Sinn der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“ ist bei dem planfestgestellten Abschnitt des Frankenschnellwegs nicht auszugehen (s. die Bekanntmachung des Übereinkommens in BGBl 1983, Teil II, S. 245 ff.). Die Definition der Schnellstraßen im Sinn des genannten Übereinkommens ergibt sich aus dessen Anlage II mit der Überschrift „Bedingungen für die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“. Schnellstraßen sind nach Nr. II.3 der Anlage II zwar dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und das Parken verboten sind. Schnellstraßen im genannten Sinn sind jedoch nur dann anzunehmen, wenn sie zu den internationalen Straßen gehören (s. Nr. II der Anlage II), wobei sich das internationale E-Straßennetz aus der Anlage I zum Übereinkommen vom 15. November 1975 ergibt. Hierbei handelt es sich um diejenigen Straßen des internationalen E-Straßennetzes, die mit einem weißen „E“ und einer dazugehörigen Ziffer auf grünem Grund gekennzeichnet sind, entsprechend Art. 4 Abs. 1 des Übereinkommens vom 15. November 1975 bzw. der dazugehörigen Anlage III. Für den fraglichen Raum in Nürnberg und um Nürnberg herum sind als Bestandteile des internationalen E-Straßennetzes in der Anlage I zum Übereinkommen vom 15. November 1975 angeführt die „Europa-Straßen“ E 45, E 50, E 51 und E 56, die eine irgendwie erfolgte Einbindung des Frankenschnellwegs nicht erkennen lassen, entsprechend auch der Ausschilderung in der Realität. Geradezu abwegig erschiene es auch, die Auffassung zu vertreten, dass der Frankenschnellweg - jedenfalls nach seinem Ausbau auf Grund des gegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses - eine Schnellstraße des internationalen Verkehrs im genannten Sinn sein müsste und ohne entsprechende Aufnahme in das Verzeichnis über das internationale E-Straßennetz entsprechend zu qualifizieren wäre.

Auch und insbesondere nicht ist vom UVP-pflichtigen „Bau einer Bundesautobahn“ nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung auszugehen, wobei auch hier und insbesondere insoweit Bedenken außen vor gelassen werden sollen, dass ja hier bzw. bezogen auf den Frankenschnellweg (bzw. nicht auf die Neue Kohlenhofstraße) ein Bau einer Straße jedenfalls im engeren Sinn gar nicht vorliegt, sondern ein Ausbau im Wesentlichen auf der bisherigen Trasse. Vom Vorliegen der - vereinfachend gesagt - ausbautechnischen Merkmale für eine Bundesautobahn ist beim auszubauenden Abschnitt des Frankenschnellwegs im Ausbauzustand gemäß dem Planfeststellungsbeschluss auszugehen. Der Ausbauabschnitt ist - wie schon nach dem aktuellen Zustand - „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahr-

zeugen bestimmt“ und soll - künftig - so angelegt sein, dass er frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlussstellen sowie außerdem mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr ausgestattet ist (§ 1 Abs. 3 FStrG). Unbeachtet kann und soll in diesem Zusammenhang bleiben, dass der gesamte Frankenschnellweg bisher wie künftig von Geschwindigkeitsbegrenzungen geprägt war und sein wird und außerdem von einer dichten Abfolge von Zu- und Abfahrten im Verlauf des durchgehenden Verkehrs zwischen der Rothenburger Straße und der Landgrabenstraße. Für eine Qualifikation des Frankenschnellwegs und hier insbesondere des zum Ausbau vorgesehenen Abschnitts als Bundesfernstraße - in Form einer Bundesautobahn - fehlt es vorliegend an den Qualifikationsmerkmalen nach § 1 Abs. 1 FStrG, welche jede Bundesautobahn zwingend erfüllen muss. Hingegen liegen die Qualifikationsmerkmale für eine Kreisstraße - wie planfestgestellt - tatsächlich vor. Der Frankenschnellweg - einschließlich seiner nicht vom Gegenstand der Planfeststellung umfassten Teile - stellt heute wie nach entsprechendem Ausbau keine Bundesfernstraße dar. Es fehlt nämlich an dem Merkmal, dass eine Bundesfernstraße mit anderen Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden muss und dazu einem weiträumigen Verkehr entweder dient oder dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Bezüglich der Bildung eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes wird auch von „Netzzusammenhang“ gesprochen und bezüglich der Funktion für den weiträumigen Verkehr von der „Verkehrsbedeutung“ (so BVerwG, U. v. 3.5.2013 - 9 A 17/12 - juris, Rn. 12). Zutreffend und dem Kläger zugestehen ist, dass es für die Annahme einer UVP-Pflicht nicht darauf ankommt, ob die betreffende Straße die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung bereits erhalten hat (§ 2 Abs. 1 FStrG), sondern auf die Erfüllung der materiell-rechtlichen Kriterien, ob also die planfestgestellte Straße (bzw. ihr Ausbau gemäß Planfeststellung) dem bundesrechtlichen Straßenregime unterfällt (vgl. BVerwG, U. v. 23.1.1981 - 4 C 4/78 - juris, Rn. 20). Allerdings wäre mit einer Einstufung des ausgebauten Abschnitts des Frankenschnellwegs als Bundesfernstraße bzw. Bundesautobahn kraft materiellen Rechts letztlich die Notwendigkeit gegeben, eine entsprechende Aufstufung durchzuführen bzw. diese wäre rechtlich zwingend vorzunehmen (§ 2 Abs. 3 a FStrG). Ebenso kommt es für die Annahme einer UVP-Pflicht wegen Klassifizierung als Bundesautobahn nicht darauf an, ob die entsprechende Straße etwa als „Autobahn“ ausgeschildert ist (Zeichen 330.1 und 330.2 aus der Anlage 3 zur StVO), entsprechend dem aktuellen Stand im Abschnitt West des Ausbaubereichs. Die entsprechenden Zeichen dürfen nämlich ausdrücklich auch an nicht als Bundesautobahn gewidmeten Straßen aufgestellt werden, wenn diese die in § 1 Abs. 3 FStrG genannten ausbautechnischen Merkmale einer Bundesau-

tobahn erfüllen (siehe die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den Verkehrszeichen, hier zu Zeichen 330.1 Autobahn, zitiert nach Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41./2011).

Nach gefestigter obergerichtlicher Rechtsprechung (siehe nur BayVGH, U.v. 23.10.1990 in BayVBl 1991, 146) steht weder einem Straßenbaulastträger noch einer Planfeststellungsbehörde ein Ermessen dahingehend zu, über die Straßenklassifikation zu befinden bzw. es handelt sich um eine in vollem Umfang gerichtlich überprüfbare Entscheidung. In tatsächlicher Hinsicht wird bezüglich der Einstufung des Frankenschnellwegs und hierbei insbesondere seiner auszubauenden Teile zunächst vom wie folgt bestehenden Bundesautobahnnetz im Großraum Nürnberg-Fürth ausgegangen: An Nürnberg im Norden vorbei führt die Autobahn A 3 mit großräumig betrachtet einer durchgehenden Verbindung zwischen Würzburg und Regensburg. An Nürnberg im Osten vorbei führt die Autobahn A 9, die großräumig Berlin und Leipzig mit München verbindet. Im Süden von Nürnberg ist die Autobahn A 6 gelegen, welche bei großräumiger Betrachtung von Heilbronn über Amberg zur Grenze nach Tschechien führt. Aus Richtung Erfurt über Bamberg kommend führt die Bundesautobahn A 73 über Erlangen und durch Teile von Fürth bis zur Stadtgrenze Nürnberg-Fürth. Im Südosten von Nürnberg führt ein Teilstück der Autobahn A 73 in Richtung des Stadtzentrums und endet an der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost. An dieser Anschlussstelle schließt kreuzungsfrei die Südwesttangente an, die vierspurig ohne höhengleiche Kreuzungen geführt ist und die an der Theodor-Heuss-Brücke in die Bundesstraße B 8 einmündet. Im Verlauf der Südwesttangente bzw. durch Abfahrt von dieser am Kreuz Nürnberg-Hafen wird die Kreisstraße N 4 bzw. der Frankenschnellweg erreicht. Ein „Lückenschluss“ im Verlauf der Bundesautobahn A 73 durch den beabsichtigten Ausbau des Frankenschnellwegs, durch welchen ein „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ gebildet werden könnte, ist nicht zu erkennen, weil hier eine Lücke erstens schon besteht und diese Lücke auch nicht dadurch geschlossen wird, dass ein Teil des Frankenschnellwegs unterirdisch und kreuzungsfrei geführt wird, schon gar nicht durch Anbau einer dritten Fahrspur im Abschnitt West. Heute wie künftig bzw. im Planfall ist es möglich, vom südlichen Ende der Bundesautobahn A 73 an deren nördliches Ende zu gelangen, wenngleich derzeit aktuell nur bei häufig in Kauf zu nehmenden Staus, die durch den Ausbau vermieden oder doch zumindest verringert werden sollen. In tatsächlicher Hinsicht ist des Weiteren festzustellen, dass die Nutzung des Frankenschnellwegs statt der Bundesautobahnen A 3 und A 9 auf dem Weg von Würzburg (oder auch Bamberg) nach München eine Ersparnis einer Wegstrecke von etwa 4 km bedeutet, dies ermit-

