



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

Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

- 1. *****

- 2. *****

- 3. *****

- Kläger -

zu 1 bis 3 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 Klagen werden abgewiesen.
2. Die Kläger haben die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.

Tatbestand:

Die Kläger sind Eigentümer bzw. Miteigentümer von Wohnzwecken dienenden Anwesen in Nürnberg und in Fürth, welche sie jedoch nicht selbst bewohnen. Sie wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs im Stadtgebiet von Nürnberg.

Der Ausbau soll in zwei Abschnitten (Bereich West und Bereich Mitte) erfolgen, wobei zwei im Eigentum jeweils eines Klägers stehende Immobilien am Rand bzw. knapp außerhalb des Aus-

baubereichs im Bereich Mitte liegen. Im Bereich Mitte beginnen die vorgesehenen Maßnahmen 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 Unterführung 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.

Mit Schreiben vom 12. November 2009 beantragte die Beigeladene - zunächst formlos - die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Mittelfranken. Formell beantragt wurde die Durchführung der Planfeststellung von der Beigeladenen mit Schreiben vom 24. Juni 2010 unter Beifügung der Planfeststellungsunterlagen im Umfang von fünf Ordnern. Aus dem Grunderwerbsverzeichnis ergibt sich hinsichtlich der Kläger, dass diese von den für den Ausbau notwendigen Grunderwerbsmaßnahmen nicht betroffen sind.

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 im Amtsblatt der Beigeladenen vom 22. September 2010 bekannt gemacht worden ist. In der Bekanntmachung wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, nämlich bis zum 9. November 2010 entweder bei der Beigeladenen oder bei der Regierung von Mittelfranken schriftlich erhoben werden könnten und Einwendungen nach Ablauf dieser Frist ausgeschlossen seien. Die Kläger haben sich insoweit nicht geäußert.

Im Dezember 2010 übersandte die Regierung von Mittelfranken der Beigeladenen unter anderem einen Auszug aus einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. Januar 2010 und übermittelte ihre Auffassung zur Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz innerhalb des Baubereichs. Hiernach hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern den Planfeststellungsbehörden am 24. November 2010 aufgegeben, hinsichtlich der Abwägung bei der Befriedigung von Lärmschutzansprüchen die Vorgaben des bezeichneten Urteils zu beachten. Die Regierung von Mittelfranken hat die hiernach für jeden lärm-schutzrelevanten Bauabschnitt erforderliche Prüfung skizziert, wobei ihrer Auffassung zufolge das bisherige Abwägungsmaterial der Beigeladenen diesen Anforderungen damals noch nicht

entsprochen hat. Entsprechende Untersuchungen bzw. ergänzende Prüfungen sollten noch an- gestellt und deren Ergebnisse der Planfeststellungsbehörde übermittelt werden.

Vom 16. bis zum 18. April 2012 fand im Historischen Rathaus der Beigeladenen ein öffentlich bekannt gemachter Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren statt.

Im Hinblick auf insbesondere durch den vorgesehenen Ausbau entstehende Mehrbelastungen in Bereichen außerhalb des Ausbaubereichs plante die Regierung von Mittelfranken eine er- ergänzende bzw. weitere Auslegung von Unterlagen insbesondere in Erlangen und in Fürth. Eine ergänzende Auslegung von Unterlagen erfolgte dann in den Städten Nürnberg und Fürth in der Zeit vom 18. Januar 2013 bis zum 18. Februar 2013 und in der Stadt Erlangen vom 25. Januar 2013 bis zum 25. Februar 2013. Die insoweit ausgelegten Unterlagen betrafen zunächst die immissionsschutztechnischen Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf die außerhalb des Ausbaubereichs liegenden Nürnberger Stadtteile Werderau, Kleingründlach und Schniegling sowie das Konzept zur vorübergehenden Verkehrsumleitung während der Bauzeit. Hiervon um- fasst waren auch Unterlagen zu den lärmtechnischen Auswirkungen des Ausbaus in den Erlan- ger Stadtteilen sowie in den Fürther Stadtteilen Ronnhof und Poppenreuth, wo zwei weitere Im- mobilien der Kläger gelegen sind, die ihnen jeweils gemeinsam gehören. Die Bekanntmachun- gen der Auslegung waren bezüglich der Städte Nürnberg und Fürth jeweils mit dem Hinweis verbunden, dass etwaige Einwendungen bis zum 4. März 2013 bei der auslegenden Behörde oder auch bei der Regierung von Mittelfranken erhoben werden könnten.

Mit jeweils vom 27. Februar 2013 datierenden und bei der Beigeladenen jeweils am 1. März 2013 eingegangenen Schreiben wandten sich die Kläger gegen das Vorhaben, wobei sie sich insbesondere auf ihre Position als Eigentümer/Miteigentümer verschiedener Grundstücke in Fürth und Nürnberg beriefen, hierbei zunächst genannt die mit jeweils einem Wohnhaus bebau- ten Grundstücke S***** und ** in Fürth sowie ein Baugrundstück in der S***** in Fürth und ein weiteres Baugrundstück in der B***** in Fürth. Die im Wesentlichen gleichlautenden Schreiben gehen dahin, dass der geplante Ausbau abgelehnt werde, sofern nicht zeitgleich aktive Lärmschutzmaßnahmen für die vorgenannten Grundstücke vorgesehen und außerdem Lösungen für nachfolgend angesprochene Punkte gefunden wür- den. Beim ersten Auslegungsverfahren sei die Betroffenheit für die Anwohner auf Fürther Stadtgebiet in den Bereichen (unter anderem) Poppenreuth und Ronnhof nicht ersichtlich gewe-

sen. Das gewählte ergänzende Planfeststellungsverfahren stelle einen schweren Verfahrensfehler dar und auf Grund fehlender grundlegender Planungsunterlagen (Verkehrsprognose) könnten die nachfolgenden Ausführungen nicht in der notwendigen Tiefe erfolgen, weswegen das Auslegungsverfahren zu wiederholen sei. Durch den autobahnmäßigen Ausbau des Frankenschnellwegs werde die Lücke in der A 73 geschlossen und somit der Frankenschnellweg mit dem bisherigen Ende an den sogenannten „Rampen“ (Ampel) in seiner bisherigen Konzeptionierung grundsätzlich geändert. Faktisch werde eine durchgehende Autobahn geschaffen. Trotz aller Kritik an der zugrunde liegenden Verkehrsprognose sei diese nicht durch einen unabhängigen, öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter geprüft worden. Es handele sich um geringwertigen Parteivortrag. Allein der zeitliche Prognosehorizont sei viel zu kurz gefasst und es sei zu fragen, wie es zum Beispiel im Jahr 2030 aussehe. In der Unterlage „E 15 Verkehrszahlen“ vom 10. Januar 2013 seien für den kreuzungsfreien Ausbau Modifikation 2020 für den Abschnitt Poppenreuth - Stadtgrenze Nürnberg/Fürth 72.000 Kfz/24 h angegeben, entsprechend der Unterlage W 15.1 Nbg. vom 13. November 2007. Die amtliche Verkehrszählung 2010 für die A 73 im Abschnitt Ronhof - Poppenreuth (73.580 Kfz/24 h) liege jedoch bereits um ca. 11.000 Kfz/24 h über der für die Berechnung zugrunde gelegten Zahl für den Autobahnabschnitt Autobahnkreuz Fürth/Erlangen - Eltersdorf (62.477 Kfz/24 h). Gemäß Unterlage E 1 unter 5. müsse wohl folgerichtig die Berechnung mit $87.000 + 11.000 = 98.000$ Kfz/24 h bei erhöhtem nächtlichem Lkw-Anteil erfolgen. Für den Abschnitt Poppenreuth - Stadtgrenze Nürnberg/Fürth (67.120 Kfz/24 h) gelte dann analog das Gleiche mit $87.000 + 5.000 = 92.000$ Kfz/24 h. Somit sei allein aus den ausgelegten Unterlagen ersichtlich, dass die Verkehrsprognose (W 15.1) zumindest für den Durchgangsverkehr in Nürnberg um ca. 20.000 Kfz/24 h falsch, da zu niedrig angesetzt sei. Auch seien die zu erwartenden Steigerungen des Güter-Lkw-Verkehrs (56 % bezogen 2007 bis 2025!) anscheinend nicht mit einkalkuliert. Eine seriöse Abschätzung der zukünftigen Lärmbelastung auf die genannten Grundstücke sei auf dieser Grundlage nicht möglich. Auffällig sei, dass für das Grundstück S***** in Fürth die prognostizierte Lärmbelastung in der Tabelle „Lärmtechnische Auswirkungen des kreuzungsfreien Ausbaus ...“ entweder falsch berechnet oder falsch eingetragen sei. Der dortige Wert „Lr Prognose 2020“ von nachts 62,1 db(A) bedeute bei richtiger Rechnung einen Überschreitungswert von 2,1 db(A), während in der Tabelle nur 1,3 db(A) angegeben seien. Während der Bauzeit würde Chaos entstehen, weil die entsprechenden Ausführungen völlig unzureichend seien. Es würden zahlreiche Pendler bereits auf Fürther Stadtgebiet den Frankenschnellweg verlassen und das Baustellenchaos weiträumig umfahren, was nicht ansatzweise untersucht sei. Die Anwohner

entlang der Ausweichrouten auf Fürther Stadtgebiet hätten gleiches Recht auf Lärmschutz wie die Anwohner in Nürnberg, hierzu angeführt vom Kläger zu 2) sechs weitere Grundstücke bzw. Immobilien in Fürth sowie das Anwesen H***** in Nürnberg mit „Eigentumswohnung“. Der Kläger zu 3) berief sich insoweit auf fünf weitere Immobilien in Fürth sowie auf das Eigentum an dem Mehrfamilienhaus A***** in Nürnberg und das Eigentum an dem Mehrfamilienhaus K***** in Nürnberg. Des Weiteren erhoben die Kläger Einwendungen in Bezug auf negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz, wie es nicht untersucht worden sei, dies wiederum unter Anführung entsprechender und ihnen gehörender (weiterer) Anwesen in Fürth. Gegen das geplante Vorhaben ins Feld geführt wurden negative gesundheitliche Folgen und Umweltauswirkungen, da nach internationalen Studien der dringende Verdacht bestehe, dass bereits Dauerschallpegel ab 40 bis 44 db(A) Menschen nachhaltig schädigten. Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs infolge des beabsichtigten Ausbaus lasse eine weitergehende Zunahme des Lärms auf die Grundstücke S***** und B***** in Fürth befürchten, zumal der Lkw-Fernlasterverkehr vermehrt auch nachts den kürzeren Weg über die A 73 durch Nürnberg nehmen werde, wegen kürzerer Fahrstrecke als die Umfahrung über das Kreuz und wegen nicht gegebener Mautpflicht. Die Europäische Union ziehe in Erwägung, dass Lkw-Sonntagsfahrverbot aufzuheben oder aufzuweichen. Somit werde noch mehr Lärm auch an Wochenenden durch die A 73 und deren Ausbau verursacht. Dies gelte auch für die sogenannten „Super-Brummis“ und die sich jetzt bildenden Fernbuslinien. Durch das Vorhaben würden die Kläger in ihren Rechten verletzt. Als Anwohner an der A 73 seien sie einem verstärkten Lärm ausgesetzt und die bestehenden Lärmschutzmaßnahmen reichten nicht aus, um ihre Gesundheit vor gesundheitsschädlichen Immissionen zu schützen. Die Lärmschutzmaßnahmen würden den Anforderungen eines gesteigerten Verkehrsaufkommens nicht mehr gerecht. Der kreuzungsfreie Ausbau führe unausweichlich zu einer verstärkten Lärmbelastung bei den Anwohnern. Bei einer - vorsichtig gerechneten - Verkehrszunahme (Zeitraum 2010 bis 2020) im Bereich Fürth/Ronhof-Poppenreuth um 20.000 Fahrzeuge täglich müsse dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Anwohner verstärkt Rechnung getragen werden. Der Ausbau der A 73 sorge für die Anwendbarkeit der 16. BImSchV, da eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen im Sinn des § 1 Abs. 1 erfolge. Es werde durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Der kreuzungsfreie Ausbau der A 73 sei ein erheblicher baulicher Eingriff, da der an den Kreuzungen Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgra-

