

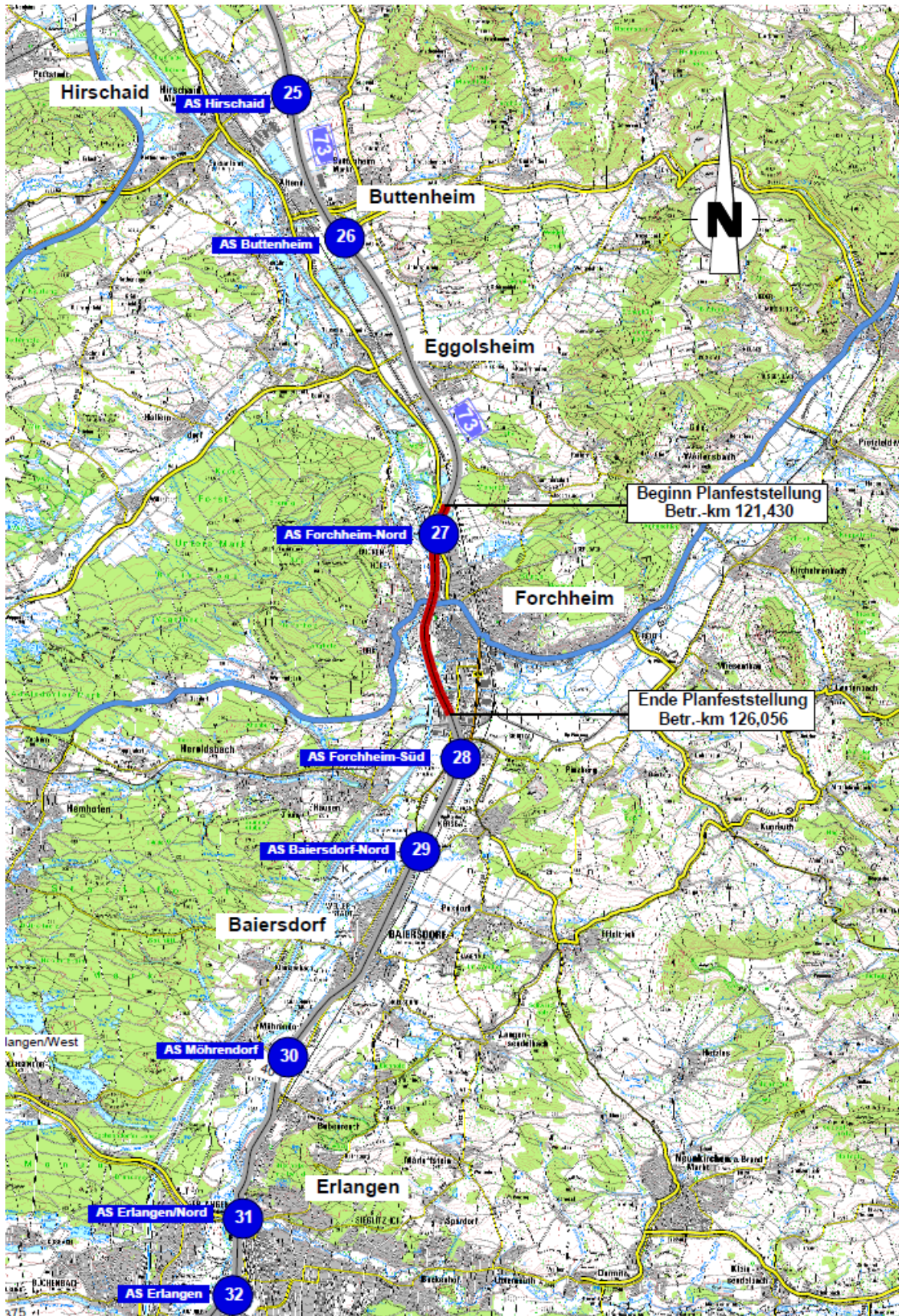


Planfeststellungsbeschluss

für

Nachträgliche Lärmvorsorge
zur Planfeststellung: Ortsumgehung Forchheim
(Betr.-km 121,656 bis Betr.-km 126,056)
(ehem. Bau-km 3+300 – Bau-km 7+700)
der Bundesautobahn A 73 "Bamberg – Nürnberg"
im Abschnitt "AS Forchheim-Nord bis nördl. AS Forchheim-Süd"
(von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 126,056)
(A73_540_6,433 bis A73_560_3,825)

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	7
A. TENOR	9
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	9
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	10
3 AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN, NEBENBESTIMMUNGEN.....	12
3.1 Zusagen und Einwendungen.....	12
3.2 Unterrichtungspflichten.....	12
3.3 Immissionsschutz	13
3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	20
3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	21
3.6 Landwirtschaft.....	22
3.7 Denkmalpflege.....	23
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen	24
3.8.1 Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	24
3.8.2 Belange der Fischerei	26
3.8.3 Belange der beteiligten Versorgungsträger.....	27
3.8.3.1 Deutsche Telekom Technik GmbH	27
3.8.3.2 Bayernwerk AG (ehemals E.ON Netz GmbH).....	28
3.8.4 Sonstige öffentliche Belange.....	28
3.8.5 Sonstige Belange.....	29
4 WEITERE ENTSCHEIDUNGEN	30
4.1 Wasserrechtliche Planfeststellung	30
4.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis	30
4.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - beschränkte Erlaubnis	31
4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen.....	31
4.5 Von der Konzentrationswirkung erfasste Entscheidung.....	33
5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	33
6 KOSTENENTSCHEIDUNG	34
B. SACHVERHALT	35
1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS MIT VORGESCHICHTE	35

1.1	Beschreibung des Vorhabens	35
1.2	Vorgeschichte	37
2	VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	39
2.1	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	39
2.2	Raumordnung und Landesplanung	39
2.3	Sonstige Planungsstufen	39
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	39
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE		42
1	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG	42
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken	42
1.2	Notwendigkeit der Planfeststellung	42
1.3	Verfahrensrechtliche Fragen	42
1.4	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	43
2	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	44
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung; Rechtsgrundlage (grundsätzliche Ausführungen)	44
2.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	45
2.3	Planungsermessen	46
2.4	Linienführung	46
2.5	Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme	46
2.5.1	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	46
2.5.2	Ausgangslage	47
2.5.3	Notwendigkeit der Maßnahme	48
2.6	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	49
2.6.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	49
2.6.2	Planungsvarianten	49
2.6.3	Immissionsschutz / Bodenschutz	50
2.6.3.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	50
2.6.3.2	Verkehrslärmschutz	50
2.6.3.2.1	Rechtsgrundlagen bzgl. Anspruchsermittlung, Berechnungsverfahren etc	51
2.6.3.2.1.1	Überprüfung der Lärmberechnung aus den Planfeststellungen 1976, 1979, 1982 auf nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen	51
2.6.3.2.1.2	Bestimmung des Anspruchs auf nachträglichen Lärmschutz	52
2.6.3.2.2	Allgemeines sowie Rechtsgrundlagen bzgl. der Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage zur Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen	53
2.6.3.2.2.1	Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen	55
2.6.3.4	Verhältnismäßigkeitsprüfung.....	59
2.6.3.5	Zusammenfassung.....	73
2.6.3.6	Behandlung der Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz	76
2.6.3.6.1	Verkehrsprognose 2025.....	77
2.6.3.6.2	Überprüfung der Lärmberechnungen.....	78
2.6.3.6.3	Forderungen nach anderer Gebietseinstufung.....	79

2.6.3.6.4	Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für bebaute Grundstücke; andere Lösungen für besseren Lärmschutz.....	81
2.6.3.6.5	Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für unbebaute Grundstücke.....	83
2.6.3.6.6	Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für Grundstücke außerhalb des Planfeststellungsabschnittes.....	84
2.6.3.6.7	Verlängerung des lärmindernden Fahrbahnbelages (OPA) in den Grenzen des Stadtgebietes	85
2.6.3.6.8	Lärmimmissionserhöhung durch Reflexion an einseitiger Lärmschutzeinrichtung – "Echoeffekt"	87
2.6.3.6.9	Lärmschutz für Hunde.....	87
2.6.3.6.10	Zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen	88
2.6.3.6.11	Wertverlust, Wertminderung des Bodenwertes, Entschädigung(en).....	90
2.6.3.6.12	Gestaltung der Lärmschutzwand, Transparenz etc.....	94
2.6.3.6.13	Höhe der Lärmschutzwand und Verschattung	96
2.6.3.6.14	Lärmschutz Ehrenbürg-Gymnasium.....	98
2.6.3.6.15	Erneuerung des lärmindernden Asphaltbelages (OPA)	99
2.6.3.6.16	Konkretisierung des lärmindernden Belages.....	100
2.6.3.6.17	Forderungen nach Geschwindigkeitsbeschränkung	101
2.6.3.6.18	Forderung nach Lärmmessungen	104
2.6.3.7	Abwägung der Immissionsschutzbelange	105
2.6.4	Städtebauliche Belange	105
2.6.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	106
2.6.5.1	Rechtsgrundlagen.....	106
2.6.5.2	Verbote	107
2.6.5.2.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz	107
2.6.5.2.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	109
2.6.5.2.2.1	Zugriffsverbote	109
2.6.5.2.2.2	Prüfmethodik.....	110
2.6.5.2.2.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	111
2.6.5.2.2.4	Ausnahmeerteilung.....	112
2.6.5.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	114
2.6.5.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	115
2.6.5.4.1	Eingriffsregelung	115
2.6.5.4.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	116
2.6.5.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	117
2.6.5.4.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Naturschutz und Landschaftspflege	121
2.6.5.4.4.1	Baumschutzverordnung, Eingrünung der Lärmschutzwände.....	121
2.6.6	Luftreinhaltung	122
2.6.7	Bodenschutz	123
2.6.8	Wasserwirtschaft / Gewässerschutz	123
2.6.8.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	123
2.6.8.2	Straßenentwässerung.....	123
2.6.8.2.1	Unmittelbare Bereiche der Lärmschutzwände	123
2.6.8.2.2	Entwässerungsabschnitt <i>außerhalb</i> Betr.-km 124,816 bis 125,802	124
2.6.8.2.3	Entwässerungsabschnitt <i>zwischen</i> Betr.-km 124,816 bis 125,802.....	127
2.6.8.3	Überschwemmungsgebiete.....	128
2.6.8.4	Anlagen im 60-m-Bereich von Gewässern erster und zweiter Ordnung.....	128
2.6.8.5	Grundwasser.....	129
2.6.8.6	Zwischenergebnis	129
2.6.8.7	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis.....	130
2.6.8.8	Abwägung	131
2.6.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	131
2.6.9.1	Grundinanspruchnahme / Beweissicherung.....	132
2.6.9.2	Uneingeschränkte Zufahrt / Entwässerung / Drainagen.....	133
2.6.10	Sonstige öffentliche Belange.....	134
2.6.10.1	Verkehrskonzept bei Umleitungsverkehr.....	134

2.6.10.2	Träger von Versorgungsleitungen.....	134
2.6.10.3	Eigentumsverhältnisse der Stadt Forchheim.....	135
2.6.10.4	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	135
2.6.10.5	Denkmalschutz	136
2.6.10.6	Erschütterungen.....	137
2.6.11	Sonstige private Belange	137
2.6.11.1	DIN 18005 für städtebauliche Planungen.....	137
2.6.11.2	Temporäre Seitenstreifennutzung; 6-streifiger Ausbau	138
2.6.11.3	Höhere Schadstoffbelastung durch Bau einer Lärmschutzwand.....	139
2.7	Gesamtergebnis	140
2.8	Straßenrechtliche Entscheidungen	141
3	KOSTENENTSCHEIDUNG	142
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	143

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift

DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MDK	Main-Donau-Kanal
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RluS 2012
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSV	Wasser-Schifffahrts-Verwaltung
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32-4354.10-3/13

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;
BAB A73; "Bamberg - Nürnberg"
"AS Forchheim-Nord bis nördl. AS Forchheim-Süd"
Nachträgliche Lärmvorsorge
von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 126,056
A73_540_6,433 bis A73_560_3,825**

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1 Feststellung des Plans

Der Plan für die nachträgliche Lärmvorsorge der Bundesautobahn BAB A 73 "Bamberg - Nürnberg" im Abschnitt "AS Forchheim-Nord bis nördl. AS Forchheim-Süd" von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 126,056 im Gebiet der Stadt Forchheim in der Fassung des Planes vom 31.07.2013 sowie den Tekturen vom 20.01.2014, 31.10.2014 und 22.04.2015 wird mit den sich aus Nr. A 5 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – i.V.m. Art. 72 ff. des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes – BayVwVfG – festgestellt.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab	Band
1		<i>Erläuterungsbericht</i>		<i>Band 1</i>
1T		Erläuterungsbericht (gefertigt am 22.04.2015)		Band 2
2		Übersichtskarte	1 : 100.000	Band 1
3		Übersichtslageplan Betr.-km 121,500 bis Betr.-km 126,500	1 : 7.500	Band 1
6		Querschnitte		Band 1
	1	Regelquerschnitt RQ 26	1 : 50	Band 1
	2	Querschnitt Betr.-km 122,460	1 : 100	Band 1
	3	Querschnitt Betr.-km 122,900	1 : 100	Band 1
	4	Querschnitt Betr.-km 123,525	1 : 100	Band 1
	5	Querschnitt Betr.-km 123,625	1 : 100	Band 1
	6	Querschnitt Betr.-km 124,200	1 : 100	Band 1
	7	Querschnitt Betr.-km 125,100	1 : 100	Band 1
7.1		Lagepläne		
7.1	1	Lageplan Betr.-km 121,300 bis 121,950	1 : 1.000	Band 1
7.1	2	<i>Lageplan Betr.-km 121,900 bis 122,600</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
7.1T	2	Lageplan Betr.-km 121,900 bis 122,600 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 1.000	Band 2
7.1	3	<i>Lageplan Betr.-km 122,600 bis 123,300</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
7.1T	3	Lageplan Betr.-km 122,600 bis 123,300 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 1.000	Band 2
7.1	4	<i>Lageplan Betr.-km 123,250 bis 123,950</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
7.1T	4	Lageplan Betr.-km 123,250 bis 123,950 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 1.000	Band 2
7.1	5	<i>Lageplan Betr.-km 123,950 bis 124,650</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
7.1T	5	Lageplan Betr.-km 123,950 bis 124,650 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 1.000	Band 2
7.1	6	<i>Lageplan Betr.-km 124,650 bis 125,325</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
7.1T	6	Lageplan Betr.-km 124,650 bis 125,325 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 1.000	Band 2
7.1	7	Lageplan Betr.-km 125,320 bis 126,050	1 : 1.000	Band 1
7.2		<i>Bauwerksverzeichnis</i>		<i>Band 1</i>
7.2T		Bauwerksverzeichnis (gefertigt am 22.04.2015)		Band 2
7.3		Lagepläne Lärmschutzmaßnahmen		
7.3	1	<i>Lageplan Betr.-km 121,350 bis 123,050</i>	<i>1 : 2.500</i>	<i>Band 1</i>
7.3T	1	Lageplan Betr.-km 121,350 bis 123,050 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 2.500	Band 2
7.3	2	<i>Lageplan Betr.-km 122,750 bis 124,450</i>	<i>1 : 2.500</i>	<i>Band 1</i>
7.3T	2	Lageplan Betr.-km 122,750 bis 124,450 (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 2.500	Band 2
7.3	3	Lageplan Betr.-km 124,400 bis 126,200	1 : 2.500	Band 1
8		Höhenpläne Lärmschutzmaßnahmen		
	1	Höhenplan Betr.-km 121,200 bis 123,300	1 : 2.000/200	Band 1
	2	Höhenplan Betr.-km 123,300 bis 125,200	1 : 2.000/200	Band 1
	3	Höhenplan Betr.-km 125,200 bis 126,200	1 : 2.000/200	Band 1
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung		Band 1
11.1.1		Lagepläne (Anspruch nach RLS-81)		
	1	Lageplan Betr.-km 121,650 bis 124,000	1 : 2.500	Band 1
	2	Lageplan Betr.-km 123,900 bis 126,300	1 : 2.500	Band 1
11.1.2		Berechnungsergebnisse		Band 1

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab	Band
11.2		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung		Band 1
11.2.1		Wirksamkeit der Maßnahme		Band 1
<i>11.2.1</i>	<i>1</i>	<i>Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht)</i>	<i>1 : 5.000</i>	<i>Band 1</i>
11.2.1T	1	Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht) (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 5.000	Band 2
<i>11.2.1</i>	<i>2</i>	<i>Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag)</i>	<i>1 : 5.000</i>	<i>Band 1</i>
11.2.1T	2	Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag) (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 5.000	Band 2
<i>11.2.1</i>	<i>3</i>	<i>Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht)</i>	<i>1 : 5.000</i>	<i>Band 1</i>
11.2.1T	3	Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht) (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 5.000	Band 2
<i>11.2.1</i>	<i>4</i>	<i>Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag)</i>	<i>1 : 5.000</i>	<i>Band 1</i>
11.2.1T	4	Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag) (gefertigt am 22.04.2015)	1 : 5.000	Band 2
<i>11.2.2</i>		<i>Ergebnistabelle</i>		<i>Band 1</i>
11.2.2T		Ergebnistabelle (gefertigt am 22.04.2015)		Band 2
12		Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung		Band 1
<i>12.1</i>		<i>Textteil zum Landschaftspflegerischer Begleitplan</i>		<i>Band 1</i>
12.1T		Textteil zum Landschaftspflegerischer Begleitplan (gefertigt am 20.01.2014)		Band 1
12.2	1-3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (LBPK)	1 : 2.500	Band 1
12.3	1-3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (LMP)	1 : 2.500	Band 1
12.3T	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (LMP) (gefertigt am 20.01.2014)	1 : 1.000	Band 1
13		Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen		Band 1
13.1		Erläuterungen und Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen		Band 1
13.2	1	Entwässerungstechnischer Lageplan	1 : 5 000	Band 1
13.3	1	Absetzbecken Systemplan	1 : 100 u. 25	Band 1
<i>14.1</i>		<i>Grunderwerbsverzeichnis</i>		<i>Band 1</i>
14.1T		Grunderwerbsverzeichnis (gefertigt am 31.10.2014)		Band 1
14.2		Grunderwerbspläne		Band 1
14.2	1	Lageplan Betr.-km 121,300 bis 121,950	1 : 1.000	Band 1
14.2	2	Lageplan Betr.-km 121,900 bis 122,600	1 : 1.000	Band 1
14.2	3	Lageplan Betr.-km 122,600 bis 123,300	1 : 1.000	Band 1
14.2	4	Lageplan Betr.-km 123,250 bis 123,950	1 : 1.000	Band 1
14.2	5	Lageplan Betr.-km 123,950 bis 124,650	1 : 1.000	Band 1
<i>14.2</i>	<i>6</i>	<i>Lageplan Betr.-km 124,650 bis 125,325</i>	<i>1 : 1.000</i>	<i>Band 1</i>
14.2T	6	Lageplan Betr.-km 124,650 bis 125,325 (gefertigt am 31.10.2014)	1 : 1.000	Band 1
14.2	7	Lageplan Betr.-km 125,320 bis 126,050	1 : 1.000	Band 1

Die Unterlagen sind, soweit vorstehend kein anderes Datum angegeben ist, von der Autobahndirektion Nordbayern unter dem Datum 31.07.2013 aufgestellt.

Die kursiv dargestellten Unterlagen werden nicht planfestgestellt und dienen der Information.

3 Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen und Einwendungen

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten des Vorhabenträgers bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

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

3.2 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben, um die zeitliche Abwicklung ggf. erforderlicher Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungen mit dem Straßenbau zu koordinieren:

3.2.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, ist der Baubeginn rechtzeitig (mindestens 9 Monate vorher) mitzuteilen, damit die Abwicklung der evtl. erforderlichen Anpassungs- u./o. Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert und realisiert werden kann.

3.2.2 Der E.ON Netz GmbH bzw. ab 01.07.2014 die Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, ist hinsichtlich der die BAB A 73 kreuzenden 110-kV-Freileitungen (Ltg-Nr. E10002A und E10011) der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen. Sollte bei der Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen eine Freischaltung der überspannenden 110-kV-Freileitungen erforderlich werden, ist zu beachten, dass eine Vorlaufzeit von 6 Wochen benötigt wird, um diese Abschaltung realisieren zu können. Abschaltungen sind nur arbeitstäglich und halbseitig möglich, durchgehend mehrtägige Abschaltungen jedoch nicht.

Die Baufirmen sind unter Hinweis auf das Sicherheitsmerkblatt der E.ON Netz GmbH / Bayernwerk AG auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen aufmerksam zu machen.

3.2.3 Mit der PLEdoc GmbH, Schnieringshof 10-14, 45329 Essen, als Vertreter der Ferngas Nordbayern GmbH, Fürther Straße 13, 90429 Nürnberg, hat eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Ansprechpartnern (GasLINE

GmbH & Co. KG, Telefon 0201/3642-17444 oder E-Mail: mmc@gasline.de) zu erfolgen.

Die Auflagen und Hinweise der Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH & Co. KG sind zu beachten.

- 3.2.4 Die Stadtwerke Forchheim GmbH, Haidfeldstraße 8, 91301 Forchheim, ist hinsichtlich der von den Stadtwerken verwalteten Leitungen (Abwasser, Gas, Strom, Wasser) in der weiteren Planungsphase rechtzeitig v.a. wegen evtl. Beeinträchtigungen bei der Fundamentierung der Lärmschutzwände zu beteiligen.
- 3.2.5 Das Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Postfach 10 02 03, 80076 München bzw. die Untere Denkmalschutzbehörde ist durch die Baufirmen oder andere am Bau Beteiligten unverzüglich zu unterrichten, wenn archäologische Befunde u./o. Funde erst beim Bau entdeckt werden sollten. Dadurch soll gewährleistet werden, dass ein Vertreter der Dienststelle die Arbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann (s.a. Teil A Abschnitt 3.7 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses).
- 3.2.6 Die Fischereiberechtigten im betroffenen Gewässerabschnitt der Gewässer (Sendelgraben, Wiesent, Regnitz-Altarm, Trubbach, Main-Donau-Kanal) sind rechtzeitig von der Maßnahme zu informieren und zu hören. Ihre Anregungen sind, soweit sie realisierbar sind, zu berücksichtigen. Bei Schadensfällen sind die Berechtigten sofort zu unterrichten. Auch ist diesen das Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers mitzuteilen.
- 3.2.7 Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach, Kulmbacher Straße 15, 96317 Kronach, ist rechtzeitig der Beginn und das Ende der Maßnahme anzuzeigen.
- 3.2.8 Der Stadt Forchheim, Referat öffentliches Grün, Hauptstraße 24, 91301 Forchheim, ist rechtzeitig (mindestens 2 Wochen vorher) der Beginn und das Ende der Baumaßnahmen anzuzeigen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1 Für die Fahrbahndecke von Betr.-km 122,280 bis 124,680 in Fahrtrichtung Süden und von Betr.-km 122,360 bis 124,680 in Fahrtrichtung Norden ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von mindestens -5,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) und die Berechnungsgrundlagen der Planfeststellung rechtfertigt.

Für die Fahrbahndecke von Betr.-km 121,430 bis 122,280 in Fahrtrichtung Süden und von Betr.-km 121,430 bis 122,360 in Fahrtrichtung Norden sowie von Betr.-km 124,680 bis zur AS Forchheim-Süd ist ein Belag zu verwenden,

der den Ansatz eines Korrekturwertes von mindestens - 2,0 dB(A) für lärm-mindernden Belag erbringt.

Der Einbau des lärm-mindernden Fahrbahnbelages hat sorgfältig zu erfolgen.

Folgende Nachweise für die Dauerhaftigkeit der Lärmpegelminderung sind zu erbringen:

Der erste Nachweis hinsichtlich der lärm-mindernden Wirkung des Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert D_{Stro} von - 5 dB(A) erfolgt maximal 8 Jahre nach Verkehrsfreigabe und die weiteren Nachweise alle 2 Jahre. Sobald das Ergebnis einer Einzelmessung der Lärm-minderung kleiner als 6 dB(A) ist, erfolgt der Nachweis hinsichtlich des betroffenen Belages jährlich, sofern dann nicht ohnehin der Austausch des Fahrbahnbelages ansteht.

- 3.3.2 Die Übergangsbereiche vom Brückenbauwerk BW 6232654 B73_124,764 (BW 124a) "Trubbachbrücke" (BV-Nr. 53) zwischen Brückenbalken und Widerlager, sind entsprechend dem Stand der Technik so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.
- 3.3.3 Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Unterlage 1T Abschnitt 5.1.4.7 des Erläuterungsberichtes, Unterlagen 11.1 und 11.2) und den Ausführungen bzw. Behandlungen von Einwendungen in diesem Planfeststellungsbeschluss betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben - nämlich (47 + 4 =) 51 Gebäude im Gemeindegebiet der Stadt Forchheim - wird dieses hiermit festgestellt (47 Anwesen auf der Ostseite der BAB A 73, 4 Anwesen auf der Westseite der BAB A 73). Er richtet sich auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärm-schutz).

Forchheim, Ostseite

Dem Grunde nach besteht Anspruch auf passiven Schutz für folgende Gebäudeseiten:

Immissionspunkt / Straße Nr. Stockwerk	Gebäudeseite
Gebäude 1	
21.1 Bügstraße 77 3.OG	West
Gebäude 2	
151.1 Regnitzstraße 71a 1.OG	West
Gebäude 3	
147.1 Regnitzstraße 75 3.OG	West

Gebäude 4	
148.1 Regnitzstraße 77 2.OG	West
148.4 Regnitzstraße 77 2.OG	Nord
Gebäude 5	
149.1 Regnitzstraße 79 1.OG	West
149.1 Regnitzstraße 79 2.OG	West
149.1 Regnitzstraße 79 EG	West
149.2 Regnitzstraße 79 2.OG	Süd
149.4 Regnitzstraße 79 1.OG	Nord
149.4 Regnitzstraße 79 2.OG	Nord
Gebäude 6	
150.1 Regnitzstraße 71 1.OG	West
150.1 Regnitzstraße 71 EG	West
Gebäude 7	
151.1 Regnitzstraße 69 1.OG	West
Gebäude 8	
152.1 Regnitzstraße 67 1.OG	West
Gebäude 9	
153.1 Regnitzstraße 69a 1.OG	West
153.1 Regnitzstraße 69a EG	West
153.2 Regnitzstraße 69a 1.OG	Süd
153.3 Regnitzstraße 69a 1.OG	Os
153.4 Regnitzstraße 69a 1.OG	Nord
153.4 Regnitzstraße 69a EG	Nord
Gebäude 10	
154.2 Regnitzstraße 65a 1.OG	Süd
154.3 Regnitzstraße 65a 1.OG	Os
Gebäude 11	
155.1 Regnitzstraße 65b 1.OG	West
155.1 Regnitzstraße 65b EG	West
155.4 Regnitzstraße 65b 1.OG	Nord
155.4 Regnitzstraße 65b EG	Nord
Gebäude 12	
156.1 Regnitzstraße 61 1.OG	West
156.4 Regnitzstraße 61 1.OG	Nord
Gebäude 13	
157.1 Regnitzstraße 61a 1.OG	West
157.1 Regnitzstraße 61a EG	West
157.2 Regnitzstraße 61a 1.OG	Süd
157.3 Regnitzstraße 61a 1.OG	Os
157.4 Regnitzstraße 61a 1.OG	Nord
Gebäude 14	
158.4 Regnitzstraße 59a 1.OG	Nord
Gebäude 15	
159.1 Regnitzstraße 59 1.OG	West
Gebäude 16	

160.1 Regnitzstraße 57 1.OG	West
160.1 Regnitzstraße 57 2.OG	West
160.4 Regnitzstraße 57 1.OG	Nord
160.4 Regnitzstraße 57 2.OG	Nord
Gebäude 17	
161.1 Regnitzstraße 55 1.OG	West
161.1 Regnitzstraße 55 2.OG	West
161.2 Regnitzstraße 55 1.OG	Süd
161.2 Regnitzstraße 55 2.OG	Süd
161.4 Regnitzstraße 55 1.OG	Nord
161.4 Regnitzstraße 55 2.OG	Nord
Gebäude 18	
162.4 Regnitzstraße 53 2.OG	Nord
Gebäude 19	
163.1 Regnitzstraße 51 2.OG	West
Gebäude 20	
168.1 Regnitzstraße 39 1.OG	West
168.1 Regnitzstraße 39 2.OG	West
168.2 Regnitzstraße 39 2.OG	Süd
168.4 Regnitzstraße 39 2.OG	Nord
Gebäude 21	
169.1 Regnitzstraße 33a 1.OG	West
169.1 Regnitzstraße 33a 2.OG	West
169.2 Regnitzstraße 33a 2.OG	Süd
169.4 Regnitzstraße 33a 2.OG	Nord
Gebäude 22	
171.1 Regnitzstraße 35 2.OG	West
Gebäude 23	
172.1 Regnitzstraße 33 1.OG	West
172.1 Regnitzstraße 33 2.OG	West
172.2 Regnitzstraße 33 2.OG	Süd
Gebäude 24	
173.1 Regnitzstraße 31 1.OG	West
173.1 Regnitzstraße 31 2.OG	West
173.2 Regnitzstraße 31 2.OG	Süd
173.4 Regnitzstraße 31 1.OG	Nord
173.4 Regnitzstraße 31 2.OG	Nord
Gebäude 25	
174.1 Regnitzstraße 29 2.OG	West
174.2 Regnitzstraße 29 1.OG	Süd
174.2 Regnitzstraße 29 2.OG	Süd
174.4 Regnitzstraße 29 2.OG	Nord
Gebäude 26	
175.1 Regnitzstraße 20 2.OG	West
Gebäude 27	
176.1 Regnitzstraße 22 2.OG	West

Gebäude 28	
177.1 Bügstraße 41c 2.OG	West
177.1 Bügstraße 41c 3.OG	West
Gebäude 29	
179.1 Regnitzstraße 27 1.OG	West
179.1 Regnitzstraße 27 2.OG	West
179.2 Regnitzstraße 27 2.OG	Süd
179.4 Regnitzstraße 27 2.OG	Nord
Gebäude 30	
180.1 Regnitzstraße 25 1.OG	West
180.1 Regnitzstraße 25 2.OG	West
180.2 Regnitzstraße 25 1.OG	Süd
180.2 Regnitzstraße 25 2.OG	Süd
180.4 Regnitzstraße 25 2.OG	Nord
Gebäude 31	
181.1 Regnitzstraße 23 1.OG	West
181.1 Regnitzstraße 23 2.OG	West
181.2 Regnitzstraße 23 2.OG	Süd
181.4 Regnitzstraße 23 2.OG	Nord
Gebäude 32	
182.1 Regnitzstraße 21 1.OG	West
182.1 Regnitzstraße 21 2.OG	West
Gebäude 33	
183.1 Regnitzstraße 12 2.OG	West
Gebäude 34	
184.1 Regnitzstraße 10 2.OG	West
Gebäude 35	
186.1 Regnitzstraße 17 2.OG	West
Gebäude 36	
189.1 Regnitzstraße 7 3.OG	West
189.1 Regnitzstraße 7 5.OG	West
189.1 Regnitzstraße 7 6.OG	West
189.1 Regnitzstraße 7 1.OG	West
189.1 Regnitzstraße 7 2.OG	West
189.1 Regnitzstraße 7 4.OG	West
Gebäude 37	
190.1 Regnitzstraße 7a 2.OG	West
190.1 Regnitzstraße 7a 3.OG	West
190.1 Regnitzstraße 7a 4.OG	West
190.1 Regnitzstraße 7a 5.OG	West
190.1 Regnitzstraße 7a 6.OG	West
190.1 Regnitzstraße 7a 7.OG	West
190.4 Regnitzstraße 7a 2.OG	Nord
190.4 Regnitzstraße 7a 3.OG	Nord
190.4 Regnitzstraße 7a 4.OG	Nord
190.4 Regnitzstraße 7a 5.OG	Nord
190.4 Regnitzstraße 7a 6.OG	Nord

190.4 Regnitzstraße 7a 7.OG	Nord
Gebäude 38	
191.1 Regnitzstraße 5 2.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5 3.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5 4.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5 5.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5 6.OG	West
Gebäude 39	
191.1 Regnitzstraße 5a 2.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5a 3.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5a 4.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5a 5.OG	West
191.1 Regnitzstraße 5a 6.OG	West
Gebäude 40	
192.1 Regnitzstraße 3a 3.OG	West
192.1 Regnitzstraße 3a 4.OG	West
192.1 Regnitzstraße 3a 5.OG	West
192.1 Regnitzstraße 3a 6.OG	West
Gebäude 41	
193.1 Merowingerstraße 25 1.OG	West
193.1 Merowingerstraße 25 2.OG	West
Gebäude 42	
194.1 Merowingerstraße 23 1.OG	West
Gebäude 43	
195.1 Merowingerstraße 21 1.OG	West
195.1 Merowingerstraße 21 2.OG	West
Gebäude 44	
196.1 Sattlertorstr. 50 2.OG	West
Gebäude 45	
198.1 Bügstraße 71 2.OG	West
198.1 Bügstraße 71 3.OG	West
Gebäude 46	
199.1 Regnitzstraße 65 1.OG	West
Gebäude 47	
101.1 Am Schießanger 7 1.OG	West

Forchheim, Westseite

Dem Grunde nach besteht Anspruch auf passiven Schutz für folgende Gebäudeseiten:

Immissionspunkt / Straße Nr. Stockwerk	Gebäudeseite
Gebäude 48	
333.1 Raiffeisenstraße 14a 4.OG	Ost

333.1 Raiffeisenstraße 14a 5.OG	Ost
333.1 Raiffeisenstraße 14a 6.OG	Ost
Gebäude 49	
328.1 Austraße 12 2.OG	Ost
Gebäude 50	
341.1 Föhrenweg 20 2.OG	Ost
Gebäude 51	
342.1 Föhrenweg 18 2.OG	Ost

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass dieser Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.

3.3.4 Die Eigentümer der in den Unterlagen 1T Abschnitt 5.1.4.7.1 des Erläuterungsberichtes und 11.2.2 bezeichneten Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag (s.a. tabellarische Aufstellung unter Teil A Abschnitt 3.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses) haben zusätzlich wegen der verbleibenden Beeinträchtigung infolge Überschreitung des Taggrenzwertes im Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon etc.) dem Grunde nach einen Anspruch auf eine Entschädigung in Geld aufgrund § 75 Abs. 2 Sätze 2 und 4 VwVfG in Verbindung mit § 42 BImSchG. Der Umfang der Entschädigung ist auf der Grundlage der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten Richtlinien „Entschädigung für die Beeinträchtigung von Wohngrundstücken – insbesondere des Außenwohnbereiches – durch Straßenverkehrslärm“ und der „Verkehrslärmschutz – Erstattungsrichtlinie“ zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

3.3.5 Lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich – soweit es gemäß Bauablauf möglich ist – auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

3.3.6 Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MABI I/1971 S.2) ist zu beachten.

Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vertraglich entsprechend zu verpflichten.

3.3.7 Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.

Massenguttransporte sollten über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

- 3.3.8 Durch die Wahl geeigneter Bauverfahren insbesondere bei den Erd-, und Asphaltarbeiten sowie den Gründungen zur Erstellung der Lärmschutzeinrichtungen ist zu gewährleisten, dass es zu keinen vermeidbaren u./o. schädigenden Erschütterungen an umliegenden Gebäuden kommen kann.

3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.4.1 Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen.

- 3.4.2 Stoffe, die in den Untergrund bzw. in das Grundwasser für Gründungszwecke und für bodenverbessernde Maßnahmen eingebracht werden, dürfen zu keiner Gefährdung des Grundwassers führen. Die verwendeten Stoffe müssen hinsichtlich ihrer Unbedenklichkeit zertifiziert und zugelassen sein.