telt nach der Mauttabelle 13.3 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Auf gleicher Grundlage ergibt sich für eine Fahrt von Würzburg (oder auch Bamberg) nach Heilbronn über die Bundesautobahn A 6 eine Wegeersparnis durch Nutzung des Frankenschnellwegs von ca. 10 km, wobei der Frankenschnellweg für Lastkraftwagen mautfrei befahrbar ist und was allerdings dann entfielen, wenn hier von einer Bundesautobahn im materiell-rechtlichen Sinn ausgegangen werden müsste, weil dies zwingend auch eine entsprechende Aufstufung zur Folge hätte (§ 2 Abs. 3 a FStrG).

In rechtlicher Hinsicht maßgebend ist es hier, dass um Nürnberg herum somit bereits ein zusammenhängendes Verkehrsnetz von Bundesstraßen und insbesondere von Bundesautobahnen außerhalb des Frankenschnellwegs besteht, das die Bedürfnisse des weiträumigen Verkehrs in vollem Umfang abzudecken vermag.

Dieses Autobahn- bzw. Bundesfernstraßennetz entspricht der Verkehrskonzeption des Bundes, wobei sich dessen künftige Verkehrskonzeption aus den Ausbauabsichten des Bundes ergibt, zu entnehmen dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 - Vorhabensliste Bayern zum 5. FStrAbÄnG vom 4. Oktober 2004. Hieraus bzw. aus den dortigen Planungsabsichten insbesondere für die Autobahn A 73 kann entnommen werden, dass der Bund zu einem „Durchstich“ durch das Stadtgebiet Nürnberg als mögliche Abkürzung für die hier in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen keine Absichten hat, während jedoch Ausbavorhaben innerhalb des vorhandenen Bestands beabsichtigt sind. Die Absicht der Beigeladenen als zuständigem Straßenbaulastträger ist es, den häufig stockenden Verkehr auf dem Frankenschnellweg zu verflüssigen. Dies soll insbesondere dadurch erreicht werden, dass durch den Anbau einer dritten Fahrspur auf der Südseite im Abschnitt West Rückstaus in den Frankenschnellweg hinein durch Fahrzeuge vermieden werden sollen, die den Frankenschnellweg an der Jansenbrücke verlassen wollen. Des Weiteren sollen bisher ampelgeregelter Kreuzungen im Bereich Mitte entfallen, wobei der Frankenschnellweg künftig im Abschnitt Mitte durch eine dichte Abfolge dreier Anschlussstellen geprägt wäre und weiterhin durch eine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung, im Bereich des Tunnels sogar auf 70 km/h wegen der durch den Kurvenradius nur beschränkt einsehbaren Anhaltewege (s. dazu insbesondere den Erläuterungsbericht zur Planfeststellung und die festgestellten Pläne). In rechtlicher Hinsicht ist mit dem Bundesverwaltungsgericht (B.v. 3.4.1990 - 4 B 50/89 - juris, Rn. 21) davon auszugehen, dass als ganz wesentlich für die Fernstraßenfunktion im Sinn des § 1 Abs. 1 FStrG die Verkehrskonzeption des Bundes

ist, wie sie sich im Bundesbedarfsplan bzw. in der Festlegung durch die Fernstraßenausbaugesetze niedergeschlagen hat. Ohne eine entsprechende Bedarfsfeststellung bzw. außerhalb einer solchen kommt die Einstufung einer Straße als Bundesfernstraße nicht in Betracht (vgl. zu einer „nur“ zeichnerisch abgerückten Trassenführung vom gesetzlichen Bedarfsplan BVerwG, U.v. 8.1.2014 - 9 A 4/13 - juris, Rn. 31). Kommt aber mangels gesetzlicher Bedarfsplanung die Planfeststellung einer Bundesfernstraße und insbesondere einer Bundesautobahn nicht in Betracht, stellt sich allenfalls noch die Frage, ob der Vorhabensträger bzw. Straßenbaulasträger eine Kreisstraße in vier- und teilweise fünfspuriger Führung kreuzungsfrei ausbauen darf, wogegen in straßenrechtlicher Hinsicht nichts einzuwenden ist und wie es im Übrigen auch der Realität vieler Straßen innerhalb von großstädtischen Räumen im Bundesgebiet entspricht. Insoweit kann auch auf die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den Verkehrszeichen (hier: zu Zeichen 330.1 Autobahn; zitiert nach Hentschel/Dauer/König, a.a.O.) hingewiesen werden. Die dort angesprochenen Straßen mit den Merkmalen der Eignung für den Schnellverkehr, der Freiheit von höhengleichen Kreuzungen, den getrennten Fahrbahnen und den besonderen Anschlussstellen sind - trotz Erfüllung der ausbautechnischen Merkmale für Bundesautobahnen gemäß § 1 Abs. 3 FStrG - gerade keine Bundesautobahnen und kommen daher nur als Straßen nach dem Landesstraßenrecht in Betracht, wobei sich hier - ungeachtet der rechtstechnisch zutreffenden Einstufung - eine Bezeichnung bzw. Beschreibung als „Stadtautobahn“ anbieten mag. Eine Bestätigung seiner Auffassung zur gerade nicht zutreffenden Klassifizierung als Bundesfernstraße findet das Gericht im Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 2002 (4 B 49/02 - juris), den das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 3. Mai 2013 (9 A 17/12 - juris) aufgegriffen bzw. dessen wesentliche Aussagen noch einmal bestätigt hat. Eine Bestimmung, dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 FStrG) ist seitens der Beigeladenen nicht gegeben und deren Auffassung wird auch durch die Planfeststellungsbehörde geteilt. Hinsichtlich der Frage, ob die Straße tatsächlich einem weiträumigen Verkehr dient (§ 1 Abs. 1 FStrG), ist festzustellen, dass eine Straße dann nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient, wenn der Anteil des weiträumigen Verkehrs hinter dem Anteil jeder Art der übrigen Verkehrsvorgänge zurückbleibt (BVerwG v. 23.10.2002 a.a.O., Rn. 5 bei juris m.w.N.). Allen hierzu vorliegenden Unterlagen ist es in überzeugender Weise zu entnehmen, dass aktuell tatsächlich der weiträumige Verkehr hinter jeder Art der übrigen Verkehrsvorgänge, nämlich dem Ziel- und Quellverkehr, zurückbleibt. Es fehlt an nachvollziehbaren Anhaltspunkten dafür, dass dies nach einem Ausbau in der beabsichtigten Weise - in relevantem Ausmaß - anders sein könnte. Der mit dem Ausbau beabsichtigte und auch erreichbare flüssigere Verkehrsablauf macht den Fran-