benstraße/An den Rampen nicht abzweigende Verkehr in einen Tunnel geleitet und dieser eine Länge von 1,8 km haben solle. Nach § 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sei der Grenzwert für schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche am Tag 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten. Bei den Wohnhäusern und Grundstücken an der A 73 im Stadtgebiet Fürth handle es sich überwiegend um ein Allgemeines Wohngebiet (WA). In den Planfeststellungsunterlagen E 11.1 „Ergänzende Untersuchungen zum Lärmschutz an Straßen außerhalb des Ausbaubereichs“ werde im Stadtgebiet Fürth mit einem Emissionspegel L_{mE} von 76,1 bis 76,3 dB(A) am Tag und 71,3 bis 71,6 dB(A) in der Nacht (jeweils im Prognosebezugs- und Planfall) im Jahr 2020 gerechnet. Eine Zunahme des Verkehrslärms um über 3 dB(A) werde aber ausgeschlossen. Auch bei den vorsichtigen Prognosen im Planfeststellungsverfahren habe der Lärm die Schwelle zur schädlichen Umwelteinwirkung überschritten, die Vorbelastungen seien hierbei mitzurechnen. Diese Untersuchung gehe bereits von falschen Annahmen aus, da dem steigenden Schwerlastverkehr in der Prognose zu wenig Beachtung geschenkt werde. Es werde von einem Lkw-Anteil am Tag von 8 % und nachts von 20 % ausgegangen. Dies sei kein realistisches Szenario, da durch den kreuzungsfreien Ausbau es für den Schwerverkehr attraktiver werde, die A 73 zu wählen. Dieser Weg sei kürzer und schneller als die Umfahrung von Nürnberg über die A 3 und die A 6. Die Unternehmen zahlten weniger Maut und aus den weniger Kilometern ergebe sich ein zusätzlicher Zeitvorteil. Der überwiegende Teil des Lkw-Verkehrs werde Nürnberg nicht mehr, wie bisher, über die A 3 und die A 6 umfahren, da auch der Stadtverkehr von Nürnberg an der Rothenburger Straße kein Hindernis mehr darstelle. Durch den starken Verkehrslärm seien die Kläger als Anwohner Tag und Nacht einem „Dauerschall“ ausgesetzt, da der Lärm nicht punktuell auftrete wie z. B. beim Eisenbahnverkehr. Schallreflexionen und deren Auswirkungen auch an Hochhäusern etc. wie z. B. im Bereich S***** seien überhaupt nicht berücksichtigt. Aktuelle stichprobenartig ermittelte Messwerte erreichten derzeit an Hausfenstern von Anliegern in Fürth am Tag (6 bis 22 Uhr) 67 dB(A) und in der Nacht (22 bis 6 Uhr) 60 dB(A). Die vorliegende Verkehrsprognose des Planfeststellungsverfahrens für 2020 im Vergleich zu heute sei daher fehlerhaft. Augenscheinlich liege eine Gesundheitsgefährdung vor und für den ganzen Streckenbereich der Stadt Fürth würden gefordert neue und erhöhte Lärmschutzwände aus schwer verwitterbaren Baustoffen, eine Erneuerung der Fahrbahn mit einem so genannten „Flüsterasphalt“, eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 80 km/h sowie ein generelles und dauerhaftes Überholverbot für Lkw und 24/7-Tempokontrollen sowie des Weiteren eine neue Untersuchung zum Lärmschutz unter Zugrundelegung einer absoluten Nutzfahrzeugsquote im Größenbereich von 40 %.

Gerügt werde auch die Luftverschmutzung, weil insbesondere vorbeifahrende Lastkraftfahrzeuge Feinstaub aufwirbelten. Auch aber die Abgase und insbesondere Dieselpartikel belasteten die eigene Gesundheit als Anwohner. Wegen der momentan nicht gegebenen Mautpflicht und zu erwartender Attraktivität des ausgebauten Frankenschnellwegs werde sich die Belastung durch Luftverschmutzung für die Kläger als Bewohner erheblich erhöhen. Der Schluss in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage E 11.4 „Lufthygienische Stellungnahme zur Veränderung der Schadstoffbelastung an ausgewählten Streckenabschnitten im Zug der Planfeststellung Frankenschnellweg“ der Firma ***** GmbH) sei unzutreffend, da die Berechnung die Annahme vermisste, dass der Schwerlastverkehr steigen werden werde. Auf Seite 7 des Gutachtens werde mit einem Schwerlastverkehr im Jahr 2020 von insgesamt 9 % gerechnet. Dies sei kein realistisches Szenario, da es durch den kreuzungsfreien Ausbau der A 73 für den Lkw-Verkehr attraktiver werde, den kürzeren und gegenüber der Umfahrung von Nürnberg auch schnelleren Weg zu wählen. Die Mutmaßung eines besseren Emissionsverhaltens von Neufahrzeugen jetzt und künftig sei eine Behauptung ins Blaue und keine einem Beweis zugängliche Tatsache. Es würden daher für den ganzen Streckenbereich der Stadt Fürth Luftschadstoffuntersuchungen bezüglich verstärkt betroffener Grundstücke gefordert, des Weiteren eine Aufstellung eines Aktionsplans gegen Feinstaub, eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 80 km/h, ein generelles und dauerhaftes Überholverbot für Lkws sowie eine Mautpflicht für die komplette Strecke der A 73 für den Lkw-Verkehr und zusätzlich eine neue lufthygienische Stellungnahme zur Veränderung der Schadstoffbelastung unter der Einbeziehung des Szenarios, dass der Lkw-Verkehr auf der A 73 insgesamt 40 % ausmache und die Effekte eines verbesserten Emissionsverhaltens von Neufahrzeugen ausblieben. Auf Grund des erhöhten Verkehrsaufkommens entstünden bei den Klägern als unmittelbare Bewohner an der A 73 zusätzliche Erschütterungen. Menschen und Gebäude würden hierdurch beeinträchtigt. Es trete sowohl eine verstärkte Beschädigung der Bausubstanz ein als auch eine Einwirkung auf die Menschen durch den Körperschall, der vor allem bei tiefen Frequenzen taktil wahrgenommen werde. Es würden daher erschütterungstechnische Untersuchungen bezüglich betroffener Grundstücke gefordert und effektive Schutzmaßnahmen insoweit. Bei zwangsläufig noch mehr Verkehrsaufkommen auf der A 73 würden die Grundstücke weniger wert. Dies sei ein enteignungsgleicher Zustand.

Die nach der ergänzenden Auslegung erhobenen Einwendungen wurden in einem zweiten Erörterungstermin - vom 8. bis zum 10. April 2013 im Historischen Rathaussaal der Beigelade-

nen - erörtert. Bei diesem Termin waren auch die Kläger zu 1) und zu 3) anwesend. Auf das hierüber gefertigte Wortprotokoll wird Bezug genommen.

Unter dem Datum 8. März 2013 übersandte die Beigeladene der Regierung von Mittelfranken neue Lärmberechnungen für den Bereich der A 73 zwischen den Anschlussstellen Fürth-Ronhof und Fürth-Poppenreuth, dem Abschnitt, innerhalb dessen Umgriffs die von den Klägern angeführten Anwesen S***** und ** in Fürth liegen (siehe Blatt 671 ff. der Verfahrensakte).

Unter dem Datum 28. Juni 2013 erging durch die Regierung von Mittelfranken der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss. Der Planfeststellungsbeschluss wurde öffentlich bekannt gemacht. Zu diesem Zweck war er unter anderem in der Zeit vom 18. Juli 2013 bis zum 31. Juli 2013 bei der Beigeladenen ausgelegt.

Mit vom 30. August 2013 datierenden Schreiben zeigten die Bevollmächtigten der Kläger ihre anwaltliche Vertretung nunmehr auch für die Kläger bei der Regierung von Mittelfranken an und erbaten dazu - wie auch erfolgt - die Übersendung zweier Exemplare des Planfeststellungsbeschlusses.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss ließen die Kläger mit bei Gericht am 30. August 2013 durch Telefax eingegangenen Schriftsatz ihrer 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 Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezüglich Feinstaub PM_{10} an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr im Ausbaubereich auftreten können und
- b) Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid NO_2 an nicht mehr als 18 Tagen pro Jahr im Ausbaubereich auftreten können,

weiter hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts den Planfeststellungsbeschluss durch Schutzauflagen dahingehend zu ergänzen, dass den Klägern im Bereich ihrer Wohnanwesen in Fürth aktiver Lärmschutz zuerkannt wird, damit bei ihren Wohnanwesen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können.

Zur Begründung der Klage wurde zunächst ausgeführt, dass die Kläger als Eigentümer von Wohnzwecken dienendem Eigentum, das überwiegend in ihrem Miteigentum stehe, erheblich betroffen seien.

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 der Kläger 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 insbesondere mit Schriftsätzen vom 12. und 13. Dezember 2013, dies im Wesentlichen wie folgt:

Die Kläger seien ersichtlich erst im Rahmen der zweiten Auslegung von Planfeststellungsunterlagen zu Beginn des Jahres 2013 sachlich über die Betroffenheit ihrer in Fürth gelegenen Grundstücke informiert worden. Sie hätten bezüglich ihrer Wohnanwesen und der Lärmbelastung Einwendungen erhoben und hierbei auch ihre Grundstücke entsprechend Bl. 3 ihrer jeweiligen Einwendungsschreiben in die Überlegungen einbezogen. Sie wendeten sich gegen die Beeinträchtigung ihrer und ihrer Mieter Gesundheit und die daraus resultierende Eigentumsbeeinträchtigung durch Entwertung der Grundstücke in ihrer Substanz, aber auch bezüglich des Ertragswerts. Eine Fülle von Unterlagen des Planfeststellungsbeschlusses sei ihnen (vor dessen Erlass) nicht zur Kenntnis gebracht worden. Insoweit angesprochen bzw. im Einzelnen dazu bezeichnet werden Tekturblätter und außerdem die „Unterlage E 15“, diese betreffend u.a. Verkehrszahlen für den Frankenschnellweg an der Anschlussstelle Nürnberg-Fürth für das Jahr 2020. Zu Unrecht nicht ausgelegt worden sei das - auf veralteten Grundlagen beruhende - Verkehrsgutachten der ***** Ingenieurgesellschaft mbH. Gerade bei Planfeststellung einer als Bundesfernstraße zu klassifizierenden Straße komme es auf eine zeitnahe Erstellung an. Womöglich könnte es sich schon heute vorliegend um eine Bundesstraße handeln, wegen der Netzfunktion der Kreisstraße N 4, die auch von ihrer Verkehrsbedeutung her nicht als Kreisstraße einzuordnen sei. Maßgebend komme es auch nicht auf widmungsrechtliche Verfügungen an. Die Kläger hätten bei ihren Einwendungen auch geltend gemacht, dass der geplante Ausbau zu einem autobahnmäßigen - zusätzlichen - Verkehr führen würde. Der streitgegenständliche Straßenbereich erfülle sämtliche Ausbaumerkmale einer Autobahn. Zu Unrecht sei hier eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden, wobei es auf die „Längenregelung“ in Art. 37 BayStrWG wegen hier nicht vorliegendem Regelungsregimes des Landesrechts nicht ankomme. Entgegen der Regelung in § 3 b Abs. 1 Satz 1 UVPG i.V.m. der Anlage 1 zum UVPG, dortige Nr. 14.3, sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden. Die von Erfurt bis südöstlich von Nürnberg durchgehend ausgebaute Autobahn sei auch als Schnellstraße im Sinn der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 anzusehen. Es habe auch nicht einmal eine Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3 c Satz 1 UVPG) stattgefunden. Der Planfeststellungsbeschluss sei wegen § 4 UmwRG rechtswidrig. Unter dem Gesichtspunkt des Umwelt-

Rechtsbehelfs-gesetzes wendeten sich die Kläger berechtigt auch gegen die Annahme der Planrechtfertigung. Unter dem Gesichtspunkt der Umwelt-Rechtsbehelfe seien Rügen bezüglich der Verkehrsprognosen tragfähig. 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 Bund Naturschutz in Bayern e.V. und erstellt unter dem Datum 10. Dezember 2013 von *****, Verkehrs- und Umweltmanagement (*****). Des Weiteren der seinerzeitigen Klagebegründung beigefügt war eine „Analyse und Bewertung der Schadstoffuntersuchungen von ***** zum Frankenschnellweg (2009 - 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 *****. Das Thema Lufthygiene sei im Verlauf des Verfahrens vollkommen ungenügend aufgearbeitet worden, wenngleich die Behörde die Einführung der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) und die Aufhebung der 22. BImSchV erkannt habe. Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Lufthygiene im maßgeblichen Bereich eines Tages „von selbst“ oder durch Luftreinhaltepläne hinreichend gesichert werden könnte. Nachhaltige Grenzwertüberschreitungen ließen sich nicht vermeiden. Die Kläger müssten eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte auf der Grundlage der 39. BImSchV nicht hinnehmen. Die Überschreitung der Tagesmittelwerte bezüglich des Feinstaubes PM₁₀ würde sehr viel umfangreicher ausfallen als dargestellt. Auch außerhalb des Baubereichs würden die maßgeblichen Schadstoffe und Überschreitungen der Tagesgrenzwerte an mehr als 35 Tagen auftreten. Nicht gefolgt werden könne der Auffassung der Behörde, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens sei. Vielmehr habe die Planfeststellung die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV rechtlich zu sichern. Die Problematik der Lufthygiene sei nicht im Rahmen einer ordnungsgemäßen Umweltverträglichkeitsprüfung aufbereitet und die Bevölkerung sei hierüber auch nicht informiert worden. Ungenügend bewältigt worden sei auch die Schallschutzproblematik. Zu Unrecht sei die Behörde vom Grundsatz des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen abgewichen. Zielorientiert sei die billigste Lösung passiven Schallschutzes angesteuert worden.

Mit Schreiben vom 29. Januar 2014 wurden die Kläger wegen im Einzelnen unklarer Verhältnisse bezüglich der ihnen gehörenden Grundstücke darum gebeten, das jeweils betroffene Grund-

eigentum nach Anschrift, Art der Bebauung und Art des Eigentums darzustellen. Hierzu ließen sie mit Schriftsatz vom 13. März 2014 mitteilen, dass nachfolgend genannte vier Objekte im direkten Einzugs- und Auswirkungsbereich der geplanten Baumaßnahme lägen und daher Lärm-, Verschmutzungs- und Abgasimmissionen ausgesetzt seien. Genannt wurde das Anwesen S***** in Fürth, ein Zweifamilienhaus mit Einliegerwohnung, bezüglich dessen eine Erbengemeinschaft der Kläger zu jeweils einem Drittel vorliegt. Des Weiteren angeführt ist das Anwesen S***** in Fürth, ein Einfamilienhaus mit denselben Eigentumsverhältnissen. Als drittes Objekt genannt ist das Mehrfamilienhaus K***** in Nürnberg, welches im Alleineigentum des Klägers zu 3) steht. Bei der vierten Immobilie handelt es sich um zwei Eigentumswohnungen im Haus H***** in Nürnberg, diese im Alleineigentum des Klägers zu 2). Weitere (und nicht spezifizierte) Anwesen der Kläger - so der Schriftsatz weiter - seien vermutlich nur durch die Bauphasen vorübergehend betroffen und würden aus Sicht der Kläger voraussichtlich nur vorübergehend und nicht auf Dauer und nachhaltig beeinträchtigt.