- 3.4.3 Für anfallenden Straßenaufbruch ist das Merkblatt "Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Wiederverwertung von bituminösem Straßenaufbruch (Ausbauasphalt und pechhaltiger Straßenaufbruch)" in der aktuellen Fassung zu beachten.

- 3.4.4 Bis auf den zu ändernden Entwässerungsabschnitt 1 zwischen Betr.-km 124,816 bis Betr.-km 125,802 werden an den bestehenden Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung durch das beantragte Vorhaben keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen. Vorhandene und bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.06.1975 Az.: 220-430-505 f 1/72 genehmigte Einleitungen (s.a. Tabelle 1 der Unterlage 13 Seite 4 der Planfeststellungsunterlagen) in die Vorfluter (Main-Donau-Kanal (MDK), Sendelgraben, Staubecken des MDK) bleiben bestehen. Alle Entwässerungsanlagen sind nach Fertigstellung der Lärmschutzwände weiterhin ordnungsgemäß zu warten und zu betreiben.

Die Art der Abwasserentsorgung außerhalb des Entwässerungsabschnittes 1 entspricht aus wasserwirtschaftlich fachlicher Sicht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Nach § 57 WHG wäre nunmehr eine Reinigung nach dem Stand der Technik erforderlich. Ergeben sich aus der direkten Einleitung von Straßenabwasser in den Main-Donau-Kanal Verschlechterungen der Gewässergüte oder Schädigungen durch Einleiten von wassergefährdenden Stoffen aus Verkehrsunfällen, so sind evtl. erforderliche Nachbesserungen (z.B. Bau von Absetzbecken, Abscheideanlagen o.ä.) zu prüfen und mit den zuständigen Stellen abzuklären. Werden dann zusätzliche Maßnahmen als erforderlich angesehen, sind diese in einem separaten Verfahren genehmigen zu lassen und zu realisieren.

- 3.4.5 Innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach zwei Fertigungen der Bestandspläne zu übergeben.
- 3.4.6 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.5.2 Die in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen beschriebenen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Unterlage 12.3 Blatt Nr. 1 bis 4) sind spätestens bis zur Nutzungsaufnahme des Bauvorhabens herzustellen, sofern nicht ein anderer Zeitpunkt festgelegt ist (z.B. für Biotopschutzzäune). Die dauerhafte Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist entsprechend den Vorgaben der Maßnahmenblätter in Unterlage 12.1T sicherzustellen.
- 3.5.3 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsfläche sowie der Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen zu sorgen.
- 3.5.4 Rodungen und Gehölzrückschnitte dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar bzw. der Wochenstubezeit der Fledermäuse und vor Einzug in die Winterquartiere erfolgen. Außerhalb dieser Zeit dürfen sie nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.5.5 Die Randbereiche des geplanten Absetzbeckens bei Betr.-km 124,850 (BV-Nr. 54) sind als Lebensraum für die Zauneidechse durch Anlage von Rohbodenstandorten mit für die Zauneidechse grabfähigem Boden und Anlage von 1-2 Lesesteinhaufen zu optimieren. Um lange einen adäquaten Anteil vegetationsarmer Bereiche gewährleisten zu können, ist der humose Oberboden bereichsweise abzutragen, anschließend ist eine mindestens 20 cm dicke Sand- oder Sand-Feinschotter-Abdeckung aufzubringen.
- 3.5.6 Die in der Planunterlage 12.3 Blatt Nr. 4 dargestellte Ersatzmaßnahme (E1) soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Fläche ist der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde ist bei der Ausführungsplanung zu beteiligen.

- 3.5.7 Überschüssiges, bei der Baumaßnahme anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
- 3.5.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtf Flächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.5.9 Altlastenverdachtsflächen oder Schadensfälle aus Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind im Planungsgebiet nicht bekannt. Hinsichtlich etwaiger weiterer, ggf. noch nicht kartierter Altlasten und deren weitergehende Kennzeichnungspflicht gemäß Baugesetzbuch sowie der bodenschutz- und altlastenbezogenen Pflichten (vgl. BayBodschVwV) wird ein Abgleich mit dem aktuellen Altlastenkataster des Landkreises Forchheim empfohlen.
- 3.5.10 Je nachdem, ob es sich bei dem Fräsgut des Straßenbelages ohne Verunreinigungen, gering verunreinigten Ausbauasphalt oder um pechhaltigen Straßenaufbruch handelt, der in abfallrechtlich relevantem Umfang verunreinigt sein kann, ist das Landratsamt Forchheim als zuständige Abfallbehörde einzuschalten und die Ausführungen im LfW-Merkblatt 3.4/1 "Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Wiederverwertung von bituminösem Straßenaufbruch, Ausbauasphalt und pechhaltiger Straßenaufbruch" (http://www.lfu.bayern.de/wasser/merkblattsammlung/teil3_grundwasser_und_boden/doc/nr_341.pdf) in der aktuellen Fassung (derzeit 20.03.2001 mit Hinweisen Stand Juli 2013) zu berücksichtigen.
- 3.5.11 Im Grundwasserbereich darf nur unbedenkliches bzw. nachweislich unbelastetes Material der Einbauklasse Z0 bzw. RW1 (< 5.000 m³) verwertet bzw. in technischen Bauwerken eingebaut werden (vgl. auch http://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische_abfaelle/index.htm). Die Verwertung anderer Einbauklassen ist im Einzelfall vorab mit dem Landratsamt Forchheim unter Vorlage ausreichender Planunterlagen abzustimmen (Erläuterung der Maßnahme, Übersichtslageplan, Detaillageplan, Angaben zum Verwertungsmaterial und zu dessen Einbauklasse, Standort- und Bodeneigenschaften am Verwertungsort, Grundwasserstände (z.B. Baugrundgutachten, dokumentierte Bodenaufschlüsse, etc.), Art und Umfang der geplanten Maßnahme (Menge, Einbauart, u. a.).
- 3.5.12 Die städtische Baumschutzverordnung der Stadt Forchheim ist bei der Bauausführung zu beachten. Der Stadt Forchheim – Referat Öffentliches Grün – ist rechtzeitig (mindestens 2 Wochen vorher) der Beginn und das Ende der Baumaßnahmen anzuzeigen.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unge-

regelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen. Außerdem ist die Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen (wie zum Zeitpunkt der Beweissicherung) sicherzustellen.

- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle von der beantragten Maßnahme berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.3 In Abstimmung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern hat der Vorhabenträger vor Beginn der Bauarbeiten Beweissicherungsmaßnahmen dergestalt durchzuführen, dass der derzeitige Zustand der Grundstücke (gilt auch für z.B. Wegegrundstücke und Zufahrten) vollständig fachgerecht aufgenommen und mit entsprechendem Bildmaterial aussagekräftig dokumentiert wird. Nach Abschluss der Arbeiten ist der vorher aufgenommene Zustand wieder herzustellen.
- 3.6.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ersatzmaßnahmenfläche (E1) ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.6.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Denkmalpflege

- 3.7.1 Soweit dies durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.7.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn, dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.
- 3.7.3 Der Vorhabenträger hat die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Vermutungsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem notwendigen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

- 3.7.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen entsprechend dem MS vom 26.10.2010 Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.7.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.7.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.7.7 Falls Baustelleneinrichtungen außerhalb von Straßen und bereits befestigten Arealen angelegt werden, hat der Vorhabenträger das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zu benachrichtigen, damit diese Flächen im Hinblick auf Bodendenkmäler überprüft werden können.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.8.1 Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)
- 3.8.1.1 Für die Grundwasserentwässerungsleitung der WSV bei Betr.-km 122,012 (BV-Nr. 11) ist durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der WSV vor Beginn und nach Ende der Baumaßnahme mit geeigneten Mitteln ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Nachweisbare Schäden sind auf Kosten des Verursachers zu beheben.
- 3.8.1.2 Im Bereich der bestehenden Trubbachbrücke befindet sich ein planfestgestellter Sandfang zum Schutz der Schifffahrt auf dem Main-Donau-Kanal (MDK) vor Einschwemmungen von Sand und anderen Schwebstoffen aus dem Trub-

bach in den MDK. Dieser wurde beim Bau der Bundesautobahn A 73 um ca. 25 m zum MDK hin verlängert und vertieft. Der Baulastträger der BAB A 73 hat seitdem die Mehrkosten der Gewässerunterhaltung zu übernehmen, die sich aus der Kreuzung der BAB A 73 mit dem Trubbach bzw. dem dort vorhandenen Sandfang zum Schutze des Main-Donau-Kanals ergeben.

- 3.8.1.3 Für die Erneuerung der Trubbachbrücke zwischen Betr.-km 124,462 und Betr.-km 125,051 wurde am 25.10.2013 Az.: 32-4354.10-1/2013 ein Plangenehmigungsbeschluss erlassen. Dieser sieht unter Teil A Abschnitt 4.2.1 des vorgenannten Beschlusses bereits Regelungen bzgl. des Sandfangs vor. Diese sind weiterhin zu beachten.
- 3.8.1.4 Damit der WSV keine Nachteile für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße MDK entstehen, sind nachweisbare Unterhaltungsmehraufwendungen in Folge der genehmigten Brückenerneuerung im Einmündungsbereich des Trubbaches in den Main-Donau-Kanal einschließlich des dort vorhandenen Sandfanges vom Baulastträger der BAB A 73 auch künftig zu übernehmen.
- 3.8.1.5 Die Ausbildung der Einleitung(sstelle) des Absetzbeckens bei Betr.-km 124,850 (BV-Nr. 54) in den Trubbach ist mit der WSV und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach einvernehmlich abzustimmen. Auf eine naturnahe, den wasserbaulichen Erfordernissen gerecht werdende Ausbildung ist besonders zu achten. Die Einleitungsstelle ist von 3 m oberhalb bis 5 m unterhalb zu sichern und bis zur Stabilisierung in das Gewässersystem des Trubbachs zu unterhalten. Aufgrund der Erfahrungen des Wasserwirtschaftsamtes Kronach bei gleichartigen Eingriffen ist von einer Stabilisierungsphase von 10 Jahren auszugehen. Spätestens nach dieser Zeit hat zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und der WSV eine förmliche Abnahme stattzufinden. Auf Grundlage dieser Abnahme ist bei Bedarf eine Vereinbarung über die weiteren Gewässerunterhaltungspflichten und evtl. kapitalisierten Unterhaltungsmehraufwendungen abzuschließen.
Die Zufahrt(smöglichkeit) zum Ufer darf während der Bauarbeiten aber auch zukünftig für die WSV nicht eingeschränkt werden.
Damit der WSV keine Nachteile für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße MDK entstehen, sind nachweisbare Unterhaltungsmehraufwendungen in Folge der Einleitung(sstelle) des Absetzbeckens im Einmündungsbereich des Trubbaches in den Main-Donau-Kanal einschließlich des dort vorhandenen Sandfanges vom Baulastträger der BAB A 73 zu übernehmen.
- 3.8.1.6 An den fertiggestellten Lärmschutzeinrichtungen und deren evtl. baubetrieblichen Hilfseinrichtungen dürfen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die die Schifffahrt stören, insbesondere zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen oder behindern können (§ 34 Abs. 4 WaStrG). Lärmschutzwände dürfen nicht stark (optisch) reflektie-

rend wirken. Beleuchtungseinrichtungen sind im Einvernehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg anzuordnen und zu betreiben.

3.8.1.7 Im Baubereich verläuft am östlichen Böschungsfuß ein WSV-KOM-Kabel vom Pegel Trubbach zur Wehranlage Forchheim. Dieses dient der Wehrsteuerung und darf zu keiner Zeit unterbrochen werden. Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten hat der Träger des Straßenbauvorhabens die Kabelschutzanweisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Nürnberg zu unterzeichnen und deren geforderte Schutzmaßnahmen einzuhalten.

3.8.1.8 Über die dauerhafte Nutzung der Teilfläche des Grundstücks Flur Nr. 1078/74 Gemarkung Forchheim (zur Leitungsverlegung DN 600 des Absetzbeckens bei Betr.-km 124,850 (BV-Nr. 54)) ist mit der WSV eine Vereinbarung abzuschließen. Gleiches gilt für evtl. weitere dauerhafte Nutzungen von WSV-Grundstücken.

Die im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stehenden Land- und Wasserflächen können im Rahmen der Baumaßnahme unentgeltlich genutzt werden. Nutzungsart und -umfang dieser Flächen sind von der Bundesstraßenverwaltung vor Beginn der Nutzung mit der WSV abzustimmen. Vor Inanspruchnahme und bei Rücknahme dieser Flächen findet jeweils eine gemeinsame Abnahme statt. Sämtliche Baubehelfe sind zurückzubauen. Die Verkehrssicherungspflicht für die in Anspruch genommenen bundeseigenen Land- und Wasserflächen obliegt während der gesamten Baumaßnahme dem Träger des Straßenbauvorhabens. Grenz-, Vermessungs-, Markierungs- und Schifffahrtszeichen dürfen nicht beschädigt, beseitigt, versetzt oder überschüttet werden. Der Träger des Straßenbauvorhabens hat jede Beschädigung, Zerstörung oder Entfernung sofort dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg zu melden und diesem die für die Vermessung, Vermarkung und Aufstellung entstehenden Kosten zu erstatten.

3.8.2 Belange der Fischerei

Die Maßnahme kann Auswirkungen auf die aquatische Lebensgemeinschaft und die Ausübung der Fischerei in den Gewässern Sendelgraben, Wiesent, einen Regnitz-Altarm und Trubbach haben. In den betroffenen Gewässern kommen u. a. folgende Fischarten vor: Bachforelle, Äsche, Mühlkoppe, Bachneunauge, Gründling, Schmerle, Rotaugen, Aitel und Hasel. Deren Lebensansprüche sind bei der Durchführung der Maßnahme zu berücksichtigen. Die Einleitungen aus dem Absetzbecken bei Betr.-km 124,850 (BV-Nr. 54) können Auswirkungen auf die Artenzusammensetzung und die Fischerei in den Trubbach bzw. im angrenzenden unmittelbaren Bereich des Main-Donau-Kanals haben.

3.8.2.1 Für die gesamte Baumaßnahme ist eine verantwortliche Bauleitung zu benennen. Deren Anschrift ist den Fischereiberechtigten mitzuteilen.

- 3.8.2.2 Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass bei der Baustelleneinrichtung und der Anlage von notwendigen Bauwegen keine Gewässer gefährdenden Stoffe oder Sedimente in die Gewässer gelangen.
- 3.8.2.3 Bei der Verwendung von frischem Beton ist darauf zu achten, dass eine pH-Erhöhung in den betroffenen Gewässern nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen. Schäden für Fische und Fischnährtiere durch Nebenwirkungen der technischen Baustoffe (z.B. Kalkausschwemmungen aus frischem Beton oder durch Bautenschutzmittel), die beim Bau Verwendung finden, sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen zu vermeiden.
- 3.8.2.4 Fischereischädliche Stoffe (z. B. Herbizide, Insektizide, Toxine, Öle, Kraftstoffe usw.), die die Fischbestände gefährden können, dürfen nicht in die Gewässer gelangen.
- 3.8.2.5 Fischereiliche Schäden, die durch die Maßnahme entstehen, sind auszugleichen. Evtl. Kosten für entsprechende notwendige Gutachten (z.B. auch Lebensmitteltauglichkeit der Fische) muss der Schadensverursacher tragen.
- 3.8.2.6 Bei Schadensfällen sind die Fischereiberechtigten sofort zu informieren.
- 3.8.2.7 Die Baustellen sind gegen Erosion zu sichern. Wenn durch die Maßnahme Sedimente in die Gewässer eingeschwemmt werden, sind diese wieder zu entfernen. Wenn dies nicht möglich ist, ist eine Verbesserung der Struktur in den betroffenen Gewässern an anderen Stellen durchzuführen. Derartige Maßnahmen sind u. a. mit der Fachberatung für Fischerei abzusprechen.
- 3.8.2.8 Für die betroffenen Stillgewässer im Bereich des Stadtgebietes Forchheim, Barthelmannswäldchen, ist darauf zu achten, dass sie in ihrer Gestalt und Funktion erhalten bleiben.
- 3.8.2.9 Für das Absetzbecken ist ein verantwortlicher Betriebsbeauftragter zu benennen. Dessen Anschrift und Telefonnummer sowie (für die Dauer der Bauarbeiten) die des verantwortlichen Bauleiters sind den betroffenen Fischereiberechtigten rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen.
- 3.8.2.10 Die ständige Funktions- und Betriebssicherheit des Absetzbeckens ist durch regelmäßige Instandhaltung und Kontrollen zu gewährleisten.
- 3.8.2.11 Die Einleitungsstelle in den Trubbach ist gegen Erosion zu sichern.
- 3.8.3 Belange der beteiligten Versorgungsträger
- 3.8.3.1 Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen

Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweiggästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Die Kostentragung für evtl. Sicherungsmaßnahmen richtet sich nach §§ 68 ff TKG.

3.8.3.2 Bayernwerk AG (ehemals E.ON Netz GmbH)

Innerhalb der Baubeschränkungszone der 110 kV-Freileitungen (19,00 m beiderseits der Leitungssachse der Ltg-Nr. E10002A (BV-Nr. 60) und 23,00 m beiderseits der Leitungssachse der Ltg-Nr. E10011 BV-Nr. 62)) dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften angepflanzt werden. Evtl. Bepflanzungen (G2 und G6 lt. Unterlage 12.3 Blatt 3 der Planfeststellungsunterlagen) sind mit der Bayernwerk AG gesondert abzustimmen.

Die Baustelleneinrichtung (Büro- und Lagercontainer, Baulager etc.) muss generell außerhalb der Baubeschränkungszone erfolgen. Die maximal möglichen Arbeits- und Gerätehöhen in der Nähe von Hochspannungsleitungen sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Der erforderliche Mindestabstand von $\geq 3,00$ m zwischen einer nicht begehbaren Lärmschutzwand und den Leiterseilen ist einzuhalten.

3.8.4 Sonstige öffentliche Belange

3.8.4.1 Der unter BV-Nr. 52 beschriebene Geh- und Radweg verläuft südlich der Trubbachbrücke von ca. Betr.-km 124,800 bis ca. Betr.-km 124,900 westlich der BAB A 73 und östlich des planfestzustellenden neuen Absetzbeckens bei Betr.-km 124,850. Da zu erwarten ist, dass durch die neue Verbindung Fußgänger und Radfahrer den / die Weg(e) benutzen, ist zur Absturzsicherung und zur Verhinderung des unerlaubten Betretens der Absetzbeckenanlage (BV-Nr. 54) eine geeignete Einzäunung / Absicherung vorzunehmen. Die Anlage ist in die Bau- und Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - zu übernehmen.

3.8.4.2 Die direkte Zufahrt zum Absetzbecken (ASB) 124,850-1R (BV-Nr. 54) erfolgt über den Geh- und Radweg (BV-Nr. 52). Vom Anschluss des parallel zum Main-Donau-Kanal (MDK) verlaufenden Privatweges der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bis zur Zufahrt zum ASB wird der Geh- und Radweg von 2,50 m auf 3,50 m mit einem erforderlichen Oberbauaufbau verbreitert. Für die Nutzung des Privatweges der WSV ist mit der WSV eine

privatrechtliche Vereinbarung abzuschließen. Die Nutzung des Geh- und Radweges mit z.B. Unterhaltungsfahrzeugen der Straßenbauverwaltung ist verkehrsrechtlich mit den beteiligten Behörden einvernehmlich abzustimmen.

- 3.8.4.3 Spätestens im Rahmen der Ausschreibungs-, bzw. Ausführungsplanung ist die Gestaltung der Lärmschutzwände (aktive Lärmschutzmaßnahmen) einvernehmlich mit der Stadt Forchheim und dem Sachgebiet Städtebau der Regierung von Oberfranken abzustimmen.
- 3.8.5 Sonstige Belange
- 3.8.5.1 In lfd. Nr. 4 BV Spalte 5 ist der Betr.-km – Bereich "125,837 – 125,760" in "124,837 – 125,760" zu ändern.
- 3.8.5.2 Bei lfd. Nr. 40 und 41 BV Spalte 5 kann in Absatz 2 jeweils der Teil "... und die Unterhaltung ..." ersatzlos entfallen, da die plangegenständlichen Notrufsäulen abgebaut werden sollen. Die Ersatzsäulen werden in den BV-Nrn. 49 und 50 inklusiv den Kosten- und Unterhaltungsregelungen behandelt.
- 3.8.5.3 In lfd. Nr. 23 BV Spalte 5 Absatz 1 Satz 1 ist der Betr.-km "122,436" in "122,606" zu ändern und damit der Kreuzungsstelle gemäß Spalte 2 anzugleichen.
- 3.8.5.4 Bei lfd. Nr. 46 BV Spalte 5 ist das Wort "max." vor 8,50 m hohe Lärmschutzeinrichtung einzufügen. Damit wird die gleiche Bezeichnung wie unter BV-Nr. 31A verwendet.
- 3.8.5.5 Bei lfd. Nr. 52 und 53 BV Spalte 5 jeweils letzter Satz ist zu ergänzen: "... und im Plangenehmigungsbeschluss vom 25.10.2013 Az.: 32-4354.10-1/2013 behandelt worden."
- 3.8.5.6 Bei lfd. Nr. 60 und 62 BV Spalte 4 b) und Spalte 5 ist anstelle "E.ON Bayern AG" bzw. "E.ON Netz GmbH" die "Bayernwerk AG" vorzutragen.
- 3.8.5.7 In Abstimmung mit den jeweiligen beteiligten Grundstückseigentümern deren Grundstücke in Anspruch genommen werden oder auch direkt an die Baumaßnahmen angrenzen hat der Vorhabenträger vor Beginn der Bauarbeiten Beweissicherungsmaßnahmen dergestalt durchzuführen, dass der derzeitige Zustand der Grundstücke (gilt auch z.B. für Wegegrundstücke etc.) / Gebäude vollständig fachgerecht aufgenommen und mit entsprechendem Bildmaterial aussagekräftig dokumentiert wird. Nach Abschluss der Arbeiten ist der vorher aufgenommene Zustand wieder herzustellen.
- 3.8.5.8 Unter Abschnitt 5.1.4.7 Absatz 2 des Erläuterungsberichtes Unterlage 1T und lfd. Nr. 3 BV Spalte 5 ist der tektierte Bereich der transparenten Lärmschutzwandausführung ab 5,0 m Höhe von "Betr.-km 122,810 bis Betr.-km 123,200" in "Betr.-km 122,782 bis Betr.-km 123,360" zu beachten.

- 3.8.5.9 In lfd. Nr. 70 BV Spalte 5 ist der Betr.-km "123,230" in Betr.-km "125,230" wie in Spalte 2 und der Unterlage 7.1 Blatt 6 aufgenommen zu ändern.
- 3.8.5.10 In lfd. Nr. 44 BV Spalte 5 Absatz 2 ist der Begriff "Stadt Forchheim" in "Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes)", wie in Spalte 4 b) aufgenommen, zu ändern.

4 Weitere Entscheidungen

4.1 Wasserrechtliche Planfeststellung

Die Planfeststellung umfasst die Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG für die nach den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen mit evtl. Auswirkung auf das Hochwasserabflussgeschehen (wie z.B. lfd. Nr. 27 und 38 BV (Planunterlage 7.2T) - sowie die Neuerrichtung der Einleitungsstelle im Uferbereich des Trubbaches des bei Betr.-km 124,850 neu zu errichtenden Absetzbeckens (ASB 124,850-1R; lfd. Nr. 54 BV)).

4.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis

Dem Freistaat Bayern (in Auftragsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -) wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG (weiterhin) die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen - insbesondere Planunterlage 7.2T - Bauwerksverzeichnis - und Planunterlage 13 - Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen - gemäß lfd. Nrn. 18, 20, 23, 25, 28, 30, 31, 33, 39, 42, 45, 47 und 48 BV an den bestehenden Einleitungsstellen jeweils aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen gesammeltes Straßenoberflächenwasser in verschiedene Vorfluter (Staubecken des Main-Donau-Kanals, Main-Donau-Kanal, Sendelgraben) einzuleiten. Im Übrigen gilt der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.06.1975, Az.: 220-430-505 f 1/72 (s.a. Teil A Abschnitt 3.4.4 des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses) weiter.

Im Entwässerungsabschnitt 1 zwischen Betr.-km 124,816 bis 125,802 wird die Entwässerung geändert. Bislang entwässerte die östliche Fahrbahn breitflächig über die Dammböschung in eine Mulde und über die Mulde in den Trubbach. Die westliche Fahrbahn entwässerte über Rinnen und Rohrleitungen im Mittelstreifen ebenfalls in die Mulde am östlichen Dammfuß der BAB A 73 und von dort ebenfalls in den Trubbach. Künftig entwässern beide Fahrbahnen über Rinnen und Rohrleitungen in ein neues Absetzbecken (ASB 124,850 - 1R; lfd. Nr. 54 BV) und über eine neue Einleitungsstelle gemäß Unterlage 7.1T Blatt Nr. 6 i.V.m. Unterlage 13.2 Blatt Nr. 1 der Planfeststellungsunterlagen in den Trubbach und weiter in den Main-Donau-Kanal (MDK). Die hierfür notwendige gehobene Erlaubnis wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG ebenfalls erteilt. Ein Rückhaltebecken

ist nicht erforderlich, da der Main-Donau-Kanal ausreichend leistungsfähig ist, um die abzuleitenden Oberflächenwässer ungedrosselt aufzunehmen.

4.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - beschränkte Erlaubnis

Dem Freistaat Bayern (in Auftragsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -) wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 15 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Oberflächenwasser von Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in oberirdische Gewässer sowie für Grundwasserhaltungen während der Bauzeit (Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in oberirdische Gewässer) erteilt.

4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

Für die erlaubten Gewässer- bzw. Grundwasserbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den hierfür ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach unmittelbar bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgend aufgeführten Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.4.1 Vor Baubeginn sind die genaue Lage der Wasserversorgungsleitungen im Vorhabensbereich und die entsprechenden Schutzanforderungen mit den jeweiligen Trägern der Wasserversorgung abzustimmen.
- 4.4.2 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit den Augen wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.4.3 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich das zuständige Landratsamt Forchheim, Wasserwirtschaftsamt Kronach oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.
- 4.4.4 Die hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen müssen antragsgemäß zeit- und wirkungsgleich in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ausgeglichen werden.
- 4.4.5 Überschüssiges Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu verwerten bzw. zu beseitigen. Die straßenbauliche Eignung des Materials sollte vor Verwendung überprüft werden.
- 4.4.6 Gewässertrübungen sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Alle durch die Arbeiten verursachten Anlandungen (auch in Teichanlagen) sind unverzüglich nach bzw. noch während der Maßnahme zu entfernen.

- 4.4.7 Alle Flächen in den Gewässerauen und betroffenen Uferböschungen sind aufgrund der Erosionsgefahr schnellstmöglich zu begrünen und in Anlehnung an das Gewässerentwicklungskonzept bzw. den landschaftspflegerischen Begleitplan zu bepflanzen.
- 4.4.8 Die örtliche Ausführung hat, insbesondere im Nahbereich der Trubbach, in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach zu erfolgen.
- 4.4.9 Der Vorhabenträger hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer von 3 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Auf eine naturnahe, den wasserbaulichen Erfordernissen gerecht werdende Ausbildung wird im Besonderen hingewiesen.
- 4.4.10 Bis zur Stabilisierung der Einleitungsstelle in das Gewässersystem des Trubbachs (d.h. Anwuchsphase, Stabilisierung der Ufer- und Sohlbereiche, etc.) obliegt dem Vorhabenträger die Bau- und Unterhaltungslast einschließlich dessen/deren Ufer und Aue sowie der durch die Maßnahmen beeinflussten Folgestrecke des Trubbachs. Aufgrund der Erfahrungen des Wasserwirtschaftsamtes Kronach bei gleichartigen Eingriffen ist von einer Stabilisierungsphase von 10 Jahren auszugehen. Nach dieser Zeit hat zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eine förmliche Abnahme stattzufinden. Auf Grundlage dieser Abnahme ist eine Vereinbarung über die weiteren Gewässerunterhaltungspflichten und evtl. kapitalisierten Unterhaltungsmehraufwendungen abzuschließen.
- 4.4.11 Die Ein- und Auslaufbereiche von Straßendurchlässen und Verrohrungen sind mit natürlichen Wasserbausteinen oder ingenieurbioologischen Maßnahmen dauerhaft vor Auskolkung zu schützen.
- 4.4.12 Maßnahmenbeginn und -ende sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach rechtzeitig vorher anzuzeigen.
- 4.4.13 Im Zulaufbereich im neu zu errichtenden Absetzbecken (ASB 124,850-1 R; lfd. Nr. 54 BV) ist eine Prallwand anzuordnen.
- 4.4.14 Das Absetzbecken ist regelmäßig auf seinen Bau- und Unterhaltungszustand zu überprüfen und bei Bedarf zu räumen. Das Räumgut ist nach den abfallrechtlichen Vorgaben zu entsorgen.
- 4.4.15 Die bauliche Ausgestaltung des Absetzbeckens muss so sein, dass eine regelmäßige Räumung des Absetzmaterials ohne Schädigung der Anlage möglich ist.
- 4.4.16 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen der Ablauf des Absetzbeckens unverzüglich geschlossen wird. Entsprechende Schnellverschlussmöglichkeiten sind baulich vorzusehen.

- 4.4.17 Die Bauwerke für die Straßenwasserreinigung und -ableitung sind nach möglichst naturnahen Kriterien zu gestalten und auszuführen. Das Becken ist dicht auszuführen.
- 4.4.18 Werden Grundstücke durch die Maßnahme in Anspruch genommen, die sich im Eigentum des Freistaates Bayern befinden, ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ein Gestattungsvertrag abzuschließen. Ansprechpartner für Liegenschaften und Grunderwerb ist Herr Hebentanz (Tel. 09261 / 502-333; e-mail michael.hebentanz@wwa-kc.bayern.de).
- 4.4.19 Die beschränkte Erlaubnis wird auf die Dauer der Bauzeit befristet.

4.5 Von der Konzentrationswirkung erfasste Entscheidung

Die Planfeststellung ersetzt gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG die Genehmigung nach Art. 20 Abs. 1 und 2 BayWG i.V.m. § 36 WHG für die nicht der Benutzung, der Unterhaltung, dem Ausbau dienenden Anlagen am Main-Donau-Kanal (Gewässer I. Ordnung – Gew I -) und am Trubbach (Gewässer II. Ordnung – Gew II -), die weniger als 60 m von der Uferlinie des Main-Donau-Kanals oder dem Trubbach entfernt liegen.

5 Straßenrechtliche Verfügungen

Bundesfernstraßen

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen wird – soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt – verfügt, dass

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen,
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

Straßenklassen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Hinsichtlich Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen wird verfügt – soweit nicht Art. 6 Abs.8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs.6 BayStrWG gelten –, dass

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6 Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens mit Vorgeschichte

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Planfeststellung behandelt die Realisierung von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A 73 im Bereich zwischen der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Nord und nördlich der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Süd.

Der Planungsabschnitt liegt im Regierungsbezirk Oberfranken, im Gebiet der Stadt Forchheim, Landkreis Forchheim von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 126,056 (Abschnitt 540; Station 6,433 bis Abschnitt 560; Station 3,825).

Die geplanten Maßnahmen umfassen:

1.1.1 Aktive Schutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden sind für die auf der Ostseite der BAB A 73 liegende Stadtteile von Forchheim sowie für die Stadtteile Buckenhofen und Burk auf der Westseite vorgesehen. Hinzu kommt auf einem Streckenbereich der Einbau eines lärmindernden offenporigen Fahrbahnbelages (OPA).

Die Lärmschutzanlagen werden gemäß den Planungen des Vorhabenträgers entsprechend den „Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten – Ausgabe 1988“ (RiZaK-88) bzw. in Anlehnung an diese Vorgaben ausgeführt.

Die Neigung bei anzupassenden Damm- bzw. Einschnittsböschungen an der BAB A 73 wird mit 1:1,5 ausgeführt. Böschungsausrundungen am Dammfuß sind nicht vorgesehen (vgl. Unterlage 6 Blatt Nr. 2 bis Blatt Nr. 7 der Planfeststellungsunterlagen).

Die genaue Lage der Lärmschutzwände in Bezug auf die BAB A 73 ist auf Seite 11 ff. Punkt 4.2.4 der Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen beschrieben.

Die Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgebildet. Ausgenommen davon sind die Wand auf der Trubbachbrücke und eine Teilfläche eines transparenten Bereiches auf der Ostseite der Autobahn. Diese werden transparent und reflektierend ausgeführt.

1.1.1.1 Ostseite

Auf der Ostseite beginnen die Lärmschutzmaßnahmen südlich der AS Forchheim-Nord und enden ca. 1,1 km nördlich der AS Forchheim-Süd beim Kreuzungsbauwerk mit der Hafenstraße. Es sind Lärmschutzkonstruktionen mit ei-

ner Gesamtlänge von 3.532 m und einer maximalen Abschirmhöhe von 8,50 m über der Fahrbahn vorgesehen.

Betr.-km	Schallschutzmaßnahmen	Länge
122,263 bis 122,360	LS-Wand H = 4,00 m	L = 97 m
122,360 bis 122,410	LS-Wand H = 5,50 m	L = 50 m
122,410 bis 122,600	LS-Wand H = 7,50 m	L = 190 m
122,600 bis 122,782	LS-Wand H= 4,00 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 7,50 m	L = 182 m
122,782 bis 123,360	LS-Wand H = 7,50 m (<i>incl. transparenter Ausführung ab einer Höhe von 5,00 m</i>)	L = 578 m
123,360 bis 123,493	LS-Wand H= 5,50 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 8,50 m	L = 133 m
123,493 bis 123,588	LS-Wand H = 7,50 m	L = 95 m
123,588 bis 123,940	LS-Wand H= 5,50 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 8,50 m	L = 352 m
123,945 bis 124,175	LS-Wand H= 5,50 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 8,50 m	L = 230 m
124,175 bis 124,200	LS-Wand H= 4,50 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 7,50 m	L = 25 m
124,200 bis 124,700	LS-Wand H= 3,00 m auf best. LS-Wall Gesamthöhe 6,00 m	L = 500 m
124,700 bis 124,837	LS-Wand H= 5,00 m	L = 137 m
124,837 bis 125,760	LS-Wand H= 4,20 m	L = 923 m
125,760 bis 125,795	LS-Wand H= 3,00 bis 4,20 m	L = 35 m

Von Betr.-km 122,782 bis Betr.-km 123,360 wurde die Lärmschutzwand auf der Ostseite der BAB A 73 ab einer Höhe von 5,00 m bei den Berechnungen des Vorhabenträgers als reflektierend angesetzt. Damit soll eine transparente Ausführung des oberen Bereichs der Lärmschutzwand ermöglicht und der Verschattungs- und "Tunnelwirkungs"-problematik entgegengewirkt werden. Gegenüber den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.2013 wurde der transparente Bereich auf Wunsch und in Abstimmung mit der Stadt Forchheim vom Vorhabenträger um 188 m verlängert und in der Tektur vom 22.04.2015 behandelt.

1.1.1.2 Westseite

Auf der Westseite ist eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.720 m und einer maximalen Abschirmhöhe von 7,00 m über der Fahrbahn geplant.