kenschnellweg für den Verkehr attraktiver, was jedoch sowohl für den Durchgangsverkehr gilt als auch für den örtlichen Verkehr. Sowohl die straßenplanerische Konzeption der Beigeladenen wie auch diejenige des Bundes im vorliegenden Fall, also der hier schon bestehenden „Konkurrenz“ zwischen dem Frankenschnellweg und den Bundesautobahnen im Umfeld von Nürnberg, als auch die tatsächlich zu erwartenden Verhältnisse sprechen dafür, dass sich der weiträumige Verkehr auf den bereits vorhandenen Bundesautobahnen abwickelt bzw. abwickeln soll (vgl. im Übrigen hierzu die „Straßenkonkurrenz“ hinsichtlich des weiträumigen Verkehrs bei der dem Urteil des BVerwG v. 3.5.2013 a.a.O. zugrunde liegenden Sachlage, Rn. 13 ff. bei juris). Nicht ansatzweise entgegen stehen einer Einstufung des Frankenschnellwegs als Kreisstraße - heute wie künftig nach etwaigem Ausbau - die Anschlüsse der Kreisstraße N 4, nämlich im Norden an die Autobahn A 73 und im Süden an die Staatsstraße St 2407. Diese Anschlüsse entsprechen den regeltypischen Verhältnissen des Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG, wonach Kreisstraßen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, an eine Staatsstraße oder auch an eine andere Kreisstraße anschließen sollen. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 15. Februar 2005 (8 A 03.40044, juris) hinzuweisen und insoweit auch auf Art. 36 Abs. 2 BayStrWG, wonach Kreisstraßen „von besonderer Bedeutung“ mit dann Pflicht zur Planfeststellung insbesondere dann vorliegen, wenn es sich um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Insbesondere existiert auch keine Rechtsvorschrift, die eine Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße bei Überschreiten einer bestimmten Verkehrsbelastung nicht mehr zuließe. Im Hinblick auf eine Verknüpfung mit einer Bundesfernstraße - wie gegeben - ist festzustellen, dass damit auch die Aufnahme höherer Verkehrsbelastungen, die von einer Bundesfernstraße herrühren, hingenommen wird (s. BayVGH v. 15.2.2005 a.a.O.). Ebenso ist davon auszugehen, dass keine Rechtsvorschrift existiert, die eine Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße bei Überschreiten eines bestimmten Ausbauszustandes nicht mehr zuließe. Schon in seinem Urteil vom 23. Oktober 1990 (8 B 89.2278 - in BayVBl. 1991, 146) hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt, dass der Ziel- und Quellverkehr selbst dann nicht zum überörtlichen Verkehr wird, wenn Verkehrsteilnehmer von weit her kommen. Im Übrigen wurde dort auch angemerkt, dass eine Einstufung als Bundesstraße schon allein dann ausscheidet, wenn die betroffene Straße nicht an beiden Enden an eine Bundesfernstraße anknüpft (unter Hinweis auf Kodal/Krämer, Straßenrecht). Vorrangig für die Einstufung einer Straße in die richtige Straßenklasse ist allgemein nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 24. Februar 1999 (8 B 98.1627, 8 B 98.1631, juris) im Zweifel die Qualität der Funktion einer Straße im Verkehrsnetz, wobei diese Entschei-

dung zur richtigen Klassifizierung einer Straße innerhalb der Einstufungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz ergangen ist und nur bedingt etwas dafür herzugeben vermag, ob eine Straße vorliegt, die dem landesstraßenrechtlichen Regime unterliegt oder eine Bundesfernstraße mit Maßgeblichkeit dann des Bundesfernstraßengesetzes. Soweit der Kläger darauf abhebt, dass das Bundesverwaltungsgericht und der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die fernstraßenrechtliche Bedeutung des Autobahnringes um München herum gleichsam trotz überwiegenden örtlichen und regionalen Verkehrs bestätigt hätten, kann hieraus für die vorliegende Situation nichts geschlossen werden: Im Gegensatz zu diesem Vergleichsfall ist die fernstraßenrechtliche Funktion der vorhandenen Bundesautobahnen um Nürnberg herum bereits ohne jeden Zweifel gegeben. Es kann auch nicht etwa davon ausgegangen werden, dass sich hier die Kreisstraße N 4 nahtlos in eine Lücke in der Autobahn A 73 einfüge, weil eben der Frankenschnellweg nur einen Teil der Lücke füllt bzw. vom Frankenschnellweg aus die Autobahn A 73 im Süden nur über einen Abbiegevorgang und einen Teil der Südwesttangente erreicht werden kann.

Den einschlägig gestellten (Hilfs-)Beweisanträgen brauchte bzw. konnte nicht nachgegangen werden, im Wesentlichen wegen Unbehelflichkeit und wegen Zusammenhangs mit Rügen, zu deren Erhebung der Kläger nicht befugt ist. So wurde für verschiedene Tatsachen „vorsorglich“ Beweis durch Augenschein angeboten bzw. beantragt (S. 14 i.V.m. S. 13 der Klagebegründung v. 12./13.12.2013). Dass es sich beim streitgegenständlichen Straßenbereich um eine „öffentliche Straße“ (unter Hinweis auf § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG) handelt, trifft in völlig unstrittiger Weise zu, was gleichwohl - aus den vorstehend angeführten Gründen - die Eigenschaft einer Straße als Bundesfernstraße nicht zu begründen vermag, vielmehr nur eine erforderliche Voraussetzung dafür ist. Soweit der Augenschein einem Beweis dienen soll, dass der streitgegenständliche Straßenbereich Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes der Bundesfernstraßen ist, ist der Augenschein nicht geeignet, Derartiges zu beweisen. Der beantragte Augenschein bezieht sich außerdem auf eine durch das Gericht vorzunehmende Bewertung bzw. Beantwortung einer Rechtsfrage und es liegen in tatsächlicher Hinsicht bereits ausreichende Unterlagen vor, auf deren Grundlage die Frage nach dem Vorliegen eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes beantwortet werden kann. Gleiches gilt für die unter Beweis durch einen Augenschein gestellte Tatsache, dass der streitgegenständliche Straßenbereich einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist. Dass weiterhin der gegenständliche Straßenabschnitt „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt“ ist, trifft offensichtlich zu und ebenfalls der Um-

stand, dass die Straße frei von höhengleichen Kreuzungen angelegt werden soll, wobei insoweit im Übrigen ebenfalls erforderliche Voraussetzungen für eine Bundesautobahn in den Raum gestellt werden, die jedoch - für sich allein betrachtet - nicht ausreichend sind, das Vorhaben als Bundesautobahn - wenigstens in materiell-rechtlicher Hinsicht - zu qualifizieren. Gleiches wie vorstehend bereits ausgeführt gilt auch für den Umstand, dass die planfestgestellte Straße „wie eine Autobahn mit besonderen Anschlussstellen für die Zu- und Abfahrt von Kraftfahrzeugen ausgestattet“ sein soll und dass sie „wie eine Autobahn getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben“ soll. Ein Augenschein wäre darüber hinaus - hinsichtlich des beabsichtigten Ausbaus - nur durch Einsicht in die Pläne denkbar, welche bereits Gegenstand des Verfahrens sind und weswegen auch von daher eine Beweisaufnahme nicht in Betracht kommt. Was offensichtlich zutrifft, bedarf keiner Beweisaufnahme, weder in Form eines Augenscheins noch in Form eines Sachverständigengutachtens, dies hier festzustellen zum entsprechenden Beweisantrag dahin, dass der Frankenschnellweg (aktuell) im Norden an die Autobahn A 73 angebunden ist (zu S. 2 des Schriftsatzes v. 3.7.2014). Die Durchführung eines Augenscheins wurde weiterhin in der mündlichen Verhandlung durch Bezugnahme auf Seite 3 des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 hinsichtlich bestimmter Tatsachen beantragt, die teilweise völlig unstrittig sind, teilweise nicht vorliegen und die teilweise keine bestimmten Tatsachen betreffen, wobei in tatsächlicher Hinsicht genügend Fakten vorliegen, die dem Gericht eine Bewertung der anstehenden Rechtsfragen ermöglichen. Soweit es um die Erfüllung der „Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 und 3 FStrG“ geht, sind zunächst konkrete Tatsachen nicht angesprochen. Der angesprochene Straßenquerschnitt findet in § 1 Abs. 1 FStrG ebenso wie in § 1 Abs. 3 FStrG keinen Widerhall. Eine „Freiheit von höhengleichen Kreuzungen“ ist heute - im Sinn der genannten Vorschrift - gerade nicht gegeben und ebenfalls nicht „Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen“. Zutreffend ist die aktuelle Ausführung im auszubauenden Bereich bereits heute mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. Soweit weiterhin (ebenfalls gemäß S. 3 des Schriftsatzes vom 3.7.2014) ein Augenschein eingenommen und ein Sachverständigengutachten dazu erholt werden soll, dass ganz maßgebliche Anteile des Verkehrs auf der Autobahn A 73 aus Richtung Süden über die „sogenannte“ Kreisstraße N 4 in Richtung Nordost der Autobahn A 73 abfließen und weiterhin ein sehr erheblicher Teil des Verkehrs auf der „sogenannten“ N 4 aus Richtung Norden kommend über den autobahnmäßig ausgebauten Teil des Frankenschnellwegs zum nördlichen Ende des Südteils der Autobahn A 73 fließen, zielen die Beweisanträge auf die Beantwortung von Rechtsfragen, die dem Gericht obliegt, wobei einmal dahingestellt bleiben soll, dass es an hinreichend konkreten Angaben zu den angeblich zu beweisenden