Der Beklagte erwiderte auf die Klage im Wesentlichen wie folgt: Die Klagebefugnis und das Rügerecht der Kläger seien beschränkt, da sie von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht betroffen seien. Klagebefugnis und Rügerecht fehlten somit hinsichtlich des Angriffs auf die Planrechtfertigung. Hinsichtlich der Frage nach der Straßenklassifikation seien die Kläger präkludiert, weil ihre Einwendungsschreiben keine diesbezüglichen Einwendungen enthalten hätten. Den verfahrensrechtlichen Rügen der Kläger hinsichtlich der Auslegung von sämtlichen Tekturunterlagen - gleich welchen Inhalts - sei nicht zu folgen, weil Zweck der Auslegung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die sogenannte „Anstoßwirkung“ sei. Bei den planfestgestellten Tekturunterlagen habe es sich ausschließlich um solche gehandelt, die dazu gedient hätten, Einwendungen abzuwehren oder die Ergebnisse im Anhörungsverfahren durchgeführter Beweiserhebungen umzusetzen, ohne dass hierdurch neue oder stärkere Betroffenheiten, insbesondere der Kläger, ausgelöst worden seien. Das der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsgutachten der ***** Ingenieurgesellschaft mbH habe nicht ausgelegt werden müssen. Aus den ausgelegten Unterlagen hätten Aussagen zur Verkehrsbelastung im Ist-Zustand, im Prognosebezugsfall und im Planfall sowie zur Zusammensetzung des Verkehrs nach Verkehrsarten entnommen werden können. Ungeachtet der Präklusion der Kläger hinsichtlich ihres Angriffs auf die Straßenklassifikation stelle der Frankenschnellweg keine Bundesautobahn dar. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder wenigstens einer UVP-Vorprüfung sei vorliegend nicht geboten gewe-

sen, nachdem der Frankenschnellweg tatsächlich nicht als Bundesfernstraße zu klassifizieren gewesen sei. Soweit die Kläger die dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose unter Vorlage einer gutachtlichen Äußerung von ***** vom 10. Dezember 2013 anzugreifen versuchten, sei das Büro ***** über die Beigeladene um Stellungnahme zu der Analyse und Bewertung von ***** gebeten worden. Diese Stellungnahme - vom 20. Februar 2014 - werde als Anlage beigefügt und sie sei auch zusammen mit der Klagebegründung und der Stellungnahme von ***** dem Sachgebiet Straßenbau der Regierung zur fachlichen Bewertung zugeleitet worden. Methodische Fehler der Verkehrsprognose seien nicht dargetan worden. Deren Ergebnisse erwiesen sich als ausreichend belastbare Tatsachen für den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss. Hinsichtlich des Angriffs auf die lufthygienischen Untersuchungen habe die Regierung aus Anlass der Klagebegründung die ***** GmbH über die Vorhabensträgerin um Stellungnahme zur Äußerung von ***** gebeten. Die Stellungnahme der ***** GmbH vom 22. Januar 2014 - als Anlage beigefügt - sei dem Bayerischen Landesamt für Umwelt mit der Bitte um fachliche Bewertung zugeleitet worden. Das Landesamt für Umwelt habe unter dem Datum 21. März 2014 geantwortet, die Antwort ebenfalls als Anlage beigefügt. Zusammenfassen ließe sich die Antwort des Landesamtes für Umwelt dahingehend, dass die Methodik der ***** GmbH zur Berechnung der Vorbelastung zu einer Überschätzung der prognostizierten Gesamtbelastung im Bereich (u.a.) des Fürther Stadtgebiets geführt habe. Gleichwohl müsse hier nochmals auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen werden, wonach die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens sei. Dem Grundsatz der Problembewältigung werde in der Regel dadurch hinreichend Rechnung getragen, dass die Planfeststellung die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlasse. Etwas anderes gelte nur dann, wenn absehbar die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Davon könne vorliegend keine Rede sein. Hinsichtlich der Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutz außerhalb des Ausbaubereichs an der A 73 bemängelten die Kläger die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass es unverhältnismäßig wäre, der Vorhabensträgerin aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn aufzuerlegen, obwohl doch deren Lärmsanierung in den originären Aufgabenbereich eines anderen Straßenbaulastträgers falle und der auf dem Kreisstraßenausbau beruhende Verkehrslärmbeitrag äußerst gering ausfalle. Die These der Kläger zur Eigenschaft der Vorhabensträgerin als maßgeb-

licher Verursacherin des Verkehrslärms auf der A 73 im Bereich Fürth und Erlangen könne angesichts eines ausbaubedingten Lärmzuwachses von gerade einmal 0,3 dBA bei einer Gesamtbelastung von über 70 dBA tags und 60 dBA nachts von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt werden. Zudem sei zum Beleg - bestrittener - verfestigter Planungen der Autobahndirektion für eine Lärmsanierung der A 73 darauf hinzuweisen, dass die Autobahndirektion im Abschnitt von der Anschlussstelle Fürth-Ronhof bis zur Stadtgrenze Nürnberg/Fürth noch im Jahr 2013 lärmindernden Belag eingebaut habe und dass eine Sanierung des Abschnitts von der Anschlussstelle Fürth-Ronhof bis zum Autobahnkreuz Fürth-Erlangen im Jahr 2014 erfolgen solle.

Die Beigeladene schloss sich der Klageerwidern des Beklagten an und führte ergänzend im Wesentlichen aus, dass die Kläger ein Fehlen der Planrechtfertigung nicht rügen könnten und hinsichtlich der Frage nach der Klassifizierung des Frankenschnellwegs präkludiert seien, da sie innerhalb der (ersten) Einwendungsfrist bis zum 9. November 2010 Einwendungen nicht erhoben hätten. Umfangreich ausgeführt wurde dahingehend, dass der Frankenschnellweg zutreffend bisher wie künftig als Kreisstraße einzustufen sei. Somit sei die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder -vorprüfung nicht geboten gewesen. Der kreuzungsfreie Ausbau im Planungsabschnitt Mitte und der Anbau eines Zusatzfahrstreifens im Abschnitt West sowie der Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße seien aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit geboten, weil der vorhandene Ausbauzustand dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis nicht mehr gerecht werde (Art. 9 BayStrWG). Die bisher drei signalgeregelten Kreuzungen im Planungsabschnitt Mitte wirkten sich leistungsmindernd aus und führten in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu Stauungen weit über den Bereich Mitte hinaus. Ziel der Planung sei die Beseitigung der Stauanfälligkeit der Kreisstraße N 4 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der staubedingten Zusatzbelastungen mit Lärm und Abgasen in den beiden Planungsbereichen. Hinsichtlich des Verkehrsgutachtens sei hervorzuheben, dass der Ziel- und Quellverkehr sich nicht nur auf das Gebiet der Stadt Nürnberg, sondern auch auf die Städte Fürth und Schwabach beziehe, da nur so eine Differenzierung zu überörtlichem Durchgangsverkehr und Fernverkehr möglich sei. Zwar basiere das Verkehrsmodell auf einer Matrix von 1987/1988, die jedoch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aufwendig aktualisiert, ergänzt und aufbereitet worden sei. Entscheidend habe die Verkehrsuntersuchung ergeben, dass die großräumigen Durchgangsverkehre auf den Bundesautobahnen rund um Nürnberg abgewickelt würden und dem Frankenschnellweg weiterhin Verteilungsfunktion für den Ziel- und Quellver-

kehr im Stadtgebiet zukomme. Die Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020 zeige, dass sich die Verkehrsanteile durch den Ausbau nicht entscheidend veränderten. Da die Verkehrsentwicklung zwischen 2002 und 2007 bei der Verkehrsnachfrage eine Stagnation ergeben habe, hätten die bis zum Jahr 2015 prognostizierten Steigerungen weitgehend auf das Jahr 2020 verschoben werden können, womit auch der entsprechend angenommene Prognosehorizont ausreichend sei. Bei der Bemessung des Prognosezeitraums gäben nämlich wesentliche Unterschiede im Verkehrsaufkommen den Ausschlag. Unter bestimmten Voraussetzungen könnte auch nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ein Durchgangsverbot für den LKW-Mautausweichverkehr erlassen werden, jedoch nicht vorsorglich. Die Beigeladene habe bereits zugesagt, die Verkehrsentwicklung mittels Verkehrszählungen zu beobachten und für den Fall wider Erwarten eintretender Entwicklung der entsprechenden Voraussetzungen ein entsprechendes Verbot anzuregen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt habe die Methodik der ***** GmbH zur lufthygienischen Untersuchung bestätigt und für den Bereich (u.a.) des Fürther Stadtgebiets habe die Untersuchung sogar zu einer Überschätzung der prognostizierten Gesamtbelastung geführt. Dem Grundsatz der Problembewältigung im Rahmen der Planfeststellung werde vorliegend dadurch Rechnung getragen, dass der Beklagte die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlasse. Nach Überzeugung sowohl des Beklagten als auch der Beigeladenen stehe fest, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung gesichert werde. Von der ausreichenden Problembewältigung müsse erst recht dann ausgegangen werden, wenn - wie gegeben - das Vorhaben bereits in weiten Teilen für eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation im Vergleich zum Prognosebezugsfall führe und für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiere. Bezüglich der Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz außerhalb des Ausbaubereichs an der Autobahn A 73 sei deren Lärmsanierung originäre Aufgabe eines anderen Straßenbulasträgers. In Anbetracht eines ausbaubedingten Lärmzuwachses von gerade einmal 0,3 dBA bei einer Gesamtbelastung von über 70 dBA tags und 60 dBA nachts erscheine es abwegig, die Beigeladene durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau als „maßgeblichen Verursacher“ des Verkehrslärms auf der Autobahn A 73 im Bereich von Fürth und Erlangen zu sehen. Der Schwerlastverkehr im Ausbaubereich führe gerade nicht zu einem erheblichen Anstieg des Schwerlastverkehrs außerhalb des Ausbaubereichs. Der durch den kreuzungsfreien Ausbau induzierte Verkehr bzw. der von ihm bewirkte Lärm bewirke weder gesundheitsgefährdende Verhältnisse am vorhandenen Verkehrsweg noch ver-

schlimmere er diese mehr als marginal und er erschwere auch nicht eine Abhilfe im Rahmen anstehender Sanierung. Hinzu kämen verfestigte Planungen der Autobahndirektion für eine Lärmsanierung der Autobahn A 73. Der Blick „in die Tiefe des Raums“ sei durch die Adäquanztheorie begrenzt. Mit den genannten Planungen der Autobahndirektion erforderten andere Umstände eine Lärmsanierung. Etwaige Belastungswirkungen durch den Ausbau des Frankenschnellwegs lägen damit außerhalb der zu berücksichtigenden Belange. In den Planfeststellungsunterlagen seien sowohl aktive wie auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, welche die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte gewährleisten. Darüber hinaus bestehe kein Anspruch auf finanziellen Ausgleich. Ein etwaiger Wertverlust eines Grundstücks am Markt wegen seiner Belegenheit in der Nähe einer viel befahrenen Straße sei keine durch Geldentschädigung auszugleichende Wirkung.

Die Ausführungen der Beteiligten wurden in weiteren Schriftsätzen vertieft.

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 den hierbei gestellten (Eventual-)Beweisanträgen aus den Schriftsätzen eines anderen Klägers in dessen Verfahren (AN 10 K 13.01450), welches zusammen mit dem Verfahren der Kläger verhandelt worden ist.

Entscheidungsgründe:

Die zulässigen Klagen sind nicht begründet.

1.

Die Kläger haben in hinreichender Weise eine Verletzung in ihren Rechten durch den angegriffenen Verwaltungsakt geltend gemacht (§ 42 Abs. 2 VwGO), wobei die Frage unbeantwortet bleiben soll, wie der (u.a.) geltend gemachte Verfahrensfehler rechtswidrigen Unterlassens ei-

ner erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 4 Abs. 1 UmwRG) systematisch richtig einzuordnen wäre.

2.

Die Klagen sind 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 die Kläger rügen können 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 weitere Schutzauflagen - zur Verhinderung von Belastungen durch Feinstaub-Partikel PM₁₀ und durch Stickstoffdioxid (NO₂) und zur Verringerung von Lärmemissionen - keinen Erfolg haben (vgl. Art. 75 Abs. 1 a Satz 2 BayVwVfG).

2.1

Erfolg haben die Klagen zunächst nicht als Klagen von Privatbeteiligten nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (§ 4 Abs. 1 und 3 UmwRG). Jedem am Verfahren Beteiligten, d. h. nicht nur nach § 3 UmwRG anerkannten Vereinigungen steht eine Rüge dahingehend zu, dass für die Zulassung eines Vorhabens bestimmter Art eine erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden ist, was - gegebenenfalls - zur Aufhebung der angegriffenen Entscheidung führt. Aus dieser Fehlerfolge bzw. der nicht irgendwie bestehenden Abhängigkeit vom Ergebnis des Verfahrens in der Sache (siehe Art. 46 BayVwVfG) rechtfertigt sich der Beginn der Prüfung der Klagen auf ihre Begründetheit mit der Untersuchung der Frage, ob das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz Anwendung findet.