Betr.-km	Schallschutzmaßnahmen	Länge
122,390 bis 122,395	LS-Wand H = 3,00 – 4,00 m	L = 5 m

122,395 bis 122,950	LS-Wand H = 4,00 m	L = 555 m
122,950 bis 122,970	LS-Wand H = 5,5 m	L = 20 m
122,970 bis 123,030	LS-Wand H = 6,50 m	L = 60 m
123,030 bis 123,900	LS-Wand H = 7,00 m	L = 870 m
123,900 bis 123,959	LS-Wand H = 6,50 m	L = 59 m
123,959 bis 123,980	LS-Wand H = 5,50 m	L = 21 m
123,980 bis 124,105	LS-Wand H = 4,00 m	L = 125 m
124,105 bis 124,110	LS-Wand H = 4,00 – 3,00 m	L = 5 m

1.1.1.3 Lärmindernder Fahrbahnbelag

Geplant ist der Ersatz der vorhandenen Straßenoberfläche durch einen lärmindernden Belag (Lärmkorrekturwert $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) über eine Gesamtlänge von 2.400 m in Fahrtrichtung Nürnberg und 2.320 m in Fahrtrichtung Bamberg.

Betr.-km	Schallschutzmaßnahmen	Länge
122,280 bis 124,680 Fahrtrichtung Süden	lärmindernden Belag (- 5 dB(A))	L = 2.400 m
122,360 bis 124,680 Fahrtrichtung Norden	lärmindernden Belag (- 5 dB(A))	L = 2.320 m

Für die Fahrbahndecke von Betr.-km 121,430 bis 122,280 in Fahrtrichtung Süden und von Betr.-km 121,430 bis 122,360 in Fahrtrichtung Norden sowie von Betr.-km 124,680 bis zur AS Forchheim-Süd wird ein Belag verwendet, der den Ansatz eines Korrekturwertes von mindestens - 2,0 dB(A) für lärmindernden Belag erbringt.

1.1.2 Passive Schallschutzmaßnahmen an 51 Gebäuden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes (47 Gebäude auf der Ostseite, 4 Gebäude auf der Westseite der BAB A 73).

1.1.3 Verbreiterung der Fahrbahnen von 10,00 m auf die bereits mit Beschluss vom 27. Juni 1975 Az.: 220-430-5005 f 1/72 planfestgestellte befestigte Fahrbahnbreite von 11,50 m.

1.1.4 Änderung der Fahrbahnentwässerung im Entwässerungsabschnitt 1 zwischen Betr.-km 124,816 bis 125,802 und Errichtung eines neuen Absetzbeckens (ASB 124,850 - 1R; lfd. Nr. 54 BV) mit Ableitung in den Trubbach und weiter in den Main-Donau-Kanal (MDK).

1.2 Vorgeschichte

Die Planunterlagen für den ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung Forchheim im Zuge der BAB A 73 „Nürnberg – Bamberg“ von Bau-km 3+300 (Betr.-km 126,056) bis Bau-km 7+700 (Betr.-km 121,656) wurden am 27. Dezember

1972 ausgelegt. Dieser Zeitpunkt wurde durch den Vorhabenträger auch als maßgebender Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung angesehen. Mit Beschluss vom 27. Juni 1975 (Az.: 220-430-5005 f 1/72) wurde der Neubauabschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 11,50 m planfestgestellt. Unter Ziffer IV. des Planfeststellungsbeschlusses wurde festgehalten, dass eine Entscheidung über die Einwendungen bezüglich Einwirkung von Lärm und Abgasen einem ergänzenden Beschluss vorbehalten bleibt. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 21. Dezember 1980. Gebaut wurden die Fahrbahnen mit einer Breite von je 10,00 m.

Mit dem Planfeststellungsergänzungsbeschluss vom 10. Februar 1976 (Az.: 220-430-5005 f 1/72) wurden auf der Ostseite 4 m hohe Lärmschutzmaßnahmen (Wall und Wand) von Bau-km 5+125 (Betr.-km 124,231) bis Bau-km 6+735 (Betr.-km 122,621) planfestgestellt.

In einem weiteren Planfeststellungsbeschluss vom 28. Juni 1979 (Az.: 225-5005f-11/78) wurde ein 4 m hoher Lärmschutzwall von Bau-km 4+630 (Betr.-km 124,726) bis Bau-km km 5+125 (Betr.-km 124,231) auf der Ostseite der BAB A 73 festgestellt.

In einem Vergleich vom 8. Mai 1979 mit dem Landkreis Forchheim und der Stadt Forchheim wurde der Bau eines 4 m bis 7 m hohen und 100 m langen Lärmschutzwalls bei Bau-km 4+600 (Betr.-km 124,756) am rechten Ufer der Regnitz (heute Trubbach) vereinbart.

Zum Schutz der westlich der BAB A 73 gelegenen Stadtteile Buckenhofen und Forchheim-West wurde am 10. September 1982 der Bau einer 3,00 m bis 3,50 m hohe Lärmschutzwand planfestgestellt. Die Lärmschutzwand erstreckt sich von Bau-km 5+350 (Betr.-km 124,006) bis Bau-km km 6+580 (Betr.-km 122,776).

Durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, wurde der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Die Planfeststellung betrifft daher den Bau von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage des vorgenannten Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes im Zuge der BAB A 73 zwischen der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Nord und nördlich der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Süd.

2 Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Die beantragte Planfeststellungsmaßnahme ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht eingestuft (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des FStrAbG).

2.2 Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, BayRS 230-1-5-W) ist als Ziel unter Ziffer 4.1.1 definiert, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch u.a. Ausbaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes vor dem Neubau erfolgen (Grundsatz 4.2 der Anlage). Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz soll verbessert werden (Grundsatz 4.1.2 der Anlage).

Zu 4.1.1 wird u.a. ergänzt, dass Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen haben.

2.3 Sonstige Planungsstufen

Weitere vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, waren für das Vorhaben nicht erforderlich.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 05.08.2013 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern – Dienststelle Bayreuth – für die nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 19.08.2013 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen bei der Stadt Forchheim vom 23.09. bis 22.10.2013 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

Die Regierung von Oberfranken gab folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- Stadt Forchheim, Hauptstraße 24, 91301 Forchheim
- Landratsamt Forchheim, Am Streckerplatz 3, 91301 Forchheim
- Regierung von Oberfranken, Ludwigstraße 20, 95444 Bayreuth, Sachgebiete 24, 34, 50, 51
- Regionaler Planungsverband Oberfranken-West, Ludwigstraße 23, 96052 Bamberg
- Wasserwirtschaftsamt Kronach, Kulmbacher Straße 15, 96317 Kronach
- Staatl. Bauamt Bamberg, Kasernstraße 4, 96049 Bamberg
- Vermessungsamt Forchheim, Dechant-Reuder-Str. 8, 91301 Forchheim
- Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg, Marientorgraben 1, 90402 Nürnberg
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Bürgermeister-Ulrich-Straße 160, 86179 Augsburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, Schloss Seehof, 96117 Memmelsdorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bamberg, Schillerplatz 15, 96052 Bamberg
- Bezirk Oberfranken, Fischereifachberatung, Ludwigstr. 20, 95444 Bayreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg, Weide 28, 96047 Bamberg
- Stadtwerke Forchheim, Haidfeldstr. 8, 91301 Forchheim
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur, Niederlassung Süd, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg
- E.ON Netz GmbH, Bereich Leitungen, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg (neu: Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg)
- TenneT TSO GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg
- Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg
- Ferngas Nordbayern GmbH, Fürther Straße 13, 90429 Nürnberg (PLEdoc GmbH, Postfach 120255, 45312 Essen für Open Grid Europe GmbH, Kaltenbergstr. 5, 45141 Essen und GasLINE GmbH & Co. KG Schnieringshof 10-14, 45329 Essen)

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend und passte v.a. redaktionell seine Unterlagen an (20.01.2014 und 31.10.2014).

Mit Schreiben vom 10.12.2014 wurde allen Behörden, Trägern öffentlicher Belange (TÖB), Verbänden sowie Einwendern die Stellungnahme des Vorhabenträgers übersandt und mitgeteilt, dass auf die Abhaltung eines Erörterungstermins verzichtet wird. Auf die Erwidern der Autobahndirektion Nordbayern konnten sich die Einwender bis spätestens 26.01.2015 nochmals gegenüber der Planfeststellungsbehörde äußern. Davon machten drei Private, zwei TÖB und die Stadt Forchheim Gebrauch. Zu den Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend. In der Folge erarbeitete er eine ergänzende Tekturplanung (Datum: 22.04.2015) die hauptsächlich den um 188 m verlängerten transparenten Lärmschutzwandbereich und dessen lärmtechnische Auswirkungen sowie eine mittlerweile neu entstandene Bebauung zum Inhalt hatte.

Die Regierung von Oberfranken leitete daraufhin mit Schreiben vom 30.06.2015 erneut ein Anhörungsverfahren für die vorgelegte Tektur ein.

Diese Tektur sowie die dazugehörigen ursprünglichen Unterlagen vom 31.07.2013 lagen bei der Stadt Forchheim vom 20.07. bis 19.08.2015 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

Die Regierung von Oberfranken gab außerdem der Stadt Forchheim nochmals Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme abzugeben. Auf eine weitergehende erneute TÖB-Beteiligung wurde verzichtet, da die Tektur keine entsprechenden Betroffenheiten erkennen ließ.

Einwendungen wurden von zwei Privaten, dem Landratsamt Forchheim und der Stadt Forchheim schriftlich eingereicht. Allerdings wiederholten die Einwender größtenteils die bereits bei der erstmaligen Anhörung vorgebrachten Punkte. Zu der eigentlichen Tektur – der Verlängerung des transparenten Lärmschutzwandabschnittes – gab es keine ablehnenden Äußerungen. Zu den vorgebrachten Einwendungen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend mit Stellungnahme vom 16.10.2015 an die Planfeststellungsbehörde abschließend.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 **Verfahrensrechtliche Bewertung**

1.1 **Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken**

Die Regierung von Oberfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG i.V.m. § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

1.2 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dies gilt auch für die Anlage von Lärmschutzwänden, Entwässerungsanlagen o.ä., da diese nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zu der jeweiligen Bundesautobahn gehören.

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

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

1.3 **Verfahrensrechtliche Fragen**

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Planfeststellungsverfahren gemäß § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen von Privatpersonen und die von den Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen sind so aufbereitet, dass der Planfeststellungsbehörde eine rechtlich zutreffende und sachangemessene Entscheidung hierüber möglich ist. Die Autobahndirektion Nordbayern hat sich zu den Einwendungen und den Stellungnahmen detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen lassen sich

alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Es ist auch nicht ersichtlich, dass in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendungen bestehen, die in einem Erörterungstermin aufgehellt werden können oder dass eine Erörterung neue, entscheidungserhebliche Erkenntnisse zutage fördern wird. Wie sich aus Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG ergibt, ist ein wesentliches Ziel des Erörterungstermins, Einwendungen durch Einigung auszuräumen. Angesichts der erhobenen Einwendungen und der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der vorliegenden Stellungnahmen der Autobahndirektion Nordbayern war nicht damit zu rechnen, dass es zu einer einvernehmlichen Lösungen kommen werde. Aus den vorgenannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde das ihr eingeräumte Ermessen dahingehend ausgeübt, auf einen Erörterungstermin zu verzichten.

1.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das planfestzustellende Vorhaben fällt nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben i. S. d. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu §§ 3, 3b UVPG, da es sich vorliegend nicht um den Neubau einer Bundesautobahn handelt, sondern um die nachträgliche Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn BAB A 73 im plangegenständlichen Abschnitt.

Die nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG notwendige allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a, § 3c 3 UVPG anhand der Kriterien aus Anlage 2 des UVPG hat ergeben, dass durch die geplante Maßnahme (Lärmschutzwände etc.) einschließlich Folgemaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht deshalb nicht.

Die Bekanntmachung dieses Ergebnisses erfolgte mit der Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens zur beantragten Planfeststellung und wurde wie diese öffentlich gemacht.

Praktisch jedoch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen. Auf die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.5 ff. des vorliegenden Beschlusses darf verwiesen werden.

2 Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung; Rechtsgrundlage (grundsätzliche Ausführungen)

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf §§ 17 ff. FStrG. Diese Regelungen beinhalten die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur fernstraßenrechtlichen Fachplanung. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens. Der planerische Spielraum, der der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei Echtplanungen – beschränkt durch das Antragsrecht des Vorhabenträgers und den Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens. Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planungsfeststellungsbehörde in 4-facher Hinsicht unterworfen ist:

- Erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen.
- Zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer – auch vor Art. 14 GG standhaltenden – Rechtfertigung.
- Drittens muss sich die Planung an dem im Bundesfernstraßengesetz und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtsätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten.
- Viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderungen entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben.

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Nachdem die Voraussetzungen für nachträglichen Lärmschutz für die BAB A 73 zwischen der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Nord und nördlich der Anschlussstelle (AS) Forchheim-Süd von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 126,056 (Abschnitt 540; Station 6,433 bis Abschnitt 560; Station 3,825) nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG in der Auslegung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. März 2007 Az.: 9 C2.06 erfüllt sind, sind Ansprüche auf

nachträglichen Lärmschutz gegeben (s. nachfolgend Abschnitt 2.5 und Seite 8 ff. im Erläuterungsbericht Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird auch im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange näher eingegangen.

2.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar. Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden. Soweit eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutz-

würdigkeit und Schutzbedürftigkeit billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte und Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden können oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

2.3 Planungsermessen

Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren, als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grund muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

2.4 Linienführung

Da es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Bauvorhaben im Wesentlichen um die nachträgliche Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, teilweise lärmindernder Asphaltbelag) entlang der bestehenden BAB A 73 handelt, war eine Linienbestimmung im Sinne des § 16 Fernstraßengesetz nicht erforderlich.

2.5 Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme

2.5.1 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine fernstraßenrechtliche Planfeststellung findet ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang

steht und die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist.

2.5.2 Ausgangslage

Im betreffenden Planfeststellungsabschnitt wurden in der Vergangenheit mehrfach Lärmschutzmaßnahmen realisiert (s.a. Teil B Abschnitt 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Planunterlagen für den ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung Forchheim im Zuge der BAB A 73 „Nürnberg – Bamberg“ von Bau-km 3+300 (Betr.-km 126,056) bis Bau-km 7+700 (Betr.-km 121,656) wurden am 27. Dezember 1972 ausgelegt und mit Beschluss vom 27. Juni 1975 (Az.: 220-430-5005 f 1/72) der Neubauabschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 11,50 m planfestgestellt. Die Verkehrsfreigabe einer gebauten Fahrbahnbreite von nur 10,0 m erfolgte am 21. Dezember 1980. Es folgte ein Planfeststellungsergänzungsbeschluss vom 10. Februar 1976 (Az.: 220-430-5005 f 1/72) mit dem auf der Ostseite 4 m hohe Lärmschutzmaßnahmen (Wall und Wand) von Bau-km 5+125 (Betr.-km 124,231) bis Bau-km 6+735 (Betr.-km 122,621) genehmigt wurden. Mit Beschluss vom 28. Juni 1979 (Az.: 220-430-5005 f 11/78) wurde ein weiterer 4 m hoher Lärmschutzwall von Bau-km 4+630 (Betr.-km 124,726) bis Bau-km km 5+125 (Betr.-km 124,231) auf der Ostseite der BAB A 73 festgestellt. Zusätzlich vereinbarten der Landkreis Forchheim und die Stadt Forchheim in einem Vergleich vom 8. Mai 1979 den Bau eines 4 m bis 7 m hohen und 100 m langen Lärmschutzwalls bei Bau-km 4+600 (Betr.-km 124,756) am rechten Ufer der Regnitz (heute Trubbach). Vorerst abschließend wurde noch zum Schutz der westlich der BAB A 73 gelegenen Stadtteile Buckenhofen und Forchheim-West am 10. September 1982 (Az.: 220-430-5005 f-17/81) der Bau einer 3,00 m bis 3,50 m hohen Lärmschutzwand planfestgestellt, die sich von Bau-km 5+350 (Betr.-km 124,006) bis Bau-km km 6+580 (Betr.-km 122,776) erstreckt.

Durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, wurde der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Die Leitsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007 – BVerwG 9 C 2.06 lauten dabei wie folgt:

1. Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer (Lärm-)Wirkungen eines (Straßenneubau-) Vorhabens gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gemäß § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG. Er wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose des Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognose-

zeitraum (hier: rund 15 Jahre) zugrunde lag. Das Tatbestandsmerkmal „nicht voraussehbar“ ist nicht gleichzusetzen mit dem Begriff der „fehlgeschlagenen Prognose“ und setzt eine solche nicht voraus.

2. Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen i.S.v. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG liegen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt.
3. Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Neue Berechnungsmethoden können ggf. angewandt werden, wenn die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.
4. Der Anspruch ist nicht gegeben bei Straßen, die vor dem Inkrafttreten von § 17 Abs. 6 Satz 2 FStrG 1974 (am 7. Juli 1974) planfestgestellt worden sind.

Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen geprüft und in Seite 8 ff. des Erläuterungsberichtes Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen abgearbeitet. Die Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde führte zu dem Ergebnis, dass für den am 27. Juni 1975 planfestgestellten Abschnitt (Anmerkung: ehemaliger Bau-km 3+300 (jetzt Betr.-km 126,056) bis ehemaligem Bau-km 7+700 (jetzt Betr.-km 121,656) ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge besteht.

2.5.3 Notwendigkeit der Maßnahme

Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen an einer Bundesfernstraße stehen als deren Bestandteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) in einem untrennbaren Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben, auch wenn sie erst nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses in einem Planänderungsverfahren planfestgestellt und errichtet werden. Einer gesteigerten Planrechtfertigung, etwa im Sinne einer Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens, bedarf es nicht (BVerwG v. 23.10.2014, Az. 9 B 29/14, juris).

Im vorliegenden Planfeststellungsbereich besteht eine erhebliche Lärmbelastung der Anwohner. Diese durch nachträgliche Maßnahmen auf allgemein als

zumutbar anerkannte Werte zu reduzieren, ist ein Planungsziel, das mit dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Einklang steht und grundsätzlich gerechtfertigt ist.

2.6 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.6.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, BayRS 230-1-5-W) ist als Ziel unter Ziffer 4.1.1 definiert, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Ausbaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist.

Die im Bereich der BAB A 73 im Abschnitt AS Forchheim-Nord bis nördlich AS Forchheim-Süd vorgesehenen nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A 73 sind grundsätzlich dazu geeignet, die Bevölkerung durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Verkehrslärm zu schützen und zu entlasten.

Da es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Bauvorhaben im Wesentlichen um die nachträgliche Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der bestehenden BAB A 73, dem Einbau eines neuen lärmindernden Fahrbahnbelages sowie einer Fahrbahnverbreiterung von jeweils 10,00 m auf 11,50 m und eine teilweise Neuordnung der Entwässerung handelt, war eine Linienbestimmung im Sinne des § 16 FStrG nicht erforderlich.

Zu den hier vorgesehenen (nachträglichen Lärmschutz-) Maßnahmen hat sich der Regionale Planungsverband Oberfranken-West mit Schreiben vom 20.11.2013 geäußert und keine Einwendungen erhoben. Die Stadt Forchheim und der Landkreis Forchheim begrüßen mit Schreiben vom 25.10.2013 bzw. 28.11.2013 grundsätzlich die Maßnahmen zur nachträglichen Lärmvorsorge.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielen der Raumordnung. Sie steht den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht entgegen.

2.6.2 Planungsvarianten

Vernünftige Alternativen zu der Errichtung des nachträglichen Lärmschutzes im Planfeststellungsabschnitt sind nicht ersichtlich. Ein Verzicht ("Nullvariante") auf die Realisierung des nachträglichen Lärmschutzes würde den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügen. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese "Nullvariante" gewählt werden müsste.

Im Zuge der Maßnahme bleibt die bestehende Trasse der BAB A 73 unberührt. Die ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen haben sich daher grundsätzlich in Lage und Dimensionierung am Bestand der vorhandenen Fahrbahn der

BAB A 73 zu orientieren. Damit war die Regierung von Oberfranken nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Die beantragten Maßnahmen sind im Hinblick auf den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Haushaltsmitteln sowie auf die fachtechnische Notwendigkeit nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

2.6.3 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass weniger schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben als ohne Planung (§§ 41 und 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Der Bau entlastet eine große Anzahl von Anwohnern von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Zu beachten ist, dass der Mensch Änderungen der Lautstärke um 1 dB(A) nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrnehmen kann; eine Änderung um 3 dB(A) wird als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet und kann vom Gehör registriert werden; eine Pegeländerung um 10 dB(A) entspricht etwa einer Verdopplung bzw. Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke.

2.6.3.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Durch die bestehende Trassierung der BAB A 73 ist die Lage der baulichen Lärmschutzanlagen weitestgehend festgelegt. Sie haben sich daher grundsätzlich in Lage und Dimensionierung an den Bestand der vorhandenen Fahrbahn der BAB A 73 zu orientieren. Durch eine Änderung der Lage, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen unter Teil C Abschnitt 2.6.2 und nachfolgend dargelegt wird.

2.6.3.2 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt in verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 S. 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch

Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

2.6.3.2.1 Rechtsgrundlagen bzgl. Anspruchsermittlung, Berechnungsverfahren etc

Wie unter Teil C Abschnitt 2.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben, wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06 der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen geprüft und auf Seite 8 ff. des Erläuterungsberichtes Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen abgearbeitet. Die nicht zu beanstandenden (Prüf-) Schritte mit weiteren Erläuterungen sind nachfolgend aufgeführt.

Entscheidet sich eine Behörde zur nachträglichen Gewährung von Lärmschutz, unterliegt sie dabei dem verfassungsrechtlichen Gebot der Gleichbehandlung. Die Ausrichtung des Schallschutzes nach den Grundsätzen des § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG ist zulässig, da es sich hierbei um gesetzlich anerkannte Kriterien handelt (OVG Lüneburg v. 27.03.2008, Az. 7 KS 158/04, juris).

2.6.3.2.1.1 Überprüfung der Lärmberechnung aus den Planfeststellungen 1976, 1979, 1982 auf nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen

In früheren Planfeststellungsverfahren wurden für die Beurteilung des Lärmschutzes ältere Berechnungsverfahren angewandt (Vornorm DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Hinweise für die Planung; Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen bzw. Entwurf des Verkehrslärmschutzgesetzes). Nach Nr. 33 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) kann bei älteren Berechnungsverfahren hilfsweise auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1981 (RLS-81) zurückgegriffen werden. Nach Satz 3 des Leitsatzes Nr. 3 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007 – BVerwG 9 C 2.06 ist aber die Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Vorliegend wurden unter Beachtung der Nr. 33 der VLärmSchR 97, hilfsweise die RLS 81 mit den zugehörigen Grenzwerten für die Anspruchsermittlung verwendet. Als Immissionsgrenzwerte wurden die im MS vom 20.12.1982 angegebenen sog. "Mittelungspegel Grenzwerte" angesetzt.

Der Abgleich der Dauerschallpegel der früheren Planfeststellungen mit den neuen Werten ergibt Steigerungen in Höhe von 3,0 bzw. 4,7 dB(A) am Tag und 4,1 bzw. 5,8 dB(A) in der Nacht.

Ostseite:

Abschnitt	Lm25 Planfeststellung 1976 u.1979 Progn. DTV 1990 dB(A)		Lm25 Überprüfung 2013 SVZ DTV 2010 dB(A)		Steigerung der Lärmeinwirkun- gen dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
AS Forchheim-Nord bis AS Forchheim-Süd	69,9	64,1	74,6	69,9	4,7	5,8

Tab. 4: Überschreitung der Planfeststellungswerte von 1976 u. 1979

Westseite:

Abschnitt	Lm25 Planfeststellung 1982 Progn. DTV 2000 dB(A)		Lm25 Überprüfung 2013 SVZ DTV 2010 dB(A)		Steigerung der Lärmeinwirkun- gen dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
AS Forchheim-Nord bis AS Forchheim-Süd	71,6	65,8	74,6	69,9	3,0	4,1

Tab.5: Überschreitung der Planfeststellungswerte von 1982

Der Vergleich der Dauerschallpegel der Planfeststellungen aus den Jahren 1976, 1979 und 1982 mit der neuen Verkehrsbelastung und den vorhandenen Gegebenheiten ergibt eine Steigerung der Lärmeinwirkungen um mehr als 3 dB(A).

Es ist somit festzustellen, dass eine nicht voraussehbare nachteilige Wirkung im Sinne von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bzw. Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG vorliegt, da eine erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkung vorhanden ist.

2.6.3.2.1.2 Bestimmung des Anspruchs auf nachträglichen Lärmschutz

Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkung nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten – oder eines vergleichbaren - Berech-

nungsverfahrens zu ermitteln. Einen Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz können nur solche Anwesen haben, die bereits vor Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der BAB A73 am 27. Dezember 1972 Bestand hatten, oder wenn der Bauantrag vorher eingereicht wurde. Die Ergebnisse zur Überprüfung der Anspruchsberechtigten sind der Unterlage 11.1.1 (Lagepläne) und der dazugehörigen Unterlage 11.1.2 (Berechnungsergebnisse) der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Für den am 27. Juni 1975 planfestgestellten Abschnitt (Anmerkung: ehemaliger Bau-km 3+300 (jetzt Betr.-km 126,056) bis ehemaligem Bau-km 7+700 (jetzt Betr.-km 121,656) besteht ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge. Damit haben insgesamt 273 Anwesen dem Grunde nach Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz.

2.6.3.2.2 Allgemeines sowie Rechtsgrundlagen bzgl. der Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage zur Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen

Berechnungsmethode

Vorliegend ist die 16. BImSchV anzuwenden, auch wenn diese erst am 21.06.1990 in Kraft trat und keine Rückwirkungsregelung enthält, sodass sie grundsätzlich auf vor diesem Zeitpunkt erlassene Planfeststellungsbeschlüsse nicht anwendbar ist. Dies gilt nämlich dann nicht, wenn im Planfeststellungsbeschluss ein Vorbehalt hinsichtlich der Gewährung nachträglichen Lärmschutzes aufgenommen wurde. So ist es hier.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der - in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen verwendeten - Berechnungsmethode vom Vorhaben-träger für das Prognosejahr 2025 ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen, Zu- und Abschlüge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die Bundesautobahn BAB A 73.

Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße han-

delt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

Immissionsgrenzwerte

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

		Tag	Nacht
a)	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime u. Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
b)	reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
c)	Kerngebiete, Dorfgebiete u. Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
d)	Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a, c und d dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV).

Danach ergeben sich für die betroffenen Ortsteile bzw. Anwesen die in der Unterlage 11.1.2 Spalte 3 der Planfeststellungsunterlagen aufgeführten jeweiligen Nutzungen bzw. Einstufungen. Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbepannter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das

der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. Davon unabhängig besteht die allgemeine Beachtungspflicht nach § 7 BauGB.

Als maßgebender Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung ist der 27. Dezember 1972 anzunehmen. Als anspruchsberechtigt kommen somit nur solche Anwesen in Betracht, für die zu diesem Zeitpunkt zumindest eine Baugenehmigung beantragt war.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i.S.d. Immissionsschutzrechtes fallen.

Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98).

2.6.3.2.2.1 Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen

Über die Dimensionierung der anzuordnenden nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen ist nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden. Die Bemessung wurde daher mit einem Prognoseverkehr für das Jahr 2025 und der geltenden RLS-90 durchgeführt. Die dafür ermittelte Verkehrsbelastung erfolgte durch den Vorhabenträger auf der Extrapolation bisheriger amtlicher Verkehrsdaten.

Die Planfeststellungsbehörde setzt die nachfolgenden und in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Ausgangsdaten, die plausibel sind, an.

A73 zwischen AS Buttenheim und AS Forchheim-Nord

Verkehrsbelastung Planfall Prognose 2025 :	DTV 49.900 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	9,7 / 30,6
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	D _{StrO} - 2,0 dB(A) für lärmmindern- den Belag
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

Tab.6: Berechnungsgrundlagen A73 AS Buttenheim bis AS Forchheim-Nord für die Neuberechnung

A73 zwischen AS Forchheim-Nord und AS Forchheim-Süd

Verkehrsbelastung Planfall Prognose 2025 :	DTV 50.200 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	9,7 / 30,7
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	D _{StrO} - 2,0 dB(A) für lärmmindern- den Belag Betr.-km 121,430 bis 122,280 Richtung Süden Betr.-km 121,430 bis 122,360 Richtung Norden D _{StrO} - 5,0 dB(A) für lärmmindern- den Belag Betr.-km 122,280 bis 124,680 Richtung Süden Betr.-km 122,360 bis 124,680 Richtung Norden D _{StrO} - 2,0 dB(A) für lärmmindern- den Belag Betr.-km 124,680 bis AS Forchheim- Süd
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

Tab.7: Berechnungsgrundlagen A73 AS Forchheim-Nord bis AS Forchheim-Süd für die Neuberechnung

Die Einstufung und Zuordnung der Gebietsnutzung wurde durch den Vorhabenträger entsprechend der ursprünglich festgestellten Nutzung vorgenommen und von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Für die Bereiche, die in den damaligen Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt waren, wurde nach Angaben des Vorhabenträgers die Nutzung durch den Antragsteller in Abstimmung mit der Stadt Forchheim festgestellt. Die Berechnungsergebnisse ohne (Beurteilungspegel-Nullfall) und mit (Beurteilungs-Planfall) nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen sind in den dazugehörigen Unterlagen 11.2.1T, 11.2.2T der Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen. Für die Tekturunterlagen wurden dabei die seit Beantragung der Planfeststellung geänderten aktu-

elle Bebauungssituation im Bereich der Merowinger- und der Basteistraße sowie die verlängerte transparente Ausführung des Lärmschutzwandabschnittes von Betr.-km 122,782 bis Betr.-km 123,360 berücksichtigt.

Trotz Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen und der damit verbundenen erheblichen Verbesserungen existieren nachts noch Grenzwertüberschreitungen an insgesamt 51 Gebäuden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes (47 Gebäude auf der Ostseite, 4 Gebäude auf der Westseite der BAB A 73), denen mit passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden soll.

Können die Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Schutzmaßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so werden die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld entschädigt (z. B. Außenwohnbereich bei Überschreitung der Taggrenzwerte gemäß Teil A Abschnitt 3.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Anwesen, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster und Lüfter) haben, sind unter Teil A Abschnitt 3.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgelistet.

2.6.3.3 Aktiver und passiver Lärmschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm

und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331). Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretende Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung - der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Unterlage 11.2.2T der Planfeststellungsunterlagen) oder des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses (Teil A Abschnitt 3.3.3) betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i.S.d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i.S.d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 S. 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 S. 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des

Nachwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausschließen.

Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901). Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.

Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da der Vorhabenträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

Weil der Außenwohnbereich durch passive Lärmschutzmaßnahmen nicht geschützt werden kann, wird eine zusätzliche Entschädigung dem Grunde nach wegen der noch verbleibenden Beeinträchtigung für alle baulichen Anlagen gewährt, die über eine tatsächlich als Außenwohnbereich genutzte Freifläche verfügen (Balkon, Terrasse, Garten), sofern der am Tage gültige Immissionsgrenzwert gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV dort nicht eingehalten werden kann (vgl. Unterlage 11.2.2T der Planfeststellungsunterlagen oder Teil A Abschnitt 3.3.4 des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses).

Weitergehende Entschädigungen (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur (geforderten) Übernahme des Grundstücks) und diesbezügliche Ansprüche nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG stehen hier nicht im Raum.

2.6.3.4 Verhältnismäßigkeitsprüfung

Die unter o.g. Abschnitt erwähnte Verhältnismäßigkeitsprüfung mit nachvollziehbaren und überprüfbaren Angaben und Berechnungen zu Varianten des Lärmschutzes wurde auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde durch den

Vorhabenträger am 01.06.2015 vorgelegt und mit weiteren Detailunterlagen vom 23.11.2015 ergänzt.

Das LfU teilt unabhängig davon in seiner Stellungnahme vom 14.11.2013 mit, dass mit den vorgelegten Berechnungsergebnissen der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Einverständnis besteht. Die Lärmsituation im 1.OG der angrenzenden Anwesen verbessert sich stellenweise um bis zu 15,9 dB(A). Dabei wurde der aktive Lärmschutz weitestgehend optimiert. Trotzdem verbleiben noch an 48 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen von ca. 3 dB(A). Eine Vergleichsrechnung des LfU ergab, dass z.B. die geplante, 7,50 m hohe Lärmschutzwand an der Ostseite der BAB A 73 von Betr.-km 122,782 bis 123,360 über 10 m hoch gebaut werden müsste, um bestenfalls das 1. OG in den nächstgelegenen Gebäuden voll zu schützen.

Die zusätzlich eingereichten Untersuchungen des Vorhabenträgers zu den verschiedenen Lärmschutzvarianten sind nachvollziehbar und schlüssig. Das Untersuchungsspektrum hat vom größtmöglichen machbaren aktiven Schutz (Vollschutz als generell anzustrebendes Schutzziel) bis hin zur Variante der größten Effizienz gereicht. Ziel dieser Variantenuntersuchungen war es, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG sowie der Grenzen der technisch sinnvollen Machbarkeit innerhalb der Untersuchungsbereiche, in denen noch passiver Schutz notwendig ist, den am besten geeigneten Lärmschutz zu ermitteln.

Um dies abschließend beurteilen zu können, ist für die Planfeststellungsbereiche auf der Ostseite zwischen Betr.-km 122,750 bis 123,538 (Ost I) und zwischen Betr.-km 123,538 bis 124,000 (Ost II) sowie auf der Westseite bei Betr.-km 123,400 (West) eine Effizienz- und Effektivitätsbetrachtung durchgeführt worden. Für die Überprüfung wurden bei jeder Variante die noch verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an jeder Geschosseite ermittelt. Die Anzahl und die Höhe der Überschreitungen sowie die Kosten der betrachteten Varianten dienten als Grunddaten. Als Berechnungsgrundlagen wurden die Planungsansätze der Planfeststellung gemäß Planfeststellungsunterlagen bzw. nach Teil C Abschnitt 2.6.3.2.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwendet.

Nachstehend sind diejenigen Varianten für die drei Lärmschutzbereiche aufgeführt, die der Vorhabenträger untersucht hat. Die dafür angenommenen Kostensätze (brutto) sind als angemessen zu bezeichnen und nicht zu beanstanden. Sie ermitteln sich aus Erfahrungswerten vergangener Ausschreibungen der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth bis zum aktuellen Stand zum 04.12.2014. Zöge man die Kosten bei Erlass des damaligen Planfeststellungsbeschlusses heran, ergäbe sich hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit nichts anderes.