Tatsachen mangelt und sich die entsprechenden Beweisanträge daher auch als Beweisermittlungsanträge bzw. Beweisausforschungsanträge darstellen. Dies gilt zumal in Anbetracht des Umstandes, dass die aktuellen Verkehrsverhältnisse ausreichend untersucht sind und die Annahme nicht zu rechtfertigen vermögen, dass - wie es augenscheinlich bewiesen werden soll - der Frankenschnellweg schon heute eine Bundesautobahn im Sinn des § 1 Abs. 1 und 3 FStrG darstellt. Eine Beweisaufnahme war auch nicht gemäß dem Beweisantrag auf Seite 6 des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 veranlasst, wonach ein Augenschein in der Richtung eingenommen werden solle, dass die Verkehrsfunktion des Frankenschnellwegs nicht auf Grund kreisstraßenrechtlicher Erwägungen mit der Verknüpfung von Stadtteilen von Nürnberg begründet werden könne. Ganz offensichtlich dient der Frankenschnellweg - jedenfalls auch - der Verknüpfung von Stadtteilen von Nürnberg und eine Funktion auch für anderweitigen Verkehr wird weder von der Vorhabensträgerin noch von der Planfeststellungsbehörde bestritten. Die aus der tatsächlichen Funktion zu ziehenden Folgerungen sind kein mögliches Beweisthema.

Nach alledem ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder wenigstens eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nicht erforderlich, womit eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bestehen kann und also das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz keine Anwendung findet (§ 1 Abs. 1 UmwRG). Damit kann der Rechtsbehelf der Umweltverbandsklage hier nicht zum Erfolg führen. In diesem Zusammenhang bleibt gerade noch darauf hinzuweisen, dass es damit nicht auf die Beantwortung der im Fall einer Umweltverbandsklage (auch) anstehenden Frage ankommt, ob und inwieweit der Kläger im Klageverfahren präkludiert wäre, weil er entweder Einwendungen - trotz Möglichkeit hierzu - nicht rechtzeitig geltend gemacht hat oder die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel nicht innerhalb von einer - auf Antrag verlängerbaren - Frist von sechs Wochen nach Erhebung der Klage angegeben hat (§ 2 Abs. 3 UmwRG und § 4 a Abs. 1 UmwRG).

## 2.2

Nach vorstehender Verneinung der vorrangigen Umweltverbandsklage (s. § 1 Abs. 3 UmwRG) ist dem Kläger die naturschutzrechtliche Verbandsklage nach § 64 BNatSchG eröffnet, zumal diese Vorschrift auch für solche Vereine gilt, die nach § 29 BNatSchG in der bis zum 3. April 2002 geltenden Fassung von einem Land anerkannt worden sind (§ 74 Abs. 3 BNatSchG). Eine Klage auf dieser Grundlage ist in Verbindung mit § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG eröffnet, da ein Planfeststellungsverfahren in Rede steht, welches mit Eingriffen in Natur und Landschaft ver-

bunden ist. Zugunsten des Klägers und unter Zurückstellung gewisser Bedenken wird vom Vorliegen dieser Voraussetzung ausgegangen, was an § 14 Abs. 1 BNatSchG zu messen ist. Hiernach liegen Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinn des Bundesnaturschutzgesetzes bei Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen (oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels) vor, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (vgl. hierzu OVG Saarlouis, U.v. 16.2.1990 - 7 M 1/88 - juris, HessVGH, U.v. 10.3.1992 - 2 UE 969/88 - juris sowie OVG Münster, U.v. 4.6.1993 - 7 A 3157/91 - juris). Auch seitens der Beigeladenen und der Planfeststellungsbehörde wird von einem Eingriff in Natur und Landschaft im genannten Sinn ausgegangen, entsprechend dem Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom 3. Juli 2009 (Unterlage 3.1 T, s. dort Nr. 1 u. Nr. 4.4.1).

#### 2.2.1

Die vom Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss erhobenen Rügen liegen zum größten Teil außerhalb seiner Rügebefugnis. Soweit eine Rügebefugnis gegeben ist, liegen Widersprüche zu den in § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG genannten Vorschriften nicht vor. Der Planfeststellungsbeschluss widerspricht nicht Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes, auf Grund des Bundesnaturschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsvorschriften, Naturschutzrecht der Länder und auch keinen anderen Rechtsvorschriften, die bei der Entscheidung zu beachten sind und zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu dienen bestimmt sind (s. dazu - grundlegend - BVerwG, U.v. 19.5.1998 - 4 A 9/97 - juris, U.v. 19.3.2003 - 9 A 33/02 - juris, B.v. 28.12.2009 - 9 B 26.09).

Im Einzelnen rügt der Kläger zunächst Verfahrensfehler und das Fehlen der Planrechtfertigung als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal jeder straßenplanerischen Maßnahme. Des Weiteren rügt der Kläger, dass die zum Vorhaben erstellten Verkehrsprognosen unzureichend seien, nämlich wegen unzureichend gewählten Zeithorizonts und zu gering eingeschätzten Mehrverkehrs als Folge der Ausbaumaßnahmen. Die Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognosen wird im Hinblick darauf vorgetragen, dass sowohl der Verkehrslärm als auch die entstehenden Belastungen mit Luftschadstoffen stärker seien als von der Planfeststellungsbehörde angenommen. Darüber hinaus wird eine unzureichende Abwägung naturschutzrechtlicher Belange gerügt.

Mit seinen Verfahrensrügen kann der Kläger schon deshalb nicht gehört werden, weil er insoweit nicht klagebefugt ist. Die Regelung des § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG schließt eine umfassende gerichtliche Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses auf die Klage eines anerkannten Naturschutzvereins hin aus und beschränkt die Kontrolle vielmehr auf die Überprüfung der Vereinbarkeit mit jenen Bestimmungen, die den entsprechenden naturschutzrechtlichen Bezug aufweisen (s. BVerwG, U.v. 19.3.2003 - 9 A 33/02 – juris Rn. 21 zur Vorgängervorschrift des § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG in der seinerzeit gültigen Fassung). Darüber hinaus wäre ein entsprechender Verfahrensfehler auch nicht in objektiv-rechtlicher Hinsicht zu erkennen, weil insoweit fast ausschließlich im Weg der Tektur betroffene Unterlagen in Rede stehen, abgesehen einmal von der dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigefügten Unterlage E 15. Es ist weder vorgetragen noch ersichtlich, dass die Nichtauslegung der Unterlagen irgendwie für den Ausgang des Verfahrens von Bedeutung hätte sein können (s. Art. 46 BayVwVfG), zumal den ursprünglich ausgelegten Unterlagen - vor der Tektur - bereits eine ausreichende „Anstoßwirkung“ zukam (s. zum gebotenen Umfang bei der Auslegung in einem Planfeststellungsverfahren auch BVerwG, U.v. 20.5.1999 - 4 A 12/98 - juris Rn. 21, U.v. 18.3.2009 - 9 A 40/07 - juris, U.v. 6.10.2010 - 9 A 12/09 - juris Rn. 12, U.v. 3.3.2011 - 9 A 8/10 - juris Rn. 20, BaWüVGH, U.v. 6.5.2013 - 5 S 369/12 - juris Rn.36).