Vorliegend findet das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz keine Anwendung, da es insoweit an den einschlägigen Voraussetzungen fehlt. Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG kann die Aufhebung einer Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens unter den dort genannten Voraussetzungen nur dann verlangt werden, wenn ein Vorhaben nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG in Rede steht, was wiederum voraussetzt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehen kann, dies insbesondere nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach landesrechtlichen Vorschriften. Ein Erfolg entsprechender Klage setzt wegen § 4 Abs. 1 UmwRG weiterhin voraus, dass tatsächlich eine entsprechend vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung oder wenigstens erforderliche Vorprüfung des

Einzelfalls über die UVP-Pflichtigkeit nicht durchgeführt (und auch nicht nachgeholt) worden ist. Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss stellt aber keine dem § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG unterfallende Entscheidung dar und eine solche Entscheidung wurde auch nicht unterlassen bzw. sie hätte auch nicht ergehen müssen. Es ist keiner der in § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG genannten Tatbestände einschlägig, was insbesondere hinsichtlich von Planfeststellungsbeschlüssen (siehe § 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). Somit kann das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz schon keine Anwendung finden und also kann auch die Rüge fehlerhaft unterlassener Umweltverträglichkeitsprüfung oder wenigstens Vorprüfung des Einzelfalls über die UVP-Pflichtigkeit nicht zum Erfolg führen. Aus dem Landes(straßen)recht kann sich eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nur aus Art. 37 BayStrWG ergeben, was vorliegend offensichtlich zu verneinen ist. 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 Nummern 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 im Sinn der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung 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 Um-

weltverträglichkeitsprüfung fehlt es schon am Tatbestandsmerkmal, dass die zu bauende Straße „neu“ sein muss und außerdem daran, dass eine durchgehende Länge von mindestens 5 km erreicht wird. Zudem fehlt es insoweit auch an der für eine Bundesstraße vorausgesetzten Eigenschaft als 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 Näheres noch 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 Bewertung des aktuellen Zustands des Frankenschnellwegs 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 Frankenschnellwegs 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 genannten Sinn ist bei dem planfestgestellten Abschnitt des Frankenschnellwegs nicht auszugehen (siehe 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 vorbehalten, 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 (siehe 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 dazugehöri-

gen Anlage III. Für den fraglichen Raum in und um Nürnberg herum sind als Bestandteile des internationalen E-Straßennetzes in der Anlage I zum Übereinkommen vom 15. November 1975 angeführt die „Europastraßen“ 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 hier und auf den Frankenschnellweg (bzw. nicht auf die Neue Kohlenhofstraße) bezogen 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 entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss auszugehen. Der Ausbauabschnitt (Bereiche West und Mitte) ist - wie schon aktuell - „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen 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 einmal bleiben, dass der gesamte Frankenschnellweg bisher wie künftig von Geschwindigkeitsbegrenzungen geprägt war und sein wird und außerdem von einer (zumindest autobahnuntypischen) dichten Abfolge von Zu- und Abfahrten im Verlauf des durchgehenden Verkehrs zwischen der Rothenburger Straße und der Landgrabenstraße. Für eine Qualifikation des Frankenschnellwegs und hierbei 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

ße mit anderen Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden muss und außerdem 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 zuzugestehen 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 (mit u.a. Zeichen 330.1 und 330.2 aus der Anlage 3 zur StVO), entsprechend offenbar dem aktuellen Stand im Abschnitt West des Ausbaubereichs (siehe Google-Streetview, Juni 2009 in Fahrtrichtung Nürnberg-Hafen). 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 Bundesautobahn erfüllen (siehe die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den Verkehrszeichen, hier zu Zeichen 330.1 Autobahn, zitiert nach Hentschel/König/Dauer, StrVR, 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, sondern 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 Autobahn 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 Autobahn 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 ermittelt nach der Mauttabelle 13.3 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Auf derselben 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 Ausbauvorhaben 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 solche Fahrzeuge vermieden werden sollen, die den Frankenschnellweg bei Fahrt in Richtung Nürnberg-Hafen an der Janzenbrücke 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 (siehe 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 zu erachten 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 Bundesstraße und insbesondere einer Bundesautobahn nicht in Betracht, stellt sich allenfalls noch die Frage, ob der Vorhabensträger bzw. Straßenbaulastträger 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 hierin 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 Bundes-

autobahnen 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 das Bundesverwaltungsgericht 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 vom 23.10.2002 a.a.O., juris Rn. 5 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 Frankenschnellweg 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 dem Urteil des BVerwG v. 3.5.2013 a.a.O. zu Grunde 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 eine andere Kreisstraße anschließen sollen. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgeschichtshofs 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 zur 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 die Verknüpfung mit einer Bundesfernstraße – wie gegeben – ist festzustellen, dass damit auch die Aufnahme höherer Verkehrsbelastungen, die von einer Bundesfernstraße herrühren, hingenommen wird (siehe BayVGH vom 15.2.2005, a.a.O.). Ebenso ist davon auszugehen, dass keine Rechtsvorschrift existiert, die eine Klassifizierung einer Straße einer Kreisstraße bei Überschreiten eines bestimmten Ausbauzustandes nicht mehr zuließe. Schon in seinem Urteil vom 23. Oktober 1990 (8 B 89.2278 – 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 Entscheidung 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 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. 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 - und damit nicht beweisbedürftiger - 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 Umstand, 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 Ausbaustands - 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 be-

stimmter Tatsachen beantragt, die teilweise völlig unstrittig sind, teilweise nicht vorliegen und 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 höhen- gleichen 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 Südtails 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 sollte, dass die Verkehrsfunktion des Frankenschnellwegs nicht auf Grund kreisstraßenrechtlicher Erwägungen mit der Verknüpfung von Stadtteilen von Nürnberg begründet werden könne. Der Frankenschnellweg dient ganz offensichtlich - 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.

Ist nach alledem für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder wenigstens eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nicht erforderlich, kann eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bestehen und also das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz keine Anwendung finden (§ 1 Abs. 1 UmwRG). Im Hinblick auf eine damit weder gegebene noch unterlassene Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG kann der Kläger eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht verlangen (§ 4 Abs. 1 UmwRG). Erst recht nicht können die Hilfsanträge Erfolg haben, soweit sie auf das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

2.2

Ohne Erfolg bleiben die Klagen auch von daher, dass die Kläger andere Rechtsfehler als die Unterlassung einer erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung (oder wenigstens Vorprüfung des Einzelfalls über die UVP-Pflichtigkeit) rügen. Die gerichtliche Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses (einschließlich des ihm vorhergehenden Verfahrens) ist auf die Einhaltung jener Vorschriften beschränkt, die zumindest auch Rechte der Kläger enthalten.

2.2.1

Die Kläger sind mangels Inanspruchnahme eigener Grundstücke nicht von etwaigen enteignungsrechtlichen (Vor-) Wirkungen des Planfeststellungsbeschlusses nach Art. 40 Abs. 2 BayStrWG betroffen und können somit (von daher) eine umfassende bzw. objektiv-rechtliche Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses nicht verlangen (siehe dazu etwa BVerwG, U.v. 30.5.2012 - 9 A 35/10 - juris Rn. 20).

2.2.2

Vorweg ist zu den von den Klägern erhobenen Rügen festzustellen, dass sie teilweise - in personeller wie in sachlicher Hinsicht - präkludiert, also mit ihren Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies ergibt sich vorliegend aus Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG und betrifft zunächst den Kläger zu 2) hinsichtlich seiner beiden Eigentumswohnungen im Anwesen H*****in Nürnberg insoweit, als er Beeinträchtigungen durch das Vorhaben selbst durch ein Mehr an Verkehrslärm und ein Mehr an Luftschadstoffen geltend macht. Eine Präklusion ist weiterhin gegeben bezüglich des Klägers zu 3) und dessen Mehrfamilienhaus K***** in Nürnberg hinsichtlich ebenfalls geltend gemachter Mehrbelastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe. Entsprechende Einwendungen wurden von diesen Klägern bezüglich der genannten Im-

mobilien nach der ersten Auslegung der Planunterlagen nicht erhoben. Formale Fehler bei der Auslegung sind nicht erkennbar und auch und insbesondere war die entsprechende Bekanntmachung ordnungsgemäß und umfasste insbesondere auch den Hinweis, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhende Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Klarstellung hinzuweisen bleibt in diesem Zusammenhang gerade noch darauf, dass eine im Verwaltungsverfahren bzw. mit Ablauf der Einwendungsfrist entstandene Präklusion auf ein nachfolgendes Klageverfahren gleichsam „durchschlägt“, auch und z.B. dann, wenn zunächst nicht erhobene Einwendungen im Verlauf des weiteren Verwaltungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde aufgegriffen worden sind (gefestigte höchstrichterliche Rechtsprechung, vgl. etwa BVerwG, B.v. 18.9.1995 - 11 VR 7/95 - juris Rn. 11, BVerwG, U.v. 27.8.1997 - 11 A 18/96 - juris Rn. 29, BVerwG, U.v. 9.2.2005 - 9 A 62/03 - juris Rn. 32 ff., BVerwG, B.v. 23.6.2009 - 9 VR 1/09 - juris Rn. 6, BVerwG, U.v. 23.3.2011 - 9 A 9/10 - juris Rn. 25, BVerwG, U.v. 30.5.2012 - 9 A 35/10 - juris Rn. 16). Grundsätzlich geltend zu machen vermögen die Kläger daher die Beeinträchtigungen ihrer in Nürnberg gelegenen Immobilien (K****-***** und H*****) während der Bauzeit bzw. durch den Bauvorgang und weiterhin die Beeinträchtigungen bezüglich ihrer beiden Wohnhäuser in Fürth in der S*****. Soweit die Kläger hiernach generell zulässige Einwendungen geltend machen, also Einwendungen aus Verletzung eigener Rechte, begründen diese jedoch nicht die Feststellung, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und - wie für eine Aufhebung erforderlich - die Kläger deswegen auch in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

2.2.3

Von den Klägern gerügt werden u.a. Verfahrensfehler, zunächst eine unzureichende (erste) Auslegung von Unterlagen. Aus einer etwa objektiv unzureichenden Auslegung seitens der Kläger näher bezeichneter Unterlagen (Seite 3 der Klagebegründung vom 12./13.12.2013) ist jedoch eine Verletzung der Kläger in ihren Rechten nicht zu entnehmen. Eine Bedeutung der Tekturen für sie und insbesondere zu ihren Lasten ist weder vorgetragen noch sonst wie erkennbar. Mithin hätte selbst ein etwaiger Rechtsverstoß die Entscheidung in der Sache offensichtlich nicht beeinflusst (Art. 46 BayVwVfG). Auch objektiv ist aber ein Rechtsverstoß nicht erkennbar, da nämlich den ursprünglich ausgelegten Unterlagen - vor der Tektur - bereits eine ausreichende „Anstoßwirkung“ zukam (siehe 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 Rn. 29, U.v. 6.10.2010 - 9 A 12/09 - juris Rn. 12, U.v. 3.3.2011 - 9

A 8/10 - juris Rn. 20, BaWüVG, U.v. 6.5.2013 - 5 S 369/12 - juris Rn. 36). Die in der Klagebe-
gründung weiter angesprochene Unterlage „E 15“ („Verkehrszahlen“, nachrichtlicher Bestandteil
des Planfeststellungsbeschlusses) war sogar Gegenstand der Auslegung gewesen, nämlich der
ergänzenden bzw. zweiten Auslegung. Auch das Verkehrsgutachten der ***** Ingenieur-
gesellschaft mbH brauchte tatsächlich nicht ausgelegt zu werden bzw. es reichte insoweit die
Auslegung der Unterlage „W 15.1“ („Verkehrsprognose kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnell-
weg“). Erstens waren insoweit schon in ausreichender Weise die prognostizierten Verkehrszah-
len ersichtlich und zweitens erschließt sich insoweit keine Betroffenheit der Kläger bezüglich ih-
rer Immobilien in Fürth, da die Unterlage W 15.1 Verkehrszahlen nur für die Jansenbrücke an-
führt, welche weitab von den Immobilien der Kläger in Fürth liegt, für welche einzig sie eine vor-
habensinduzierte Mehrbelastung durch Verkehr überhaupt geltend machen können.

2.2.4

Erfolg haben die Kläger auch nicht mit ihrer Rüge, dass es für den beabsichtigten Ausbau an
der Planrechtfertigung fehle, wobei das Gericht die Antwort auf die Frage dahinstehen lässt, ob
mit etwaigem Fehlen der Planrechtfertigung eine Verletzung der Kläger in ihren Rechten ein-
hergehen kann, solange durch das Vorhaben andere Rechte der Kläger - wie insbesondere die-
jenigen zum Schutz des Eigentums - nicht verletzt werden. Tatsächlich ist die Planrechtferti-
gung vorliegend nämlich gegeben. Die Planrechtfertigung ist eine Folge des verkehrlichen Be-
darfs, gemessen an den gesetzlichen Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts, hier
an den Zielen von Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG. Hiernach haben die Träger der Straßenbau-
last im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbe-
dürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand
zu bauen und zu unterhalten. Dies ist nach Überzeugung des Gerichts hier gegeben, wohinge-
gen eine Planrechtfertigung für die Planfeststellung einer Bundesautobahn mangels entspre-
chender 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 „vernünftigerweise geboten“ ist (siehe 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; siehe zur Planrechtferti-
gung 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 (siehe insbesondere Nr. 2.2 des Erläuterungsberichts). Die nicht nur zur 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. Schon gar nicht können die 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 hierauf zumindest ein Verlangen auf Unterlassen eines Ausbaus nicht gestützt werden (vgl. BVerwG, B. v. 1.4.2005 – 9 VR 7/05 – juris Rn. 7). Zur Vermeidung von Missverständnissen ist allerdings zur Planrechtfertigung darauf hinzuweisen, dass sie eine zwar erforderliche, aber keine hinreichende Bedingung für eine straßenrechtliche Planung darstellt, mithin ihr Vorliegen eine Abwägung im Einzelfall nicht erspart.