2.6.3.4.1 Bereich Ost I - Betr.-km 122,360 bis Betr.-km 123,538

Variante 01 (Planfall)

Der Planfall der Planfeststellung vor der Tektur vom 22.04.2015 wird als Variante 01 bezeichnet. Die Lärmschutzeinrichtung der Ostseite ist in der Regel mit 7,50 m Höhe geplant. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	42
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	130
Pegelüberschreitungen am Tag:	10
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	130
Summe der Belastungen in der Nacht:	382 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	390.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.690.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	7.080.000 €
Effizienz:	0,954
Effektivität:	87,31%

Variante 01.1 (Planfall mit zusätzlichem transparentem Wandanteil)

Diese Variante stellt den Planfall (Variante 01) mit einem erhöhten Anteil an transparenten, reflektierenden Wandelementen der Tektur vom 22.04.2015 dar, wie im Verfahren von der Stadt Forchheim gefordert. Die Variante 01 wurde daraufhin vom Vorhabenträger mit einem vergrößerten transparenten Anteil ab 5 m Höhe auf der Ostseite der BAB A 73 von Betr.-km 122,782 bis Betr.-km 123,360 verlängert. Die Abschirmhöhen sind mit denen der Variante 01 identisch. Die Lärmschutzwände der Ostseite sind in der Regel mit 7,50 m Höhe geplant. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	42
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	131
Pegelüberschreitungen am Tag:	10
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	131
Summe der Belastungen in der Nacht:	384 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	393.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.737.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	7.130.000 €
Effizienz:	0,946
Effektivität:	87,24%

Variante 02

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 02 zwischen Betr.-km 122,600 bis 123,360 eine Wandhöhe von 9,00 m gewählt. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	30
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	82
Pegelüberschreitungen am Tag:	9
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	82
Summe der Belastungen in der Nacht:	238 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	246.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	7.280.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	7.526.000 €
Effizienz:	0,923
Effektivität:	91,96%

Variante 03

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 03 zwischen Betr.-km 122,600 bis 123,525 eine Abschirmhöhe von 10,00 m gewählt. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	22
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	47
Pegelüberschreitungen am Tag:	3
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	47
Summe der Belastungen in der Nacht:	117 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	141.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	8.210.315 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	8.351.000 €
Effizienz:	0,858
Effektivität:	96,17%

Variante 04

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 04 zwischen Betr.-km 122,600 bis 122,782 eine Abschirmhöhe von 10,00 m und zwischen Betr.-km 122,782 bis 123,525 eine Höhe von 11,00 m gewählt. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	9
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	27
Pegelüberschreitungen am Tag:	1
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	27

Summe der Belastungen in der Nacht:	75 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	81.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	8.477.875 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	8.559.000 €
Effizienz:	0,841
Effektivität:	97,56%

Variante 05

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 05 zwischen Betr.-km 122,600 bis 123,360 eine Abschirmhöhe von 10,50 m bis 12,00 m gewählt. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	5
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	29
Pegelüberschreitungen am Tag:	8
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	29
Summe der Belastungen in der Nacht:	141 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	87.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	8.915.090 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	9.002.000 €
Effizienz:	0,778
Effektivität:	94,97%

Variante 06

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 06 zwischen Betr.-km 122,600 bis 123,360 eine Wandhöhe von 9,00 m gewählt. Zusätzlich wurde eine Wand mit 4,00 m (hochabsorbierend) im Mittelstreifen vorgesehen. Sie erstreckt sich von Betr.-km 122,750 bis 123,525. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	27
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	81
Pegelüberschreitungen am Tag:	6
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	81
Summe der Belastungen in der Nacht:	197 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	243.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	10.792.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	11.035.000 €
Effizienz:	0,634
Effektivität:	93,63%

Variante 07 (nahezu Vollschutz)

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante 06 zwischen Betr.-km 122,600 bis 123,525 eine Wandhöhe von 11,00 m bis 12,00 m gewählt. Im Bereich Ost II wurde zwischen Betr.-km 123,538 bis 124,175 eine Abschirmhöhe von 10,00 m bis 12,00 m vorgesehen. Zusätzlich wurde eine Wand mit 7,00 m (hochabsorbierend) im Mittelstreifen geplant. Sie erstreckt sich von Betr.-km 122,750 bis 123,525. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	4
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	7
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	7
Summe der Belastungen in der Nacht:	13 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	21.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	13.855.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	13.876.000 €
Effizienz:	0,525
Effektivität:	99,60%

Ergebnis der Variantenprüfung

Die Variante 07 mit einem fast erreichten Vollschutz und einer Effektivität von 99,60% erreicht aufgrund der hohen Gesamtkosten nur eine Effizienz von 0,525. Von dieser unverhältnismäßigen Variante wurden schrittweise Abstufungen gemacht. Selbst ein niedrigerer zusätzlicher Lärmschutz im Mittelstreifen der BAB A 73 erhöht die Kosten extrem und erreicht dadurch nur eine Effizienz von 0,634. Werden die Lärmschutzeinrichtungen entsprechend Richtung Variante 05 bis 02 geändert und damit die Wandhöhe von 12,00 m bis 9,00 m und weiter auf 7,50 m reduziert, erhöht sich die Effizienz deutlich. Außerdem ist bei niedrigeren Lärmschutzeinrichtungen die städtebauliche Wirkung weniger fragwürdig und besser vertretbar. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es bei sehr hohen Lärmschutzeinrichtungen zu erheblichen Verschattungen der benachbarten Grundstücke käme.

Es ist erkennbar, dass für das eingereichte Lärmschutzkonzept die Variante 01 die größte Effizienz mit 0,954 bei einer Effektivität von 87,31% erreicht wird. Geringfügig abgewandelt stellt aber die Variante 01.1 als Planfeststellungs-(Tektur)variante letztendlich das gewählte Lärmschutzkonzept dar, da die zweitgrößte Effizienz mit 0,946 bei einer Effektivität von 87,24% erreicht wird. Nur diese Variante berücksichtigt die von der Stadt Forchheim gewünschte und mit dem Vorhabenträger abgestimmte Verlängerung / Vergrößerung des transparenten Anteils der Lärmschutzwandbereiche.

Der Vorhabenträger kommt zu dem Schluss - dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt -, dass die Varianten 02 bis 07 dem Verhältnismäßigkeits-

grundsatz des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht mehr genügen. Aufgrund der eingereichten Tekturunterlagen i.V.m. der vorgelegten Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung ist nachvollziehbar dargelegt, dass Variante 01.1 als endgültiger Planfall bzw. Planfeststellungsvariante gewählt wurde.

Als Vollschutz (Variante 07) hat der Vorhabenträger richtigerweise eine Kombination einer Lärmschutzwand von bis zu 12 m Höhe mit einer hochabsorbierenden 7 m hohen Wand im Mittelstreifen sowie die Verwendung eines lärm-mindernden Belags (OPA) mit einem Korrekturwert D_{StrO} von - 5 dB(A) gewählt. Diese Variante würde bei Kosten von 13.855.000 € für aktiven Lärmschutz und 21.000 € (8.000 €) für passiven Lärmschutz nahezu alle Grenzwertüberschreitungen beseitigen. Lediglich bei 4 Anwesen würde nachts der Grenzwert überschritten, allerdings um einen Wert unterhalb der Schwelle von 3 dB(A). Eine Verbesserung um 3 dB(A) ist auch nach Auffassung der Rechtsprechung die Wesentlichkeitsschwelle, in der ein Unterschied in der Lärmbelastung überhaupt wahrnehmbar ist (BayVGH v. 04.02.2004, Ab. 8 A 95.40082, Juris Rnr. 88)

Die hierfür aufzuwendenden Kosten sind - auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde - als unverhältnismäßig anzusehen. Die Mehrkosten des aktiven Schutzes zur nächsten Variante betragen je Wohnung mehr als 45.000 €

Auch bei Variante 06 ist eine Wand im Mittelstreifen vorgesehen, in diesem Fall allerdings mit einer Höhe von lediglich 4 m, während die Wand zur sonstigen Bebauung bis zu 9 m hoch wäre. Die Kosten hierfür incl. OPA beliefen sich auf rund 11 Mio. Euro, wobei hier bei 27 Anwesen Grenzwertüberschreitungen im Allgemeinen Wohngebiet blieben. Diese erfolgten bei 4 Anwesen tagsüber und bei 27 Anwesen nachts. Dabei wäre ein Anwesen mit einer Grenzwertüberschreitung mit bis zu 7,99 (genau 7,6) dB(A) nachts betroffen. Auch diese Variante ist als unverhältnismäßig anzusehen, wie der Vergleich mit der vom Vorhabenträger als Variante 05 bezeichneten Variante ergibt. Variante 5 erzielt bei deutlich geringerem Mitteleinsatz bessere Ergebnisse.

Variante 05 sähe eine Abschirmhöhe von bis zu 10,50 m auf bis zu 12 m vor, wieder mit OPA, allerdings ohne eine zusätzliche hochabsorbierende Wand im Mittelstreifen. Dies führt zu deutlich geringeren Kosten als Variante 06 (rd. 8.900.000 € für aktiven Lärmschutz und 87.000 € (30.500 €) für passiven Lärmschutz). Gleichzeitig verbliebe hier bei lediglich 5 Anwesen eine Pegelüberschreitung. Diese erfolgten überwiegend nachts und wären auch wesentlich geringer als bei Variante 06. Bei Variante 05 gäbe es noch ein Anwesen mit bis zu 19,99 dB(A) (genau 11,1 dB(A)) – die allerdings bei den noch darzustellenden Varianten teilweise ebenfalls bliebe (Regnitzstraße 7a, 7.OG). Insgesamt bietet Variante 05 allerdings gegenüber den Varianten 06 und 07 einen deutlichen Kostenvorteil von bis zu 4.874.000 € (4.917.500 €). Die Mehrkosten für aktiven Lärmschutz je Wohneinheit im Vergleich zur Variante 06 betragen hier 29.133 € (60.548 €). Im Vergleich zur letztlich planfestgestellten Variante 01.1 würde sich der Betrag auf 41.855 € belaufen. Das Verhältnis

von aktivem und passivem Schutz betrüge 1:19 bei Zugrundelegung der Unterlagen vom 23.11.2015.

Bei den Varianten 04, 03, 02 und 01 (bzw. der Untervariante 01.1) wird die Wandhöhe schrittweise abgesenkt (10 m – 11 m, 10 m, 9 m, 7,50 m), was zu einer entsprechenden Kostensenkung für aktiven Lärmschutz führt. Im Gegenzug erhöht sich die Zahl der Anwesen, bei denen eine Pegelüberschreitung verbleibt (9, 22, 30, 42).

Bei Variante 04 werden aufgrund der geringeren Wandhöhe 4 Anwesen (15 Wohnungen) weniger geschützt als bei Variante 05. Demnach ergäbe sich bei 9 Anwesen (36 Wohnungen) eine Grenzwertüberschreitung, wobei bei Betrachtung der betroffenen Geschossseiten sich die Variante 04 als günstiger darstellt, da bei Variante 05 8 Seiten tagsüber und 29 Seiten nachts betroffen wären und bei Variante 04 eine Geschossseite tagsüber sowie 27 Geschossseiten nachts betroffen wären, wobei die einzelnen Überschreitungen bei Variante 05 auch höher wären. Dem stünden Einsparungen an aktivem Lärmschutz von rd. 437.000 € gegenüber. Die Kosten für passiven Lärmschutz erhöhten sich um 6.000 € (1.500 €) von 81.000 € (29.000 €) auf 87.000 € (30.500 €).

Die angeführten Zahlen in Klammern stammen aus der konkretisierenden Unterlage des Vorhabenträgers vom 23.11.2015.

Dieser Mehraufwand zum aktiven Schutz von 4 Anwesen ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig.

Durch Variante 03 (Abschirmhöhe von bis zu 10 m) würden gegenüber Variante 04 nochmals 13 Anwesen (17 Wohnungen) weniger geschützt bzw. insgesamt 22 Anwesen, was 53 Wohnungen entspricht. Die Kosten für aktiven Lärmschutz reduzierten sich dadurch auf rd. 8.210.000 €. Die Einsparung gegenüber der Variante 04 betrüge rd. 268.000 €, was einem Aufwand von 20.615 € je Anwesen gleichkäme, bei Einbeziehung der Kosten für passiven Lärmschutz, die sich erhöhen würden, verbliebe eine Ersparnis von 208.000 € (248.500 €) bzw. 16.000 (19.100 €) je Anwesen. Der Aufwand pro Wohnung beliefe sich auf 15.765 €, woraus sich für diese Wohnungen ein Verhältnis von Kosten für passiven zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen von 1:14 ergäbe (basierend auf den Unterlagen vom 23.11.2015). Da die Pegelüberschreitungen im Falle der Variante 03 überwiegend nachts auftreten und nur in einem Umfang unterhalb von 3 dB(A) tagsüber, ist der Vorhabenträger zu Recht davon ausgegangen, dass den verbleibenden Lärmresten angemessen durch passive Schutzvorkehrungen begegnet werden kann.

Auch bei Variante 02 (Wandhöhe von bis zu 9 m) käme es überwiegend nachts zu Grenzwertüberschreitungen (insgesamt, d.h. tagsüber und nachts 30 Anwesen bzw. 82 Wohnungen), während die Überschreitung tagsüber nur bei einem Anwesen bis zu 5,99 dB(A) (genau 5,7 dB(A)) betrüge und ansonsten unter 3 dB(A) verbliebe. Ansonsten sind noch vereinzelt Anwesen mit ei-

ner Überschreitung von unterhalb 3 dB(A) zu verzeichnen. Die Ersparnis gegenüber Variante 03 würde sich auf rd. 930.000 € belaufen, bzw. bei Miteinbeziehung der dann höheren Kosten für passiven Lärmschutz 825.000 € (888.500 €). Dies ist gemessen daran, dass hier lediglich 8 Anwesen bzw. 29 Wohnungen weniger als bei Variante 03 dadurch profitieren, dass ihre Belastung auf einen Wert unterhalb des Grenzwertes sinken würde, nicht mehr verhältnismäßig. Dies gilt auch, wenn mit in den Blick genommen wird, dass andere Gebäude in der Umgebung, die keinen Anspruch auf Lärmschutz haben, von einer höheren Abschirmwirkung ebenfalls profitieren. Das Verhältnis von passiven zu aktiven Maßnahmen betrüge 1:22. Die Mehrkosten je Wohnung beliefen sich im Vergleich zur Planfeststellungsvariante auf 25.857 €

Bei Variante 01 schließlich wurden die Lärmschutzwände auf bis zu 7,50 m dimensioniert. In diesem Fall käme es bei 42 Anwesen (102 Wohnungen insgesamt) zu Grenzwertüberschreitungen, was einer Einsparung gegenüber Variante 02 von 590.000 € bei Vergleich der Kosten für aktiven Lärmschutz und einer Einsparung von 446.000 € (534.500 €) bei Einbeziehung der Kosten auch des passiven Schutzes zur Folge hätte. Dies würde umgekehrt bedeuten, dass die Kosten je zusätzlich geschütztem Anwesen bei rd. 49.000 bzw. rd. 45.000 € gegenüber Variante 01.1 lägen. Die Gewährung dieses Schutzes ist unverhältnismäßig. Dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Überschreitungen auch hier überwiegend nachts erfolgen. Lediglich bei einem Anwesen beträgt die Überschreitung tagsüber bis zu 5,99 dB(A) (genau 5,7 dB(A)), im Übrigen bleibt sie unter der Schwelle von 3 dB(A). Ein Lärmschutzkonzept, das weitestgehend eine Einhaltung der Grenzwerte bei Tag gewährleistet und den nächtlichen Überschreitungen mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes begegnet, ist nicht zu beanstanden.

Die Planfeststellungsvariante 01.1 ist bis auf den transparenten Anteil mit Variante 01 identisch. Sie bringt allerdings für einige Anwesen auf der gegenüberliegenden Seite (mithin West) rein rechnerisch eine Minderung des durch Variante 01 gewährleisteten Lärmschutzes. Es handelt sich hierbei um 3 Anwesen im Bereich westlich der Autobahn, die nunmehr mit einer Grenzwertüberschreitung von bis zu 0,99 dB(A) (5 Geschossseiten) bzw. 1,99 dB(A) (1 Geschossseite) rechnen müssen. Diese Minderung ist aber tatsächlich für das menschliche Gehör nicht bzw. kaum wahrnehmbar. Den höheren Kosten der transparenten Ausführung von 47.000 € stehen Vorteile in der städtebaulichen Wirkung gegenüber. Daneben profitieren die direkten Anwohner an der Ostseite von der teilweise transparenten Ausführung, weil sich die Verschattung ihrer Grundstücke verringert. Bei diesen Verhältnissen ist es zulässig, der transparenten Ausführung den Vorzug zu geben. Bei der Planfeststellungsvariante wird lediglich bei 5 Anwesen der Taggrenzwert nicht eingehalten. Es handelt sich hierbei um die Anwesen Regnitzstraße 5, 5a, 7 und 7a sowie die Regnitzstraße 31 im 2. OG. Das Anwesen Regnitzstraße 5, 5a, 7, 7a ist aufgrund seiner Höhe von bis zu 7 Obergeschossen allerdings auch mit der hier als Vollschutz definierten Maßnahme nachts nichts vollständig schützbar. Dies

wäre u.U. mit einer Einhausung zu erreichen, was bei der gegebenen Sachlage aber offensichtlich nicht in Betracht zu ziehen war.

2.6.3.4.2 Bereich Ost II - Betr.-km 123,538 bis Betr.-km 124,700

Variante 01 (Planfall)

Der Planfall der Planfeststellung wird als Variante 01 bezeichnet. Die Lärmschutzeinrichtung der Ostseite ist in diesem Bereich in der Regel mit 8,50 m Höhe geplant. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	5
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	7
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	7
Summe der Belastungen in der Nacht:	10 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	21.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.690.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	6.711.000 €
Effizienz:	0,713
Effektivität:	99,54%

Variante 01.1 (Planfall mit zusätzlichem transparentem Anteil)

Die Variante 01.1 stellt den Planfall der Planfeststellung dar, allerdings mit einem erhöhten Anteil an transparenten, reflektierenden Wandelementen im Bereich Ost I (s.a. Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.3.4.1). Die Abschirmhöhen sind mit denen der Variante 01 identisch. Die Lärmschutzeinrichtungen der Ostseite (Ost II) sind in der Regel mit 8,50 m Höhe geplant. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	5
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	7
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	7
Summe der Belastungen in der Nacht:	10 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	21.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.737.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	6.758.000 €
Effizienz:	0,708
Effektivität:	99,54%

Variante O21

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante O21 zwischen Betr.-km 123,538 bis 124,175 eine Abschirmhöhe von 10,00 m bis 12,00 m gewählt. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	2
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	3
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	3
Summe der Belastungen in der Nacht:	3 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	9.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	7.190.850 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	7.200.000 €
Effizienz:	0,666
Effektivität:	99,87%

Variante O22

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante O22 im Bereich Ost I zwischen Betr.-km 123,425 bis 123,525 eine Abschirmhöhe von 12,00 m gewählt. Im Bereich Ost II wurde zwischen Betr.-km 123,538 bis 124,175 eine Abschirmhöhe von 10,00 m bis 12,00 m vorgesehen. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	0
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	0
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der Belastungen in der Nacht:	0 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	7.546.870 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	7.547.000 €
Effizienz:	0,635
Effektivität:	100,00%

Ergebnis der Variantenprüfung

Die Variante O22 mit einem erreichten Vollschutz und einer Effektivität von 100,00% erreicht aufgrund der hohen Gesamtkosten nur eine Effizienz von 0,635. Von dieser unverhältnismäßigen Variante wurden schrittweise Abstufungen gemacht. Bei einer Verringerung des Lärmschutzes in Richtung Variante O21, 01.1 und 01 erhöht sich die Effizienz deutlich.

Die ursprüngliche Planfeststellungsvariante (01) hat mit 0,713 die größte Effizienz bei einer Effektivität von 99,54 %, gefolgt von der geringfügig abgewan-

delten Variante 01.1. Die Variante 01.1 stellt das gewählte Lärmschutzkonzept (Planfeststellungs-(Tektur)variante) dar, das die zweitgrößte Effizienz mit 0,708 bei gleicher Effektivität wie Variante 01 (99,54 %) erreicht. Nur diese Variante berücksichtigt die von der Stadt Forchheim gewünschte Verlängerung des transparenten Anteils der Lärmschutzwand im Bereich Ost I.

Der Vollschutz für die sieben Geschosse mit Überschreitungen würde gegenüber der Variante 01.1 Mehrkosten von 789.000 € ergeben.

Aufgrund der eingereichten Tekturunterlagen i.V.m. der vorgelegten Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung ist nachvollziehbar dargelegt, dass Variante 01.1 als endgültiger Planfall bzw. Planfeststellungsvariante gewählt wurde.

Der Lärmschutz im Bereich von Ost II basiert in Teilen auf bereits vorhandenen Lärmschutzwällen und wird daher auch aufgrund der anders zu beurteilenden Umgebung gesondert betrachtet.

Ausgangspunkt eines Vollschutzes ist hier eine Wall-Wand-Kombination (Variante O22), die bei einer Gesamthöhe von bis zu 10-12 m in Kombination mit lärmminderndem Belag (OPA) mit einem Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) zu keinerlei Pegelüberschreitungen führt. Vermieden würden Überschreitungen an 97 Geschossseiten tagsüber und an 431 Geschossseiten nachts. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 7,547 Mio. € und wären damit unverhältnismäßig hoch.

Durch die Variante O21 würde bei Belassen eines "Lärmrestes" bei 2 Anwesen bzw. 2 Wohnungen eine Einsparung von 0,347 Mio. € (0,353 Mio €) möglich werden. Diese Überschreitungen erfolgten lediglich nachts und wären unter 1 dB(A).

Variante 01 führte aufgrund einer ermäßigten Wandhöhe bei Kosten von 6,711 Mio. € (6,703 Mio. €) zu einer Belastung von insgesamt 5 Anwesen bzw. 7 Wohnungen nachts, wobei die Werte lediglich um weniger als 2 dB(A) überschritten würden. Dem kann mit Maßnahmen des passiven Schutzes wirksam begegnet werden. Die Einsparung gegenüber der Variante O21 betrüge demgegenüber 489 000 € (491.000 €), die für 5 Wohnungen aufgewendet werden müssten. Die Kosten passiven Schallschutzes sind bedeutend geringer (13.000 € nach der Unterlage vom 23.11.2015).

Die Untervariante 01.1 mit einer teilweise transparenten Wandausführung wäre etwas teurer als die Variante 01 (6,785 Mio), bringt aber in Bezug auf städtebauliche Aspekte und Verschattung erhebliche Vorteile. In lärmschutztechnischer Hinsicht unterscheidet sich die Untervariante bezüglich des Bereiches Ost II nicht von Variante 01.1. Die Wahl dieser Variante ist damit interessengerecht.

Die angeführten Zahlen in Klammern stammen wieder aus der konkretisierenden Unterlage des Vorhabenträgers vom 23.11.2015.

2.6.3.4.3 Bereich West - Betr.-km 122,390 bis Betr.-km 124,700

Variante 01 (Planfall)

Der Planfall der Planfeststellung wird als Variante 01 bezeichnet. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen für die Westseite haben eine Höhe von 3,00 bis 7,00 m. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	1
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	2
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	2
Summe der Belastungen in der Nacht:	2 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	6.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	5.443.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	5.449.000 €
Effizienz:	0,417
Effektivität:	99,81%

Variante 01.1 (Planfall mit zusätzlichem transparentem Anteil)

Die Variante 01.1 stellt den Planfall der Planfeststellung dar, allerdings mit einem erhöhten Anteil an transparenten, reflektierenden Wandelementen im Bereich Ost I (s.a. Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.3.4.1). Die Abschirmhöhen sind mit denen der Variante 01 identisch. Die Lärmschutzeinrichtungen der Westseite (West) haben eine Höhe von 3,00 bis 7,00 m. Als Fahrbahnbelag ist ein lärm mindernder Belag mit einem Korrekturwert (D_{StrO}) von -5 dB(A) angesetzt.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	4
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	6
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	6
Summe der Belastungen in der Nacht:	7 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	18.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	5.443.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	5.461.000 €
Effizienz:	0,415
Effektivität:	99,33%

Variante W1

Gegenüber der Variante 01 wurde bei der Variante W1 zwischen Betr.-km 123,300 bis 123,340 eine Abschirmhöhe von 7,00 m bis 12,00 m gewählt. Von

Betr.-km 123,340 bis 123,525 hat die Lärmschutzwand eine konstante Höhe von 12,50 m. Alle weiteren Annahmen blieben gleich. Ein Vollschutz wäre erreicht.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	0
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	0
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der Belastungen in der Nacht:	0 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.224.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	6.224.000 €
Effizienz:	0,365
Effektivität:	100%

Bei einem Ansatz des erhöhten transparenten Anteils der Variante 01.1 auf der Ostseite ist mit der Variante W1 der Vollschutz dagegen nicht erreichbar. Am Gebäude Raiffeisenstr. 14a ist damit im obersten Stockwerk eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes von 0,4 dB(A) festzustellen

Variante W2.1

Die Variante W2.1 hat die Variante 01.1 als Grundlage. Gegenüber der Variante 01.1 würde bei der Variante W2.1 zwischen Betr.-km 123,250 und 123,300 eine Abschirmhöhe von 7,00 m bis 12,50 m gewählt werden müssen, um maximalen Vollschutz erreichen zu können. Von Betr.-km 123,300 bis 123,525 hat die Lärmschutzwand eine konstante Höhe von 12,50 m. Südlich der Adenauerbrücke von Betr.-km 123,540 bis 123,650 hat die Lärmschutzwand ebenfalls eine Höhe von 12,50 m. Alle weiteren Annahmen blieben gleich.

Anwesen mit Pegelüberschreitung:	0
Geschosse mit Pegelüberschreitung:	0
Pegelüberschreitungen am Tag:	0
Pegelüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der Belastungen in der Nacht:	0 dB(A)
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz:	6.224.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz:	6.820.000 €
Effizienz:	0,333
Effektivität:	100%

Ergebnis der Variantenprüfung

Variante W1 (zugehörig Variante 01) bzw. Variante W2.1 (zugehörig Variante 01.1) erreichen jeweils Vollschutz bei einer Effizienz von nur 0,365 bzw. 0,333. Dies liegt an den zu erwartenden hohen Gesamtkosten.

Bei der ursprünglichen Planfeststellungsvariante (01) wird die größte Effizienz mit 0,417 bei einer Effektivität von 99,81 % erreicht.

Die Variante 01.1 hat die zweitgrößte Effizienz mit 0,415 bei einer Effektivität von 99,33 %.

Nachdem bei der Variante 01.1 nur 4 Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen verbleiben, gibt eine Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung nur sehr begrenzt Aufschluss. Der zusätzliche Aufwand (Mehrkosten zur Variante W2.1) für einen Vollschutz beträgt 1.359.000 €.

Aufgrund der eingereichten Tekturunterlagen i.V.m. der vorgelegten Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung ist nachvollziehbar dargelegt, dass unter Zugrundelegung der Randbedingungen (größere Bereiche mit transparenten Flächen, bessere städtebauliche Einbindung, Wunsch der Stadt Forchheim) Variante 01.1 als Planfall bzw. Planfeststellungs-(Tektur)variante gewählt wird. Dies folgt auch aus der jeweils gewählten Variante im Abschnitt Ost I und II.

Für eine theoretische Variante "Vollschutz" (W1) wurde die notwendige Mindestausführung unter gleichzeitiger Verwendung eines offenporigen Asphalttes (OPA) mit einer lärmindernden Wirkung von $D_{\text{strO}} -5 \text{ dB(A)}$ untersucht. Es käme hier bei keinem Anwesen mehr zu Überschreitungen. Aufzuwenden wären hierfür 6,224 Mio bzw. bei Verwirklichung eines transparenten Anteils auf der Ostseite (W2.1) 6,820 Mio €.

Bei der Variante 01 ließen sich die Gesamtkosten für aktiven und passiven Lärmschutz auf 5,449 Mio. € (5,447 Mio. €) ermäßigen, indem man die Wandhöhe auf bis zu 7,0 m begrenzte und in Kauf nähme, dass es bei einem Anwesen (4 Wohnungen) zu einer Überschreitung nachts um unter 1 dB(A) käme. Damit ist die Variante 01 deutlich vorteilhafter. Die Untervariante 01.1 mit Berücksichtigung eines transparenten Wandanteils auf der Ostseite führt für die Lärmschutzwand im westlichen Bereich zwar zu keinen Kostenänderungen. Aufgrund der Reflexion käme es aber bei insgesamt 4 Anwesen (10 Wohnungen) zu einer Überschreitung der Grenzwerte nachts. Diese Überschreitungen wären aber bis auf eine Geschosseite unterhalb von 1 dB(A) und damit kaum hörbar.

2.6.3.5 Zusammenfassung

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 15.03.2000 (Az. 11 A 42/97, Juris) ausgeführt, dass § 41 Abs. 2 BImSchG den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes normiert. Die Vorschrift hat für die Fachplanung eine Schrankenfunktion. Dem Gesetzgeber ging es darum, für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze aufzuzeigen, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Der Planungsträger hat bei der Entscheidung, in welchem Umfang die Lärmbetroffenen auf passiven Lärmschutz verwiesen werden dürfen, auch nicht annähernd diejenige Wahlfreiheit, die bei einer Auswahl zwischen Varianten sonst für die fachplanerische Abwägung typisch ist. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG muss sich aber dennoch auf der Grundla-

ge einer planerischen Abwägung vollziehen. Der Träger des Vorhabens ist gehalten, mit planerischen Mitteln ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, das den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich nicht in einer Machbarkeitsstudie, mit der festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den jeweiligen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass etwa der Schutz eines Einzelhauses durch eine aufwendige Lärmschutzwand entfällt. Zumindest darf aber bei einer Streusiedlung im Außenbereich, die zudem durch den Verkehrslärm vorbelastet ist, der Aufwand für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand eher als unverhältnismäßig eingestuft werden als bei einem Baugebiet.

Innerhalb der Baugebiete sind zusätzliche Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt. Höhere Kosten sind schließlich auch beim Schutz derjenigen besonders störanfälligen Objekte in Kauf zu nehmen, die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV genannt sind.

Selbst durch eine noch so differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich nicht ein bestimmter Punkt ausmachen, an dem die unverhältnismäßigen Kosten in verhältnismäßige Kosten umschlagen. Es ist auch nicht zulässig, das Ergebnis der Lärmschutzplanung generell an einer "Verhältnismäßigkeitschwelle" zu messen, die sich aus den Kosten des aktiven und des passiven Lärmschutzes errechnet. Den Ausschlag muss geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Hierbei verbleibt dem Träger des Vorhabens ein Abwägungsspielraum, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist. So ist es nach Ansicht des BVerwG nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabenträger gegen eine weitere Erhöhung von Schallschutzwänden ins Feld führt, dass hierdurch sehr hohe (weitere) Kosten anfallen würden, ohne dass sich dadurch die Lärmbelastung noch angemessen verringern würde.

Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme – so das BVerwG weiter – außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hängt davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist. Dieser Erfolg ist aber nicht an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen. Die

insoweit zu erzielenden Einsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck, den der Gesetzgeber als Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung gewählt hat. Hier ist vielmehr die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG) ausschlaggebend.

Ein umfassender Variantenvergleich mit den verschiedenen Auswirkungen in Bezug auf den Umfang des aktiven Lärmschutzes, verbunden mit ergänzend notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen, hat stattgefunden. Dieser erscheint unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen angemessen und vertretbar.

Die einzelnen Ergebnisse zu den Variantenprüfungen haben aufgezeigt, dass unter Abwägung der Gesamtumstände jeweils die eingereichte Planfeststellungs-(Tektur)variante (Variante 01.1) in der Gesamtschau als vorzugswürdig erschien. Obwohl der verlängerte und damit vergrößerte zusätzliche transparente Lärmschutzwandanteil im Osten der BAB A 73 sich einerseits im Vergleich zur Variante 01 leicht negativ auf die Effektivität und die Effizienz auswirkt, überwiegen andererseits die nicht messbaren Effekte in städtebaulicher, optischer und nachbarschaftlicher Hinsicht. Durch die sehr nahe angrenzende Bebauung war es auch eine Forderung der Stadt Forchheim, den transparenten Anteil für diese Betroffenen zu erhöhen. Da eine transparente Ausführung technisch immer eine (höhere) Reflektion der auf die Lärmschutzwand auftreffenden Schallwellen mit sich bringt als bei absorbierenden Gestaltungen, ist damit zwangsläufig eine unerwünschte Verminderung der geplanten Lärmschutzwirkung verbunden. Diese ist aber mit ca. 0,1 – 0,2 dB(A) für den Menschen kaum wahrnehmbar. Da die geplanten Lärmschutzmaßnahmen insgesamt jedoch zu einer deutlichen Verringerung der Immissionsbelastung führen und damit auch eine erhebliche Verbesserung für die weitaus größte Zahl der betroffenen Anwesen darstellt, kann aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde der eingereichten Planfeststellungs-(Tektur)planung gefolgt werden. Das LfU teilt bereits in seiner Stellungnahme vom 14.11.2013. mit, dass der aktive Lärmschutz weitestgehend optimiert wurde. Die Lärmsituation verbessert sich damit stellenweise um bis zu 15,9 dB(A). Weitere Verbesserungsvorschläge macht das LfU nicht. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept mit aktiven und ergänzenden passiven Maßnahmen ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Ein kompletter (wünschenswerter) Vollschutz aller Gebäude mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist technisch mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht zu realisieren. Die vorgelegte Variantenuntersuchung lässt durch die jeweilige Effizienz- und Effektivitätsermittlung erkennen, welche Variante Realisierungsvorteile bietet. Bei wertender Betrachtung der Gesamtumstände i.V.m. dem nicht zu beanstandenden Untersuchungsergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass gegen die eingereichte Tekturlösung zur (erheblichen) Minderung der Lärmimmissionen keine Bedenken bestehen. Die eingereichte Planfeststellungslösung trägt den gesetzlichen und fachlichen Vorgaben sowie den wirtschaftlichen Gesichtspunkten in ausgewogener Weise Rechnung.

Im Lichte der gesetzlichen Vorgaben und der vorstehenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall des nachträglichen Lärmschutzes an der BAB A 73 von der AS Forchheim-Nord bis nördlich AS Forchheim-Süd der Verhältnismäßigkeitsprüfung (im Rahmen der Vorbelastung) in ausgewogener Weise genügt wurde, indem bei den anspruchsberechtigten Anwesen bis auf 5 Gebäude die Tagesgrenzwerte (Ostseite) und bis auf 51 Gebäuden die Nachtgrenzwerte (47 Gebäude auf der Ostseite, 4 Gebäude auf der Westseite) eingehalten sind. Der Ablehnung von weiteren als den bereits vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann gefolgt werden. Folge ist, dass für die Anwesen mit verbleibender Grenzwertüberschreitung die Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend ist. Auch wenn davon auszugehen ist, dass möglicherweise die angesetzten Kosten Unschärfen besitzen, wurden sie dennoch nachvollziehbar aus z.B. aktuellen Erfahrungswerten, Publikationen und Ausschreibungsergebnissen gebildet. Insgesamt ist das Lärmschutzkonzept verhältnismäßig.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen in der Gesamtschau zu einer erheblichen Verringerung der Immissionsbelastung für eine bedeutende Zahl von Anliegern. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept, welches Lärmschutzmaßnahmen mit aktiven und ergänzend passiven Maßnahmen vorsieht, ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung der Anwohner kann grundsätzlich nicht erkannt werden.

Die vom Vorhabenträger geplanten zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der Stadt Forchheim sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend und werden hiermit festgestellt. Die betroffenen Grundstückseigentümer (vgl. Planunterlagen 11.1 und 11.2) haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Auf Teil A Abschnitt 3.3.2 und 3.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

2.6.3.6 Behandlung der Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden - über die ohnehin vorgenommenen Prüfungen der Planfeststellungsbehörde hinaus - aufgrund von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und von Einwendungen insbesondere die nachfolgenden Punkte einer näheren Betrachtung unterzogen. Einwände, die nicht direkt benannt sind, aber unter einem nachfolgenden Oberbegriff zugeordnet werden können, gelten daher grundsätzlich auch als behandelt.

2.6.3.6.1 Verkehrsprognose 2025

Als Prognosejahr für das Verkehrsaufkommen wurde durch den Vorhabenträger auf das Jahr 2025 abgestellt. Die dafür ermittelte Verkehrsbelastung basiert auf der Extrapolation bisheriger amtlicher Verkehrsdaten.

Mehrere private Einwender zweifeln gleichlautend die Verkehrsprognose an. Es sei zu erwarten, dass durch verschiedenste Baumaßnahmen im Zuge der BAB A 73 die Attraktivität und damit die Verkehrsbelastung der BAB A 73 in den nächsten Jahren zunimmt.