Dahinstehen kann die Antwort auf die Frage, ob der Kläger als anerkannter Naturschutzverband das Fehlen einer Planrechtfertigung zu rügen vermag (offen gelassen durch BVerwG, U.v. 28.3.2013 - 9 A 22.11 - und U.v. 3.5.2013 - 9 A 16.12 - und U.v. 6.11.2013 - 9 A 14.12; verneint von OVG Lüneburg, U.v. 10.11.2008 - 7 KS 1/05 -, juris Rn. 51, s. auch OVG Münster, U.v. 18.1.2013 - 11 D 70/09. AK). Die Planrechtfertigung ist vorliegend nämlich gegeben. Die Planrechtfertigung ergibt sich als Folge des verkehrlichen Bedarfs und ist an den gesetzlichen Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts zu messen, hier an den Zielen von Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG. Hiernach haben die Träger der Straßenbaulast im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Dies ist nach Überzeugung des Gerichts hier gegeben, wohingegen eine Planrechtfertigung für die Planfeststellung einer Bundesautobahn mangels entsprechender Bundesbedarfsplanung aktuell zu verneinen wäre (vgl. dazu BVerwG, U.v. 9.2.2005 - 9 A 62/03, juris Rn. 30, BVerwG, U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11, juris Rn. 18 und auch BVerwG, U.v. 8.1.2014 - 9 A 4/13, juris Rn. 31). Erforderlich und ausreichend für die Planrechtfertigung ist, dass die Planung „vernünftiger-

weise geboten“ ist (s. etwa BVerwG, B.v. 1.4.2005 - 9 VR 7/05, juris Rn. 5 und U.v. 23.11.2005 - 9 A 28/04 - juris Rn. 16, letztere Entscheidung zu den generellen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes gemäß u.a. § 3 Abs. 1 FStrG diese, Vorschrift im Wesentlichen gleichlautend mit Art. 9 Abs. 1 BayStrWG; s. zur Planrechtfertigung auch BVerwG, U.v. 28.3.2013 - 9 A 22.11 - juris Rn. 28). Die mit der Planung verfolgten Ziele ergeben sich zutreffend aus dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung (Unterlage 1 T). Hiernach sind die Verkehrsverhältnisse aktuell unzureichend zumal und insbesondere deswegen, weil das vorhandene Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend bewältigt werden kann und der Verkehr teilweise in angrenzende Wohngebiete verdrängt wird (s. insbesondere Nr. 2.2 des Erläuterungsberichts). Die nicht nur zu Verkehrsspitzenzeiten bestehende Überlastungssituation am Frankenschnellweg ist offenkundig und auch von daher eine Anpassung der Straßenverhältnisse - vor allem im Bereich der bisher vorhandenen, ampelgeregelten Kreuzungen - im genannten Sinn geboten. „Vernünftigerweise geboten“ ist auch der geplante Anbau einer dritten Fahrspur in Fahrtrichtung Osten, die sich in verkehrlicher Hinsicht als Verlängerung der bisher bereits bestehenden Ausfahrtspur zur Jansenbrücke hin darstellt. Schon gar nicht kann der Kläger durchgreifend geltend machen, dass dem Verkehrsbedürfnis wegen wesentlich stärkerer Zunahme des Verkehrs als prognostiziert nicht genügt werden könne, das Verkehrsbedürfnis eigentlich sogar einen sechsstreifigen Ausbau erfordern würde. Wäre dieser Vortrag richtig, so kann hiermit zumindest kein Unterlassen eines Ausbaus verlangt werden (vgl. BVerwG, B.v. 1.4.2005 - 9 VR 7/05 - juris Rn. 7). Zur Vermeidung von Missverständnissen ist allerdings zum Umstand der Planrechtfertigung darauf hinzuweisen, dass sie eine zwar erforderliche, aber keine hinreichende Bedingung für eine straßenrechtliche Planung darstellt, mithin ihr Vorliegen eine Abwägung des Einzelfalls nicht erspart.

Nicht durchzudringen vermag der Kläger mit seiner Rüge, dass die im Verfahren erstellten Verkehrsprognosen unzureichend bzw. unzutreffend seien, wobei der Kläger für den Prognoseplanfall von stärkerem Verkehr ausgeht als die Planfeststellungsbehörde und der Vorhabens-träger. Fehler in Verkehrsprognosen zu Straßenbauvorhaben können selbständig durch einen anerkannten Naturschutzverband ausschließlich dann mit Erfolg geltend gemacht werden, wenn infolge einer fehlerhaften Verkehrsprognose naturschutzrechtliche Belange zu Unrecht als nachrangig eingestuft worden sind bzw. wenn eine Überdimensionierung der geplanten Straße deswegen vorliegt, weil diese erheblich weniger Verkehr als prognostiziert werden aufnehmen müssen (s. BVerwG, U.v. 19.3.2003 - 9 A 33/02 - juris Rn. 25). So verhält es sich indes nicht

bzw. der Kläger behauptet sogar - gemessen am verkehrlichen Bedarf - eine Unterdimensionierung des geplanten Ausbaus. In diesem Zusammenhang steht dem Kläger nur die Rüge zu, dass das Vorhaben infolge stärkeren Verkehrs als prognostiziert zu mehr Verkehrslärm und zu einer größeren Belastung mit Luftschadstoffen führt und gerade hierdurch Vorschriften mit naturschutzrechtlichem Bezug im Sinn des § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verletzt würden. Die Frage nach der Richtigkeit der Verkehrsprognosen stellt sich daher nur als Vorfrage zur Einhaltung von Naturschutzrecht (im weitesten Sinn) dar.

Die Rügen des Klägers betreffend die Richtigkeit der erstellten Verkehrsprognosen sind im Rahmen der Klage nicht zu würdigen, da hierdurch nur Fragen aufgeworfen werden, die außerhalb der Rügebefugnis des Klägers liegen. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorgetragenen Erzeugung von mehr Verkehrslärm als auch im Hinblick auf größere Belastungen mit Luftschadstoffen, insbesondere mit Feinstaub.

Betreffend den durch den Ausbau zu erwartenden Verkehrslärm fehlt es am naturschutzrechtlichen Bezug (§ 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) der angeblich verletzten Vorschriften. Bezogen hat sich der Kläger hierbei dem Grundsatz nach auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die zu dessen Ausführung ergangenen Rechtsvorschriften, hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Immissionshöchstmengen - 39. BImSchV). Das Gericht folgt hier der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. grundlegend U.v. 19.5.1998 – 4 A 9/97 - juris Rn. 25 ff. zum Schleswig-Holsteinischen Landesnaturschutzgesetz, welches in den maßgeblichen Teilen dem § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entsprach). Hiernach gehören Fragen unzutreffender Lärmberechnungen oder unzutreffend ermittelter Schadstoffimmissionen nicht in den Rügebereich eines anerkannten Naturschutzverbands hinsichtlich des Umstands, dass die verletzten Vorschriften (mindestens) auch den Belangen des Naturschutzes zu dienen bestimmt sind. Insbesondere hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass das Bundes-Immissionsschutzgesetz mit seiner aus § 3 Abs. 2 BImSchG ersichtlichen Sichtweise nicht darauf gerichtet ist, gerade Belange des Naturschutzes zu wahren und die Belange des Naturschutzes nach der gesetzgeberischen Konzeption vielmehr in den besonderen Gesetzen des Naturschutzes ihren Niederschlag gefunden haben (s. BVerwG, U.v. 19.5.1998 - 4 A 9/97, juris Rn. 29). Zu folgen ist auch dem Urteil des OVG Lüneburg (10.11.2008 - 7 KS 1/05 - juris), wo-



nach eine dem § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entsprechende Regelung (dort § 60 c Abs. 1 NdsNatG) eine umfassende gerichtliche Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses ausschließt bzw. sie grundsätzlich auf die Überprüfung der Vereinbarkeit mit Bestimmungen von naturschutzrechtlichem Bezug beschränkt, sodass etwa Einwände eines anerkannten Naturschutzverbands zur Lärmbelastung eines an die Trasse angrenzenden Wohngebiets außerhalb seiner Rügebefugnis liegen (Rn. 43 a.a.O.). Vollends deutlich wird der Ausschluss der Rügebefugnis des Klägers hinsichtlich des entstehenden Verkehrslärms und der Frage der Einhaltung oder auch Nichteinhaltung von Vorschriften der hier einschlägigen 16. BImSchV und ebenso der 24. BImSchV bei Betrachtung von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Bei den dort genannten maximal zulässigen Beurteilungspegeln wird ausschließlich auf die jeweils zu schützende Bevölkerung - differenziert nach Art der Gebietsnutzung - abgestellt. Gleiches gilt bei Betrachtung der §§ 1 bis 3 der 24. BImSchV. § 1 der 24. BImSchV beinhaltet ausschließlich Maßnahmen zum Schutz von Räumen in baulichen Anlagen, dies in Anknüpfung an § 2 der 16. BImSchV. Maßnahmen auf Grund der 24. BImSchV ergehen also zum Schutz von Räumen und damit wiederum (ausschließlich) zum Schutz der Wohnbevölkerung, was sich auch an der Differenzierung bei der Schutzbedürftigkeit im Einzelnen zeigt.