2.2.5

Bezüglich des Mehrfamilienhauses K***** in Nürnberg und der beiden Eigentumswohnungen im Haus H***** in Nürnberg sind die Kläger zu 3. bzw. zu 2. wegen teilweiser Präklusion mit ihren Einwendungen entsprechend vorstehenden Ausführungen darauf beschränkt, Beeinträchtigungen ihres Grundeigentums wegen bauzeitlicher Beeinträchtigungen geltend zu machen, wie es von ihnen in der mündlichen Verhandlung – nach Erörterung der Fragen zu ihrer Präklusion – vorgetragen worden ist. Eine Verletzung in ihren Rechten ist jedoch nicht zu erkennen, weder im Hinblick auf den zu erwartenden Baulärm noch im Hinblick auf entstehende Belastungen wegen bauzeitlicher Umleitungen des Verkehrs. Ausgangspunkt in tatsächlicher Hinsicht ist der Umstand, dass die Beeinträchtigungen – so solche überhaupt vorliegen – vorübergehender Natur und von daher jedenfalls im Ansatz hinzunehmen sind. Außerdem ist festzustellen, dass das Anwesen H***** deutlich außerhalb des Baubereichs liegt und das Anwesen K***** gerade an dessen Rand. Das letztgenannte Anwesen ist allerdings ganz erheblich dadurch vorbelastet, dass zwischen ihm und dem Frankenschnellweg die mehr- (wohl sieben -)gleisige Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth verläuft. Eine auch nur irgendwie relevante bauzeitliche Belastung durch Baulärm ist von daher nicht zu er-

kennen. Ein Umleitungsverkehr durch die K***** ist nicht vorgesehen und ebenso auch nicht ein Umleitungsverkehr durch die H*****. Südlich des Frankenschnellwegs erfolgt die Verkehrsumleitung – soweit überhaupt notwendig – durch die Fuggerstraße, wobei lediglich Häuser am Anfang und am Ende der (nicht durchgängig befahrbaren) H***** tatsächlich von Umleitungsverkehr betroffen sein können. Dem Umleitungsverkehr entspricht zudem der Wegfall von Verkehr auf dem von der H***** etwa gleich weit entfernten Frankenschnellweg (siehe im Einzelnen Planfeststellungsbeschluss Nr. 2.3.5 bzw. S. 44 f. sowie Unterlagen E 16 und E 16.1).

2.2.6

Eine Verletzung in ihren Rechten geltend zu machen vermögen die Kläger auch nicht als Folge ihnen im Hinblick auf ihr Eigentum an zwei Grundstücken bzw. Wohnhäusern in der S***** in Fürth zustehender Rechte, was sowohl im Hinblick auf Fragen der Belastung mit Verkehrslärm als auch im Hinblick auf Fragen der Belastung durch Luftschadstoffe festzustellen ist.

Vorweg ist zur Lage der betroffenen Immobilien festzustellen, dass diese westlich und in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahn A 73 gelegen sind und zwar zwischen deren Anschlussstellen Fürth-Poppenreuth und Fürth-Ronhof. Auf dem Frankenschnellweg und der Bundesautobahn A 73 ergibt sich ab dem westlichen Ende des Ausbaubereichs bis zu einer Stelle auf der A 73 querab von den Anwesen der Kläger eine Fahrstrecke von ca. * Kilometern. Auf dieser Fahrstrecke liegen zwei Anschlussstellen, nämlich die Anschlussstellen Nürnberg/Fürth und Fürth-Poppenreuth, die also zwischen der Autobahn in Nähe der klägerischen Anwesen (umgangssprachlich auch dort noch als „Frankenschnellweg“ bezeichnet) und dem Beginn des Ausbaubereichs Zu- und Abfahrt ermöglichen. Der Planung bzw. dem Planfeststellungsbeschluss liegt maßgebend – ungeachtet einmal der Antwort auf die Frage der Belastbarkeit – die Unterlage E 11.2 T(i.V.m. der Unterlage E 11.1 T) zu Grunde. Hierin wird für die Bundesautobahn A 73 im Bereich der Anwesen der Kläger in der S***** in Fürth von einer täglichen Verkehrsbelastung von 95.600 Kfz/24 h im Planfall 2020 ausgegangen und von einer entsprechenden Verkehrsbelastung im Prognosebezugsfall 2020 in Höhe von 90.600 Kfz/24 h (DTV im Sinne der Anlage 1 zur 16. BImSchV). Dadurch wird dem Ausbauvorhaben eine prozentuale Zunahme des Verkehrs in Höhe von 5,5 % zugerechnet („vorhabensinduzierter Mehrverkehr“). Die Beurteilungspegel L_r sind für die Grundstücke mit den FINr. ***** und ***** ermit-

telt worden, wobei es sich um die Anwesen S***** und ** handelt. Ermittelt hat die Beigeladene für den Planfall 2020 und die Tagzeit Beurteilungspegel von **** bzw. **** dB(A) und damit einen Wert weit unter 70 dB(A). Als vorhabensinduziert erkannt wurde eine Steigerung der Tagwerte um 0,* bzw. 0,* dB(A). Die Nachtwerte wurden je nach betroffenem Grundstück für den Planfall 2020 mit **** bzw. **** dB(A) angesetzt, wobei hier ebenso eine Steigerung gegenüber dem Bezugsfall in Höhe von 0,* dB(A) bzw. 0,* dB(A) berechnet worden war. Die Steigerungen der bereits im Bezugsfall mit mehr als 60 dB(A) angenommenen Beurteilungspegel im vorgenannten Ausmaß führte nach Auffassung der Beigeladenen – und damit letztlich auch der Planfeststellungsbehörde – dazu, die Anwendbarkeit der 24. BImSchV zu erkennen. In rechtlicher Hinsicht geht das Gericht mit dem Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass bei straßenrechtlichen Planfeststellungen für Bereiche außerhalb des jeweiligen Ausbaubereichs § 41 BImSchG und damit auch die Vorschriften der 16. BImSchV keine Anwendung finden (gefestigte höchstrichterliche Rechtsprechung, s. nur BVerwG, U.v. 17.3.2005 – 4 A 18/04 – juris Rn. 15 f.). Allerdings vermögen die Grenzwerte der 16. BImSchV einen Anhaltspunkt für einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen – welcher Art auch immer – zu bilden, was jedoch dann nicht gilt, wenn die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte (64 bzw. 54 dB(A)) eingehalten werden (s. BVerwG vom 17.3.2005 a.a.O., Rn. 19). Ein Anspruch auf Kassation des Planfeststellungsbeschlusses bzw. Unterlassung des (bzw. jeglichen) Ausbaus wegen Lärmzuwachses auf einer anderen Straße als der auszubauenden als Folge dort zu erwartenden Mehrverkehrs scheidet in Ansehung der gesetzlichen Regelungen bei Lage in der Nähe einer Bundesautobahn aus. Allenfalls kommen in einer derartigen Situation Lärmschutzmaßnahmen passiver Art in Betracht (s. BVerwG, U.v. 19.3.2014 - 7 A 24.12 - juris Rn. 23). In diese Richtung zielen auch § 41 BImSchG und die Vorschriften der 16. BImSchV, die nur für die zu ändernde Straße selbst gelten und gleichwohl zunächst nur vorsehen, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Beurteilungspegel „sicherzustellen“ ist. Die einschlägigen Vorschriften gestehen aber zugleich zu, dass Überschreitungen der maßgebenden Beurteilungspegel unter Umständen hinzunehmen sind, wobei dann aber Anspruch auf passiven Lärmschutz nach den Vorschriften der 24. BImSchV zu gewähren ist, um gesunde Wohnverhältnisse zu ermöglichen. Für die Lärmimmission ist die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle an Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festzumachen (s. etwa BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 – UPR 2014, 192 f. m.w.N.), wobei ein Anlieger eine etwa höhere Vorbelastung grundsätzlich zu dulden hat (BVerwG v. 21.11.2013 a.a.O.). Damit jedoch überhaupt für straßenan-

liegende Grundstücke außerhalb eines Ausbaubereichs irgendein Anspruch auf Lärmschutz in Betracht kommt, ist eine wesentliche Änderung der Verkehrslärmbelastung bei dem jeweils betroffenen Grundstück zu fordern, analog § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Damit ist insgesamt davon auszugehen, dass ab einem Beurteilungspegel von 64 bzw. 54 dB(A) (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV) ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei vorhabensinduzierter Mehrbelastung in Höhe von mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV) gegeben ist und ab Beurteilungspegeln von 70 bzw. 60 dB(A) jede vorhabensinduzierte Mehrbelastung Ansprüche auf Lärmschutz auszulösen vermag. Letzteres ist im Fall der Kläger von daher zu bejahen, dass vorhabensinduzierte Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,* und 0,* dB(A) erkannt worden sind (s. dazu auch Bl. 713 f. der Verfahrensakte, wo allerdings – unzutreffend - durchwegs von „dB“ gesprochen wird). Lärmschutz kommt vorliegend aber nur in Form passiver Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, da der Beigeladenen als Vorhabensträger und ebenso dem Bund als Straßenbaulastträger für die Bundesautobahn A 73 aktiver Lärmschutz durch die Planfeststellungsbehörde für eine Autobahn nicht aufgegeben werden kann. Den vorgenannten Kriterien ist vorliegend in zutreffender Weise Rechnung getragen worden, nachdem den Klägern dem Grunde nach passiver Lärmschutz auf Kosten der Vorhabensträgerin zugestanden wird (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss Nr. 2.3.7.2, dort S. 65). Letztlich beruht die Zuerkennung möglicher passiver Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV darauf, dass durch die für die Anwesen S***** und ** prognostizierten Lärmwerte die grundrechtlich zumutbaren Nachtwerte überschreiten, wovon die Kläger freilich auch für die Tagzeit zu profitieren vermögen. Die insoweit zu Grunde liegenden Berechnungen erscheinen methodisch vertretbar und hinreichend belastbar. Insoweit ist auch der Hintergrund in Bezug zu nehmen, dass den Klägern ein Anspruch auf Kassation des Planfeststellungsbeschlusses nicht zusteht und letztlich hinsichtlich der Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen nur solche des passiven Lärmschutzes in Betracht kommen. Die Verwertbarkeit der Eingangsdaten zu den schalltechnischen Berechnungen wurde – für den hier interessierenden Bereich zwischen den Anschlussstellen Fürth-Ronhof und Fürth-Poppenreuth – nicht ernsthaft in Frage gestellt. Insoweit sei nur kurz darauf eingegangen, dass die Planfeststellung für das Prognosejahr 2020 von einem vorhabensinduzierten Mehrverkehr von 5.000 Kfz/24 h ausgeht und insgesamt für den Planfall 2020 von einer durchschnittlichen Tagesverkehrsstärke von 95.600 Kfz/24 h. Der hierbei zu Grunde gelegte Prognosehorizont ist ausreichend, wobei die der Planfeststellung zu Grunde liegenden Prognosen schwerpunktmäßig ohnehin nur insoweit angegriffen werden, als der Ausbaubereich betroffen ist. Angegriffen wurden die der Planfeststellung zu Grunde liegenden Prognosen vor allem hin-

sichtlich des Ausreichens ihrer Aktualität und hinsichtlich des für unzureichend erachteten Prognosehorizonts. Allgemein ist dazu festzustellen, dass Prognosen und speziell Verkehrsprognosen in Klageverfahren wegen straßenrechtlicher Planfeststellungen nur eingeschränkt überprüfbar sind, nämlich darauf, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis auch einleuchtend begründet worden ist (vgl. nur BVerwG, B.v. 28.11.2013 - 9 B 14/13 - juris Rn. 7 sowie U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11 - juris Rn. 18). Eine Frage der richtigen Methode ist insbesondere auch die Wahl eines zutreffenden Prognosehorizonts, wobei insoweit einschlägige normative Vorgaben nicht existieren. Der einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung entnimmt das Gericht im Wesentlichen, dass bei der Anwendung der 16. BImSchV der zeitliche Rahmen von Art. 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Hs. BayVwVfG nicht auszuschöpfen ist. Eine Verkehrsprognose darf allerdings in zeitlicher Hinsicht nicht auf einen Zustand begrenzt werden, der aller Voraussicht nach bereits vor der Inbetriebnahme endet. Sehr langfristige Prognosen tragen in hohem Maß die Gefahr eines Fehlschlagens in sich, was sich deswegen aufdrängt, weil der Einfluss letztlich unwägbarer Zukunftsentwicklungen immer größer wird. Dazu zählen die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Preisentwicklungen auf dem Kraftstoffsektor, der technische Fortschritt z. B. hinsichtlich der Reifengeräusche und der Lärmemission von Motoren, das von verschiedenen Faktoren abhängige Verhalten der Kraftfahrzeugführer bei verschiedenen möglichen Fahrstrecken und vieles andere mehr. Zu beachten ist auch, dass ein kürzerer Prognosezeitraum einen früheren Nachweis hinsichtlich der Notwendigkeit von Schutzvorkehrungen oder Schutzanlagen (Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG) ermöglicht, wobei aber eine Verkürzung des jeweiligen Prognosezeitraums nicht Ausdruck unsachlicher Erwägungen sein darf. Zuzugestehen ist hinsichtlich der Wahl des methodischen Ansatzes und damit auch hinsichtlich des Prognosezeitraums für den Ersteller ein Spielraum. Es besteht auch nicht etwa eine Pflicht zur laufenden Anpassung an etwaige neue Prognosen durch die Planfeststellungsbehörde (s. BVerwG, U.v. 21.3.1996 - 4 A 10/95, Rn. 18, 19, B.v. 25.5.2005 - 9 B 41/04 - juris Rn. 22, U.v. 7.3.2007 - 9 C 2/06 - juris Rn. 20, 21, U.v. 20.1.2010 - 9 A 22/08 - juris Rn. 27, U.v. 9.6.2010 - 9 A 20/08 - juris Rn. 74, U.v. 26.5.2011 - 7 A 10/10 - juris Rn. 36, U.v. 30.5.2012 - 9 A 35/10 - juris Rn. 23, U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11 - juris Rn. 18 und auch OVG Münster, U.v. 18.1.2013 - 11 D 70/09.AK - juris Rn. 164 ff.). Den an sie zu stellenden Anforderungen werden die der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen gerecht. Hier wurde der Plan im Jahr 2013 festgestellt und als Prognosehorizont wurde das Jahr 2020 mit der Maßgabe zugrunde gelegt, dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen ist, dass sich auch darüber hinaus - bis zum