Die Autobahndirektion Nordbayern teilte hierzu mit Schreiben vom 30.04.2014 mit, dass sich der Prognoseverkehr 2025 auf das Gutachten der Verkehrsuntersuchung 2006 zur BAB A 73 zwischen dem AK Bamberg und Forchheim-Nord von Prof. Dr.-Ing. Kurzak stütze. Der DTV 2010 stamme aus der aktuellen Straßenverkehrszählung des Jahres 2010.

AS Buttenheim bis AS Forchheim-Nord:

DTV2010	47.620 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,0 / 22,1 %
DTV2025	49.900 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,7 / 30,6 %

AS Forchheim-Nord bis AS Forchheim-Süd

DTV2010	47.650 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,0 / 23,5 %
DTV2025	50.200 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,7 / 30,7 %

In einer schriftlichen Stellungnahme vom 25.03.2014 wird dem Vorhabenträger die Prognose 2025 durch den Gutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak nochmals bestätigt. Dieser weist darauf hin, dass die (damals) prognostizierten Verkehrsdaten noch immer stimmig seien und v.a. bzgl. der Nachtwerte auf der sicheren Seite lägen.

Die Grundlagen / Annahmen des Gutachters zur Verkehrsprognose werden von der Regierung von Oberfranken als zutreffend bewertet:

- Verkehrsuntersuchung 2006 (VU 2006) zwischen AK Bamberg und AS Forchheim-Nord.
- Keine Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 73 zwischen Forchheim-Süd und AK Fürth-Erlangen, da das Vorhaben im damals geltenden Bundesverkehrswegeplan (2003) nur im sog. "weiteren Bedarf" eingestuft war. Eine evtl. Höherstufung im neuen Bundesverkehrswegeplan ist ungewiss.
- Unattraktivität einer Durchfahrt der Stadt Nürnberg für Fernverkehre aufgrund bereits zeitweiser vorhandener Erreichung der Leistungsgrenze.
- Feststellung, dass die Verkehrsentwicklung auf der BAB A 73 nach dem Anschluss an das BAB-Netz in Thüringen bei Suhl hinter den Verkehrsprognosen zurückgeblieben ist.

- Moderate Verkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen im Zuge der BAB A 73 südlich von Bamberg mit kontinuierlichem prozentualem Rückgang der Lkw-Belastung.
- Aktuelle Auswertung von neu eingerichteten Dauerzählstellen
AS Buttenheim bis AS Forchheim-Nord:

DTV2013	44.095 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	10,0 / 26,5 %
DTV2025	49.900 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,7 / 30,6 %

AS Forchheim-Nord bis AS Forchheim-Süd

DTV2013	42.257 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	10,9 / 27,0 %
DTV2025	50.200 Kfz/24h	Lkw-Anteil Tag/Nacht	9,7 / 30,7 %

Gemäß nachvollziehbarer Aussage des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 25.03.2014 liegt damit die Prognose 2025 noch um rd. 13 % über der Belastung von 2013. Da aufgrund der demographischen Entwicklung nur noch eine Zunahme von um max. 6 – 7 % erwartet würde, lägen die Verkehrsanteile für den (Anm.: "berechnungsrelevanten") Schwerverkehrsanteil v.a. in der Nacht auf der sehr sicheren Seite. Außerdem sei beim Schwerverkehr davon auszugehen, dass mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Würzburg – Nürnberg sich nicht nur Pkw, sondern auch Lkw (und Busse) von der BAB A 70 – BAB A 73 auf die BAB A 3 zurückverlagern werden und dadurch v.a. tagsüber der Lkw-Anteil zurückgehen wird. Als endgültiges Fazit stellt der Gutachter fest, dass die Verkehrsprognose 2025 der BAB A 73 im Raum Forchheim noch immer stimmig sei und v.a. hinsichtlich der Nachtwerte deutlich auf der sicheren Seite liege.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass die Prognose, die die angenommenen Verkehrsmengen im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht. Die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten im BAB-Straßennetz sind berücksichtigt. Einwendungen, die die Verkehrsprognose in Frage stellen, werden daher zurückgewiesen.

2.6.3.6.2 Überprüfung der Lärmberechnungen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabenträgers, aber auch aufgrund der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) vom 14.11.2013. Darin besteht seitens des LfU Einverständnis mit den vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnungsergebnissen.

Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden An-

nahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2025. Den von einigen Einwendern aufgeworfenen Befürchtungen, dass v.a. grundlegende Annahmen für die Verkehrsprognose und damit auch für die Verkehrslärmberechnung nicht oder unrichtig getroffen wurden, kann nicht gefolgt werden. Alle relevanten Grundlagen sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt für den Lärmschutz haben, in den Unterlagen 1T, 7.1 Blatt Nr. 1 und 7 sowie 7.1T Blatt Nr. 2 bis 6, 7.2T, 7.3 Blatt Nr. 3, 7.3T Blatt Nr. 1 und 2, 8 sowie in Unterlage 11.1 und 11.2(T) der Planfeststellungsunterlagen beschrieben bzw. dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.1.2 (Ergebnistabelle) aufgeführt und in der festgestellten Unterlage 11.1.1 i.V.m. den Unterlagen 11.2(T) (Wirksamkeitsüberprüfung) der Planfeststellungsunterlagen planerisch dargestellt.

Bei der Ausführung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und teilweiser Einbau eines OPA) werden bei einer Vielzahl von Anwesen erhebliche Verbesserungen erreicht. Trotzdem verbleiben nachts noch Grenzwertüberschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an insgesamt 51 Gebäuden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes (47 Gebäude auf der Ostseite, 4 Gebäude auf der Westseite der BAB A 73), die lt. den Ausführungen des Vorhabenträgers mit passiven Schallschutzmaßnahmen abgemildert werden sollen. Zur Frage der Verhältnismäßigkeit des aktiven zum passiven Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.3.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.6.3.6.3 Forderungen nach anderer Gebietseinstufung

Mehrere Privateinwender wenden sich gegen die durch den Vorhabenträger erfolgte Gebietsnutzungseinstufung. Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Forchheim aus dem Jahre 1981 seien die Gebäude der Einwender im Zuge des Föhrenweges als Mischgebiet (MI) ausgewiesen. Diese Einstufung sei heute nicht mehr korrekt, da durch das Vorhandensein nur eines einzigen Gewerbeunternehmens insgesamt ein ruhiges und verkehrsarmes Gebiet entstanden sei. Anstatt eines Mischgebietes wäre die Einstufung als Wohngebiet (Anm.: mit den entsprechend niedrigeren Lärmgrenzwerten) angemessener. Die Einwender fordern die Änderung des Flächennutzungsplanes oder eine entsprechende Begründung, weshalb das Gebiet (immer) noch als Mischgebiet ausgewiesen ist.

In ähnlicher Weise äußert sich die Stadt Forchheim in ihren Schreiben vom 25.10.2013 und 30.01.2015. Einige zu beurteilende Baugebiete seien nach Flächennutzungsplan bzw. Bebauungsplan als Mischgebiete (MI) eingestuft. Seit den siebziger Jahren hätten sich diese Gebiete jedoch mittlerweile durch den Wegfall gewerblicher Nutzungen zu einem faktischen allgemeinen Wohngebiet (WA) entwickelt. Die Stadt fordert, die Lärmberechnung im Rahmen der Planfeststellung unter Beachtung der tatsächlichen Nutzung als Wohngebiet mit den erhöhten Anforderungen an den Schallschutz zu prüfen.

Wie unter Teil C Abschnitt 2.6.3.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie unter Unterlage 1T des Erläuterungsberichtes der Planfeststellungsunterlagen beschrieben, wurde durch den Vorhabenträger der für die jeweiligen Immissionsgrenzwerte geltende Gebietscharakter nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Planfeststellung anhand der vorhandenen Bebauungspläne bzw. von eingeholten Angaben der Gemeinde und Inaugenscheinnahmen ermittelt. Die vorgenommenen Einstufungen wurden als Grundlage für die Überprüfung herangezogen. Die unterschiedlichen Einstufungen der Gebiete sind in den Lageplänen gemäß Unterlage 7.1 und 7.1T sowie 11.1.1 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Grundsätzlich können nur solche Anwesen einen Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz haben, die bereits vor dem einschlägigen Stichtag für den Neubau der BAB A73 am 27. Dezember 1972 Bestand hatten, oder wenn für diese zumindest der Bauantrag vorher eingereicht wurde. Der Bebauungsplan Nr. 8/1.1 Forchheim-West mit einem Teilbereich des Föhrenweges (insbesondere Hs. Nrn. 4, 6, 8, 10, 12, 14) wurde erst am 17.12.1980 rechtskräftig. Dieser Bereich ist als Mischgebiet (MI) eingestuft. Die verbindliche Festsetzung dazu lautet ergänzend, dass im Einwirkungsbereich der B 470 und der BAB A73 Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen sind, sofern die Einhaltung des Planungsrichtpegels nicht anderweitig gewährleistet ist.

Am Anwesen Föhrenweg 14 wurde durch den Vorhabenträger nach der RLS-81 überprüft, ob Grenzwertüberschreitungen vorliegen und sich daraus ein Anspruch ergäbe. Die damals relevanten Immissionsgrenzwerte lagen für Mischgebiete bei 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Der nach den einschlägigen Verfahren errechnete maximale Beurteilungspegel liegt bei 58,0/53,3 dB(A) (tags/nachts) und somit unter den Grenzwerten. Nachdem die angrenzenden Anwesen am Föhrenweg weiter von der Autobahn entfernt liegen, ist festzustellen, dass diesbezüglich unter Beachtung des Stichtages für diese Anwesen des Bebauungsplanes kein rechtlicher Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz besteht. Daran ändert sich auch nichts dadurch, dass einige Anwesen (z.B. Föhrenweg Nr.: 8, 10, 12) ihre Baugenehmigung bereits im Jahre 1958 erhielten und damit bereits vor Auslegung der Planfeststellungsunterlagen Bestand hatten. Zum Zeitpunkt des Stichtages war das Gebiet wohl bereits bzgl. der Nutzung eher als Mischgebiet (MI) einzustufen, da die städtische Bauleitplanung dies im Jahre 1980 noch im o.g. Bebauungsplan Nr. 8/1.1 so sah und rechtsverbindlich geregelt hat.

Unabhängig davon kommt den Anwesen allerdings – auch ohne rechtlichen Anspruch – zugute, dass sie aufgrund der Nähe zu den anspruchsberechtigten Anwesen von den geplanten Lärmschutzmaßnahmen erheblich profitieren.

Die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren relevante Gebietseinstufung wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde korrekt durch den Vorhabenträger ermittelt. Die diesbezüglichen Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

Die Beantwortung der Frage bzw. die Forderung der Stadt Forchheim auf Änderung des Flächennutzungsplanes oder eine entsprechende Begründung, weshalb das Gebiet noch als Mischgebiet ausgewiesen ist, obliegt weder dem Vorhabenträger noch der Planfeststellungsbehörde. Gemäß § 1 Absatz 3 Baugesetzbuch (BauGB) haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Da damit die Kommune selbst für ihre Bauleitplanung zuständig ist, muss die entsprechende Einwendung unbeachtet bleiben.

2.6.3.6.4 Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für bebaute Grundstücke; andere Lösungen für besseren Lärmschutz

Nach Ansicht einiger privater Einwender aus dem Föhrenweg seien die Lärmschutzwandabschnitte in ihren notwendigen Längen entlang der BAB A 73 zu kurz bemessen. In den Planfeststellungsunterlagen sei zu erkennen, dass im Rahmen der Baumaßnahmen eine Verlängerung der Lärmschutzmauer am südlichen Ende auf der Westseite der BAB A 73 um ca. 50 m vorgesehen ist. Bereits derzeit seien einzelne Fahrzeuge ab ca. Betr.-km 123,700 bis 124,800 (Trubbachmündung) mit konstanter Lautstärke zu hören. Aufgrund der vorhandenen Topographie (langgestreckte Wasseroberfläche des MDK, erhöht verlaufende Autobahntrasse) seien nach Einschätzung der Einwender die Lärmschutzmaßnahmen (Wand, OPA), die nur bis etwa südlich der Fußgängerbrücke bei Betr.-km 123,980 gehen, zu gering. Es wird eine erhebliche Verlängerung der Lärmschutzwand gefordert.

Ein weiterer privater Einwender (Seetalweg 2, Flur Nr. 106/4 Gemarkung Burk – Entfernung ca. 600 m) fordert ebenfalls einen weitergehenden Lärmschutz in Form einer Tunnellösung, beidseitig der BAB A 73 zu errichtenden Lärmschutzwällen sowie Flüsterasphalt zwischen den AS Forchheim Nord bis AS Forchheim Süd o.a. Glasflächen über der Trubbachbrücke. Auch wäre eine Absenkung der Autobahnhöhenlage südlich der Trubbachbrücke auf das ursprüngliche Urgelände anzudenken, da mittlerweile die unterführte Bahnlinie stillgelegt worden sei (Anm.: Bahnstrecke Forchheim – Höchstadt, Streckennummer 5112, Eröffnung am 16. November 1892 von der Bayerischen Staatsbahn, Stilllegung am 01. April 2005, Entwidmung am 21. Februar 2008).

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 10.09.1982 wurde auf der Westseite der BAB A 73 eine Lärmschutzwand (Höhe 3,00 – 3,50 m) von Betr.-km 122,776

bis 124,006 festgestellt. Das Ende der von den Einwendern aus dem Föhrenweg beschriebenen Lärmschutzwand befindet sich derzeit im Bereich der Fußgängerüberführung über die BAB A 73. Geplant ist nunmehr eine Lärmschutzwand bis Betr.-km 124,110 mit einer Höhe von rd. 3,00 bis 4,00 m. Der lärmindernde Fahrbahnbelag (-5 dB(A)) soll bei Betr.-km 124,680 und damit im Bereich am nördlichen Ende der Trubbachbrücke enden. Die südliche Verlängerung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der Westseite beträgt damit lt. Vorhabenträger nicht 50 m, sondern 670 m. Die Lärmschutzwand wird um ca. 100 m verlängert und darüber hinausgehend wird auf weitere 570 m ein offenporiger Asphalt (- 5 dB(A)) eingebaut. Auf Grundlage dieser geplanten Lärmschutzmaßnahmen erfolgten die Lärmberechnungen.

Rechtliche Grundlage für den Lärmschutz an Straßen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). In dieser bundesweit geltenden Verordnung ist festgelegt, wie Lärmimmissionen zu ermitteln sind und welche Immissionsgrenzwerte beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen einzuhalten sind. Nach § 3 dieser Verordnung sind die Lärmimmissionen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu berechnen. In dieses Berechnungsverfahren werden alle beeinflussenden verkehrlichen, baulichen und topographischen Randbedingungen einbezogen. In die Berechnung fließen der prognostizierte Verkehr, der Lkw-Anteil, die Steigungsverhältnisse, die Richtgeschwindigkeiten, die Fahrbahnoberfläche, die Höhenlage der Straße, die vorhandene Topographie, Lage und Höhe des Immissionsortes, meteorologische Faktoren, vorhandene Bebauung, vorhandene Abschirmungen, Reflexion sowie Wind von der Lärmquelle zum Immissionsort ein.

Die Immissionsberechnungen sowie die zugehörigen Immissionsgrenzwerte basieren auf Mittelwertbetrachtungen über das Jahr hinweg für den Tages- und Nachtzeitraum (6.00 – 22.00 Uhr bzw. 22.00 – 6.00 Uhr). Abweichungen der Immissionen nach oben oder unten durch eine über- bzw. unterdurchschnittliche Verkehrsbelastung einzelner Monate/Tage/Stunden oder durch einzelne besonders laute bzw. leise Fahrzeuge werden dabei nicht gesondert beurteilt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an diesen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich auch aufgrund der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 14.11.2013. Darin besteht seitens des LfU Einverständnis mit den vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnungsergebnissen.

An den Gebäuden der Einwender werden die Lärmgrenzwerte tagsüber weitgehend eingehalten. Die Lärmbelastung nachts wird nach den Berechnungen des Vorhabenträgers an den maßgeblichen Gebäuden der Einwender am Föhrenweg um 6 bis 7 dB(A) und am Seetalweg um 1 dB(A) reduziert. Die Immissionsgrenzwerte für Gebäude des Föhrenweges innerhalb des bauplanungsrechtlichen Mischgebietes (64 / 54 dB(A) tags / nachts) werden deutlich unterschritten.

Das im weiteren Verlauf des Föhrenweges liegende Wohngebiet befindet sich näher an der BAB A73. An den dortigen Gebäuden werden nur bei Hs. Nr. 18

und 20 die Immissionsgrenzwerte (59 / 49 dB(A) tags / nachts) nachts um 0,1 bis 0,2 dB(A) überschritten. Realistisch betrachtet ist eine solch geringe Grenzwertüberschreitung für Menschen nicht hörbar. Selbst eine Änderung um 1 dB(A) ist nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrnehmbar. Erst eine Änderung um 3 dB(A) wird als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet und kann vom Gehör registriert werden. Trotzdem haben Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen dem Grunde nach Anspruch auf (passiven) Lärmschutz. Dies wird für die betroffenen Anwesen hiermit festgestellt. Auf Teil A Abschnitt 3.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Die maximale Lärmbelastung am Anwesen Seetalweg 2 beträgt mit dem Prognoseverkehr 2025 bereits ohne zusätzlichen Lärmschutz gemäß Berechnungen des Vorhabenträgers nur 52,8 dB(A) am Tag und 48,4 dB(A) in der Nacht. Damit ist der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und der Grenzwert von 49 dB(A) nachts (deutlich) eingehalten. Folglich sind die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz an Straßen bereits jetzt eingehalten. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen reduzieren die Beurteilungspegel am Anwesen um 1 dB(A). Durch die geplanten Maßnahmen wird sich eine weitere, geringfügige Verbesserung einstellen.

Die Einwendungen müssen zurückgewiesen werden. Weitergehende Maßnahmen – wie z.B. die vom Einwender geforderten bzw. vorgeschlagenen – sind weder rechtlich geboten, noch erforderlich oder wirtschaftlich vertretbar.

2.6.3.6.5 Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für unbebaute Grundstücke

Mit Schreiben vom 12.10.2013 erhoben die Eigentümer der Flur Nr. 1058/8 und 1058/11 Gemarkung Burk Einwendungen gegen die geplante Maßnahme und begründeten dies damit, dass die Lärmschutzmaßnahmen nicht in Gänze von der AS Forchheim Nord bis zur AS Forchheim Süd durchgehend realisiert werden sollen. Es wird gefordert, dass die Lärmschutzmaßnahmen im Süden von Forchheim bis zur B 470 oder zumindest bis zur alten B 4 verlängert werden.

Die Stadt Forchheim fordert in ihrem Schreiben vom 25.10.2013 einen weitergehenden Lärmschutz für neue Baugebiete in Buckenhofen – Nord.

Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind unter Teil C Abschnitt 2.6.3.2.1.2 und 2.6.3.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich beschrieben worden. Da die Grundstücke der Eigentümer der Flur Nr. 1058/8 und 1058/11 Gemarkung Burk in einem Gewerbegebiet liegen, dessen Bebauungsplan (Nr. 6/7.3 Forchheim-Süd Industriegebiet an der Lände; rechtskräftig seit 12.04.1996 lt. digitale Auskunft RIS-View am 13.08.2014) erst am 05.07.1991 (lt. digitale Auskunft RIS-View am 13.08.2014) und damit lange nach dem Stichtag am 27. Dezember 1972 ausgelegt bzw. rechtskräftig wurde, muss – bereits ohne konkrete Kenntnis der Lärmwerte - die Forderung auf Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen Richtung Süden bis zur B 470 oder zumin-

dest B 4 zurückgewiesen werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz zu Lasten des Baulastträgers der BAB A 73 besteht nicht.

Auch Bauerwartungsland (oder auch nur vorgesehene neues Bebauungsgebiet in Buckenhofen) fällt nicht unter den Schutz der Verkehrslärmschutzverordnung. Evtl. notwendig werdende Lärmschutzmaßnahmen nach Norden für weitere neue Bebauungsgebiete in Buckenhofen wären in einem zukünftigen Bebauungsplanverfahren der Stadt Forchheim zu regeln. Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. Geschützt werden damit nur vorhandene Bebauung bzw. Festsetzungen in Bebauungsplänen.

Die entsprechenden Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

2.6.3.6.6 Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen für Grundstücke außerhalb des Planfeststellungsabschnittes

Die Siedlergemeinschaft Au graben e.V. nahm mit Schreiben vom 25.09.2013 zu den Planungen des Vorhabenträgers Stellung und verlangte die Einbeziehung des gesamten Siedlungsgebietes in die Planungen für die BAB A 73. Die Lärmschutzmaßnahmen sollten soweit in Richtung Süden verlängert werden, dass das Au grabengebiet mit berücksichtigt wird.

Die Gebäude des Siedlungsgebietes liegen außerhalb des beantragten Planfeststellungsabschnittes. Der Vorhabenträger hat daher in den eingereichten Unterlagen zuerst keine lärmtechnischen Untersuchungen durchgeführt. Der Planfeststellungsabschnitt endet bei Betr.-km 126,056, während das Siedlungsgebiet Au graben südlich davon zwischen Betr.-km 126,150 und 126,420 liegt. Der Vorhabenträger hat jedoch aufgrund der Einwendungen im Nachgang das Gebäude, das sich am nächsten an der BAB A 73 befindet, überprüft. Als Ergebnis hat sich für das Anwesen Blumenstraße 31 (Abstand zur BAB A 73 ca. 483 m) eine Immissionsbelastung am Tag von 55,2 dB(A) und in der Nacht von 50,2 dB(A) ergeben. Damit ist der damalige maßgebende Grenzwert (in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts) um 6,8 dB(A) tags und 1,8 dB(A) nachts unterschritten. An der Berechnung ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu zweifeln. Ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge würde selbst dann nicht bestehen, wenn das Au grabengebiet innerhalb des Planfeststellungsabschnittes läge. Ein Anspruch auf Lärmschutz zu Lasten des Baulastträgers der BAB A 73 besteht nicht.

Die entsprechenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.6.3.6.7 Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelages (OPA) in den Grenzen des Stadtgebietes

Mit Schreiben vom 25.10.2013 und 30.01.2015 forderte die Stadt Forchheim, dass der lärmmindernde Fahrbahnbelag bis zu den Grenzen des nördlichen und südlichen Stadtgebietes verlängert werden solle.

Gemäß den Planunterlagen ist der Ersatz der vorhandenen Straßenoberfläche durch einen lärmmindernden Belag (Lärmkorrekturwert $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) über eine Gesamtlänge von 2.400 m in Fahrtrichtung Nürnberg und 2.320 m in Fahrtrichtung Bamberg vorgesehen.

Betr.-km	Schallschutzmaßnahmen	Länge
122,280 bis 124,680 Fahrtrichtung Süden	lärmmindernden Belag (- 5 dB(A))	L = 2.400 m
122,360 bis 124,680 Fahrtrichtung Norden	lärmmindernden Belag (- 5 dB(A))	L = 2.320 m

Der von der Stadt Forchheim gewünschte Umfang innerhalb der Stadtgrenzen würde einen Bereich von ca. Betr.-km 121,142 (Abschnitt 540; Station 6,145) im Norden bis Betr.-km 128,672 (Abschnitt 580; Station 1,753) im Süden bedeuten. Anstatt von rd. 4,7 km würde sich die Strecke auf rd. $2 \times 7,5 \text{ km} = 15 \text{ km}$ vergrößern – und sich damit auch in weiten Bereichen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes befinden (von ca. 1,4 km südlich der AS Forchheim-Süd bis ca. 700 m nördlich der AS Forchheim-Nord). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich auch aufgrund der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 14.11.2013. Darin besteht seitens des LfU Einverständnis mit den vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnungsergebnissen.

Die Forderung nach einem weiteren Einbau von offenporigem Asphalt ist aufgrund der Ausführungen des Vorhabenträgers i.V.m. den vorliegenden rechtlichen Grundlagen und technischen Erkenntnissen zurückzuweisen. Insbesondere der generelle Einsatz von offenporigem Asphalt als Fahrbahnbelag erscheint angesichts der erheblichen Mehrkosten und der betrieblichen Nachteile sowie aus Verkehrssicherheitsgründen als nicht angemessen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann immer noch nicht der Schluss gezogen werden, dass das Verhältnis der Einbaukosten (Mehrkosten von rd. 35 €/m^2 bzw. rd. 1,0 Mio € pro Autobahnkilometer) zu den damit verbundenen Nachteilen (Haltbarkeit, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) für eine allgemeine Verwendung spräche. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 S. 1 FStrG).

Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für

den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/ Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom 26.03.2002 (VkBl. S. 13) und dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (VkBl. S. 260). In ersterem Rundschreiben wird dargelegt, dass offenporige Asphaltdeckschichten ihre lärmindernde Wirkung mindestens für sechs Jahre behalten. Im zweiten Rundschreiben und dem diesen beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 (VkBl. 2002, 261) wird mittlerweile davon ausgegangen, dass offenporigen Asphaltdeckschichten der D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A) für mindestens acht Jahre zugewiesen werden kann. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkBl. S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682).

Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, können die hier betroffenen Anlieger (und Kommunen) für sich nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maßnahmen der Straßenbaulastträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 S. 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgegenständlichen Fall keine Einbaupflicht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im vorliegenden Fall der Einsatz eines offenporigen Belages über die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Grenzen hinaus kein gebotenes Mittel darstellt. Derartige Beläge werden in der Regel nur verwendet, wenn ein ausreichender Lärmschutz mit konventionellen Mitteln (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) nicht erzielt werden kann oder zwingende städtebauliche Gründe gegen eine optimale Gestaltung von Lärmschutzwällen und -wänden sprechen. Ein offenporiger Fahrbahnbelag kann letztlich nur dann zum Einsatz kommen, wenn an stark befahrenen Bundesfernstraßen mit dichter Wohnbebauung in unmittel-

barer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den herkömmlichen Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation liegt hier jedoch nur in den unter Teil A Abschnitt 3.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses festgestellten Bereichen vor.

2.6.3.6.8 Lärmimmissionserhöhung durch Reflexion an einseitiger Lärmschutzeinrichtung – "Echoeffekt"

Mit Schreiben vom 12.10.2013 erhoben die Eigentümer der Flur Nr. 1058/8 und 1058/11 der Gemarkung Burk Einwendungen gegen die geplante Maßnahme. Durch die teilweise einseitige Errichtung einer Lärmschutzwand käme es durch Reflexion an der Wand zu einem "Echoeffekt", der die sowieso schon unerträgliche Lärmsituation noch weiter verschlimmere.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabenträger die notwendigen Berechnungen gemäß den gesetzlichen Vorgaben nach den RLS-90 durchgeführt hat. Reflexionen, bedingt durch topografische und bauliche Gegebenheiten, wurden bei den schalltechnischen Ermittlungen berücksichtigt. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die Richtigkeit und Vollständigkeit der durchgeführten lärmtechnischen Berechnungen bestätigt. Etwaige Zweifel an der Berücksichtigung auftretender Reflexionen in den eingereichten Planfeststellungsunterlagen können daher ausgeräumt werden. Im betreffenden Bereich der Flur Nrn. 1058/8 und 1058/11 auf der Ostseite der BAB A 73 sind durch den Vorhabenträger hochabsorbierende Lärmschutzwände geplant. Der Schall wird dabei überwiegend durch die offenporige Wandoberfläche geschluckt. Die dennoch verbleibenden Auswirkungen wurden beim o.g. Berechnungsmodell berücksichtigt. Für die betroffenen Flurnummern, die sich im Abstand von ca. 30 m östlich der BAB A 73 befinden, erhöht sich der Beurteilungspegel bei einseitiger östlicher Lärmschutzwand um 0,2 dB(A). Diese Erhöhung ist nicht merklich. Erst eine Änderung um 3 dB(A) wird als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet und kann vom Gehör registriert werden. Wie außerdem unter Teil C Abschnitt 2.6.3.6.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, besteht für die Flur Nr. 1058/8 und 1058/11 Gemarkung Burk kein Anspruch auf Lärmschutz zu Lasten des Baulastträgers der BAB A 73. Dies v.a. vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan für die in einem Gewerbegebiet liegenden und nicht bebauten Grundstücke erst im Jahre 1991 ausgelegt und 1996 rechtskräftig wurde. Der maßgebende Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung ist hingegen der 27. Dezember 1972.

Die Einwendung muss für den betreffenden Fall zurückgewiesen werden.

2.6.3.6.9 Lärmschutz für Hunde

Ein Einwender fordert mit Schreiben vom 12.10.2013, die Lärmschutzmaßnahmen zu verlängern bzw. weiter zu optimieren, da die auf dem Gelände des

Hundevereins (Anm.: Flur Nr. 1039 der Gemarkung Burk bei ca. Betr.-km 125,250) befindlichen Hunde durch die Lärmimmissionen beeinträchtigt würden und "gezwungen" seien, dort "auszuharren".

Grundsätzlich ist festzustellen, dass – wie bereits unter Teil C Abschnitt 2.6.3.2.2 letzter Absatz dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben – Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i.S.d. Immissionschutzrechtes fallen. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98). Einer entsprechenden Regelung etwaiger Lärmschutzmaßnahmen für solche angesprochenen Gebiete o.ä. kann daher nicht entsprochen werden.

Die Einwendung ist daher abzuweisen.

2.6.3.6.10 Zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen

Mit Mail vom 04.10.2013 machte ein privater Einwender darauf aufmerksam, dass gemäß der Unterlage 1 – Erläuterungsbericht – Tabelle 16 der Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.2013 ein Fehler des Vorhabenträgers vorläge. Das dort genannte Gebäude 7 bestehe offensichtlich aus zwei Doppelhaushälften; die Hausnummer Regnitzstraße 71a, dessen Eigentümer der Einwender ist, sei für einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger bestätigte die Einwendung mit Schreiben vom 30.04.2014 und teilte mit, dass die Berechnungsergebnisse für den Immissionsort 151 für die Adresse Regnitzstraße 71a und 69 gelten. In den Lageplänen 7.1 und 7.3 sowie der Ergebnistabelle der Unterlage 11.2.2 der Planfeststellungsunterlagen sei dies bereits richtig dokumentiert. Offensichtlich handele es sich um einen fehlerhaften Übertrag in den Erläuterungsbericht. Die entsprechenden berichtigten Tekturunterlagen wurden zeitgleich bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Diese sind dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt. Das Anwesen Regnitzstraße 71 a (Flur Nr. 653/1 der Gemarkung Forchheim) ist eine Doppelhaushälfte und mit dem Anwesen Regnitzstraße 69 (Flur Nr. 653/4) baulich verbunden. Es ist als Immissionspunkt 151 (Regnitzstraße 69 und 71a) in Unterlage 11.2.2T - Ergebnistabelle Forchheim Ost – in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Gemäß diesen Berechnungen reduziert sich die Lärmbelastung nachts am Gebäude Regnitzstraße 71a um bis zu 7 dB(A). Trotz der geplanten umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen wird der nächtliche Grenzwert an der Westseite des Gebäudes im 1.OG noch um 0,7 dB(A) überschritten. Im EG werden die Grenzwerte eingehalten. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers stellt die Planfest-

stellungsbehörde fest, dass deshalb im 1.OG der Westseite des Gebäudes dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schutz besteht. Die Einwendung kann daher als teilweise erledigt angesehen werden.

Mit Schreiben vom 27.09.2013 und 28.10.2013 stellte ein weiterer privater Einwender Forderungen zu den geplanten Lärmschutzmaßnahmen an seinem Gebäude (Regnitzstraße 71, Flur Nr. 652 Gemarkung Forchheim). So wird der Vorhabenträger aufgefordert, auch die Räume im 2.OG auf der Südseite des Gebäudes mit passiven Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten. Außerdem befänden sich auf der Westseite des Gebäudes zwei Räume, die als Schlafräume genutzt würden und noch mit alten Fenstern ausgestattet seien. Desweiteren möchte der Einwender detaillierte Auskünfte über das Verfahren der (formellen) Abwicklung der passiven Lärmschutzmaßnahme erfahren.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der dazu abgegebenen Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 30.04.2014 inhaltlich vollumfänglich. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen an der BAB A 73 mit lärminderndem Fahrbelag und Lärmschutzwänden reduzieren die Lärmbelastung nachts im betreffenden Fall wie am vorgenannten Nachbargebäude um bis zu 7 dB(A). Allerdings wird trotz dieser Maßnahmen auf der der Autobahn zugewandten Seite (Westseite) der Grenzwert (59 / 49 dB(A) tags / nachts) in der Nacht im EG um 0,2 dB(A) und im 1.OG um 1,7 dB(A) überschritten. Die zulässigen Grenzwerte aller übrigen Seiten des Gebäudes werden nicht überschritten. Daher besteht nur für die Westseite des Gebäudes für alle anspruchsberechtigten Räume dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schutz. Die Forderung des Einwenders, auch für die Südseite des Gebäudes einen Anspruch auf passiven Schutz festzustellen, muss abgewiesen werden.

Die 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (24. BImSchV) legt die Art und den Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume fest. Sie enthält unter anderem konkrete Berechnungsformeln und -ansätze z.B. zur Berücksichtigung der Raumnutzung oder des Verkehrsweges. Die zur Ausführung kommenden Fenster müssen das nach der 24. BImSchV ermittelte sogenannte bewertete Schalldämmmaß erfüllen. Für die Berechnung sind eine genaue Vermessung des Raumes (Außenfläche, Raum- und Fenstergröße) und eine Bestimmung der vorhandenen bewerteten Schalldämmmaße der einzelnen Umfassungsteile (z.B. Mauerwerk und Rolllädenkästen) notwendig. Dies erfolgt mit Hilfe von Beiblatt 1 der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), Ausgabe November 1989. Um die Aufnahmen am Gebäude durchführen zu können, setzt sich der Vorhabenträger (im vorliegenden Fall die Autobahndirektion Nordbayern) nach dem Planfeststellungsverfahren mit den jeweiligen Eigentümern in Verbindung. Ein gesonderter Antrag durch den Grundstückseigentümer ist hierfür nicht notwendig. Sind passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig, so werden die Kosten nach Fertigstellung durch den Vorhabenträger erstattet. Die vorhandenen Fenster werden nach Abs. 10.1.2 und Tabelle 40 von Beiblatt 1 zu DIN 4109 bewertet. Hierbei

werden z.B. der Fenstertyp (Einfachfenster, Verbundfenster, Kastenfenster o.ä.) oder das Vorhandensein von Falzdichtungen etc. berücksichtigt. Mit der Berechnung nach der 24. BImSchV wird festgestellt, ob die Schalldämmung der gesamten Außenfläche des Raumes ausreichend ist, um das erforderliche bewertete Schalldämmmaß nicht zu unterschreiten. Kommt es zu einer Unterschreitung, so müssen einzelne Bauteile - in vielen Fällen sind das die Fenster - verbessert z.B. ausgetauscht werden. An die Einhaltung der Regelungen ist der Vorhabenträger rechtlich gebunden. Aufgrund der Erfahrung des Vorhabenträgers hat sich allerdings gezeigt, dass bei einer nur geringen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes ein Austausch der vorhandenen Fenster oft nicht notwendig ist. Dies ist offensichtlich oft der Fall, wenn die Grenzwertüberschreitung < 3 dB(A) ist. Richtigerweise merkt der Vorhabenträger an, dass dies allerdings erst im Rahmen der genauen Überprüfung entsprechend der 24. BImSchV ermittelt werden kann. Durch die Erläuterungen bzgl. des Ablaufes des Verfahrens im Zuge von passiven Lärmschutzmaßnahmen – die dem Einwender bereits postalisch übermittelt wurden – sind die entsprechenden Einwendungen als teilweise erledigt anzusehen.

Allen grundsätzlichen Ansprüchen auf passive Lärmschutzmaßnahmen ist durch die Aufnahme der entsprechenden Auflage unter Teil A Abschnitt 3.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen worden.