Mit Erfolg anzugehen vermag der Kläger auch nicht gegen die erstellten Verkehrsprognosen hinsichtlich ihrer Bedeutung zur Beantwortung von Vorfragen der Lufthygiene. Mit dem Bundesverwaltungsgericht (gemäß dessen Urteil vom 19.5.1998 a.a.O.) ist davon auszugehen, dass Mängel der Berechnungen von Schadstoffimmissionen - so sie denn vorliegen - von einem anerkannten Naturschutzverband nicht gerügt werden können, weil insoweit keine Verletzung von Vorschriften vorliegt, die (zumindest auch) den Belangen des Naturschutzes zu dienen bestimmt sind (dort: zu § 51 c Abs. 1 des Schleswig-Holsteinischen Landesnaturschutzgesetzes, diese Vorschrift entsprechend § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und im Übrigen bei seinerzeit identischer Fassung von § 3 Abs. 2 BImSchG). Schon gar nicht vermag der Kläger in diesem Zusammenhang zu rügen, dass die erstellten Verkehrsprognosen fehlerhaft seien (BVerwG vom 19.5.1998 a.a.O., juris Rn.31). Schon ganz allgemein vermag der Kläger daher wegen seiner durch § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beschränkten Rügebefugnis Verstöße gegen Vorschriften des Luftqualitätsrechts nicht zu rügen. Dies gilt insbesondere für seinen Einwand, dass vorliegend bzw. bei Durchführung des Planvorhabens Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen nicht eingehalten würden (früher die 22. BImSchV, als deren Nachfolger die 39. BImSchV anzusehen ist - vgl. BVerwG, U.v. 24.10.2013 - 7 C 36/11 -

juris Rn. 49). Die Betrachtung der 39. BImSchV und der dort festgesetzten Immissionsgrenzwerte offenbart, dass diese ausdrücklich (und nur) zum Schutz der menschlichen Gesundheit bestimmt worden bzw. Maßstab letztlich dafür sind, ab wann - mit welchen Maßnahmen auch immer - seitens der Behörden einzugreifen ist (siehe für SO<sub>2</sub> § 2 Abs. 1 und 2, für NO<sub>2</sub> § 3 Abs. 1 und 2, für PM<sub>10</sub> § 4, für PM<sub>2,5</sub> § 5 Abs. 1 u. 2, für Blei § 6, für Benzol § 7, für CO § 8; siehe zum Schutz der menschlichen Gesundheit durch die 22. BImSchV und zum insoweit nicht gegebenem Klagerecht von Naturschutzvereinen auch BVerwG, B.v. 1.4.2005 – 9 VR 7/05 – juris Rn. 19). Unberücksichtigt bleiben können hier in der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen genannte andere Werte wie „Zielwerte“, „kritische Werte“, „nationale Ziele“ und „Alarmschwellen“, die geradezu offensichtlich nicht geeignet sind, einem einzelnen Vorhaben entgegengehalten zu werden. Dies gilt zumal in Ansehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des Luftqualitätsrechts, da selbst deren Einhaltung nicht Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Vorhabens ist (s. zuletzt BVerwG, U.v. 24.10.2013 - 7 C 36/11 - juris). Kann der Kläger damit von vorneherein auch nicht mit seiner Rüge der mangelnden Beachtung lufthygienischer Vorschriften gehört werden, so bedarf es keines weiteren Eingehens auf die hier bei einer objektiv-rechtlichen Prüfung letztlich zu treffende Feststellung, dass in aller Regel - und so auch hier - die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV eben keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der Planfeststellung eines Vorhabens ist (gefestigte höchstrichterliche Rechtsprechung, s. BVerwG, U.v. 24.10.2013 - 7 C 36/11 - juris, s. dazu bereits BVerwG v. 23.2.2005 - 4 A 1/04 - juris, B.v. 1.4.2005 - 9 VR 7/05 - juris, BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1001/04 - juris, BVerwG, U.v. 18.3.2009 - 9 A 39/07 - juris, BVerwG, Urteile vom 10.10.2012 - 9 A 18/11 und 9 A 20/11 - beide juris, BVerwG, U.v. 24.10.2013 - 7 C 36/11 - juris). Wegen der Einzelheiten insoweit wäre - wie bei der vorliegenden Klage jedoch nicht erforderlich - auf die Urteile in den gleichzeitig verhandelten Verfahren AN 10 K 13.01444 und AN 10 K 13.01578 zu verweisen, die den Beteiligten bekannt oder zumindest zugänglich sind.

### 2.2.2

Den einschlägig gestellten (Hilfs-)Beweisanträgen war nicht nachzugehen, im Einzelnen aus folgenden Gründen:

Soweit Gegenstand beantragter Beweiserhebungen Fragen des entstehenden Verkehrslärms oder der Belastung mit Luftschadstoffen sind - einschließlich der sich in diesem Zusammenhang

stellenden Vorfrage nach der Verkehrsmenge - kommt es auf das Ergebnis entsprechender Beweiserhebung aus den bereits angeführten Gründen nicht an, da die insoweit erhobenen Rügen außerhalb der Rügebefugnis des Klägers liegen. Aus dem Schriftsatz vom 12./13. Dezember 2013 gilt dies für ein auf dessen Seite 4 beantragtes Sachverständigengutachten. Gleiches gilt für einen auf Seite 20 des bezeichneten Schriftsatzes gestellten bzw. in Bezug genommenen Antrag auf Erholung eines Sachverständigengutachtens mit allerdings nicht erkennbarem Ziel. In diesem Zusammenhang bleibt gerade noch anzumerken, dass freilich die deutsche Einigung mit ihren verkehrlichen Umwälzungen und demzufolge auch eine neue verkehrliche Situation auch im Raum Nürnberg erst ungefähr im Lauf des Jahres 1990 absehbar war. Dies ist offenkundig und bedarf daher auch keines Beweises. Nicht nachzugehen war auch einem Antrag auf Erteilung eines Sachverständigengutachtens zu auf Seite 38 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 angesprochenen Fragen zu einem nach Auffassung des Klägers völlig ungenügenden Prognosehorizont für die Luftschadstoffbelastung, dies ebenfalls aus den vorgenannten Gründen. Soweit in diesem Zusammenhang auf eine Bauzeit von mindestens zwischen fünf und sieben Jahren abgestellt wird, trifft diese zu und eine entsprechende Beweiserhebung scheidet deswegen aus. Für den Ausgang des Verfahrens unerheblich ist ebenfalls ein Antrag dahingehend, das der Untersuchung der \*\*\*\*\* zugrunde liegende Untersuchungsgebiet im Hinblick auf die Bebauung bzw. deren Dichte in Augenschein zu nehmen, da sich der Kläger auf die seiner Auffassung zufolge nicht ausreichenden Maßnahmen zur Luftreinhaltung bzw. eine Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses diesbezüglich nicht berufen kann. Gleiches gilt für die Frage nach Erholung eines Sachverständigengutachtens zu der Frage, ob sich nachhaltige Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen vermeiden ließen, sei es „von selbst“ oder wenigstens durch Luftreinhaltepläne (zu S. 40 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). In die gleiche Richtung zielen weitere Beweisanträge auf Seite 41 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013. Zunächst wurde insofern in den Raum gestellt, dass bei etwaiger Verwirklichung der streitgegenständlichen Planung die maßgeblichen Grenzwerte auf der Grundlage der 39. BImSchV überschritten würden. Hierauf kommt es jedoch für das Verfahren wegen der beschränkten Rügebefugnis des Klägers - entsprechend obigen Ausführungen - nicht an. Zudem wäre nicht einmal bei einer objektiv-rechtlichen Prüfung von der Rechtswidrigkeit des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses jedenfalls von daher auszugehen. Eine Vernehmung eines Sachverständigen bzw. die Einholung eines Sachverständigengutachtens wurde auch insoweit beantragt, dass Überschreitungen der Tagesmittelwerte bezüglich des Feinstaubes PM<sub>10</sub> sehr viel umfangreicher ausfallen würden als von der Planfeststellungsbehör-