Jahr 2025 - eine weitere nennenswerte Verkehrszunahme im Stadtgebiet von Nürnberg nicht einstellen werde (vgl. dazu auch S. 34 des Planfeststellungsbeschlusses). Auszugehen sein wird vorliegend von einer erforderlichen Bauzeit von voraussichtlich insgesamt etwa sechs Jahren, entsprechend dem Umstand, dass für den Bereich West eine Bauzeit von ca. zwei Jahren benötigt wird und für den (technisch gleichzeitig möglichen) Ausbau im Bereich Mitte eine Bauzeit von einem plus fünf Jahren, entsprechend Seite 63 des Erläuterungsberichts. Damit kann jedenfalls die erforderliche Bauzeit mit dem Prognosehorizont in Einklang gebracht werden bzw. der Prognosezeitraum wurde nicht in unzulässiger Weise verkürzt. Insbesondere brauchte beim Prognosezeitraum nicht etwa berücksichtigt zu werden, dass der ausgebaute Straßenverlauf möglicherweise erst nach dem Ende des Prognosezeitraums in Betrieb genommen werden kann und zwar wegen eines Rechtsschutzverfahrens infolge aufschiebender Wirkung von Klagen und womöglich einer Ausnutzung der Gültigkeitsdauer der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG; s. dazu BVerwG, B.v. 25.5.2005 - 9 B 41/04 - juris Rn. 23). Ihre Untergrenze findet eine Verkürzung des Prognosezeitraums daher im Zeitraum der technischen Ausführbarkeit des Vorhabens, wenn also - wie nicht - im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt, dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, bereits verlässlich absehbar gewesen wäre, dass das Vorhaben beim Eintritt des Prognosehorizonts noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein würde (BVerwG, B.v. 25.5.2005 - 9 B 41/04 - juris Rn. 24). Eine Verschiebung des Prognosehorizonts 2015 gemäß dem Verkehrsgutachten auf das Jahr 2020 ohne weitere Erhöhung im Weg einer Fortschreibung war hier möglich (s. allgemein zu einer Fortschreibung BVerwG, U.v. 9.6.2010 - 9 A 20/08 - juris Rn. 74, U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11 - juris Rn. 18 sowie auch OVG Münster, U.v. 18.1.2013 - 11 D 70/09.AK - juris Rn. 176). Die Fortschreibung der Verkehrszahlen ist auf Grund des Umstands gerechtfertigt, dass nach den erfolgten Verkehrszählungen der innerstädtische Verkehr in Nürnberg stagniert. Die Stagnation ist etwa seit dem Jahr 2002 festzustellen (s. Planfeststellungsbeschluss, dort S. 33). Insgesamt erscheinen die erstellten Prognosen belastbar und die Angriffe der Kläger hiergegen verfangen nicht. Die zugrunde liegenden Untersuchungen der Verkehrsstärken wurden klägerseits durch ***** (vom 10.12.2013) angegriffen. Erwidert wurde dazu durch die ***** Ingenieurgesellschaft mbH (vom 20.2.2014) und die Stellungnahme von ***** wurde auch vom Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken bewertet (s. Schriftsatz der Regierung von Mittelfranken vom 11.3.2014). Nochmals entgegnet wurde dazu durch ***** in Form einer weiteren „Erwiderng“ von Mai 2014. Exemplarisch sei hierzu angeführt, dass die der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsdaten als hinreichend aktuell zu erachten sind, zumal hierbei aktuelle Ist-

Daten einbezogen worden sind (vgl. dazu etwa BaWüVGH, U.v. 6.5.2013 - 5 S 369/12 - juris Rn. 61). Tatsächlich ist das Verkehrsmodell aus dem Jahr 1987/1988 mehrfach fortgeschrieben und aktualisiert worden, wenngleich es auf einer Matrix von 1987/1988 basiert. Wenn weiterhin gerügt wird, dass eine Verkehrszählung an einem Nachmittag den Verkehr nicht hinreichend sicher abzubilden vermöge, so entspricht eine derartige Zählung doch allgemeiner Praxis, da sich hierbei Berufs-, Freizeit- und Einkaufsverkehre überlagern, im Gegensatz zum morgendlichen Spitzenverkehr (BaWüVGH, U.v. 6.5.2013 – 5 S 369/12 - juris Rn. 66). In methodischer Hinsicht auch nicht etwa zu beanstanden ist es, als Durchgangsverkehr in Anbetracht der Bebauungssituation im Großraum Nürnberg denjenigen Verkehr zu betrachten, der von außerhalb des Großraums Nürnberg-Fürth-Schwabach kommt und diesen Raum auch wieder verlässt, während ***** insoweit auf das Stadtgebiet Nürnberg abstellt. Insgesamt wurden beachtliche Mängel mit den Angriffen auf die zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen nicht aufgezeigt und vielmehr stellt die Klägerseite mit ihren Ausführungen den verkehrswissenschaftlich begründeten Ausführungen der Beigeladenen und ihrer Gutachter sowie des Beklagten ihre eigene wissenschaftliche Meinung gegenüber. Eine Beweisaufnahme durch ein (weiteres) Sachverständigen-gutachten diesbezüglich drängt sich nicht auf, zumal dem Verfahren womöglich eine dritte wissenschaftliche Meinung hinzugefügt würde und es nicht Aufgabe des Gerichts ist, sich aus verschiedenen Gutachten zur gleichen Frage dasjenige gleichsam herauszusuchen, das als geeignetstes erscheint. Dass im Verwaltungsverfahren bereits erstattete Gutachten - im Rahmen vorstehend aufgezeigter Grenzen - im Gerichtsverfahren verwertet werden können, steht ohnehin außer Frage.

Speziell zur Frage des Verkehrs im richtigerweise auf das Jahr 2020 zu beziehenden Planfall für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Fürth-Poppenreuth und Fürth-Ronhof ist festzustellen, dass die Verkehrsdaten, die Eingang in die Unterlage E 11.2 T gefunden haben, auf der sicheren Seite liegen (vgl. dazu auch Planfeststellungsbeschluss Nr. 2.3.3.2). Vorliegend wurde der gesamte auf der Kreisstraße N 4 durch deren kreuzungsfreien Ausbau zu erwartende Mehrverkehr (5.000 Kfz/24 h) für den Bereich zwischen den Ausfahrten Fürth-Poppenreuth und Fürth-Ronhof als vorhabensinduzierter Mehrverkehr aufgeschlagen, während sich doch vorhabensinduzierter Mehrverkehr im Bereich eines Ausbauvorhabens mit wachsender Entfernung vom Ausbaubereich notwendigerweise verringert, letztlich auf ein nicht mehr quantifizierbares Maß. Schließlich bleibt gerade noch darauf hinzuweisen, dass die Anwendbarkeit der 24. BIm-SchV vorliegend den Klägern nicht etwa wegen einer vorhabensinduzierten Mehrbelastung durch Erhöhung der maßgeblichen Beurteilungspegel um 3 dB(A) zukommt, wozu sich die in

die Berechnung eingegebenen Verkehrsstärken sogar verdoppeln müssten. Die Anwendbarkeit der 24. BImSchV resultiert vielmehr aus letztlich als minimal zu erachtender Erhöhung der Beurteilungspegel für die Nachtzeit oberhalb von 60 dB(A) bereits ohne den Ausbau. Mithin resultiert aus einer letztlich als minimal zu erachtenden Verschlechterung einer durch eine starke Vorbelastung geprägten Situation die Chance, auf Kosten des Baulastträgers bzw. der Beigeladenen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen zu erhalten (§ 42 BImSchG).

Den zur Frage der Belastung der klägerischen Anwesen gestellten (Hilfs-)Beweisanträgen war nicht nachzugehen. Die gilt zunächst für den Beweisantrag zur Einholung eines Sachverständigengutachtens im Hinblick auf die Eignung der Verkehrsprognose auf der Basis von Daten aus dem Jahr 2002 (S. 4 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). Soweit damit überhaupt Verkehrsprognosen für den Autobahnabschnitt zwischen den Anschlussstellen Fürth-Poppenreuth und Fürth-Ronhof angegriffen werden sollen – und nicht nur Untersuchungen bzgl. des Frankenschnellwegs bzw. der Kreisstraße N 4 (Verkehrsgutachten Frankenschnellweg 2002/2003) –, ist zwar zuzugestehen, dass die Verkehrsprognose hinsichtlich der Basisdaten auf Zahlen aus dem Jahr 2002 beruht. Gleichwohl ist sie als (insgesamt) hinreichend zeitnah anzusehen und als geeignet zu erachten, weswegen es – entsprechend den vorstehenden Ausführungen – nicht veranlasst ist, insoweit ein Gutachten zu erholen. Des Weiteren bezieht sich der Beweisantrag – jedenfalls nach dem Wortlaut – sogar darauf, durch Gutachten die Nichteignung vorhandener Verkehrsprognose festzustellen zu lassen. Die Frage der Eignung bereits vorliegender fachlicher Aussagen als Prognose ist aber keine Tatsachenfrage und vielmehr durch das Gericht zu beantworten. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens kam auch nicht zu den Aussagen auf Seite 20 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 in Betracht, wobei das Ziel des entsprechenden Beweisantrages völlig unklar bzw. ein konkretes Beweisthema nicht ersichtlich ist und der Beweisantrag zumindest teilweise offensichtlich zutreffende – und damit nicht beweisbedürftige – Tatsachen betrifft. Zudem bezieht er sich auf „prognostische Überlegungen zum Frankenschnellweg in der Verkehrsuntersuchung von *****“ und somit nicht auf die hinsichtlich der Anwesen der Kläger in der S***** in Fürth maßgeblichen Verhältnisse im entsprechenden Autobahnabschnitt. Dazu kommt, dass es sich bei der Frage, ob die prognostischen Überlegungen zum Frankenschnellweg in der Verkehrsuntersuchung (Verkehrsgutachten) von ***** „völlig veraltet“ sind, um eine Rechtsfrage handelt. Ohne irgendwelchen vernünftigen Zweifel haben zum Zeitpunkt der Erstellung der Matrix von 1987/1988 im maßgeblichen Raum völlig andere Verkehrsverhältnissen vorgelegen als ak-

tuell, nämlich nach der deutschen Einigung und dem Bau neuer Straßen infolge (auch) Öffnung der Grenze nach Tschechien einschließlich entsprechenden Mehrverkehrs. Auch infolge Einarbeitung wesentlich jüngerer Daten in die Verkehrsprognose kam es jedoch auf die entsprechend in den Raum gestellten Fragen bzw. Aussagen nicht an. Von einer Fehlerhaftigkeit der bisher vorliegenden Lärmbegutachtung zu Lasten der Kläger als Resultat fehlerhafter Verkehrsprognose ist vorliegend nicht auszugehen. Es war auch nicht veranlasst, dem Beweisantrag auf Seite 47 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 nachzugehen, da die vorliegende Lärmbegutachtung – auch und insbesondere hinsichtlich betroffener Stadtteile von Fürth – als ausreichend anzusehen ist. Es wurden die Verhältnisse sowohl für die Tag- wie auch für die Nachtzeit untersucht und es ist vorliegend auch die Planfeststellungsbehörde ebenso wie die Vorhabensträgerin davon ausgegangen, dass sich die Lärmsituation außerhalb des Planfeststellungsbereichs (hier: in Teilen der Stadt Fürth) nachteilig verschlechtert. In Zweifel gestellt wird seitens der Kläger eine nicht als tragfähig anzusehende Erhöhung des Lärms „um maximal 0,9 dB(A)“, dies insbesondere wegen zunehmenden Schwerlastverkehrs. Insoweit bezieht sich der Beweisantrag jedoch auf die Verhältnisse in bestimmten Straßen im Stadtgebiet von Nürnberg außerhalb des Ausbaubereichs (s. S. 63 des Planfeststellungsbeschlusses) und damit auch völlig andere Wohnlagen als die betroffenen Anwesen der Kläger in Fürth. Soweit ganz allgemein ein „unzureichender Lärmschutz außerhalb des Baubereichs“ gerügt wird und insoweit die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt wird, fehlt es offensichtlich an der Benennung konkreter Beweistatsachen, die im Weg der Einholung eines Sachverständigengutachtens aufgeklärt werden sollen. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass seitens der Kläger insoweit als maßgeblicher Gegenstand „Defizite“, „nicht tragfähige Erhöhungen“ und ein „erheblicher Anstieg des Schwerlastverkehrs“ genannt werden. Damit sollen letztlich im Weg beantragter Beweiserhebung durch Einholung eines Gutachtens ausschließlich vom Gericht zu beantwortende Wertungsfragen geklärt werden. In diesem Zusammenhang bleibt gerade noch anzumerken, dass die Frage der (angeblich) zielorientierten Ansteuerung stets der billigsten Lösung passiven Schallschutzes durch die Beigeladene bzw. die Planfeststellungsbehörde für die Anwesen der Kläger in der S***** in Fürth ohne Bedeutung ist, da insoweit zum einen eine entsprechende bzw. gerügte Untersuchung gar nicht stattgefunden hat und zum anderen dies auch nicht erforderlich war, weil die 16. BImSchV insoweit keine Anwendung findet und sich die Frage aktiven Schallschutzes an der Autobahn wegen Ausbau des Frankenschnellwegs nicht stellt. Soweit weiterhin ein Sachverständigengutachten auch zu Fragen des Naturschutzes eingeholt werden soll (siehe Seite 50 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013), bezie-