2.6.3.6.11 Wertverlust, Wertminderung des Bodenwertes, Entschädigung(en)

Einige Einwender brachten vor, dass mit zunehmender Belastung durch Lärm, der von der BAB A 73 ausgeht und die Lärmschutzmaßnahmen, sich der Wert der Grundstücke und Häuser verringere. Es wird der Ausgleich einer vorliegenden Wertminderung beantragt.

Im Rahmen der geplanten Maßnahme des Vorhabenträgers sind umfangreiche Schutzvorkehrungen gegen Lärm vorgesehen. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen wird sich die Situation für die besiedelten Bereiche deutlich verbessern. Wo keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, wird passiver Schutz gewährt bzw. zusätzlich zum aktiven noch passiver Schutz festgestellt. Im Weiteren ist auszuführen, dass der Staat keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die gemäß VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der beantragten Maßnahmen anzunehmen. Die von der Rechtsprechung zu Grunde gelegten Beurteilungspegel werden aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an keinem untersuchten Gebäude überschritten (vgl. Unterlagen 11.2.2T der Planfeststellungsunterlagen i.V.m. den nachfolgenden Ausführungen dieses Abschnitts).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers, sondern der Situationsgebundenheit des Grundeigentums geschuldet. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohn- u./o. Geschäftsmilieus vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 402).

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer sind die durch Verkehrsgläusche (und straßenverkehrsbedingte Luftverunreinigungen) verursachten nachteiligen Wirkungen sowie sonstige durch die Trassenführung hervorgerufenen Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums, noch als Teilenteignung oder als Verhinderung einer üblichen Wohnnutzung sowie Vermietungsmöglichkeit zu betrachten, noch sind gesundheitsschädliche Lärm-, Geruchs- oder sonstige Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es löst keinen Anspruch auf Entschädigung aus, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, die Nutzung als Wohngrundstück, Vermietungsobjekt, Beherbergungsbetrieb, Gaststätte etc. aber nicht aufheben. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Die genannte Vorschrift normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung. Da der (Verkehrs-) Wert eines Grundstücks nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks ist und von zahlreichen – auch planungsunabhängigen – Faktoren abhängt, stellt eine Grundstückswertminderung grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. In die Abwägung einzustellen sind nicht die potentiellen Wertveränderungen von Grundstücken. Es kommt vielmehr auf die Auswirkungen an, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. Wesentlichen Einfluss auf den Ver-

kehrswert hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundeigentümer aber nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen wie z.B. dem Neubau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von der Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung der Zulassung des Vorhabens zu beachten sind.

Die von den Einwendungsführern behaupteten Wertminderungen ihrer Immobilien stellen sich nicht als Folge tatsächlicher Beeinträchtigungen durch Verkehrsgeräusche, verkehrsbedingte Luftverunreinigungen oder optischer Beeinträchtigungen dar, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären. Vielmehr handelt es sich um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Verwertbarkeit der Grundstücke. Es handelt sich danach ausschließlich um einen Lagenachteil, der die Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge hat, weil der Grundstücksmarkt ein derartiges Grundstück anders bewertet als jenes, das keine (unmittelbare) Belegenheit zu einer Bundesfernstraße hat. Diese Wertminderung, die keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht.

Die durch die genannte Vorschrift bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Bloße Veränderungen der Grundstückslage sind hingegen Ausdruck der Situationsbezogenheit und – bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung und schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Dies alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist. Die Einwendungsführer sind in dem Irrtum befangen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Das ist nicht der Fall und insbesondere durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht geboten; Art. 14 Abs. 1 GG gewährt keinen Billigkeitsanspruch auf "Entschädigung".

Dies schließt freilich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der einander widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange die Wertminderung bedacht hat, die die vorgesehenen - oder auch nicht vorgesehenen – Lärmschutzmaßnahmen bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermögen. Aber das hindert nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer

eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Auch ist es grundsätzlich in diesem Zusammenhang nicht zu beanstanden, wenn im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung und der Abwägung bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte anstatt aktivem Lärmschutz der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zugesprochen wird.

Ein Einwender ist Eigentümer des Anwesens der Regnitzstraße 71 (Flur Nr. 652 Gemarkung Forchheim). Das Gebäude liegt ca. 55 m östlich der BAB A 73. Die vom Vorhabenträger für den Immissionspunkt 150 maximal errechneten Lärmpegel betragen 55,1 / 50,7 dB(A) tags / nachts (1. OG) und damit weit unter der enteignungserheblichen Schwelle für ein allgemeines Wohngebiet von 70 bis 75 dB(A) tags und von 60 bis 65 dB(A) nachts. Eine enteignende Wirkung ist damit nicht begründet. Am Tag im Erdgeschossniveau liegt der Beurteilungspegel bei maximal 53,6 dB(A), aufgerundet bei 54 dB(A) und auch hier deutlich unter dem Taggrenzwert für ein Wohngebiet von 59 dB(A). Gemäß Mitteilung des Vorhabenträgers vom 16.10.2015 hat dieser am zur Autobahn nächstliegenden Grundstückseckpunkt ergänzend eine Nachrechnung eines zusätzlichen Immissionspunktes IP_150A durchgeführt. Dort wurde ein Pegel für den Planfall am Tag von 55,5 dB(A) festgestellt. Damit wird auch diesbezüglich keine mögliche Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen ausgelöst. Vielmehr wird durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmsituation wesentlich verbessert. An der zur Autobahn gewandten Seite des Einwenders verringert sich die Lärmbelastung am Tag und in der Nacht zwischen 6 dB(A) und 7 dB(A). Dies entspricht rechnerisch einer Verringerung des Verkehrs auf ein Viertel. Auch beträgt nach inzwischen gefestigter Auffassung der typische Dämmwert eines gekippten Fensters 15 dB(A) (BVerwG, aaO m.w.N.; Urt. V. 09.11.2006 – 4A2001.06 – aaO; Urt. V. 16.03.2006, aaO). Entgegen der Auffassung, eine Wertminderung zu erleiden, kann zukünftig – im Vergleich zum Ist-Zustand – von einer Wertsteigerung gesprochen werden. Hinreichende Gründe für die Zuerkennung eines Entschädigungsanspruches sind daher nicht gegeben.

Die entsprechenden Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

Ebenfalls nicht durchdringen kann ein Einwender mit der Äußerung vom 17.08.2015 zur Tektur, dass eine auf dem Grundstück lastende Bauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG eine stillschweigende Enteignung des Staates bzw. einen Wertverlust ohne finanziellen Ausgleich darstellt.

Hierzu ist festzustellen, dass das Bundesfernstraßengesetz vom 06. August 1953 am 12.08.1953 im BGBl. Jahrgang 1953, Teil 1 Seite 903 ff. veröffentlicht wurde und einen Monat nach seiner Verkündung am 12. September 1953 in Kraft getreten ist. Bereits in dieser damaligen Fassung – und damit vor der Errichtung des Gebäudes des Einwenders im Jahre 1955 – waren die auch heute noch gültigen Regelungen zu den Bauverbots- und Baubeschränkungs-zonen enthalten. Werden neue Straßen gebaut, gelten regelmäßig die dazu-

gehörigen Rechtsvorschriften für die entsprechende Straßenklasse automatisch. Eine individuelle Benachrichtigung, wie vom Einwender angemahnt, ist für den Geltungsbeginn nicht erforderlich. Gemäß Kommentar zu § 9 zum Bundesfernstraßengesetz (Marschall, 5. Auflage, Heymanns, 1998) wird unter Rd. Nr. 45 angeführt, dass das Anbauverbot und die Anbaubeschränkung die Nutzung des Eigentums auf den den Bundesfernstraßen benachbarten Grundstücken zwar begrenzt, aber die sich aus ihnen ergebenden Einschränkungen grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen sind. Vergleichbar äußert sich der Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Edhofer / Willmitzer, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 13. Auflage, 2010, Art. 23 Ziffer 1). "Soweit die Eigentümerbefugnisse eingeschränkt werden, handelt es sich in der Regel um Inhaltsbestimmungen des Eigentums, die ohne Ausgleich hinzunehmen sind. ... Als enteignenden Eingriff kann man solche Nachteile nicht bezeichnen, wie das Bundesverfassungsgericht im sog. Nassauskiesungsbeschluss generell klargestellt hat (BVerfG vom 15.07.1981, NJW 1982 S. 745). Siehe auch BVerwG vom 08.08.1986, NJW 1987 S. 457".

Die entsprechende Einwendung muss daher zurückgewiesen werden.

2.6.3.6.12 Gestaltung der Lärmschutzwand, Transparenz etc.

Die Stadt Forchheim äußerte mit Schreiben vom 25.10.2013 und nochmals vom 30.01.2015 den Wunsch, dass die Ausgestaltung der Lärmschutzwände frühzeitig – am besten noch im Planfeststellungsverfahren – zu regeln und abzustimmen sei. Es sei zu prüfen, ob nicht generell ab einer Höhe von 3 m die Schallschutzwände in transparenter Form ausgeführt werden könnten, um die zu erwartende "Tunnellösung" zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird gefordert, den Anteil der transparenten Elemente zu vergrößern, damit die angrenzenden Wohnhäuser mehr Lichteinfall erhielten und die o.g. Tunnelwirkung vermieden werde.

Grundsätzlich sagte der Vorhabenträger mit Schreiben vom 30.04.2014 und 12.03.2015 zu, bei der Gestaltung der Lärmschutzwände die Stadt Forchheim zu beteiligen. Die entsprechende Auflage wurde durch die Planfeststellungsbehörde unter Teil A Abschnitt 3.8.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Spätestens im Rahmen der Ausschreibungs-, bzw. Ausführungsplanung ist die Gestaltung der Lärmschutzwände einvernehmlich auch mit dem Sachgebiet Städtebau der Regierung von Oberfranken abzustimmen, die eine vergleichbare Einwendung im Anhörungsverfahren vorgebracht hat.

Zu der Forderung der Stadt, die Lärmschutzwände ab einer Höhe von 3 m transparent auszuführen, muss festgestellt werden, dass transparente Lärmschutzwände gegenüber hochabsorbierenden Lärmschutzwänden zwei wesentliche Nachteile haben. Zum einen sind transparente Wände um ca. 50 % teurer und zum anderen erhöht sich wegen der reflektierenden Eigenschaften die Lärmbeeinträchtigung für die gegenüberliegenden Anwesen. Die Planungen des Vorhabenträgers vom 31.07.2013 sehen eine transparente Lärm-

schutzwand auf der Trubbachbrücke und eine transparente Ausbildung ab einer Höhe von 5,0 m im Bereich der besonders nah stehenden Wohnbebauung auf der Ostseite von Betr.-km 122,810 bis Betr.-km 123,200 vor. Diese sind in den zugehörigen lärmtechnischen Untersuchungen berücksichtigt worden. Eine generelle transparente Ausführung der Lärmschutzwände ab einer Höhe von 3,0 m wird durch die Autobahndirektion Nordbayern abgelehnt.

Nach der Tektur vom 22.04.2015 ist der Beginn der teilweise transparenten Ausführung bei Betr.-km 122,782, das neue Ende bei Betr.-km 123,360. Durch diese um 188 m längere transparente Ausbildung ab einer Höhe von 5,0 m und die seit Erstausslegung der Planung mittlerweile erstellten Gebäude würde der Beurteilungspegel bei einigen gegenüberliegenden Anwesen (auf der Westseite der BAB A73) geringfügig gesteigert werden (Anm.: Und damit die Reduzierung des Lärms um ca. 0,1 bis 0,2 dB(A) vermindert). Bei drei Gebäuden bedeutet dies, dass der Immissionsgrenzwert in der Nacht gegenüber der ursprünglichen Planung überschritten wird (Gebäude 49 bis 51). Ein Gebäude erfährt eine zusätzliche Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes im 4. OG.

Aufgrund der Forderung der Stadt Forchheim und nach Erwidern der Stadt vom 30.01.2015 (nach Beratung und Beschluss des Stadtrats vom 29.01.2015) auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers hat sich der Vorhabenträger nochmals planerisch mit den Lärmschutzwandbereichen und deren Gestaltung auseinandergesetzt.

Er hat diesbezüglich mit Schreiben vom 22.04.2015 eine Tektur der Planfeststellungsunterlagen vorgelegt, die sowohl die neu festzustellenden transparenten Lärmschutzmaßnahmen als auch die seit der Erstausslegung entstandene neue Bebauung im Bereich der Merowinger- und der Basteistraße berücksichtigt. Die Lärmberechnungen inkl. der Planunterlagen zeigen im betreffenden Bereich teilweise neue Immissionswerte auf, da sich diese durch Reflexion u./o. Abschirmung (geringfügig) geändert haben. Aufgrund dieser Änderungen leitete die Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 30.06.2015 erneut ein Anhörungsverfahren für die vorgelegte Tektur ein (s.a. Ausführungen unter Teil B Abschnitt 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Einwendungen wurden von drei Privaten und der Stadt Forchheim schriftlich eingereicht. Allerdings wiederholten die Einwender die bereits bei der erstmaligen Anhörung vorgebrachten Punkte. Neue oder maßgebende weitere entscheidungsrelevante Eingaben wurden nicht vorgebracht. Gegen die neu eingebrachten Änderungen des Vorhabenträgers gab es keine Bedenken. Zu der Abwägung verschiedener Varianten i.V.m. der Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.3.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Durch die Verlängerung der transparenten Bereiche konnte zumindest teilweise den Interessen der Stadt Forchheim und weiteren Anwohnern Rechnung getragen werden. Einerseits sieht die Planfeststellungsbehörde positive Wir-

kungen auf die städtebauliche Gestaltung, andererseits sind konkrete Verbesserungen für direkt angrenzende Anwesen bzgl. einer Reduzierung von Verschattung und einer möglichen "bedrängenden" Situation, ohne dass es zu einer erheblichen, maßgeblichen Beeinträchtigung weiterer Anwesen kommt, zu verzeichnen. Die durch den höheren Reflektionsgrad entstehende geringere Lärmreduzierung auf der Westseite der BAB A 73 ist mit ca. 0,1 bis 0,2 dB(A) für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Da trotzdem der gesetzlich normierte Immissionsgrenzwert in der Nacht überschritten wird, wird den betroffenen Anwesen zusätzlich zu den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach noch Anspruch auf passiven Lärmschutz zugesprochen. Dies wurde in Teil A Abschnitt 3.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt. Die neuen Abschnitte der transparenten Lärmschutzwandausführung ab 5,0 m sind unter Teil A Abschnitt 3.8.5.8 als Auflage und unter Teil B Abschnitt 1.1.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Die Kosten für die Verlängerung sowie die dadurch zusätzlich erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen hat der Straßenbaulastträger zu tragen.

Die Einwendung kann teilweise als erledigt angesehen werden.

2.6.3.6.13 Höhe der Lärmschutzwand und Verschattung

Mit Schreiben vom 21.10.2013 legte ein privater Einwender Widerspruch gegen die geplante Erhöhung der Lärmschutzwände vor seinem Grundstück ein. Aufgrund der Erhöhung auf 7,50 m wird ein extremer Schattenwurf auf das Grundstück des Einwenders sowie eine starke Einschränkung der Lebensqualität befürchtet.

Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass für eine Vielzahl von betroffenen Anwohnern an der BAB A 73 sowie auch für den Einwender die geplanten Lärmschutzmaßnahmen und insbesondere die vom Vorhabenträger vorgesehene Erhöhung der Lärmschutzwand auf insgesamt 7,50 m gegenüber der vorhandenen Lärmbelastung eine Verbesserung bzgl. des Lärmschutzes darstellt. Für das Gebäude des Einwenders, das in Unterlage 11.2.2T der Planfeststellungsunterlagen als Immissionspunkt 179 bezeichnet ist, bedeutet dies eine Reduzierung des Beurteilungspegels von bis zu rd. 10 dB(A) tagsüber und nachts. Wie unter Teil C Abschnitt 2.6.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, entspricht eine Pegeländerung um 10 dB(A) etwa einer Verdopplung bzw. Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Diese Höhe der Reduzierung ist für die Betroffenen als erheblich einzustufen. Das Gebäude liegt bereits zurzeit hinter einer 4,00 m hohen Lärmschutzwand, hinter der sich Bewuchs und deutlich höhere Einzelbäume befinden. Der Abstand der jetzigen und der zukünftigen Lärmschutzwand von der zur BAB A 73 gewandten Gebäudeseite beträgt ca. rd. 20 bis 25 m. Bei der geplanten neuen Lärmschutzeinrichtung sollen die oberen 2,50 m aus transparentem, lichtdurchlässigem Material erstellt werden. De facto wird die "sichtbare" Erhöhung der Wand damit nur lediglich 1,00 m betragen. Daher kann nicht von einer rechtserheblichen erdrückenden Wirkung durch die geplante Lärmschutzwand

gesprachen werden. Eine erhebliche (Neu-) Verschattung des Anwesens ist nicht zu befürchten. Auch dürfte eine nicht unerhebliche Vorbelastung bereits unstrittig vorhanden sein.

Durch die geplante Baumaßnahme wird die vorhandene Trassierung der BAB A 73 nicht verändert. Somit ergeben sich keine unterschiedlichen Varianten für die Streckenführung der Lärmschutzeinrichtungen. Damit Lärmschutzmaßnahmen ihren Zweck am besten erreichen können, sind sie möglichst nahe am Entstehungsort des Lärms anzuordnen. Die entsprechenden Abstände zum Fahrbahnrand der BAB A 73 sind der Tabelle 1 der Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Die Lärmschutzmaßnahmen beinhalten auf der Ostseite den Bau von bis zu 7,50 m hohen Lärmschutzwänden sowie Lärmschutzwänden auf vorhandenen Wällen bis zu einer Gesamthöhe von 8,50 m auf einer Länge von 3.532 m in Verbindung mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag für beide Fahrtrichtungen. Bei dem betreffenden Anwesen des Einwenders bei Betr.-km 123,200 beträgt der Abstand der Lärmschutzwand zur Autobahn 1,90 m. Eine Abrückung vom Anwesen weg ist aufgrund der notwendig einzuhaltenden Sicherheitsabstände zum Verkehrsraum der BAB A 73 nicht realisierbar. Von der unstrittigen örtlichen Lage der geplanten neuen Lärmschutzwand ist daher auszugehen. Gleiches gilt nach den Ausführungen des Vorhabenträgers und den Planfeststellungsunterlagen für die geplante Höhe der Lärmschutzwand. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sowohl in technischer (tatsächliche Realisierbarkeit z.B. höherer Schutzmaßnahmen etc.) als auch in wirtschaftlicher Hinsicht (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz) hat sich der Vorhabenträger für eine Lösung entschieden, die fachplanerisch den optimalen Nutzen verspricht. Hierfür wurden durch ihn mehrere Varianten im Rahmen der Kostenverhältnismäßigkeitsüberprüfung untersucht.

Eine Höhenreduzierung würde den Wünschen eines Einwenders entsprechen, aber im Gegensatz dazu vielen anderen betroffenen Anwohnern weniger Lärmreduzierung zukommen lassen. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass auch von der Höhe der geplanten Lärmschutzwand auszugehen und diese nicht zu beanstanden ist.

Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Über das Jahr verteilt beträgt die Mehrverschattung der Gebäudeseiten des Wohnhauses nach Mitteilung des Vorhabenträgers und dessen durchgeführter Simulation vom 11.03.2015 an den maßgebenden Tagen (Frühlingsanfang (20. März), Sommeranfang (21. Juni) und Herbstanfang (23. September)) 1,5 % bis 1,7 %. In den sonnenarmen Wintermonaten am 21. November, 21. Dezember (Winteranfang) sowie am 21. Januar als Referenztag, in denen das Sonnenlicht als besonders kostbar empfunden wird, vermindert sich die Besonnung um etwa 2,1 bis 2,2 %. Eine solche Beeinträchtigung liegt aber noch im Rahmen dessen, womit ein Grundstückseigentümer aufgrund möglicher Veränderungen der Umgebung rechnen muss (Bewuchs, Nachbarschaftsbebauung o.ä.).

Auch sind andere die Zumutbarkeitsschwelle übersteigenden nachteiligen Wirkungen des geplanten Vorhabens nicht ersichtlich.

Durch die Art und Weise der Ausführung der Lärmschutzwand i.V.m. den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen (insbesondere G2 und G3) gemäß Landschaftspflegerischem Maßnahmenplan (Unterlage 12.3 der Planfeststellungsunterlagen) wird eine bestmögliche Integration gewährleistet. Die Vorteile der Lärmreduzierung für viele und um bis 10 dB(A) für das Anwesen des Einwenders überwiegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde den Nachteil der zusätzlichen geringfügigen Beschattung.

Die Einwendung auf Reduzierung der Lärmschutzwandhöhe und zur Problematik der Grundstücksverschattung mit einer damit befürchteten starken Einschränkung der Lebensqualität wird daher seitens der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zurückgewiesen.

2.6.3.6.14 Lärmschutz Ehrenbürg-Gymnasium

Die Stadt Forchheim wandte mit Schreiben vom 25.10.2013 ein, dass die Lärmschutzmaßnahmen auf der Höhe des Ehrenbürg-Gymnasiums nochmals zu prüfen seien. Gleiches wird mit Schreiben des Landratsamtes Forchheim vom 28.11.2013 gefordert.

Das Grundstück des Gymnasiums Flur Nr. 3484 Gemarkung Forchheim liegt bei Betr.-km 124+850 auf der Ostseite der BAB A 73 in einer Entfernung von > 200 m in einem Sondergebiet, dessen Bebauungsplan (Nr. 1/5.1 Forchheim-Mitte Löschwöhrd-Süd; rechtskräftig seit 02.12.1983 lt. digitale Auskunft RIS-View am 18.08.2014) lange nach dem maßgebenden Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung vom 27.12.1972 rechtskräftig wurde. Die Forderung auf eine (weitere) Optimierung oder Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen muss daher bereits deshalb zurückgewiesen werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz zu Lasten des Baulastträgers der BAB A 73 besteht nicht. Die ersten Gebäude des Gymnasiums liegen rd. 200 m und mehr vom Fahrbahnrand der BAB A 73 entfernt. Die Beurteilungspegel für ein nächstliegendes Gebäude in der Von-Hirschberg-Straße (IP 112) reduzieren sich im Planfall um bis zu 6,0 dB(A). Es kann daher festgestellt werden, dass sich auch für das Ehrenbürg Gymnasium die Lärmsituation durch die in diesem Bereich vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf jeden Fall verbessern wird. Hierzu teilt der Vorhabenträger ergänzend mit, dass der für Schulen geltende Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV am Tage von 57 dB(A) eingehalten wird.

Weitergehende Maßnahmen sind daher im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht veranlasst. Die entsprechende Einwendung wird zurückgewiesen.

2.6.3.6.15 Erneuerung des lärm mindernden Asphaltbelages (OPA)

Mit Schreiben vom 25.10.2013 und 30.01.2015 fordert die Stadt Forchheim, dass der lärm mindernde Fahrbahnbelag bei Abnutzung unverzüglich erneuert werden sollte.

Um die notwendige Verbesserung des Lärmschutzes in Bereichen mit erheblicher Lärmbetroffenheit überhaupt realisieren zu können, hat sich der Vorhabenträger im vorliegenden Fall zu kombinierten aktiven (Lärmschutzwände und OPA-Bereiche) und ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen entschlossen. Bewusst nimmt er dabei die teils nicht unerheblichen wirtschaftlichen, baulichen und betrieblichen Nachteile in Kauf. So ist der Einbau von OPA-Belägen trotz zunehmender Erfahrungswerte weiterhin mit nicht voll überschaubaren Einbaurisiken, geringer Lebensdauer und höherem Unterhaltungsaufwand gegenüber einem konventionellen Asphaltbelag verbunden. Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wurde unter Beachtung der eingereichten Planunterlagen unter Teil A Abschnitt 3.3.1 festgelegt, dass ein Belag zu verwenden ist, der den Ansatz eines Korrekturwertes von mindestens - 5,0 dB(A) für dauerhaft lärm mindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) gewährleistet. Die Einwendung der Stadt Forchheim zielt in diesem Zusammenhang darauf ab, die dauerhafte Gewährleistung sicher überprüfbar zu gestalten. Maßgebend ist, dass die Wirksamkeit des lärm mindernden Fahrbahnbelages ausschlaggebend für das gesamte Lärmschutzkonzept ist. Dem Zeitpunkt der (Anm.: akustischen) "Abnutzung" kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Dieser kann nach dem Stand der Technik nur durch eine tatsächliche Überprüfung / vergleichende relativ aufwändige Messung vor Ort festgestellt werden. Während in den Anfangsjahren noch keine Langzeiterfahrungen hinsichtlich der lärm mindernden Wirkung von offenporigem Asphalt vorlagen, sind diese Beläge nunmehr erprobt und technisch verbessert. Die Dauerhaftigkeit der lärm mindernden Wirkung entspricht auch der allgemeinen Erfahrung. Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ging im Jahr 2002 noch von einer Wirksamkeit von 6 bzw. 4 Jahren aus. Nach dem Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 ist nunmehr davon auszugehen, dass einschichtigen, offenporigen Asphaltdeckschichten der Bauweise 0/8, die der III. Generation zugerechnet werden können – und um solche handelt es sich vorliegend –, ein lärm mindernder Wert von – 5 dB(A) für mindestens 8 Jahre zugewiesen werden kann (Ziffer 3 des o.g. Statuspapiers).

Nachdem die Verwendung des lärm mindernden Asphaltbelages vorliegend Bestandteil eines ausgewogenen Lärmschutzkonzeptes ist, ist sicherzustellen, dass die lärm reduzierenden Eigenschaften auch dauerhaft erhalten bleiben. In Fällen schwer zu beurteilender tatsächlicher Sachlage können dem Vorhabenträger Auflagen zur Kontrolle gemacht werden (Stür, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Aufl. 2015, Rnr. 5091). Die Planfeststellungsbehörde sieht es im vorliegenden Fall als fach- und sachgerecht an, folgende Festlegung zur Überprüfung der lärm mindernden Wirkung zu treffen:

Da die lärmindernde Wirkung u.a. davon abhängig ist, dass eine akustisch wirksame Schichtdicke von mindestens 4 cm vorhanden ist (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung), ist eine regelmäßige Untersuchung erforderlich. Nachdem die öffentliche Verwaltung zum sparsamen Umgang mit Haushaltsmitteln verpflichtet ist und die Messungen kostenintensiv sind, hat eine turnusmäßige Messung maximal 8 Jahre nach Einbau zu erfolgen. Gemäß Seite 24 Nr. 8.6 Absatz 6 der TEXTE 20/2014 "Lärmindernde Fahrbahnbeläge" – Ein Überblick über den Stand der Technik des <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermmindernde-fahrbahnbelaege-0> beträgt die akustische Haltbarkeit zurzeit 8 Jahre, die bautechnische – je nach Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil – 8 bis 12 Jahre. Ein Untersuchungsintervall, wie von der Autobahndirektion Nordbayern mit Schreiben vom 30.04.2014 und 12.03.2015 selbst vorgeschlagen, von 10 Jahren kann u.U. nach aktuellem Stand der Technik zu lange sein. Die Folgemessungen haben im zweijährlichen Turnus zu erfolgen. Sollte eine lärmindernde Wirkung von unter 6 dB(A) festgestellt werden, hat die Messung jährlich zu erfolgen, sofern dann nicht ohnehin der Austausch des Fahrbahnbelages ansteht.

Unter Abwägung der widerstreitenden Belange wird es daher als angemessen angesehen, unter Teil A Abschnitt 3.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses, die o.g. Zeitpunkte festzustellen. Sollten sich in der Zukunft - fachlich abgesicherte - längere Überprüfungsintervalle nach dem dann maßgebenden Stand der Technik ergeben, wären diese in einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

2.6.3.6.16 Konkretisierung des lärmindernden Belages

In den Unterlagen des Vorhabenträgers wird "neutral" von einem lärmindernden Belag mit einem D_{StrO} von -5 dB(A) gesprochen ohne konkret auf den Begriff "OPA" einzugehen. Die Regierung von Oberfranken – Sachgebiet 50 – bemängelt dies in ihrer Stellungnahme vom 14.11.2013 gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern und weist darauf hin, dass aktuell die notwendige Pegelreduzierung von -5 dB(A) nur durch einen offenporigen Asphalt (OPA) erreicht werde. Dieser sei in den festzustellenden Abschnitten zu verwenden.

Aus der Sicht des Vorhabenträgers (Schreiben vom 30.04.2014) sowie der Planfeststellungsbehörde ist es nicht erforderlich, den lärmindernden Belag weiter zu konkretisieren, da nicht auszuschließen ist, dass in Zukunft auch andere Beläge die lärmtechnischen Voraussetzungen erfüllen könnten. Grundsätzlich sind lärmindernde Deckschichten aus z.B. Asphalt geeignet, durch ihre Oberflächengestaltung und Zusammensetzung, Reifen-Fahrbahn-Geräusche zu reduzieren. Lärmreduzierungen für Pkw bis zu 4 dB(A) können auch mit anderen Bauweisen erreicht werden. Dies wären z.B. Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) oder Lärmoptimierter Splitt-

mastixasphalt (SMA LA) etc.. Diese Beläge werden von der Bayerischen Straßenbauverwaltung seit 2005 erprobt. Allerdings verfügen sie über noch keinen zugelassenen D_{Stro} -Wert. OPA – Offenporiger Asphalt – wird in Bayern seit vielen Jahren angewendet und ist auf bisher insgesamt ca.180 Fahrbahn-km mit einer Fläche von ca. 2,3 Mio. m² im Einsatz. Die Lärminderungswirkung mit BAST-Status (Bundesanstalt für Straßenwesen) erreicht bis zu 5 dB(A) und kommt v.a. in der Regel bei Lärmvorsorgemaßnahmen in Kombination mit anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es daher grundsätzlich unerheblich, wie die "technische" Bezeichnung des lärmindernden Belages lautet. Von Interesse für die Anwohner und des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses mit seiner Bindungswirkung ist alleine die (notwendige) Lärmreduzierung um mindestens 5 dB(A). Für die Zukunft ist es nicht auszuschließen, dass diese Pegelminderungen auch durch andere Belagsarten erreicht werden. Eine weitere Differenzierung wird aus hiesiger Sicht als nicht notwendig angesehen. Die Festlegungen in diesem Beschluss sind dazu geeignet, die Art und Weise sowie die Abschnitte der Lärmschutzmaßnahmen genügend genau auch für die Zukunft zu beschreiben.

2.6.3.6.17 Forderungen nach Geschwindigkeitsbeschränkung

Mehrere Einwender fordern zum Schutz vor Lärm ganztägige oder zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. 100 km/h tags und 80 km/h nachts) im Planfeststellungsabschnitt, da diese insbesondere wirtschaftlich vertretbar, gesundheitsförderlich und sinnvoll für alle Anlieger der Stadt Forchheim sowie der umliegenden Gemeinden im Osten und Westen wären.

Die Einwendungen müssen zurückgewiesen werden. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht notwendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für

Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.). Vorliegend ist bereits zweifelhaft, ob punktuelle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von mehreren Kilometern rechtfertigen können oder ob nicht der damit verbundene Eingriff in den widmungsgemäßen Straßenverkehr gegen das Übermaßverbot verstößt (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Denn auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zu Recht auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung; Bundesautobahnen sind integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Gerade auch bei ihnen hat die besondere Verkehrsfunktion im Lichte der allgemeinen Freizügigkeit des Verkehrs Vorrang. Außerdem betonen diese Richtlinien, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen; sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabenträger aufgeben, konnte verzichtet werden, denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007).

Der zu erwartende Verkehrslärm des prognostizierten Verkehrsaufkommens wird bei freier Geschwindigkeit (bei Autobahnen 130/80 km/h für Pkw/Lkw) nach den einschlägigen Berechnungsverfahren nach RLS-90 (Worst-Case-Betrachtung) ermittelt. Danach werden - wie im vorliegenden Fall - die Lärmschutzanlagen dimensioniert. Erst bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten ist grundsätzlich über weitere Maßnahmen zu befinden, z.B. über Geschwindigkeitsbegrenzungen. Theoretisch können nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), etwa nach § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, aus Gründen des Lärmschutzes, Verkehrsbeschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung ausgesprochen werden (vgl. Nr. 3.3 RLS-90; VG Würzburg, Urteil vom 26.03.2003, Az. W 6 K 02.805). Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG kann unter Umständen aufgrund der Konzentrationswirkung auch in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94.99, Juris - zu Ampel -; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99, DVBl. 2002, 565; Klinger, Zur Zulässigkeit von Betriebsregelungen in eisenbahn- und fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen, UPR 2003, 342). Vor Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90); dabei sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Die Wesentlichkeitsmerkmale

des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und S. 2 der 16. BImSchV gelten hierbei nicht unmittelbar, können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (Eingriffsschwelle - davon zu unterscheiden ist der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreichbare Effekt, der ebenfalls bei 3 dB(A) beginnt -, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet), herangezogen werden. Letztlich ist aufgrund einer Abwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGh, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80 und Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241 sowie OVG Münster, Beschluss vom 25.07.2007, Az. A 3113/06, DVBl. 2007, 752). Auch die aktuellen Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VkBl. 2007, 767) betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen. Sie drängen sich auch nicht im Rahmen der Abwägung auf.

Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers nur anzuordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen. Bei der hier zu entscheidenden Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung können für die Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die bereits erwähnten Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 zur Orientierung herangezogen werden. Danach kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der rechnerisch ermittelte Mittelungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bzw. in Mischgebieten 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags überschreitet. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z.B. die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGh Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGh, Beschluss vom

07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

2.6.3.6.18 Forderung nach Lärmmessungen

Ebenso müssen die vorgebrachten Forderungen auf Vor-Ort-Lärmmessungen zurückgewiesen werden. Die Immissionsberechnung auf Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen günstiger als Messungen (Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms, DVBl. 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90). Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen z.B. erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind. Verkehrslärmmessungen sind im Übrigen auch deshalb auszuschließen, da zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV das für die Straßenbauverwaltung verbindliche Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben ist, wobei in den Berechnungen der Prognoseverkehr zu berücksichtigen ist. Dadurch wird zum einen eine gleichmäßige schalltechnische Behandlung einer Straßenbaumaßnahme gewährleistet. (Nach der RLS-90 ist der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile zu berechnen). Auch sind zum anderen Messungen für das Prognosejahr 2025 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d.h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind des Weiteren auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen unter gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Ferner sind Schallpegelmessungen, die auch der Geschwindigkeitserfassung sowie der schalltechnischen Einstufung der Straßenoberflächengüter bedürfen, zeit- und personalaufwendig. Selbst wenn gemessen würde, lassen die aufbereiteten Messdaten nach den bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt keine signifikanten Unterschiede zu den Berechnungsergebnissen erkennen. Einzelmessungen führen somit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs-

und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren – Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

Die Einwender können danach darauf vertrauen, dass die übliche vorgeschriebene Praxis mittels Berechnung die für die Betroffenen günstigeren Ergebnisse liefert.

2.6.3.7 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Tag und die Nacht für den Bereich der Stadt Forchheim ist durch die Planung alleine durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht gesichert. Für die überwiegende Anzahl der Betroffenen Anwohner der Stadt Forchheim wird für das Prognosejahr 2025 zwar Vollschutz erreicht, jedoch verbleiben auch bei mehreren Anwesen Überschreitungen der maßgeblichen Tag u./o. Nachtgrenzwerte (Bestand ohne nachträglichen Lärmschutz im Jahr 2025 "Prognose-Nullfall": 255 Gebäude mit Überschreitungen; Planung mit (aktivem) Lärmschutz im Jahr 2025 "Prognose-Planfall": 51 Gebäude mit Überschreitungen). Hier wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen in der vorliegenden Straßenbaumaßnahme durch weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation zu einer Entlastung der Mehrzahl der Betroffenen. Vor allem bewirken die vorgesehenen und in ihrem Umfang nicht zu beanstandenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation für eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne die geplanten nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt.