de für zutreffend erachtet. Diesbezüglich steht dem Kläger jedoch schon eine Rüge nicht zu, abgesehen hier einmal von der weiter zu treffenden Feststellung, dass es selbst bei objektiv-rechtlicher Prüfung letztlich auf das Maß der Überschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte (§ 4 Abs. 1 der 39. BImSchV) nicht ankäme. Für Benzol existiert keinerlei maximaler „Tagesmittelwert“ (s. § 7 der 39. BImSchV) bzw. nur ein Grenzwert für das Jahresmittel, so dass der Beweisantrag insoweit ins Leere geht. Gleiches gilt hinsichtlich des genannten Schadstoffs Stickoxid (Stickstoffoxid), bezüglich dessen eine normative Festsetzung nur insoweit existiert, als ein „kritischer Wert“ für den Jahresdurchschnitt genannt ist. Die etwaige Überschreitung eines kritischen Wertes ist jedoch nicht ansatzweise dafür geeignet, einem Planfeststellungsbeschluss als Rechtsfehler entgegengehalten zu werden. Nicht nachgegangen werden konnte dem Beweisantrag dazu, dass auch bei einem Ausbau mit gestörtem Verkehrsfluss zu rechnen sei, womit der Kläger wiederum, wie es ihm nicht zusteht, auf den Schutz der Anwohner abstellt (zu S. 41 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). Gleiches gilt für ein nach Ausführungen des Klägers erforderliches Sachverständigengutachten zum Auftreten von Schadstoffen und Überschreitungen der Tagesgrenzwerte auch außerhalb des Ausbaubereichs (zu S. 41 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). Da dem Kläger eine Rügebefugnis bezüglich der Einhaltung luft-hygienischer Werte nicht zusteht, kommt auch ein Sachverständigengutachten zu den auf Seite 45 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 angesprochenen Umständen nicht in Betracht, weil es also für das Verfahren unerheblich wäre. Aus den gleichen Gründen braucht auch nicht auf den Antrag auf Seite 46 des vorbezeichneten Schriftsatzes positiv eingegangen werden und mangels Rügebefugnis des Klägers auch nicht auf den Antrag auf Seite 47 des bezeichneten Schriftsatzes sowie auf diejenigen auf Seite 48. In Richtung ungenügender Ermittlung der künftigen Verkehrsbelastung zielt auch der Beweisantrag auf Seite 8 unten des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 dazu, dass der Verkehrsumfang auf der A 73 südlich des Autobahnkreuzes Erlangen (/ Nürnberg) maßgeblich steigen werde, worauf es jedoch für das Verfahren ebenfalls nicht ankommt. Unerheblich für den Ausgang des Verfahrens ist auch die Frage, ob auf der Grundlage richtiger Prognosen zur Verkehrsmenge für das Jahr 2025 von einem sechs-streifigen Ausbau auszugehen wäre, weil ein derartiger Ausbau nicht verfahrensgegenständlich ist und - so die Behauptungen des Klägers zuträfen - ein solcher Ausbau nur Gegenstand eines anderen bzw. weiteren Planfeststellungsverfahrens sein könnte. Die Behauptung allein erheblicher Verkehrssteigerung - für sich genommen - vermag jedoch der Klage von vornherein nicht zum Erfolg zu verhelfen, entsprechend vorstehenden Ausführungen. Dies gilt ebenfalls dafür, dass der Kläger davon ausgeht, dass der Anstieg des Lkw-Verkehrs in Zusammenhang mit der

streitgegenständlichen Planung unrealistisch niedrig angesetzt sei, wie es ebenfalls durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens bewiesen werden soll (zu S. 10 des Schriftsatzes vom 3.7.2014). Da es auch insoweit an der entsprechenden Rügebefugnis des Klägers fehlt, kam auch diesbezüglich eine Beweisaufnahme nicht in Betracht. Soweit weiterhin auf Seite 9 des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 die Beiziehung einer Untersuchung von \*\*\* „zu Beweis Zwecken beantragt“ worden ist, steht ein Beweisantrag nicht inmitten, zumal insoweit auch kein Beweisthema ersichtlich ist. Vielmehr soll die beantragte Beiziehung (nur) dazu dienen, dem Gericht Kenntnis über irgendwelche - nicht näher bezeichnete - Tatsachen zu verschaffen, womit es einer (konkludenten) Entscheidung insoweit gar nicht bedarf, zumal sich in Anbetracht der Beschränkung der Rügebefugnis des Klägers auch nicht aufdrängt, weitere Unterlagen zu der zu erwartenden Verkehrsmenge beizuziehen. Wenn schließlich auch auf einen angeblichen „Beweisantrag“ auf Seite 11 des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 Bezug genommen wird bzw. dieser in der mündlichen Verhandlung gestellt wird, so steht ebenfalls ein Beweisantrag nicht inmitten, da ja der Kläger die bezeichnete Stellungnahme von \*\*\*\*\* vorgelegt hat und diese Gegenstand des Verfahrens war mit der Folge, dass das Gericht sie in die Entscheidung - im notwendigen Umfang - einzustellen bzw. hierbei zu berücksichtigen hatte.

### 2.2.3

Keinen Erfolg hat die Klage auch hinsichtlich der (zumindest konkludent) geltend gemachten Rüge, dass die angegriffene Entscheidung im Widerspruch zu den in § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG angeführten Vorschriften steht. Derartige Widersprüche liegen nicht vor.

In tatsächlicher Hinsicht geht das Gericht davon aus, dass der gesamte Umgriff des Frankenschnellwegs aktuell und auch künftig von der Belastung durch eine vielbefahrene und durchgängig mehrspurige Straße geprägt ist, die mindestens einen autobahnähnlichen Ausbaustand hat. Eine Prägung ist außerdem durch die Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth zu erkennen. Damit einher geht eine erhebliche Versiegelung des Bodens durch die unmittelbar bzw. im engeren Sinn dem Verkehr vorbehaltenen Flächen (vgl. dazu etwa auch den Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 3.1 T, dortige Nr. 3.1). In tatsächlicher Hinsicht erscheint es ferner von besonderer Bedeutung, dass Gebiete mit besonderem Schutzstatus wie etwa und insbesondere Natura 2000-Gebiete nicht durch eine Überplanung betroffen sind. Festzustellen ist ferner, dass die Auswirkungen auf die Natur im Verfahren sehr umfassend und in erheblicher Tiefe untersucht worden sind (siehe dazu insbesondere den Erläute-

rungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 3.1 T im Umfang von 70 Seiten mit zusätzlich zugehörigen Planunterlagen und ferner die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 3.5). So wurden z. B. auch Biotopstreifen streng geschützter Arten festgestellt (s. Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, dort S. 15) und vorhandene Lebensräume nach ihrer jeweiligen Bedeutung gegliedert (s. landschaftspflegerischer Begleitplan, dort S. 16 f.). In rechtlicher Hinsicht geht das Gericht (unter anderem) davon aus, dass der Planfeststellungsbehörde in einem derartigen Verfahren eine naturschutzfachliche Einschätzungsprerogative zusteht (vgl. etwa BVerwG, U.v. 12.3.2008 - 9 A 3/06 - juris Rn. 74 und B.v. 28.12.2009 - 9 B 26/09 - juris Rn. 12). Weiterhin obliegt anerkannten Naturschutzverbänden in einem Verbandsklageverfahren die Substantiierung erhobener naturschutzrechtlicher Einwendungen (s. grundlegend BVerwG, U.v. 22.1.2004 - 4 A 4/03 - und U.v. 9.7.2008 - 9 A 14/07 - juris Rn. 49 sowie HessVGH, U.v. 10.3.1992 - 2 UE 969/88 - juris Rn. 52 und OVG Münster, U.v. 18.1.2013 - 11 D 70/09.AK - juris Rn. 89). Die Obliegenheit zur Substantiierung naturschutzfachlicher Einwendungen gilt bereits im vorangegangenen Verwaltungsverfahren, wobei in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen ist, dass ein anerkannter Naturschutzverband nach Gelegenheit zur Äußerung im Verwaltungsverfahren in einem anschließenden Klageverfahren mit allen Einwendungen ausgeschlossen ist, die er im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hat, obwohl er sie hätte geltend machen können (§ 64 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 2 Abs. 3 UmwRG). Das Gericht folgt der genannten höchstrichterlichen und obergerichtlichen Rechtsprechung, die sich im Wesentlichen dahingehend zusammenfassen lässt, dass eine Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Material umso intensiver ausfallen muss, je umfangreicher und intensiver die Begutachtung und die fachliche Bewertung von naturschutzrechtlichen Fragen erfolgt ist. Mit den erhobenen Einwendungen - vor allem denjenigen aus dem Verwaltungsverfahren - sind konkrete Verstöße gegen die in § 64 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG genannten Vorschriften des Naturschutzes bzw. mit naturschutzrechtlichem Bezug nicht genannt worden, was sowohl hinsichtlich zwingender Vorschriften des Naturschutzes (im vorgenannten Sinn) gilt als auch hinsichtlich von Vorschriften, bei deren Anwendung der Behörde ein Ermessensspielraum eingeräumt ist. Letzteres gilt insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Abwägung zwischen den für das Vorhaben sprechenden Gründen der Planrechtfertigung mit den Belangen des Naturschutzes. Im Wesentlichen erschöpfen sich die Einwendungen des Klägers in der Behauptung, dass naturschutzrechtliche Belange unzureichend ermittelt worden seien. Insgesamt ist dazu festzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Belange vorliegend sehr eingehend untersucht worden sind, entsprechend den Plänen „Bestand und Konflikte“ - Unterlage 3.2