hen sich die Kläger offensichtlich auf nicht von ihnen zulässig zu geltend machende Rechte bzw. eine Beweiserhebung insoweit scheidet als für das Verfahren unerheblich aus. Für das Verfahren nicht relevant ist auch der Beweisantrag zur Einholung eines Sachverständigengutachtens hinsichtlich der Frage, ob auf der Grundlage zutreffender Prognosezahlen insbesondere für das Jahr 2025 von einem sechsstreifigen Ausbau des Frankenschnellwegs (bzw. der Notwendigkeit hierfür) auszugehen ist, da die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom (behaupteten) Erfordernis eines sechsstreifigen Ausbaus nicht berührt wird, was jedenfalls hinsichtlich von denjenigen Rechten gilt, welche die Kläger gegen den Ausbau einwenden können (zu Seite 8 des Schriftsatzes vom 3.7.2014). Eine Einholung eines Sachverständigengutachtens war auch insoweit nicht veranlasst, als die Frage geklärt werden soll, dass der Verkehrsumfang auf der Bundesautobahn A 73 südlich des Autobahnkreuzes Erlangen „maßgeblich steigen“ werde, nachdem mittel- bis langfristig die Bundesautobahn A 73 zwischen Erlangen und Forchheim sechsstreifig ausgebaut werden soll. Der letztgenannte Ausbau – wiederum weitab entfernt von den betroffenen Anwesen der Kläger – kann dem Vorhaben, den Frankenschnellweg kreuzungsfrei auszubauen, nicht entgegengehalten werden und zudem ist ein entsprechender Ausbau im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 dort hinsichtlich der Dringlichkeit nur als „weiterer Bedarf“ angeführt. Soweit eine Untersuchung von *** zu Beweis Zwecken beigezogen werden soll (Seite 9 des Schriftsatzes vom 3.7.2014), steht ein (zulässiger) Beweisantrag nicht inmitten, da insoweit ein Beweisthema nicht ersichtlich ist. Zudem stehen insoweit völlig andere Wohnlagen in Rede als die Wohnlagen, für welche die Kläger eine Beeinträchtigung zulässig geltend machen. Außerdem soll die tatsächlich beantragte Beiziehung (nur) dazu dienen, dem Gericht Kenntnis über irgendwelche – nicht näher bezeichneten – Tatsachen zu verschaffen. Eine Beweiserhebung war auch nicht hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Antrag auf Seite 10 des Schriftsatzes vom 3. Juli 2014 angesprochenen Fragen veranlasst, dieser Antrag basierend offenbar auf einem Pressebericht über Aussagen eines Politikers zu allgemeinen Prognosen für den Güterverkehr und einem Presseartikel über angebliche Ausführungen des Gutachterbüros ***. Konkrete Erkenntnisse, welche zu einer Beweiserhebung Anlass geben könnten, sind den Zitaten nicht zu entnehmen und allein die Behauptung eines „unrealistisch niedrigen Anstiegs des LKW-Verkehrs im Zusammenhang mit der hier streitgegenständlichen Planung“ rechtfertigt es nicht, im Weg eines Gutachtens weitere Erhebungen anzustellen, schon gar nicht in Bezug auf den weitab von den Anwesen der Kläger gelegenen Nürnberger Hafen. Vor allem hinsichtlich der von den Klägern zulässig einzig rügbaren Verletzung der Rechte entsprechend den vorstehenden Ausführungen und in Anbetracht der

auch belastbaren Verkehrsprognosen erschließt es sich nicht, welche Erkenntnisse von Relevanz für das Verfahren die Einholung eines derartigen Gutachtens ergeben könnte.

2.2.7

Erfolg haben die Klagen auch nicht in Hinblick auf die von den Klägern erhobenen Rügen zu einer Verschlechterung der Luftqualität bei ihren beiden Anwesen in der S***** in Fürth. Als verletzte Vorschriften in Betracht kommen hier nur diejenigen der 39. BImSchV i.V.m. §§ 44 ff des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, nachdem andere normative Vorgaben nicht ersichtlich sind. Gerügt wird insoweit von den Klägern im Wesentlichen, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht eingehalten würden und ebenso nicht das Maß der in der 39. BImSchV zu gelassenen Überschreitungen (siehe §§ 2 ff. der 39. BImSchV).

Vorliegend ist die Situation derart, dass das vorgenannte, Wohnzwecken dienende Grundeigentum der Kläger außerhalb des unmittelbaren Einwirkungsbereichs des planfestgestellten Vorhabens liegt, während bei den der einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung zu Grunde liegenden Konstellationen – soweit ersichtlich – Wohnanwesen im Einwirkungsbereich des jeweiligen Vorhabens betroffen waren. Dies führt zu der Situation, dass die Anwesen der Kläger vorhabensunabhängig lufthygienischen Belastungen sowohl durch die Bundesautobahn A 73 als auch durch andere Emittenten bereits ausgesetzt sind und auch künftig ausgesetzt sein werden. Sie wenden sich gegen mittelbare Auswirkungen infolge anderweitig entstehenden (und auch anzuerkennenden) Mehrverkehrs, weil dieser auch bei ihnen zu Mehrverkehr führt. Mithin stellt sich im Verfahren der Kläger in besonderer Weise die Frage der Zurechenbarkeit bzw. des Zusammenhangs zwischen den von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen einerseits und den Einwirkungen auf die Grundstücke der Kläger andererseits (vgl. zur Zurechenbarkeit einer Verkehrsmehrung sozusagen „in der Tiefe des Raums“ BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 – juris Rn. 22). Die Antwort auf die aufgeworfenen Fragen zur Rechtsposition von Eigentümern von Immobilien deutlich abseits vom Ausbaubereich eines planfestgestellten Vorhabens kann jedoch dahinstehen, weil sich die Kläger selbst bei Wohnzwecken dienendem Grundeigentum am Rand des Ausbaubereichs bzw. im unmittelbaren Einwirkungsbereich der auszubauenden Straße auf eine Verletzung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht berufen könnten. Das Gericht folgt insoweit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Maß der Bedeutung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts für die Planfeststellung eines Vorhabens, speziell auch eines Straßenbauvorhabens. Hieran wird auch

in Ansehung der seitens der Kläger vorgetragene Bedenken festgehalten, welche dahin gehen, dass die normative Festlegung der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erfolgt sei und außerdem das Gebot der Konzentrationsmaxime des Planfeststellungsverfahrens dadurch verletzt würde, wenn die Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts dem Verfahren der Luftreinhalteplanung überlassen würde. Vorweg ist zur Rechtsprechung zu der genannten Frage darauf hinzuweisen, dass nach einem Vergleich der (zwischenzeitlich aufgehobenen) 22. BImSchV mit der 39. BImSchV kein ernsthafter Anlass dazu besteht, die Grundsätze der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur 22. BImSchV nicht auf die 39. BImSchV zu übertragen. Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht zur Frage der Bedeutung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts auch schon im Hinblick auf die 39. BImSchV entschieden (U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11 - juris) und hierbei ausdrücklich auf seine frühere Rechtsprechung - zur 22. BImSchV - Bezug genommen. Insgesamt ist einschlägig festzustellen, dass gerade keine Verpflichtung einer Planfeststellungsbehörde besteht, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen festzustellen. Eine Überschreitung der rechtlichen Grenzen durch eine Planfeststellungsbehörde ist allerdings dann anzunehmen, wenn die Zulassung eines Vorhabens erfolgt, obwohl absehbar ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts mit Mitteln der Luftreinhalteplanung ausgeschlossen ist, z.B. und insbesondere, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionswerte bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Mithin kann die Planfeststellungsbehörde in der Regel die Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts der Luftreinhalteplanung überlassen, was auch in Ansehung des Umstands gilt, dass hierfür andere Behörden zuständig sind bzw. sein können. Die festgelegten Grenzwerte (hier: §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV) stehen im engen Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung, wobei etwaigen Überschreitungen der Grenzwerte durch die Luftreinhalteplanung emissionsquellenunabhängig, d.h. letztlich gebietsbezogen begegnet werden soll. Die Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts ist damit grundsätzlich nicht etwa vorhabenbezogen, also gleichsam „an Ort und Stelle“, zu garantieren. Pflichten werden für das Handeln der Behörden durch die 39. BImSchV gemäß §§ 27 ff. mit insbesondere Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte begründet. Mithin setzen die Grenzwerte einen gebietsbezogenen Anlass für Maßnahmen der Luftreinhalteplanung. In den Blick genommen ist auch durch das Recht der Europäischen Union das Ziel, dass die Mitgliedsstaaten gebietsbezogenen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität treffen. Für die Beurteilung der Frage, ob die Problemlösung der Luftreinhaltung tatsächlich der Luftreinhalteplanung überlassen werden darf, reicht eine Abschätzung aus (BVerwG, U.v.

23.2.2005 – 4 A 1/04 - juris Rn. 33, B.v. 1.4.2005 - 9 VR 7/05 - juris Rn. 21, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1001/04 - juris Rn. 433, U.v. 18.3.2009 - 9 A 39/07 - juris Rn. 114, U.v. 10.10.2012 - 9 A 20/11 - juris Rn. 12, U.v. 10.10.2012 - 9 A 18/11 - juris Rn. 18, U.v. 24.10.2013 - 7 C 36/11 - juris Rn. 49). Der genannten und vorstehend dargestellten Rechtsprechung ist zu folgen. Die Anwendung der vorgenannten Grundsätze auf das Verfahren ergibt, dass es vorliegend und in Ansehung der eingehend untersuchten lufthygienischen Situation zulässig war, die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV dem Verfahren der Luftreinhalteplanung zu überlassen. In diesem Zusammenhang bleibt gerade noch anzumerken, dass zwar nach dem Wortlaut der Vorschriften des Luftqualitätsrechts Kriterium für ein Einschreiten der „Schutz der menschlichen Gesundheit“ ist, woraus aber eine Gesundheitsgefährdung nicht unmittelbar abgeleitet werden kann, weil diese von der Gesamtexposition der betroffenen Menschen abhängt, die aber in den Immissionsgrenzwerten nur mittelbar ihren Niederschlag finden konnte. Damit erweist es sich auch, dass das Ziel der 39. BImSchV die Verbesserung der Luftqualität dadurch ist, dass bei Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte (ggf. bei Überschreitung der zugelassenen Überschreitungen) von den zuständigen Behörden gebietsbezogen einzuschreiten ist (s. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Ein Ausnahmefall im Sinn der vorgenannten Rechtsprechung - womöglich mit der Folge der Nichtzulassung des Vorhabens - ist vorliegend nicht zu erkennen, da gerade nicht absehbar ist, dass die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung ausgeschlossen ist. Unberücksichtigt bleiben soll hier einmal die im Verfahren auch angeklungene Auffassung, dass der Ausbau des Frankenschneidwegs wie vorgesehen sogar eine Maßnahme im Rahmen der Luftreinhalteplanung sein könnte, weil zwar vorhandener Verkehr verlagert, aber auch verflüssigt würde und somit der Ausbau der Luftreinhaltung dient mit der Folge, dass dann der Ausbau (unter diesem Aspekt) sogar rechtlich geboten wäre. Die Anwendung der Kriterien der höchstrichterlichen Rechtsprechung für eine Ausnahme vom Gebot der Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts in der Luftreinhalteplanung sind nicht gegeben. Hierbei war zunächst zu berücksichtigen, dass der beabsichtigte Ausbau bzw. Umbau auf einer Bestandstrasse erfolgt und in einem bereits erheblich belasteten Gebiet. In derartigen Fällen liegt es schon im Ausbaubereich und erst recht abseits davon nahe, die Einhaltung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts dem Verfahren der Luftreinhalteplanung zu überlassen, weil hierfür nämlich ein breites Spektrum von Maßnahmen zur Verfügung steht (siehe dazu im Einzelnen BVerwG, U.v. 26.5.2004 – 9 A 6/03 - juris Rn. 27, 28, U.v. 1.4.2005 - 9 VR 7/05 - juris Rn. 21, U.v. 10.10.2012 – 9 A 18/11 - juris Rn. 18). So können Maßnahmen erfolgen, die den Kraftfahr-