Unter Beachtung der vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung sprechen unter Berücksichtigung der gesamten abwägungsrelevanten Punkte die Argumente für den eingereichten Plan.

2.6.4 Städtebauliche Belange

Das plangegegenständliche Vorhaben ist auch mit städtebaulichen Belangen vereinbar. Die Stadt Forchheim hat gegen die nachträglichen Lärmschutz-

maßnahmen – insbesondere der Lärmschutzwände im Bereich von Forchheim – hinsichtlich des Stadtbildes o.ä. keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Maßgeblich für die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren ist zunächst die schriftliche Stellungnahme der Stadt Forchheim vom 25.10.2013, in dem die Stadt fordert, dass die Gestaltung der Lärmschutzwände frühzeitig zu regeln und mit ihr abzustimmen ist. Vergleichbar äußert sich das Sachgebiet 34 – Städtebau – der Regierung von Oberfranken. Mit ihren weiteren Schreiben vom 30.01.2015 und 03.08.2015 hält die Stadt ihre Ersteinwendung im Wesentlichen aufrecht und wiederholt ihre Forderungen. Der Vorhabenträger hat jeweils mit Stellungnahme vom 30.04.2014 und 12.03.2015 zugesagt, dass die Gestaltung der Lärmschutzwände mit Beteiligung der Stadt Forchheim erfolgen wird.

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde können u.U. die vorgesehenen nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen – und hier v.a. die "sichtbaren" in die Höhe ragenden Lärmschutzwände – eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des ungestörten Landschafts- und Stadtbildes bedeuten. Diese auf jede Person anders wirkende Beeinträchtigung ist nach Möglichkeit durch geeignete Maßnahmen einvernehmlich abzumildern. Da nach dem jeweiligen Stand der Technik unterschiedlichste Ausführungs- und v.a. Gestaltungsvarianten existieren, wird es dem Vorhabenträger aufgegeben, spätestens im Rahmen der Ausschreibungs-, bzw. Ausführungsplanung einvernehmlich mit der Stadt Forchheim und dem Sachgebiet Städtebau der Regierung von Oberfranken die Gestaltung der Lärmschutzwände abzustimmen.

Unter Teil A Abschnitt 3.8.4.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde dies in die Nebenbestimmungen als Verpflichtung des Vorhabenträgers mit aufgenommen.

2.6.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

Auf die Landschaftspflegerische Begleitplanung gemäß Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

2.6.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

2.6.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.6.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Natura-2000-Gebiete.

Dies sind insbesondere das FFH-Gebiet 6232 - 371 „Büg bei Eggolsheim“ (der südliche Ausläufer dieses FFH-Gebietes befindet sich außerhalb des Untersuchungsgebietes des Vorhabenträgers westlich der BAB A 73 am nördlichen Ende des geplanten Bauabschnittes und ist in großen Teilen mit dem NSG 400.097 Büg bei Eggolsheim deckungsgleich), das FFH-Gebiet 6233 – 371.01 „Wiesental mit Seitentälern“ (die innerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Teilfläche umfasst den Regnitz-Altarm mit der Mündung des Trubbaches sowie den zwischen dem Altarm und der BAB A 73 gelegenen Auenbereich um das „Barthelmannswäldchen“) sowie das VSch-Gebiet 6332-471.02 und 6332-471.04 „Regnitz- und Unteres Wiesental“ (die Teilfläche 6332-471.02 befindet sich außerhalb des Untersuchungsgebietes westlich der BAB A 73 am nördlichen Ende des geplanten Bauabschnittes und ist mit dem NSG 400.097 Büg bei Eggolsheim deckungsgleich. Die Teilfläche 6332-471.04 im Bereich des Regnitz-Altarmes / der Trubbach-Mündung ist mit dem FFH-Gebiet 6233 – 371.01 deckungsgleich).

Unter Abschnitt 3.4 der Unterlage 12.1T der Planfeststellungsunterlagen kommt der Vorhabenträger zu dem Ergebnis, dass eine baubedingte Flächeninanspruchnahme der Natura 2000-Gebiete FFH-Gebiet 6232 – 371 und Vogelschutzgebiet VSch-Gebiet 6332-471.02 ausgeschlossen werden kann. Die verkehrsbedingten Immissionen (Licht, Lärm, Luftschadstoffe) werden in diesem Bereich in ihrer Intensität durch die Baumaßnahme nicht verändert. Auch kann eine baubedingte Flächeninanspruchnahme der Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet 6233 – 371.01 und VSch-Gebiet 6332-471.04) ausgeschlossen werden, da dort am Rande des Barthelmannswäldchens die Errichtung eines Biotopschutzzaunes vorgesehen und hiermit planfestgestellt wird. Die verkehrsbedingten Immissionen (Licht, Lärm, Luftschadstoffe) werden in ihrer Intensität durch die Neuanlage einer Lärmschutzwand am Fahrbahnrand (auch auf dem Brückenbauwerk) deutlich reduziert.

Unmittelbare oder mittelbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder der wertgebenden Gebietsbestandteile sind insgesamt nicht zu prognostizieren.

Eine (weitergehende) (FFH-) Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

NSG - Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG / Art. 7 BayNatSchG)

Innerhalb des engeren Planungsraumes sind nach Angabe des Vorhabenträgers keine Naturschutzgebiete vorhanden. Das nächstgelegene NSG befindet

sich westlich der BAB A 73 am nördlichen Ende des geplanten Bauabschnittes. Es handelt sich dabei um das NSG 400.097 Büg bei Eggolsheim (Fachinformationssystem Naturschutz FIN-Web des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit, Mai 2013).

LB - Geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG / Art. 12 BayNatSchG)

Gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) des Landkreises Forchheim (Stand: Juni 2003) sind innerhalb des Plangebietes lt. Vorhabenträger keine geschützten Landschaftsbestandteile ausgewiesen.

ND - Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG / Art. 9 BayNatSchG)

Gemäß ABSP des Landkreises Forchheim (Stand: Juni 2003) befinden sich lt. Vorhabenträger innerhalb des Plangebietes auch keine Naturdenkmäler.

LSG - Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG / Art. 10 BayNatSchG)

Im Abschnitt zwischen der Adenauerallee im Norden und der Biegung der Trubbach im Süden (Straße „Am Truppach“) ragen mehrere Teilflächen des überwiegend westlich der BAB A 73 gelegenen Landschaftsschutzgebietes „Regnitzauen“ in das Untersuchungsgebiet hinein. Dabei relativiert der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde die Abgrenzung der aus dem Jahre 1956 stammenden LSG-Verordnung. Durch die fortschreitende Siedlungsentwicklung und sonstige Nutzungsänderungen ist diese jedoch mittlerweile überholt und entspricht nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten.

NP - Naturparke (§ 27 BNatSchG / Art. 11 BayNatSchG)

Eine Ausweisung von Naturparkflächen liegt nicht vor. Die Grenze des Naturparks Fränkische Schweiz – Veldensteiner Forst verläuft östlich der Bahnlinie Nürnberg-Bamberg und somit etwa 200 m östlich des Nordrandes des Untersuchungsgebietes.

Schutzgebiete nach § 20 ff. BNatSchG sind damit im Planungsgebiet nicht betroffen.

Für die Beeinträchtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten sowie eigenkartierten Biotope und sonstigen naturnahen Vegetationsbestände (s.a. Abschnitt 2.4.1 der Unterlage 12.1T der Planfeststellungsunterlagen) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen

beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der planfestgestellten Lösung.

2.6.5.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.6.5.2.2.1 Zugriffsverbote

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

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

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt ist. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach An-

hang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.6.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotsbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den "Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand 01/2013. Diese „Hinweise“ berücksichtigen das Urteil vom 14. Juli 2011 BVerwG, 9 A 12/10), in dem das Bundesverwaltungsgericht feststellt, dass § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F. im Hinblick auf unvermeidbare Beeinträchtigungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG EU-Recht entgegensteht. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.1T und 12.1 Anlage 1 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen der Autobahndirektion Nordbayern vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Es wurden jedoch keine Stellungnahmen abgegeben. Die Untere (Schreiben vom 16.12.2013 und Mail vom 16.01.2014) und Höhere (Mail vom 16.01.2014) Naturschutzbehörde haben den Planungen unter Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen zugestimmt.

Die vorliegende in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06

in Juris, Rn 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07 in Juris Rn 31).

2.6.5.2.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses angeführt, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Vorhaben keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Gemäß saP (s.a. Unterlage 12.1 Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) sind Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG durch das Vorhaben für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie bei Berücksichtigung der in Kapitel 3 der saP formulierten und nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zu Vermeidung und Ausgleich nicht erfüllt. Eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Folgende Vorkehrungen werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden und zu vermindern. Die Ermittlung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt dabei unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Artenschutzbelangen:

Vermeidungsmaßnahme V1:

Entfernung der Gehölze außerhalb der Vogelschutzzeit (1. März bis 30. September) bzw. der Wochenstubenzeit der Fledermäuse und vor dem Einzug in die Winterquartiere. Der aus der Sicht des Fledermausschutzes beste Einschlagszeitraum ist der Oktober.

Vermeidungsmaßnahme V2:

Optimierung der Randbereiche des geplanten Absetzbeckens als Lebensraum für die Zauneidechse durch Anlage von Rohbodenstandorten mit für die Zauneidechse grabfähigem Boden und Anlage von 1-2 Lesesteinhaufen. Um lange einen adäquaten Anteil vegetationsarmer Bereiche gewährleisten zu können, ist der humose Oberboden bereichsweise abzutragen, anschließend ist eine mindestens 20 cm dicke Sand- oder Sand-Feinschotter-Abdeckung aufzubringen.

Die notwendigen Vermeidungsmaßnahmen V1 und V2 wurden als verbindliche Nebenbestimmungen unter Teil A Abschnitt 3.5.4 und 3.5.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Es sind keine Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) erforderlich, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 12.1T, 12.1 Anlagen 1 und 2 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 12.1 Anlage 1) wurde der vorhandene bzw. potenzielle Bestand relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft.

Pflanzen- und Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie wurden in der saP abgearbeitet.

Als zusammenfassendes gutachterliches Fazit des beauftragten Fachbüros des Vorhabenträgers – dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt – wird gemäß Unterlage 12.1 Anlage 1 unter Kapitel 5 der saP festgestellt, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bei der geplanten Durchführung von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der BAB A 73 bei Forchheim im Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie bei Berücksichtigung der in Kapitel 3 der o.g. saP formulierten Maßnahmen zu Vermeidung und Ausgleich nicht erfüllt sind. Eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist ebenfalls nicht erforderlich.

2.6.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG für die o.g. besonders und streng geschützten Arten nicht ausreichend ausgeschlossen werden könnte, wäre eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 der FFH-Richtlinie und Art. 9 der Vogelschutz-Richtlinie der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.5 des Planfeststellungsbeschlusses zur Planrechtfertigung verwiesen. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts damit auch die Merkmale der

"zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1074/04, juris Rand-Nr. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 Bundesnaturschutzgesetz.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht.

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.4 und Teil C Abschnitt 2.6.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Es steht somit keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Lösung auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf die geplanten Maßnahmen ("Nullvariante") ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine "zumutbare Alternative" bzw. "anderweitige zufriedenstellende Lösung" darstellen. Die Belange, die für den vorgesehenen Bau der nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen und der weiteren beantragten Maßnahmen zwischen der AS Forchheim-Nord bis nördlich AS Forchheim-Süd im Zuge der BAB A 73 sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen würden.

Bei der Planung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten und andere Schutzmaßnahmen.

Darüber hinaus wäre für die Erteilung einer Ausnahme (die hier nicht nötig ist) nach § 45 Abs. 7 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Das reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (Bundesverwaltungsgericht vom 01.04.2009, NuR 2009, 414).

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man

eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte "günstige" Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist oder wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 12 ff. der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich i.V.m. dem gutachterlichen Fazit des beauftragten Fachbüros des Vorhabenträgers feststellen, dass eine (vorsorgliche) ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

2.6.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen

sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1T unter Abschnitt 3.2 der Planfeststellungsunterlagen beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der geplanten Durchführung der beantragten Baumaßnahme zur nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen zwischen der AS Forchheim-Nord bis nördlich AS Forchheim-Süd im Zuge der BAB A 73 entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.6.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.6.5.4.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG vornimmt,

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzah-

lung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachteilig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

2.6.5.4.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

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

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen unter Teil C 2.4. und 2.6.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses nochmals darauf hinzuweisen, dass eine andere Anordnung / ein anderer Verlauf der nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen - insbesondere der Lärmschutzwände - (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles – Verringerung der Lärmimmissionen auf die Anwohner – optimalerweise nur im Wege des Baues von Lärmschutzeinrichtungen möglichst nahe an der Quelle der Lärmentste-

hung möglich ist. Die eingereichte Planfeststellungsplanung hat sich als die sinnvollste und ausgewogenste Lösung erwiesen.

Bei Ausarbeitung der Detailplanung für die eingereichte Planung wurde ebenfalls auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet, und zwar nicht nur auf dem Gebiet der Eingriffe in Natur und Landschaft, sondern auch hinsichtlich der Eingriffe in die vorhandenen Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.

Unter Einbeziehung der Ausführungen zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 12.1T Abschnitt 3.2 der Planfeststellungsunterlagen) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und der verkehrlichen Belange, aber auch der Verkehrssicherheit, nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des geplanten Vorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.6.5.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alternative BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den Grundsätzen der Gemeinsamen Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern und des Bayer. Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 21.06.1993 in einen Flächenbedarf umgerechnet worden, was hier keinen Bedenken begegnet.

Die Bayer. Kompensationsverordnung - BayKompV -, die künftig die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie die Ermittlung des Kompensationsbedarfes hierfür regelt, trat erst zum 01.09.2014 in Kraft und ist nur für Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt werden.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Unterlage 12.1T Abschnitt 3.6 der Planfeststellungsunterlagen sowie in Unterlage 12.2 Blatt 1 bis 3 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- punktueller Verlust von jüngeren Straßenbegleitgehölzen durch Querschnittsverbreiterung, Verlust einer jungen Strauchhecke durch Anpassung der Wegunterführung (Konfliktbereich – K1 – Betr.-km 121,430 bis 122,263 östliche Straßenseite),
- Teilverlust von straßenbegleitenden Hecken durch Querschnittsverbreiterung, teilweise Abtragung von Lärmschutzwällen und Neuanlage einer Lärmschutzwand, Verlust der lückigen Eingrünung vorhandener Lärmschutzwände im Bereich von Haus- und Kleingärten durch Querschnittsverbreiterung und Ersatzneubau von LS-Wänden mit Neugestaltung der östlichen Straßenböschung (Konfliktbereich – K2 - Betr.-km 122,263 bis 123,559 östliche Straßenseite),
- Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen (Gewässerbegleitgehölze am Main-Donau-Kanal BK 6232-1261 als wiederherstellbares Biotop mit längerer Entwicklungszeit (WN/WH), Teilverlust von straßenbegleitenden Gehölzen auf der Uferböschung des Main-Donau-Kanals durch Querschnittsverbreiterung und Ersatzneubau / Neuanlage von Lärmschutzwänden (Konfliktbereich – K3 - Betr.-km 122,445 bis 124,110 westliche Straßenseite),
- Teilverlust von straßenbegleitenden Hecken durch Querschnittsverbreiterung, teilweise Abtragung von Lärmschutzwällen und Neuanlage einer Lärmschutzwand (Konfliktbereich – K4 - Betr.-km 122,559 bis 124,700 östliche Straßenseite),
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Neuanlage einer Lärmschutzwand auf der Trubbach-Brücke; Teilverlust von straßenbegleitenden Hecken durch teilweise Abtragung einer Dammböschung und Neuanlage einer Lärmschutzwand (Konfliktbereich – K5 - Betr.-km 124,700 bis 126,056 östliche Straßenseite),

- Versiegelung von Ruderalfluren außerhalb des Straßenkörpers durch Anlage eines Absetzbeckens in Betonbauweise, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Neuanlage eines Absetzbeckens (Konfliktbereich – K6 - Betr.-km 124,750 bis 124,950 westliche Straßenseite),

Folgende Maßnahmen, die im Detail auch der Unterlage 12.1T Abschnitt 4 ff. der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen sind, sind vorgesehen:

- Schutzmaßnahme - S1 - Errichtung von Biotopschutzzäunen als Holzbretterzaun gemäß RAS LP4 für die Dauer der Baumaßnahme im Bereich empfindlicher Biotopflächen zum Schutz empfindlicher Flächen im unmittelbaren Baustellenbereich vor Befahren, Bodenverdichtung, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes.
- Ersatzfläche - E1 - Das dem Maßnahmenkonzept zu Grunde liegende landschaftliche Leitbild wurde vom Vorhabenträger aus den Aussagen übergeordneter Querschnitts- und Fachplanungen wie dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Oberfranken-West (2005), dem Arten- und Biotopschutzprogramm Landkreis Forchheim (2003) sowie dem Landschaftsplan der Stadt Forchheim (2002) abgeleitet. Gemäß der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und Bayer. Staatsministerium f. Landesentwicklung und Umweltfragen 1993) errechnet sich ein Ausgleichsbedarf in Höhe von samt 0,497 ha (s.a. Unterlage 12.1T Anlage 2 zum LBP – Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff - Ausgleich und Ersatz). Der Ausgleichsbedarf für die Baumaßnahme „A 73 Bamberg – Nürnberg: Erneuerung der Trubachbrücke“ in Höhe von nochmals ca. 0,170 ha wird in das Ausgleichsflächenkonzept integriert. Die genannte Baumaßnahme wurde im Wege einer Plangenehmigung vom 25.10.2013 Az.: 32-4354.10-1/2013 bereits genehmigt und zeitlich vorgezogen (s.a. Teil A Abschnitt 4.4.3 der o.g. Plangenehmigung). Der Kompensationsflächenbedarf summiert sich somit auf insgesamt 0,667 ha.

Um den naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf zu decken, wurden seitens des Vorhabenträgers mehrere Flächen und Maßnahmen geprüft. Hierzu wurden mehrfach Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde Forchheim (uNB FO) vorgenommen sowie entsprechende Anfragen an die Stadt Forchheim gerichtet. Im Ergebnis der Flächensuche soll zur Durchführung von Naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen das Flurstück Nr. 4275, Gemarkung und Gemeinde Markt Eggolsheim, durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung, Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth) erworben werden. Gemäß Mitteilung des Vorhabenträgers per Mail vom 16.01.2014 war der 20.02.2014 als Beurkundungstermin vorgesehen. Die Fläche befindet sich lt. Band 66, Blatt 2210 des Grundbuches des Amtsgerichtes Forchheim seit

07.03.2014 in Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Da sich das Flurstück im selben Naturraum wie die zugeordneten Eingriffsvorhaben (Nr. 113 C Regnitztal) befindet, wurde durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde (Landratsamt Forchheim) die Eignung bestätigt. Die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberfranken hat mit Mail vom 16.01.2014 ebenfalls ihr Einverständnis erteilt.

Die geplanten Ersatzmaßnahmen auf dem Ackeranteil des Grundstückes dienen zur Wiederherstellung von Offenlandlebensraum als Kompensation der Eingriffe durch die beiden Bauvorhaben „A 73 Bamberg – Nürnberg: Nachträgliche Lärmvorsorge zur Ortsumgehung Forchheim“ sowie „A 73 Bamberg – Nürnberg: Erneuerung der Trubbachbrücke“. Die durchzuführenden Maßnahmen umfassen die Anlage einer extensiv zu pflegenden Streuobstwiese sowie die randliche Pflanzung von Baum-Strauch-Hecken mit gebietsheimischen Gehölzen und vorgelagertem Kraut-Staudensaum. Im Südwesten der Fl.Nr. 4275 liegen ein amtlich erfasstes Streuobstbiotop (BK 6232-95.05) sowie weitere Gehölzstrukturen, die in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben und nicht als Kompensationsmaßnahme anrechenbar sind. Der derzeit als Acker genutzte, als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme anrechenbare Flächenanteil des insgesamt 1,163 ha großen Grundstücks beträgt 0,850 ha. Durch anteilige Zuordnung dieser Maßnahme mit einem Flächenanteil von 0,667 ha können die Eingriffe in Offenlandlebensräume durch die oben genannten Bauvorhaben im räumlich-funktionalen Zusammenhang kompensiert werden. Der 0,183 ha große, noch nicht zugeordnete, Flächenanteil verbleibt für zukünftigen Kompensationsbedarf von Maßnahmen an der A73.

- Gestaltungsmaßnahmen - G1 bis G7 - Straßenbegleitgrün und Nebenflächen G 1: Sukzession auf Wegböschungen. Die neu angelegten Einschnittsböschungen im Bereich der Wegunterführung im Norden der Planfeststellungstrasse werden als humusarme Rohbodenstandorte gestaltet und der Sukzession überlassen. G 2: Landschaftsgerechte Gestaltung der Lärmschutzwand. Ausführung der Einzelelemente der LS-Wand in landschaftsgerechter Bauweise und Farbgebung, Ausbildung einer strukturierter Wandfläche. G 3: Pflanzung von heimischen Bäumen und Sträuchern auf neu gestalteten Lärmschutzwällen. Lineare Pflanzung von standortheimischen Bäumen und Sträuchern auf der Dammkrone ortsseitig der Lärmschutzwand zur Ergänzung der erhaltenen Baumhecken; straßenseitig bei ausreichenden Platzverhältnissen einreihige Vorpflanzung aus heimischen Sträuchern. G 4: Extensive Begrünung der Lärmschutzwand. Ortsseitige Begrünung der Lärmschutzwand durch vorwiegend nicht selbstklimmende Kletterpflanzen (z.B. Kletterhortensie, Geißblatt, Schlingknöterich) mit Anlage entsprechender Rankhilfen bei unmittelbar angrenzender Wohnbebauung / Hausgärten; bei ausreichenden Platzverhältnissen zusätzlich einreihige Vorpflanzung aus standortheimischen Sträuchern. G 5: Gehölzsukzession auf dem Arbeitsstreifen entlang der Lärm-

schutzwand Gehölzsukzession und Regenerierung des Bestandes über Stockausschläge im Bereich des randlich beanspruchten Gewässerbegleitgehölzes am Main-Donau-Kanal (BK 6232-1261). G 6: Punktuelle Neupflanzung von heimischen Bäumen und Sträuchern entlang der LS-Wand. Punktuelle Pflanzung von standortheimischen Bäumen und Sträuchern im oberen Bereich der Straßenböschung zur Ergänzung der erhaltenen Baumhecken. G 7: Gestaltung des Umfeldes des Absatzbeckens. Truppweise weitabständige Pflanzung heimischer Sträucher (v.a. Dornsträucher) auf den Dammböschungen um das geplante Absatzbecken; Optimierung der Randbereiche des geplanten Absatzbeckens als Lebensraum für die Zauneidechse durch Anlage von Rohbodenstandorten mit für die Zauneidechse grabfähigem Boden und Anlage von 1-2 Lesesteinhäufen. Um lange einen adäquaten Anteil vegetationsarmer Bereiche gewährleisten zu können, ist der humose Oberboden bereichsweise abzutragen, anschließend ist eine mindestens 20 cm dicke Sand- oder Sand-Feinschotter-Abdeckung aufzubringen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Abschnitt 3.5.1 bis 3.5.12. dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.6.5.4.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Naturschutz und Landschaftspflege

2.6.5.4.4.1 Baumschutzverordnung, Eingrünung der Lärmschutzwände

Die Stadt Forchheim teilte mit Schreiben vom 25.10.2013 und 30.01.2015 mit, dass die (vorgelegte) Planung mit der städtischen Baumschutzverordnung abzustimmen sei, um die Entfernung von Grünstrukturen gegebenenfalls reduzieren zu können. Darüber hinaus sollten notwendige (zukünftige) bautechnische Untersuchungen der Lärmschutzwände die geplante Begrünung der Lärmschutzwände gemäß Landschaftspflegerischer Begleitplanung (LBP) nicht reduzieren. Ein privater Einwender äußerte sich mit Schreiben vom 27.09.2013 ähnlich und forderte die Eingrünung der Lärmschutzwände, um diese den angrenzenden Gärten zumindest geringfügig anzugleichen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird festgestellt, dass neben anderen Maßnahmen, die Eingrünung der Lärmschutzwände im Rahmen der Gestal-

tungsmaßnahmen Teil der Planung des Vorhabenträgers ist. Die Notwendigkeit etc. wurde ausführlich in Teil C Abschnitt 2.6.5 "Naturschutz und Landschaftspflege" i.V.m. Abschnitt 2.6.5.4.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben und abgewogen. Die zuständige Untere und Höhere Naturschutzbehörde (Landratsamt Forchheim und Regierung von Oberfranken - Sachgebiet 51) wurden am Verfahren beteiligt. Der Vorhabenträger stimmte sich eng mit dem Landratsamt Forchheim ab. Bedenken gegen die vorgelegte naturschutzfachliche Planung gab es bei Einhaltung der im LBP beschriebenen Maßnahmen sowie der Umsetzung des beschriebenen Ausgleichskonzeptes nicht (Stellungnahme vom 16.12.2013 Az.: 42-6312-1-13). Von den vorgesehenen Maßnahmen wie z.B. der Eingrünung der Lärmschutzwände wird daher ausgegangen. Anzuordnende Ergänzungen sind nicht veranlasst. Sollten bei evtl. notwendigen (zukünftigen) bautechnischen Untersuchungen, Baumaßnahmen oder Arbeiten im Rahmen der Straßenunterhaltung und Verkehrssicherung an den Lärmschutzwänden die geplante Begrünung reduziert werden müssen, wären die evtl. erforderlichen Maßnahmen vorab mit den beteiligten Stellen einvernehmlich abzustimmen. Dies bedarf keiner gesonderten Auflage im Planfeststellungsbeschluss, da dieses Vorgehen im Rahmen eines partnerschaftlichen Verhältnisses geübte Praxis sein sollte. Unabhängig davon ist die städtische Baumschutzverordnung bei der Bauausführung zu beachten. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist unter Teil A Abschnitt 3.5.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit o.g. Ausführungen die Interessen der Beteiligten ausgewogen berücksichtigt. Die Einwendungen werden als erledigt angesehen.

2.6.6 Luftreinhaltung

Nach § 50 BImSchG sind (bei raumbedeutsamen Planungen) schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Durch die beabsichtigte Baumaßnahme wird die vorhandene BAB A 73 in Lage und Höhe nicht verändert. Baulich vorgesehen sind im Wesentlichen ausschließlich Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge. Durch das Vorhaben wird keine Änderung der Verkehrsentwicklung auf der BAB A 73 verursacht bzw. neu ausgelöst. Deswegen wird sich hinsichtlich der Luftreinhaltung die Situation durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht verschlechtern. Durch den Neubau bzw. die Erhöhung der Lärmschutzwände und den Einbau von lärmindernden hohlraumreichen Asphaltbelägen wird sich der Eintrag von Feinstaub von der Autobahn in die betroffenen Gebiete eher verringern. Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinba-

ren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

2.6.7 Bodenschutz

Durch die beabsichtigte Baumaßnahme entsteht keine unzulässige Belastung des Bodens, weder durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr noch die Belastung durch die Bauarbeiten. Die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist nach Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) zulässig.

Dementsprechend sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine weitergehenden entsprechenden Anordnungen veranlasst. Notwendige Nebenbestimmungen gemäß dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 13.11.2013 wurden unter Teil A Abschnitt 3.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

2.6.8 Wasserwirtschaft / Gewässerschutz

In den Planfeststellungsunterlagen wird das Gewässer III. Ordnung bei Betr.-km 122,800 als "Sendelgraben" bezeichnet. Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) dagegen ist dieser Namen nicht bekannt. Stattdessen wird das Gewässer als "Jägersburger Graben" geführt. Eine eindeutige amtliche Festlegung existiert offenbar nicht. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach teilt als amtlicher Sachverständiger am 02.02.2015 mit, dass ihren Unterlagen nach die Bezeichnung "Sendelgraben" korrekt ist. Dieser Name wird seitens der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren damit als gegeben angenommen.

2.6.8.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet (hier nicht einschlägig) und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

2.6.8.2 Straßenentwässerung

2.6.8.2.1 Unmittelbare Bereiche der Lärmschutzwände

Im unmittelbaren Bereich der neu gestalteten Lärmschutzwände wird das anfallende Oberflächenwasser auch weiterhin breitflächig über die dortigen Bankette versickert bzw. auf dem Brückenbauwerk der Brückenentwässerung zu-

geführt. Dies entspricht weitestgehend dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

2.6.8.2.2 Entwässerungsabschnitt *außerhalb* Betr.-km 124,816 bis 125,802

Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich der Straße des Entwässerungsabschnittes *außerhalb* der Betr.-km 124,816 bis 125,802 wird gesammelt und den Straßenentwässerungseinrichtungen zugeführt. Vorhandene und bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.06.1975 Az.: 220-430-505 f 1/72 genehmigte Einleitungen (s.a. Tabelle 1 der Unterlage 13 Seite 4 der Planfeststellungsunterlagen) in die Vorfluter (Main-Donau-Kanal (MDK), Sendelgraben, Staubecken des MDK) bleiben bestehen.

Die Art der Straßenabwasserentsorgung entspricht jedoch lt. Stellungnahme vom 27.12.2013 des Sachgebietes 52 – Wasserwirtschaft – der Regierung von Oberfranken aus wasserwirtschaftlich fachlicher Sicht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Nach § 57 WHG wäre nunmehr eine Reinigung nach dem Stand der Technik erforderlich. Diese Auffassung würde dadurch bestärkt, dass nunmehr der Einbau eines lärmindernden (hohlraumreichen) Fahrbahnbelages (umgangssprachlich "Flüsterasphalt") vorgesehen sei. Aufgrund der Erhöhung der Verkehrsbelastung seit 1975 sowie der Wasserabgabe (Entwässerung) habe der neue Belag ein anderes Verhalten als andere Fahrbahnbeläge. Außerdem benötige er im Winterdienst höhere Salzmengen. Allerdings seien derzeit keine besonderen Probleme hinsichtlich der Belastung der Gewässergüte des MDK aus den bestehenden Straßenwassereinleitungen bekannt.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass sich u.U. durch den Einbau eines neuen hohlraumreichen lärmindernden Fahrbahnbelages (offenporiger Asphalt = OPA) - auf die ehemals planfestgestellte Fahrbahnbreite von jeweils 11,50 m - die Entwässerungssituation (insbesondere die Wassermenge aufgrund der größeren versiegelten Fläche) ändern wird. Um die notwendige Verbesserung des Lärmschutzes in Bereichen mit erheblicher Lärmbetroffenheit überhaupt realisieren zu können, hat sich der Vorhabenträger im vorliegenden Fall zu kombinierten aktiven (Lärmschutzwände und OPA-Bereiche) und ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen entschlossen. Bewusst nimmt er dabei die teils nicht unerheblichen wirtschaftlichen, baulichen und betrieblichen Nachteile in Kauf. So ist der Einbau von OPA-Belägen trotz zunehmender Erfahrungswerte weiterhin mit nicht voll überschaubaren Einbaurisiken, geringer Lebensdauer und höherem Unterhaltungsaufwand gegenüber einem konventionellen Asphaltbelag verbunden. Konstruktionsbedingt benötigen OPA-Beläge im Winterdienst ein Vielfaches der sonst üblichen Streusalzmenge (i.d.R. 20 bis 50 % höherer Verbrauch lt. Seite 24 Absatz 3 der TEXTE 20/2014 "Lärmindernde Fahrbahnbeläge" – Ein Überblick über den Stand der Technik des

tes <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermmindernde-fahrbahnbelaege-0>) und wesentlich kürzere Räumintervalle, um nur annähernd den gewohnten Sicherheitsstandard zu ermöglichen. Grundsätzlich ist der Beitrag, den Tausalz zur Erhöhung der Natrium- und Chlorid-Gehalte in Gewässern leistet, aber abhängig von der Höhe des Tausalzverbrauches sowie v.a. von lokalen Gegebenheiten. Diese sind z.B. die Abflussmenge der Oberflächengewässer und des Grundwassers, d.h. des Verdünnungsfaktors. Bei Einleitung von Straßenabflüssen in Vorfluter bewirken hohe Abflussmengen eine rasche Verdünnung der salzhaltigen Schmelzwässer (s.a. Abschnitt 12.4 "Handbuch Straßenwinterdienst", Durth, Hanke, Kirchbaum Verlag Bonn, Dezember 2004). Der MDK ist als Gewässer I. Ordnung bzw. als Fluss mit entsprechend hohen Abflussmengen eingestuft.

Durch die Fahrbahnverbreiterung von jeweils 10,00 m auf i.d.R. 11,50 m werden sich die versiegelten Flächen und damit der Oberflächenabfluss gegenüber dem Bestand erhöhen. Diese größere Fläche ist jedoch im Planfeststellungsbeschluss vom 27.06.1975 Az.: 220-430-5005 f 1/72 (wie auch die dazugehörigen Einleitungsstellen) bereits genehmigt und grundsätzlich rechtlich nicht mehr zu beanstanden.

Wie in der Stellungnahme vom 27.12.2013 des Sachgebietes 52 – Wasserwirtschaft – der Regierung von Oberfranken angedeutet, liegt die Vermutung zumindest nahe, dass sich das Risiko von Verkehrsunfällen im Vergleich zu heute gegenüber einem geringeren Verkehr im Jahre 1975 erhöht haben könnte, jedoch muss dies nicht zwangsläufig zu einem erhöhten Unfallaufkommen mit wassergefährdenden Stoffen führen bzw. geführt haben. Eine konkrete Überprüfung der Unfallzahlen und deren Entwicklung drängten sich aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht auf. Aufgrund des hohlraumreichen Korngitters eines OPA und der Entwässerungsführung durch die oberen Asphaltsschichten bis auf eine i.d.R. wasserundurchlässige Asphaltbinderschicht und weiter zu den tieferliegenden Fahrbahnrandern in die Straßenentwässerung kann zumindest am Beginn eines Regen- bzw. eines Zuströmungsereignisses von einer gewissen zeitlichen Verzögerung bzw. eines Rückhaltepotentials ausgegangen werden. Bei z.B. Unfällen kann es daher länger dauern, bis Schadstoffe in die Entwässerungseinrichtungen eingebracht werden. U.U. verweilen diese bei geringen Mengen sogar in der Asphaltsschicht. Die Reinigung (spezielle Hochdruck-, Nass-, (Kehr-) Saugmaschine) ist aufwändiger, jedoch nicht unmöglich und im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nach Unfällen (Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers) ohnehin erforderlich.