Blätter 1 bis 5 – und dazu dem Erläuterungsbericht - Unterlage 3.1 T. Die dem Vorhaben entgegenstehenden naturschutzrechtlichen Belange wurden zutreffend gewürdigt und in vertretbarer Weise dahingehend abgewogen, gleichwohl den Plan festzustellen, dies allerdings unter Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (s. zum landschaftspflegerischen Begleitplan die planerische Darstellung „Maßnahmen“, Unterlage 3.3, Bl. 4 bis 7 und Planfeststellungsbeschluss S. 77 f.). Insofern ist hervorzuheben, dass in einem Abschnitt zwischen der Rothenburger Straße und der Schwabacher Straße neben dem Frankenschnellweg auf 6.850 qm offene Sandlebensräume entwickelt werden, mit naturraumtypischen Sanden. Dies ist als spezielle artenbezogene Ausgleichsmaßnahme zugunsten der beiden vom Eingriff betroffenen Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke vorgesehen. Am Rand des Westparks werden auf einer Fläche von knapp 2.400 qm aus einer Ackerbrache Sandmagerrasen, Hecken und Baumreihen entwickelt, was insbesondere dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Altgrasbeständen und Hecken dient. Zumal in Anbetracht der bestehenden Vorbelastungen und der Prägung eines großen Teils des Ausbaubereichs durch den Raum für Straßen- und Schienenverkehr erscheinen die Kompensationsmaßnahmen ausreichend. Speziell im Hinblick auf die Fauna des Ausbaubereichs hält das Gericht die Tiefe der durchgeführten Untersuchungen für ausreichend, was insbesondere auch für die spezielle artenschutzrechtliche Überprüfung festzustellen ist. Aus rechtlicher Sicht ist es - einer naturschutzrechtlichen Einschätzungsprerogative entsprechend - ausreichend, die faunistischen Untersuchungen in der erfolgten Weise zu beschränken, damit auf Indikatorarten, die einen hinreichenden Schluss sowohl auf Ausstattung und Qualität der betroffenen Lebensräume zulassen als auch auf das gesamte in dem betreffenden Raum vorkommende Artenspektrum. Die trotz des Vorkommens (auch) besonders geschützter Arten insgesamt eher mindere Bedeutung des Ausbaubereichs für den Naturschutz wird auch aus den Einlassungen des Klägers zu Fragen des Naturschutzes im Erörterungstermin vom 8. April 2013 bis zum 10. April 2013 deutlich. Insgesamt wurde den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zu den Einwendungen des Klägers im Verwaltungsverfahren (s. S. 83 f. des Planfeststellungsbeschlusses) in der Klagebegründung nichts Entscheidendes entgegengesetzt. Dem zu den naturschutzfachlichen Fragen gestellten Beweisantrag (S. 50 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013) brauchte und konnte nicht nachgegangen werden, da es aus Sicht des Gerichts ausreichte, im Verwaltungsverfahren auf die untersuchten Indikatorarten einzugehen. Dazu kommt, dass mit dem behaupteten Vorliegen einer indikatorischen Relevanz fehlender Un-

tersuchungen von Laufkäfern und Hautflüglern keine beweisfähige Tatsache in den Raum gestellt wird, wie es jedoch für einen Beweisantrag erforderlich ist.

Insgesamt ist nach alledem insbesondere im Rahmen der eingeschränkten Rügebefugnis des Klägers nichts dagegen zu erinnern, dass der Beklagte nach eingehender Prüfung und als zutreffend zu erkennender Abwägung der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen gegen die Belange des Naturschutzes zu dem Ergebnis gekommen ist, dass sich die mit dem Ausbau insbesondere verfolgte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt. Insoweit ist auch nochmals darauf hinzuweisen, dass der Beklagte bei der Abwägung nicht zuletzt auch dem Gesichtspunkt der bereits vorhandenen Vorbelastung - durch den Bestand des Frankenschnellwegs in bisheriger Führung - zu berücksichtigen hatte (vgl. dazu etwa BVerwG, B.v. 26.9.2013 - 4 VR 1/13 - juris Rn. 57 m.w.N.). Eine Vorbelastung wäre sogar dann zu berücksichtigen, wenn - wie vorliegend nicht gegeben - eine neue Trasse anstelle einer bestehenden errichtet würde.

### 2.3

Soweit sich das Gericht mit einzelnen, teilweise sehr breit ausgeführten Darlegungen der Klägerseite in dieser Entscheidung - auch zugunsten von Lesbarkeit und Verständlichkeit - nicht ausdrücklich oder nur in einer knappen Form auseinandersetzt, wird das diesbezügliche Vorbringen von vornherein nicht für geeignet gehalten, rechtserhebliche Fehler des Planfeststellungsbeschlusses aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang bleibt gerade noch darauf hinzuweisen, dass aus dem Umfang der Entscheidungsgründe im Detail nicht gefolgert werden kann, dass sich das Gericht mit den Darlegungen nicht oder nicht gründlich auseinandergesetzt hätte. Es besteht insgesamt keine Pflicht, das gesamte Vorbringen der Beteiligten in den Entscheidungsgründen wiederzugeben und zu jedem einzelnen Gesichtspunkt Stellung zu nehmen (s. BayVG, U.v. 19.2.2014 - 8 A 11.40040 u. a. -, den Hauptbeteiligten bekannt; vgl. auch BVerwG, U.v. 28.1.2009 - 7 B 45/08 - juris Rn. 40 und B.v. 28.11.2013 - 9 B 14/13 - juris Rn. 34).

### 2.4

Als im Verfahren unterlegen hat nach § 154 Abs. 1 VwGO der Kläger die Kosten des Verfahrens zu tragen. Der Billigkeit entspricht es, dem Kläger auch die außergerichtlichen Kosten der



Beigeladenen aufzuerlegen, weil diese mit der Stellung eines Antrags ein Kostenrisiko übernommen hat (§§ 154 Abs. 3, 162 Abs. 3 VwGO).

Gründe für eine Zulassung der Berufung liegen nicht vor (§§ 124 a Abs. 1 Satz 1, 124 Abs. 2 Nrn. 3 und 4 VwGO).

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zugelassen wird. Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils beim Bayerischen Verwaltungsgericht Ansbach,

Hausanschrift: Promenade 24 - 28, 91522 Ansbach, oder  
Postfachanschrift: Postfach 616, 91511 Ansbach,  
schriftlich zu beantragen.

Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist; die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder  
Postfachanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,  
einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nrn. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen

Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Der Antragsschrift sollen vier Abschriften beigefügt werden.

gez.

gez.

gez.

Förster

Philipp

Bauer

### **Beschluss:**

Der Streitwert wird auf 15.000 EUR festgesetzt  
(§ 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Nr. 34.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013).

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die Beschwerde an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 EUR übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde.

Die Beschwerde ist innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim Bayerischen Verwaltungsgericht Ansbach,  
Hausanschrift: Promenade 24 - 28, 91522 Ansbach, oder  
Postfachanschrift: Postfach 616, 91511 Ansbach,  
schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Der Beschwerdeschrift sollen vier Abschriften beigefügt werden.

gez.

gez.

gez.

Förster

Philipp

Bauer

**Gericht:** VG Ansbach  
**Aktenzeichen:** AN 10 K 13.01450  
**Sachgebiets-Nr.:** 1040

**Rechtsquellen:**

Art. 37 BayStrWG, Art. 3 Abs. 1 BayStrWG,  
§ 1 Abs. 1 UmwRG, § 4 Abs. 1 UmwRG  
§ 3 Abs. 1 UVPG, § 3 c UVPG,  
§ 64 BNatSchG;  
§ 1 FStrG;

**Hauptpunkte:**

- Umweltverbandsklage
- Klage einer anerkannten Naturschutzvereinigung
- Planfeststellung (des Ausbaus) einer Kreisstraße
- Einstufung als Bundesautobahn (verneint)
- beschränkte Klagebefugnis einer Naturschutzvereinigung

**Leitsätze:**

---

**veröffentlicht in:**

---

**rechtskräftig:**

---

Urteil der 10. Kammer vom 14. Juli 2014