zeugverkehr, Bautätigkeiten, Schiffe an Liegeplätzen, dem Betrieb von Industrieanlagen, die Verwendung von Erzeugnissen oder den Bereich Haushaltsheizungen betreffen (§ 27 Abs. 3 i.V.m. § 28 Abs. 2 Satz 2 der 39. BImSchV). Damit können lufthygienische Belastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden, was einer Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote steht. Besondere Umstände für eine gleichwohl anzunehmende Ausnahme vom grundsätzlichen Gebot der Berücksichtigung der Grenzwerte des Luftqualitätsrechts (erst) in der Luftreinhalteplanung sind nicht erkennbar, wozu auch auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Februar 2005 (4 A 1/04 - Rn. 33 bei juris) und den Beschluss vom 1. April 2005 (9 VR 7/05 - Rn. 21 bei juris) hinzuweisen ist. Besondere Umstände durch ungewöhnliche örtliche Gegebenheiten des betreffenden Autobahnabschnitts, die die Annahme möglicher Einhaltung der Grenzwerte in Frage stellen würden, sind nicht zu erkennen. Dies gilt auch in Anbetracht des Umstands, dass hier infolge des starken Verkehrs eine als unbefriedigend zu erachtende Schadstoffsituation vorliegt, die allerdings von einer ganz lockeren Bebauung profitiert. So liegt nicht etwa ein zentraler Verkehrsknotenpunkt vor bzw. die Bundesautobahn A 73 stellt in der Nähe der klägerischen Anwesen eine durchgehend befahrbare Straße dar. Gerade auch in Fällen des Ausbaus einer Bestandsstraße in bereits stark mit Luftschadstoffen belasteten Gebieten bietet sich das Verfahren der Luftreinhalteplanung als Problembewältigung besonders an und auf der Grundlage letztlich aller vorliegenden Gutachten mussten sich insgesamt für die Planfeststellungsbehörde keine ernsthaften Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die ggf. einzusetzenden Instrumentarien der Luftreinhalteplanung etwa nicht ausreichend sein könnten (s. BVerwG, B.v. 1.4.2005 a.a.O.). Insoweit ist festzustellen, dass die *****-GmbH in der „Lufthygienischen Stellungnahme zur Veränderung der Schadstoffbelastungen an ausgewählten Streckenabschnitten.... im Rahmen der Planfeststellung Frankenschnellweg“ (vom 24.5.2013, Unterlage E 11.4 T des Plans) für den hier betroffenen Autobahnabschnitt Immissionswerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ ermittelt hat, die nur etwa ein Fünftel bzw. ein Zehntel der Jahresmittelgrenzwerte nach § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 der 39. BImSchV ausmachen, sowohl im Nullfall als auch im Planfall (a.a.O, S. 11, dortige Tabelle 6). Diese Werte beziehen sich zudem auf einen Abstand von 20 m von der Fahrbahn bzw. dortiger Lärmschutzwand, wobei der Abstand der klägerischen Anwesen ein Mehrfaches von 20 m beträgt. Letztlich kann hier dahingestellt bleiben, ob vorliegend (insbesondere) den Ausführungen in der fachtechnischen Stellungnahme der ***** GmbH vom 22. Januar 2014 gefolgt werden kann, dass sich nämlich (insgesamt) die lufthygienische Situation im Prognose-Planfall im Vergleich zum Istzustand (2007) deutlich verbessert oder ob - andererseits - die Auffassung von ***** (Erwiderung

vom Mai 2014) zutrifft, welche (z.B.) hinsichtlich der Belastung mit Feinstaub-Partikeln PM₁₀ davon ausgeht, dass die Einhaltung der Grenzwerte nicht sichergestellt sei. Jedenfalls ist insgesamt nicht ernsthaft absehbar, dass die einschlägigen Grenzwerte selbst mit Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht eingehalten werden könnten, weswegen auch weitere bzw. vertiefende Untersuchungen dazu gerade nicht veranlasst sind. Gegenstand einschlägig vorgelegter Untersuchungen von ***** war zudem schwerpunktmäßig ohnehin der als kritischer erachtete Abschnitt Mitte des Ausbaubereichs (Stellungnahme vom 10.12.2013, dort S. 6).

Nicht nachzugehen war den im Verfahren (bzw. durch Bezugnahme auf den Schriftsatz eines anderen Klägers) gestellten (Eventual-) Beweisanträgen, soweit diese die Beachtung des Luftqualitätsrechts betreffen. Der von der Planfeststellungsbehörde zu Grunde gelegte Prognosehorizont ist ausreichend, wie vorstehend bereits ausgeführt worden ist, was auch in Ansehung der für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Bauzeit gilt. Mithin kommt eine Beweiserhebung entsprechend dem Beweisantrag auf Seite 38 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 schon von daher nicht in Betracht und außerdem stellen sich die Fragen der Luftschadstoffbelastung ohnehin nur eingeschränkt, nämlich im Hinblick darauf, ob die Luftreinhalteplanung auch im vorliegenden Fall ein taugliches Instrument zur Bewältigung der Probleme der Lufthygiene sein kann. Dies ist zu bejahen, weswegen es auch von daher nicht auf eine einschlägige Beweisaufnahme ankommt. Soweit gemäß dem Schriftsatz vom 12./13. Dezember 2013 ein Augenschein eingenommen werden soll, ist festzustellen, dass es auf dessen Ergebnis - wie in den Raum gestellt - nicht ankommt, weil insoweit die Bebauung an ganz anderer Stelle als im Bereich der S***** in Fürth in Bezug genommen wird. Zudem ist die dortige Bebauung offensichtlich als weder dicht noch geschlossen zu erachten. Außerdem erschließt sich nicht, welche über die vorliegenden und detaillierten Pläne hinaus bessere Erkenntnis ein Augenschein dem Gericht verschaffen sollte. Die Erholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage, ob eines Tages die Lufthygiene im maßgeblichen Bereich gleichsam „von selbst“ oder durch Luftreinhaltepläne hinreichend gesichert werden könnte und ob sich nachhaltige Grenzwertüberschreitungen vermeiden ließen (S. 40 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013) war ebenfalls nicht veranlasst. Die Frage der Möglichkeit der Einhaltung einschlägiger Grenzwerte ohne spezielle Maßnahmen der Luftreinhaltung ist für das Verfahren nicht von Bedeutung und es kommt vielmehr darauf an, ob zumindest im Weg von Luftreinhaltemaßnahmen nach der 39. BImSchV deren Grenzwerte eingehalten werden können. Insofern sind aber vertiefende Untersuchungen nicht erforderlich. Gleiches gilt für die Einholung eines Sachverständigengutachtens

gemäß Seite 41 oben und Mitte des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013. Hierbei sei gerade noch angeführt, dass für den Schadstoff "Stickoxid" (gemeint Stickstoffoxid bzw. NO_x) erstens nur ein „kritischer Wert“ in Rede stünde (§ 3 Abs. 4 der 39. BImSchV) und dieser außerdem ausdrücklich im Hinblick auf den Schutz der Vegetation festgelegt wurde (vgl. auch § 1 Nr. 17 der 39. BImSchV), womit der Beweisantrag insoweit einem Bereich zuzuordnen ist, bezüglich dessen die Kläger Rügen nicht zu erheben vermögen. Eine Beweiserhebung war auch nicht insoweit veranlasst, als durch Einholung eines Sachverständigengutachtens ein trotz Ausbau gestörter Verkehrsfluss zu erwarten sein soll (S. 41 unten des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013), was sich aber offenbar auf das Nürnberger Stadtgebiet bezieht. Dieser Beweisantrag steht zudem ebenfalls im Zusammenhang mit der Behauptung erhöhter Luftschadstoffbelastung, weswegen eine entsprechende Beweisaufnahme nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen für das Verfahren nicht relevant sein kann. Zudem steht insoweit keine beweisbare Tatsache im Raum, sondern eine rechtliche Bewertung. Dazu kommt letztlich, dass tatsächlich Störungen des Verkehrsflusses auf dem Frankenschnellweg innerhalb von Nürnberg auch bei einem Ausbau in der beabsichtigten Weise jedenfalls in bestimmtem Umfang nicht ausgeschlossen werden können bzw. als zutreffend unterstellt werden können, entsprechend der Realität in großstädtischen Räumen. Eine Beweiserhebung ausgeschlossen auch hinsichtlich des Umstandes, dass maßgebliche Schadstoffe und Überschreitungen der Tagesgrenzwerte an mehr als 35 Tagen auch außerhalb des Baubereichs auftreten würden (S. 41 unten des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). Entscheidend und aber geklärt ist die Frage, ob vorliegend – wie nicht – Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht mit Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Soweit es - wie in den Zusammenhang gestellt – auf die Fragen der Lufthygiene ankommt, bedarf es aus den vorstehend mehrfach angeführten Gründen auch nicht der Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der Zunahme des Schwerlastverkehrs bei etwaiger Planverwirklichung (zu S. 45 des Schriftsatzes vom 12./13.12.2013). Es erschließt sich keinerlei Notwendigkeit, die insoweit aufgeworfenen Fragen in weiterer Vertiefung zu untersuchen, weil die vorhandenen Untersuchungen dazu ausreichend erscheinen und – vor allem – dadurch nicht ernsthaft die Abschätzung in Frage gestellt wird, dass auch im vorliegenden Fall die Problemlösung der Lufthygiene – so ein Einschreiten veranlasst ist – der Luftreinhalteplanung überlassen werden darf. Das Ziel des auf Seite 46 des Schriftsatzes vom 12./13. Dezember 2013 gestellten Beweisantrags ist unklar und daher dem Beweisantrag schon mangels konkret genannter Beweistatsachen nicht nachzugehen. Das Gericht geht – entsprechend den vorstehenden Ausführungen – davon aus, dass der

Planfeststellungsbeschluss die immissionsschutzrechtliche Dimension der Luftschadstoffe und der sich etwa ergebenden Grenzwertüberschreitungen sachgerecht bewältigt hat. Wenn seitens der Kläger dazu ein „Hintergrund“ angeführt wird, so steht insoweit kein möglicher Beweis inmitten. Im Übrigen wäre auf die vorstehenden Ausführungen dazu zu verweisen, dass es für die Klagen maßgeblich darauf ankommt, dass etwaigen Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in genügender Weise entgegengetreten werden kann, was durch den Beweisantrag auch gar nicht in Abrede gestellt wird.

2.3

Insgesamt ist nach alledem insbesondere im Rahmen der (grundsätzlich) auf die Verletzung in eigenen Rechten beschränkten Rügebefugnis der Kläger nichts dagegen zu erinnern, dass der Beklagte nach eingehender Prüfung und als zutreffend zu erkennender Abwägung der entgegenstehenden Interessen zu dem Ergebnis gekommen ist, dass sich die mit dem Ausbau verfolgten öffentlichen Interessen gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzen. Insoweit ist auch darauf hinzuweisen, dass der Beklagte bei der Abwägung nicht zuletzt auch den 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 Trasse errichtet würde.

2.4

Soweit sich das Gericht mit einzelnen, teilweise sehr breit ausgeführten Darlegungen der Klägerseite in dieser Entscheidung – auch zu Gunsten von Lesbarkeit und Verständlichkeit – nicht, 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. BayVGH, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. –, 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).

2.5

Als im Verfahren unterlegen haben nach § 154 Abs. 1 VwGO die Kläger die Kosten des Verfahrens zu tragen. Der Billigkeit entspricht es, den Klägern 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 (§§ 124a Abs. 1 Satz 1, 124 Abs. 2 Nr. 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 beigelegt werden.

gez.

gez.

gez.

Förster

Philipp

Bauer

Beschluss:

Der Streitwert wird auf 225.000,00 EUR festgesetzt.

Gründe:

Die Festsetzung des Streitwerts ergibt sich aus § 52 Abs. 1 GKG unter Orientierung an den Nrn. 34.2.1 bis 34.2.1.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 und in Anlehnung an das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 19. Februar 2014 (8 A 11.40040 - 40045 u.a.). Hiernach wurde für die Bemessung des Streitwerts pro beeinträchtigtem Einfamilienhaus bzw. pro Eigentumswohnung bzw. pro Wohnung in einem Mehrfamilienhaus ein „Grundwert“ von 15.000,00 EUR angesetzt und dieser mit der Zahl der jeweiligen Ei-

gentümer multipliziert. Somit ergab sich für das Zweifamilienhaus S***** in Fürth (ohne Berücksichtigung der dortigen Einliegerwohnung) der sechsfache Grundwert, für das Einfamilienhaus S***** in Fürth der dreifache Grundwert, für das Mehrfamilienhaus K***** in Nürnberg der vierfache Grundwert und für die beiden Eigentumswohnungen im Haus H***** in Nürnberg der zweifache Grundwert, somit insgesamt das 15-fache von 15.000,00 EUR.

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 beigelegt werden.

gez.

gez.

gez.

Förster

Philipp

Bauer

Gericht: VG Ansbach
Aktenzeichen: AN 10 K 13.01578
Sachgebiets-Nr.: 1040

Rechtsquellen:

Art. 37 BayStrWG, Art. 3 Abs. 1 BayStrWG
§ 1 Abs. 1 UmwRG, § 4 Abs. 1 und 3 UmwRG
§ 3 Abs. 1 UVPG, § 3 c UVPG,
§ 1 FStrG,
§ 41 BImSchG, § 42 BImSchG,
§ 2 der 16. BImSchV
§ 3 der 16. BImSchV
§ 4 der 39. BImSchV

Hauptpunkte:

- Planfeststellung (des Ausbaus) einer Kreisstraße
- Einstufung als Bundesautobahn (verneint)
- (keine) Umweltverträglichkeitsprüfung
- Lärmschutz weit abseits vom Ausbaubereich
- Verkehrsprognosen
- Bedeutung der Grenzwerte des Lufthygienerechts bei der straßenrechtlichen Planfeststellung

Leitsätze:

veröffentlicht in:

rechtskräftig:

Urteil der 10. Kammer vom 14. Juli 2014