Eine zusätzliche Anfrage bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) - Referat V3 Umweltschutz - am 11.08.2014 ergab gemäß dem Stand der Forschung folgende ergänzende Ergebnisse:

1. Tausalz/Chlorid wird im offenporigen Belag und im Bodenwasser mit dem Wasser zwischengespeichert.

2. Der Boden selbst kann Straßenabflüsse nicht von Tausalz reinigen. Er kann allerdings den Konzentrationsverlauf vergleichmäßigen.
3. In allen Fällen von z.B. transportierten Gefahrstoffen (Heizöl, Diesel, Benzin, Motorenöl etc.) gilt je nach Viskosität, dass mehr Zeit als bei geschlossenen Belägen für Gegenmaßnahmen nach einem Unfall verbleibt, bevor Boden und Gewässer mit dem ausgetretenen Stoff in Kontakt kommen. Allerdings ist auch die Reinigung aufwändiger.
4. Im Rahmen einer Masterarbeit (Schmalenberger O. (2013): Abflussverhalten bei offenporigen Strassenbelägen, Masterarbeit an der Leibniz-Universität Hannover, weiterbildendes Studium Wasser und Umwelt, Hannover 2013) bei der BASt wurde gezeigt, dass OPA in jedem Fall ein beträchtliches Potential hat, Oberflächenwasser zwischenzuspeichern. Durch erhöhte Verdunstung kommt es insgesamt auch zu geringerem Abfluss als von einer Straße mit geschlossenem Belag. Als Spitzenabflussbeiwert zur Bemessung anhand des einjährigen 15-Minuten-Regens konnte der Wert von 0,6 ermittelt werden. Bei den kleineren, häufigeren Regenereignissen wird das Rückhaltepotential von OPA gegenüber einem Gussasphalt noch deutlich größer. Zusammen mit Literaturangaben kann 50% höherer Rückhalt erwartet werden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der bekanntgewordenen entscheidungsrelevanten Punkte zu dem Ergebnis, dass eine (nachträgliche) grundlegende Veränderung der Straßenabwasserentsorgung in diesem Beschluss nicht festgestellt werden kann. Für den Entwässerungsabschnitt außerhalb der Betr.-km 124,816 bis 125,802 wird gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.06.1975 Az.: 220-430-505 f 1/72 rechtlich keine Änderung vorgenommen. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach führt hierzu in seinem Gutachten vom 13.11.2013 unter Abschnitt 3.1 Absatz 3 und 4 ebenfalls aus, dass "im nördlichen Bereich (AS Forchheim-Nord bis Trubbachmündung in MDK) der A73 die Entwässerung belassen wird, d.h. das Straßenwasser wird gemäß gültigem Planfeststellungsbeschluss in den MDK entwässert ...". Die damals planfestgestellten Einleitungsstellen sowie die Fahrbahnbreiten bleiben damit gleich. Die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger genießt rein rechtlich Bestandschutz. Derzeit sind außerdem keine besonderen Probleme hinsichtlich der Belastung der Gewässergüte des MDK aus den bestehenden Straßenseinleitungen bekannt. Auch dürfte die Verdünnung bzgl. der ausschließlich im Winterdienstzeitraum eingeleiteten Salzmengen sehr groß sein. Beachtet man außerdem, dass in der Vergangenheit durch die fortschreitende Verbesserung der Winterdiensttechnik die Streusalzmengen immer weiter reduziert werden konnten und durch Feuchtsalz und Sole eine bessere Wirksamkeit (Haftungsvermögen) erzielt wurde, können evtl. Probleme der Wassergüte dsbzgl. als eher gering eingeschätzt werden. Die neuesten Forschungsergebnisse der BASt weisen außerdem darauf hin, dass OPA ein beträchtliches Potential hat Oberflächenwasser zwischenzuspeichern. Dies gilt grundsätzlich unabhängig vom jeweiligen "Verschmutzungsgrad" des Oberflächenwassers.

Allerdings sind die Einwände des Sachgebietes 52 – Wasserwirtschaft - der Regierung von Oberfranken trotzdem – v.a. hinsichtlich einer möglichen Schädigung durch das Einleiten von wassergefährdenden Stoffen bei Verkehrsunfällen o.ä. – nachvollziehbar. Deshalb wurde unter Teil A Abschnitt 3.4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses eine Überprüfung auf evtl. Nachbesserungen in die Nebenbestimmungen als Verpflichtung des Vorhabenträgers mit aufgenommen. Werden danach zusätzliche Maßnahmen als erforderlich angesehen sind diese in einem separaten Verfahren genehmigen zu lassen und zu realisieren. Der Grundsatz der Konfliktbewältigung verlangt zwar, dass grundsätzlich alle durch das Vorhaben ausgelösten Probleme in der Planungsentscheidung selbst zu regeln sind und evtl. notwendige Folgemaßnahmen grundsätzlich nicht einem anderen Planungsvorhaben überlassen bleiben dürfen, aber ausnahmsweise darf die Problemlösung einem späteren Verfahren vorbehalten werden, wenn der Vorbehalt seinerseits dem Abwägungsgebot entspricht, weil eine Regelung des Problems von dem späteren Verfahren objektiv erwartet werden kann (BVerwG, Urteil vom 18.04.2007 – BVerwG 9 A 34.06). Im vorliegenden Fall kann dies trotz der Einwendungen bejaht werden, da sich das beantragte Planungsvorhaben auch nach Meinung des Wasserwirtschaftsamtes Kronach nicht auf die vorhandene (genehmigte) Entwässerungssituation auswirkt und es dadurch zu keinen notwendigen Anpassungen o.ä. kommen muss.

2.6.8.2.3 Entwässerungsabschnitt *zwischen* Betr.-km 124,816 bis 125,802

Im Entwässerungsabschnitt 1 *zwischen* Betr.-km 124,816 bis 125,802 wird die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers im Bereich der Straße geändert. Bislang entwässerte die östliche Fahrbahn breitflächig über die Dammböschung in eine Mulde und über die Mulde in den Trubbach. Die westliche Fahrbahn entwässerte über Rinnen und Rohrleitungen im Mittelstreifen ebenfalls in die Mulde am östlichen Dammfuß der BAB und von dort auch in den Trubbach. Künftig entwässern beide Fahrbahnen über Rinnen und Rohrleitungen in ein neues Absetzbecken (ASB 124,850 - 1R; lfd. Nr. 54 BV) und über eine neue Einleitungsstelle gemäß Unterlage 7.1T Blatt Nr. 6 i.V.m. Unterlage 13.2 Blatt Nr. 1 der Planfeststellungsunterlagen in den Trubbach und weiter in den MDK. Ein Rückhaltebecken ist nicht erforderlich, da der MDK ausreichend leistungsfähig ist, um die abzuleitenden Oberflächenwässer ungedrosselt aufzunehmen. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach kommt in seinem Gutachten vom 13.11.2013 zu dem Ergebnis, dass in wasserwirtschaftlicher Hinsicht unter Beachtung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine grundsätzlichen Einwände gegen die vom Vorhabenträger geplante Niederschlagswassereinleitung bestehen. Das Sachgebiet 52 – Wasserwirtschaft – der Regierung von Oberfranken schließt sich dieser Sichtweise an.

Nachdem der Vorhabenträger sich im Wesentlichen mit den Auflagen und Bedingungen einverstanden erklärt hat wurden diese durch die Planfeststellungsbehörde für die betreffenden vorgesehenen Maßnahmen unter Teil A Abschnitt 4.2 und 4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

2.6.8.3 Überschwemmungsgebiete

Die geltenden amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete sind in Unterlage 12.1T der Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Dabei sind der Regnitzaltarm im Mündungsbereich des Trubbach und die Auenbereiche zwischen Altarm und der BAB A 73 Bestandteil des Überschwemmungsgebietes der Wiesent. Das Überschwemmungsgebiet der Regnitz / des Main-Donau-Kanals ist auf den Kanal selbst mit seinen unmittelbaren Uferändern begrenzt.

Die planfestzustellenden Maßnahmen befinden sich entlang der BAB A 73 in unmittelbarer Nähe zum Main-Donau-Kanal (MDK) als Bundeswasserstraße und Gewässer I. Ordnung. Der Auslauf des neu zu erstellenden Absetzbeckens liegt im direkten Mündungsbereich des Trubbach (Gewässer II. Ordnung) in den MDK. Die Maßnahmen kommen auf der Grenze des festgesetzten Überschwemmungsgebietes zu liegen. Gemäß den kennzeichnenden Querschnitten unter Unterlage 6 der Planfeststellungsunterlagen wird die neue wasserseitige Lärmschutzwand in Bezug auf den Bestand um ca. 1 m in Richtung des MDK verlegt. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach schätzt deshalb in seinem Gutachten vom 13.11.2013 einen etwaigen Retentionsraumverlust als nicht wesentlich ein. Das Landratsamt Forchheim als zuständige untere Wasserrechtsbehörde stellt in seiner Stellungnahme vom 11.10.2013 grundsätzlich fest, dass gemäß § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Errichtung von Mauern oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung untersagt ist. Eine Ausnahme hiervon kann nach § 78 Abs. 4 WHG zugelassen werden, wenn Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können. Unter Berücksichtigung der fachlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach stimmt das Landratsamt der Maßnahme aus wasserrechtlicher Sicht zu.

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird sich durch die geplanten Maßnahmen gemäß Planfeststellungsunterlagen keine wesentlich erhöhte Häufigkeit von Überschwemmungen ergeben. Die geringfügige Verschiebung der neuen Lärmschutzwand in Richtung des MDK an der jeweiligen Böschungsoberkante der Uferböschung liegt außerdem längs zur Fließrichtung des Gewässers. Mit einer Beeinträchtigung der Fließeigenschaften - insbesondere Aufstauungen o.ä. - ist nicht zu rechnen. Dementsprechend sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine weitergehenden entsprechenden Anordnungen veranlasst.

2.6.8.4 Anlagen im 60-m-Bereich von Gewässern erster und zweiter Ordnung

Die Gewässerkreuzungen mit Brücken- und Durchlassbauwerken, Leitungen etc. mit den oberirdischen Gewässern Main-Donau-Kanal (Gewässer I. Ord-

nung – Gew I –) und Trubbach (Gewässer II. Ordnung – Gew II –) sind nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG genehmigungspflichtig. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat sein Einverständnis erklärt, weil bei plangemäßer Bauausführung und Berücksichtigung der Nebenbestimmungen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und die fachlichen Anforderungen der Wasserwirtschaft eingehalten werden. Das Landratsamt Forchheim als zuständige untere Wasserrechtsbehörde stellt ergänzend dazu fest, dass unter Berücksichtigung der fachlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach der Maßnahme aus wasserrechtlicher Sicht zugestimmt werden kann.

Die Genehmigung für die Errichtung der Anlagen konnte daher als Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung unter Teil A Abschnitt 4.5 mit erteilt werden (§ 17 FStrG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

2.6.8.5 Grundwasser

Gemäß Unterlage 13.1 der Planfeststellungsunterlagen liegt der Grundwasserspiegel im verfahrensgegenständlichen Bereich für die Errichtung des neuen Absetzbeckens (Erdbecken mit befestigter Sohle) ca. 0,90 m unterhalb der dortigen Geländeoberkante. Genauere Daten sind nicht angegeben, aber lt. Systemplan Unterlage 13.3 Blatt Nr. 1 der Planfeststellungsunterlagen kommt die Sohle des Absetzbeckens teilweise im Grundwasser zu liegen. Für die Errichtung der Lärmschutzwände etc. an der Böschungsoberkante des Straßendamms der bestehenden BAB A 73 folgt daraus jedoch, dass keine Eingriffe in den Grundwasserspiegel zu erwarten sind.

Durch die geplanten Maßnahmen wird somit nicht dauerhaft und v.a. nicht in größerem Umfang in die Grundwasserverhältnisse eingegriffen. Es sind daher keine dauerhaft spürbaren Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu erwarten.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach äußert sich bzgl. der vorliegenden Grundwasserverhältnisse nicht explizit. Durch die Aufnahme entsprechender Auflagen und Bedingungen in die Nebenbestimmungen – insbesondere unter Teil A Abschnitt 3.4 und 3.5.11 des Planfeststellungsbeschlusses - konnte den Belangen des Grundwassers durch die Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen werden.

2.6.8.6 Zwischenergebnis

Die im Überschwemmungsgebiet der Wiesent und der Regnitz / des Main-Donau-Kanals sowie an den sonstigen im Planungsbereich befindlichen Gewässerbereichen vorgesehenen Eingriffe können unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen zugelassen werden, da der Eingriff nicht erheblich ist oder ausgeglichen wird.

Unterhaltsverpflichtungen für Gewässer werden dem Vorhabenträger gemäß § 40 WHG, Art. 22, 23 BayWG insoweit auferlegt, als der Aufwand für die Unterhaltung durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme verursacht wird. Im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich und angemessen, dem Vorhabenträger im öffentlichen Interesse zur Stabilisierung des Gewässersystems, das durch das Straßenbauvorhaben Eingriffen ausgesetzt ist, wasserwirtschaftliche Unterhaltsverpflichtungen in dem in den Nebenbestimmungen definierten Umfang aufzuerlegen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dabei im Wesentlichen an der schlüssigen und nachvollziehbaren gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach orientiert, das in dieser Frage in der Regel verursachergerechte, zumutbare und verhältnismäßige Festlegungen vorschlägt.

2.6.8.7 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Die im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderlichen Erlaubnisse werden daher gesondert ausgesprochen.

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG. Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§ 10 Abs. 1, § 18 Abs. 1 WHG). Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG sowohl in Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen in den einzelnen Entwässerungsabschnitten) als auch in Form der beschränkten Erlaubnis (für die Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als in-

taktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt. Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist zu entschädigen (§ 14 Abs. 3 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG).

Die Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes können der Unterlage 13 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Bei Beachtung der unter Teil A Abschnitt 3.4 und 4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässeränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG) nicht zu erwarten. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Forchheim als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Einhaltung der fachlichen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach erklärt.

2.6.8.8 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlage / Änderung der Straßenentwässerung einschließlich des neuen Absetzbeckens bei Betr.-km 124,850 (BV-Nr. 54) und der damit verbundenen erstmaligen Schaffung einer geregelten Entwässerung im Entwässerungsabschnitt zwischen Betr.-km 124,816 bis 125,802 ist davon auszugehen, dass dort eine grundlegende Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für die nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen im verfahrensgegenständlichen Abschnitt im Zuge der BAB A 73 sprechenden Belange zu überwiegen.

2.6.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht nur in geringem Umfang Flächen (Erwerb oder vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen), die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Gemäß Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 14.1T der Planfeststellungsunterlagen wird in den Gemarkungen Forchheim und Burk nur Ackerland in kleinem Ausmaß vorübergehend in Anspruch genommen. Nach Been-

digung der Arbeiten steht es den jeweiligen Eigentümern wieder in vollem Umfang zur Verfügung. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass dies mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen des ohnehin minimalen Eingriffs, der fachlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z.B. Behinderungen durch Baustellenverkehr, evtl. Umwege o.ä.) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch die Maßnahmen nicht geändert.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.6.9.1 Grundinanspruchnahme / Beweissicherung

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten stellt in seiner Stellungnahme vom 04.09.2013 fest, dass landwirtschaftliche Nutzflächen durch die Baumaßnahme nicht direkt betroffen seien. Sollten jedoch solche Flächen für Zwischenlagerungen von Erdmassen benötigt werden, wären diese nach Beendigung der Lagerung wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Die Grundstücksinanspruchnahme wäre zu entschädigen.

Die durch die vorgesehenen Maßnahmen im Zuge der BAB A 73 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum (Grundverlust, Folgeschäden etc.) zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen; sie wurden und werden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine gänzliche andere o.a. schonendere Planung zur Verringerung der Grundinanspruchnahme oder anderer Auswirkungen ist wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich. Wie bereits dargestellt, ist das planfestzustellende Bauvorhaben einschließlich des vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene (geringfügige, dauerhafte u./o. befristete) Flächenbedarf aus Grundstücken privater u./o. öffentlicher Eigentümer in dem in den planfestgestellten Planunterlagen dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Belange der Wasserwirtschaft und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes, war das öffentliche Interesse an der Maßnahme im Zuge der BAB A 73 höher zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohles hinzunehmen. Eine annehmbare Alternativlösung, die die genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer, schonenderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Rahmen der Abwägung im Sinne des AELF und anderen durch die geplante Baumaßnahme betroffener Grundstückseigentümer zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigung / Inanspruchnahme der dauerhaft und vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksflächen auf ein Minimum reduziert werden soll. Unvermeidbare Beeinträchtigungen / Inanspruchnahmen sind im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu regeln. In Abstimmung mit den Grundstückseigentümern hat der Vorhabenträger vor Beginn der Bauarbeiten Beweissicherungsmaßnahmen dergestalt durchzuführen, dass der derzeitige Zustand der Grundstücke vollständig fachgerecht aufgenommen und mit entsprechendem Bildmaterial aussagekräftig dokumentiert wird. Vergleichbares gilt für die notwendig zu beanspruchenden Straßen und Wege (s.a. Unterlage 1T Abschnitt 8.1 der Planfeststellungsunterlagen). Entsprechende Einwendungen sind durch die Aufnahme in die Nebenbestimmungen unter Teil A Abschnitt 3.6.3 und 3.8.5.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

2.6.9.2 Uneingeschränkte Zufahrt / Entwässerung / Drainagen

Der Bayerische Bauernverband nimmt zur Maßnahme mit seinem Schreiben vom 24.10.2013 Stellung. Dabei fordert der Verband insbesondere sicherzustellen, dass während der Baumaßnahme die uneingeschränkte Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen aufrecht zu erhalten sei. Des Weiteren wird, wie vom AELF ebenfalls beschrieben, eine Beweissicherung für die landwirtschaftlichen Wirtschaftswege und Feldzufahrten sowie bei Bedarf eine ordnungsgemäße Wiederherstellung gefordert. Um eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung sicherzustellen sei eine Beeinträchtigung der Entwässerung und des Grundwasserstandes auszuschließen und durch die Baumaßnahme evtl. beschädigte Drainagen wieder herzustellen. Abschließend wird darauf hinge-

wiesen, dass die bestehende Wegeverbindung entlang des MDK (Anm.: ca. Bau-km 124+750 re Richtung Süden) in Breite und vor Ort bestehen bleiben müsse, um die Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der BAB A 73 zu gewährleisten.

Der Vorhabenträger antwortet mit Schreiben vom 30.04.2014 darauf, dass Änderungen an Feldzufahrten oder Wirtschaftswegen nicht vorgesehen seien. Desweiteren stimmt er den Forderungen der Einwender zu, die durch die Planfeststellungsbehörde in den Nebenbestimmungen unter Teil A Abschnitt 3.6 ff. berücksichtigt wurden. Die Einwendungen können als erledigt angesehen werden.

2.6.10 Sonstige öffentliche Belange

2.6.10.1 Verkehrskonzept bei Umleitungsverkehr

Die Stadt Forchheim fordert in ihrer Stellungnahme vom 25.10.2013, dass bei einer evtl. Umleitung des Autobahnverkehrs mit der Stadt Forchheim - Ordnungsamt – ein Verkehrskonzept auszuarbeiten sei.

Unter Abschnitt 4.2 des Erläuterungsberichtes Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen ist ausgeführt, dass der vorhandene Querschnitt der BAB A 73 eine Fahrbahnbreite von je 10,00 m besitzt. Zum Bau der Lärmschutzeinrichtungen und des neuen Fahrbahnbelags muss jeweils eine Richtungsfahrbahn gesperrt werden. Um während der Bauzeit vier Fahrstreifen für den Verkehr vorhalten zu können, müssen die Fahrbahnen von Betr.-km 121,430 bis Betr.-km 124,535 (Fahrtrichtung Nürnberg) bzw. 124,462 (Fahrtrichtung Bamberg) auf die ehemals planfestgestellte Breite von 11,50 m verbreitert werden. Im Bereich von Engstellen in Richtung Bamberg wird die Fahrbahn auf 11,25 m verbreitert. Dadurch kann lt. Vorhabenträger die Verkehrsbehinderung im Zuge der BAB A 73 auf ein Minimum reduziert werden. Eine grundsätzliche Führung des Bundesautobahnverkehrs durch das Stadtgebiet von Forchheim ist vom Maßnahmenträger weder geplant noch selbst gewünscht. Durch die routinemäßige Verkehrsbesprechung vor Beginn einer Baumaßnahme unter Beteiligung aller zuständigen und betroffenen Stellen ist außerdem gewährleistet, dass der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausreichend Rechnung getragen wird. Die Einwendung kann daher als erledigt angesehen werden. Eine besondere Aufnahme in die Auflagen oder Nebenbestimmungen ist nicht erforderlich.

2.6.10.2 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A Abschnitt 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

2.6.10.3 Eigentumsverhältnisse der Stadt Forchheim

Mit Schreiben vom 25.10.2013 wendet die Stadt Forchheim ein, dass ihr in Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) der Planfeststellungsunterlagen aufgefallen sei, dass sie bei verschiedenen Bauwerken wie Kabelquerungen und Abwasserdruckleitungen als Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger benannt wurde. Diese Anlagen oblägen jedoch den Stadtwerken Forchheim. Die Eigentumsverhältnisse bzw. die Unterhaltungslast seien deshalb abzustimmen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Stellungnahme der Stadtwerke Forchheim vom 20.11.2013 verwiesen. Darin teilen die Stadtwerke für die verschiedensten Ver- und Entsorgungsleitungen Auflagen (s.a. Teil A Abschnitt 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses) aber auch redaktionelle Änderungen z.B. der Eigentumsverhältnissen und den daraus resultierenden Unterhaltungspflichten mit. Der Vorhabenträger hat mittlerweile die notwendigen Änderungen mit der Stadt Forchheim abgestimmt und insbesondere durch Tekturen der Unterlagen 7.1T und 7.2T sowie anderen vom 20.01.2014, 31.03.2014, 31.10.2014, 24.11.2014 und zuletzt vollumfänglich vom 22.04.2015 berücksichtigt. Die entsprechenden Unterlagen gemäß Teil A Abschnitt 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses werden festgestellt.

Die Einwendung der Stadt Forchheim wird als erledigt angesehen.

2.6.10.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nimmt zur Planung der Autobahndirektion Nordbayern mit Schreiben vom 28.10.2013 ausführlich Stellung und hat die Planfeststellungsbehörde gebeten die mitgeteilten Punkte ggf. als Nebenbestimmungen in den verbindlichen Teil des Planfeststellungsbeschlusses aufzunehmen. Dies wird v.a. deshalb als erforderlich angesehen um Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal (MDK) und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu verhüten oder auszugleichen.

Mit Schreiben vom 30.04.2014 hat der Vorhabenträger zu den Einwendungen geantwortet und diese größtenteils ausräumen können. Erforderliche Auflagen und Nebenbestimmungen wurden unter Teil A Abschnitt 3.8.1 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Von der WSV mitgeteilte redaktionelle, klärungsbedürftige Punkte wurden nach Überprüfung durch die Autobahndirektion Nordbayern, insbesondere durch eine Tektur der Unterlagen 7.1T und 7.2T vom zuletzt 22.04.2015, berücksichtigt. Die Ausführungen unter Teil A Abschnitt 3.8.5 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses sind zu beachten.

Bzgl. der Einwendung der WSV, dass die Einleitungsstelle bei MDK-km 28,58 (Betr.-km 124,108) in der Bau- und Unterhaltungslast der WSV stehe und eine Überprüfung der Unterhaltungsgrenze WSV/Bundesstraßenverwaltung durch den Vorhabenträger zur Schaffung einer eindeutigen Abgrenzung erforderlich sei teilt die Autobahndirektion mit, dass der Durchlass DN 500 vom Neubau

der BAB A 73 stamme und er sich deshalb im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befände. Die Anlage sei in lfd. Nr. 47 BV korrekt aufgenommen und beschrieben. An den Angaben des Vorhabenträgers ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu zweifeln. Die entsprechende Bauwerksnummer mit den Regelungen wird wie beantragt festgestellt. Inwieweit die Leitung der Bundesstraßenverwaltung nicht nur der Entwässerung von Straßenwasser dient, sollte der Vorhabenträger in eigenem Interesse überprüfen und evtl. notwendige bürgerlich-rechtliche Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens anstreben.

Die Einwendung der WSV wird als erledigt angesehen.

2.6.10.5 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmimmissionen gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 26.11.2013 dargestellten Gegebenheiten des sehr geringen Risikos bzgl. Auffindens von Bodendenkmälern haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Die unter Teil A Abschnitt 3.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden lärmschutztechnischen Belangen.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden bzw. noch werden müssen. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

2.6.10.6 Erschütterungen

Die Regierung von Oberfranken – Sachgebiet 50 – weist in ihrer Stellungnahme vom 14.11.2013 gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern darauf hin, dass in den Planunterlagen eine Beurteilung bzw. ein Gutachten fehle, wie sich der Baulärm und die beim Bau entstehenden Erschütterungen auf die umliegenden Gebäude auswirken. Es solle geprüft und entsprechend erläutert werden, ob bzw. in welchem Umfang es an der teilweise sehr nahen Wohnbebauung zu negativen Auswirkungen komme.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt damit überein, dass sich im betreffenden Planfeststellungsabschnitt teilweise Gebäude sehr nah an der BAB A 73 bzw. den geplanten Lärmschutzeinrichtungen befinden. Eine mögliche Beeinträchtigung durch Baulärm u./o. Erschütterungen durch die Baumaßnahmen wie z.B. Bodenverdichtung, Asphalteinbau, Gründungsarbeiten für die Lärmschutzwände etc. kann nicht ausgeschlossen werden. Eine evtl. "Ausbreitung" von Erschütterungen im z.B. Untergrund hängt jedoch von vielen Faktoren ab (Bodenverhältnisse, Feuchtigkeit, Bodenklasse (Fels, Humus o.ä.), Baugeräteauswahl usw.). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind aber i.d.R. einzelne Bauverfahren oder geologische Verhältnisse noch gar nicht bekannt und ergeben sich erst in der Ausführungsplanung des Auftraggebers oder in der Angebotsphase des zukünftigen Auftragnehmers. Deshalb ist die Vorlage eines Erschütterungsgutachtens aus hiesiger Sicht zum jetzigen Zeitpunkt weder sinnvoll noch zwingend erforderlich. Allerdings ist der Grundgedanke der Forderung des Sachgebiets 50 v.a. für die direkt angrenzenden Menschen und Gebäude sinnvoll. In der Abwägung sieht es die Planfeststellungsbehörde deshalb als notwendig an, ergänzende Auflagen in die Nebenbestimmungen unter Teil A Abschnitt 3.3.5, 3.3.6, 3.3.7 und 3.3.8 des Planfeststellungsbeschlusses aufzunehmen.

Die Einwendung kann damit als erledigt angesehen werden.

2.6.11 Sonstige private Belange

2.6.11.1 DIN 18005 für städtebauliche Planungen

Ein Einwender vermutet, dass der Vorhabenträger für sein Grundstück die für ihn ungünstigeren Lärmgrenzwerte nach der DIN 18005 ansetze bzw. fordere und dadurch die Erschließung für das Gebiet "Löschwöhrd" erschweren würde. Zu dieser Einwendung vom 22.01.2015 nimmt der Vorhabenträger mit Schreiben vom 23.07.2015 Stellung und weist darauf hin, dass für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen alleine die 16. BImSchV gilt. Wie mehrfach im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss beschrieben ist an der Ermittlung der Lärmschutzeinrichtungen gemäß den geltenden rechtlichen Vorgaben und technischen Vorschriften und Richtlinien nicht zu zweifeln. In der für o.g. Straßenbaumaßnahmen vorgesehenen 16. BImSchV sind die Immissionsgrenzwerte und die Berechnung der Beurteilungspegel festgelegt. Die

vom Einwender vorgebrachte DIN 18005 haben für die Beurteilung, ob ein Anspruch auf Lärmschutz besteht bzw. wie Lärmschutzmaßnahmen bemessen werden keine Bedeutung. Sie gelten für den Schallschutz im Städtebau. Diese Norm gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Sie richtet sich an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden. Sie gilt nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. In DIN 18005-1 Beiblatt 1 sind als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung schalltechnische Orientierungswerte angegeben. Für die kartenmäßige Darstellung von Schallimmissionen gilt DIN 18005-2. Die Norm 18005-1 gibt allgemeine Hinweise zur Schallausbreitung sowie zu grundsätzlich möglichen Maßnahmen zur Minderung der Schallimmissionen.

Die Einwendung wird daher als unbegründet zurückgewiesen.

2.6.11.2 Temporäre Seitenstreifennutzung; 6-streifiger Ausbau

Mehrere Einwender bringen vor, dass auf die Realisierung der planfestzustellenden vorliegenden Maßnahme eine temporäre Freigabe der Seitenstreifen als Fahrstreifen folgen würde. Die "Salamitaktik" sei leicht durchschaubar und nach der Standstreifenfreigabe komme der 6-streifige Autobahnausbau.

Der aktuell noch gültige Bundesverkehrswegeplan 2003 stellt die Investitionsstrategie der Bundesregierung für die Verkehrsinfrastruktur ab dem Jahr 2001 dar. Um eine zeitgemäße Investitionspolitik sicherzustellen, wird die Bundesverkehrswegeplanung inhaltlich und methodisch neu aufgestellt. Die Arbeiten an einer neuen Grundkonzeption haben bereits begonnen und sollen in den Bundesverkehrswegeplan 2015 münden. Der bestehende Zeitplan zur Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans sieht den Kabinettsbeschluss für das Jahr 2015 vor. Bisher ist dies noch nicht erfolgt und der neue Bundesverkehrswegeplan noch nicht veröffentlicht. Welche Maßnahmen darin aufgenommen sind wird sich zu gegebener Zeit zeigen. Gemäß Übersicht über die laufenden und die für den neuen Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen (aktualisierte Fassung mit Stand 05.09.2014 <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-projektanmeldungen.html>) sind keine Ausbaumaßnahmen für den betreffenden Abschnitt der BAB A 73 zwischen der AS Forchheim-Nord bis nördlich AS Forchheim –Süd vorgesehen.

Gleiches gilt für eine sog. temporäre Seitenstreifenfreigabe.

Die Gründe, weshalb die geplanten Maßnahmen durchgeführt werden sollen, sind in den Planfeststellungsunterlagen sowie dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ausführlich beschrieben.

Unabhängig davon hat das BMVI mit Schreiben vom 16.09.2014 Regelungen im Bereich Lärmvorsorge getroffen, die im Vorgriff auf eine Änderung der

VLärmSchR 97 zu beachten sind. Die VLärmSchR 97, Teil C. Lärmvorsorge, Abschn. VI. Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen, Pkt. 10 – Anspruchsvoraussetzungen, Nr. 10.1 – Bau und wesentliche Änderung sind so anzuwenden, dass ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorliegt, wenn ein Seitenstreifen baulich ertüchtigt wird (Verbreiterung oder Verstärkung) und unter Einsatz telematischer Einrichtungen temporär (tageszeitlich begrenzt) als Fahrstreifen genutzt wird. Der Ertüchtigung gleichgestellt sind der Bau von Nothaltebuchten sowie die bauliche Anpassung der Ein- und Ausfädelungstreifen. Allerdings führt auch im Rahmen der Seitenstreifenumnutzung ein erheblicher baulicher Eingriff nur dann zu einer wesentlichen Änderung und zu Lärmvorsorgemaßnahmen, wenn es zu der in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 der 16. BImSchV genannten Lärmzunahme kommt (siehe auch Nr. 10.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97).

Im vorliegenden Fall wäre bei einer evtl. zukünftigen Seitenstreifenfreigabe u./o. Ausbaumaßnahme im Zuge der BAB A 73 durch den dann zuständigen Vorhabenträger erneut zu prüfen, ob (weitere) Lärmschutzmaßnahmen zu treffen wären. Die etwaigen Regelungen wären jedoch einem separaten Verfahren vorbehalten und sind nicht Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.6.11.3 Höhere Schadstoffbelastung durch Bau einer Lärmschutzwand

Ein Einwender bringt zur Tektur vom 22.04.2015 sinngemäß vor, dass durch die Errichtung der Lärmschutzwände zwar der Lärmpegel reduziert werden könne, allerdings der verwirbelte Staub in einen viel größeren Radius zur Fahrbahn auf die angrenzenden Grundstücke verteilt werde.

Der Vorhabenträger weist die Einwendung mit Schreiben vom 16.10.2015 mangels Nachvollziehbarkeit zurück. Es sei davon auszugehen, dass ebenso wie der Lärm auch Abrieb und Staub stärker im unmittelbaren Bereich der Straße verblieben.

Gemäß der Schriftenreihe UmweltWissen – Luft (Stand 2013) des Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) entstammen Luftschadstoffe einer Vielzahl von Quellen und entstehen durch eine Vielzahl von Prozessen. Der Wind verweht die Luftschadstoffe. Dabei werden die Schadstoffe in der Luft verdünnt, und zwar umso stärker, je höher die Windgeschwindigkeit und je stärker die Turbulenzen sind. Die Turbulenz ist neben der Windgeschwindigkeit ein wesentlicher Faktor für die Verdünnung der Luftschadstoffe. Das LfU schreibt in "Information über Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs" aus dem Jahre 2003 unter Absatz 3.2 außerdem, dass straßennahe Hindernisse, wie Bewuchs, Lärmschutzanlagen, Gebäuderiegel, im Allgemeinen durch Erhöhung der Turbulenz eine Verringerung der Immissionen bewirken.

Zur Abschätzung der Immissionsbelastungen an Straßenabschnitten geben die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS - Ausgabe 2012) grundlegende Anmerkungen. Für die vorliegende Planung hat der Vorhabenträger keine Berechnung nach den RLuS vorgelegt. Dies war nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, da auch keine weitere beteiligte Stelle ein differenziertes Gutachten bzw. eine Untersuchung forderte. Der Einwander brachte die betreffende Einwendung erst im Tekturverfahren für eine Verlängerung der transparenten Lärmschutzwandbereiche ein. Die grundlegende Beschäftigung mit dem Thema einer Lärmschutzwanderrichtung war nicht Bestandteil der nochmaligen Auslegung. Von einer dsbzgl. Präklusion kann daher ausgegangen werden. Trotzdem wird die vorgebrachte Befürchtung im Abwägungsprozess zur Vervollständigung mit beachtet und behandelt.

Auch nach Abschnitt 3.5 der RLuS können unter bestimmten Bedingungen Abschirmungen eine anliegerseitige Minderung verkehrsbedingter Luftschadstoffe bewirken. Den RLuS sind zu entnehmen, dass sich die Schadstoffkonzentration mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand verringert. Auch nimmt z.B. die relative Konzentration an Straßenabschnitten mit Lärmschutzwänden mit der Höhe der Wände ab. Der vorgenannten Information des LfU aus 2003 ist der Abb. 4 zu entnehmen, dass die relative NO_x - Konzentration bei einer 4 m hohen Lärmschutzwand im Vergleich ohne Wand um mehr als rd. 25% reduziert wird.

Die Befürchtung einer höheren Schadstoffbelastung nach der Errichtung der Lärmschutzwände kann bereits aufgrund o.g. Ausführungen nicht geteilt werden. Die Anforderung eines detaillierten Gutachtens hat sich der Planfeststellungsbehörde nicht aufgedrängt. Wie unter Teil C Abschnitt 2.6.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits beschrieben, wird durch das Vorhaben keine Änderung der Verkehrsentwicklung auf der BAB A 73 verursacht bzw. neu ausgelöst. Deswegen wird sich hinsichtlich der Luftreinhaltung die Situation durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht verschlechtern. Durch den Neubau bzw. die Erhöhung der Lärmschutzwände und den Einbau von lärmmindernden hohlraumreichen Asphaltbelägen wird sich der Eintrag von Feinstaub von der Autobahn in die betroffenen Gebiete eher verringern.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

2.7 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Maßnahmen zur nachträglichen Lärmvorsorge im Zuge der BAB A 73 " Bamberg - Nürnberg" im Abschnitt AS Forchheim - Nord bis nördlich AS Forchheim - Süd auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Der notwendige dauerhafte Grunderwerb wird bis auf eine Ausnahme nur von öffentlichen bzw. kommunalen Eigentümern benötigt.

Der dauerhafte Grunderwerb von einem privaten Eigentümer beträgt lt. Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 14.1 lediglich 53 m². Der Eingriff in das (private) Eigentum ist damit insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt. Die Belange, die für den nachträglichen Lärmschutz im Zuge der BAB A 73 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabenträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich gegenüber der plangegegenständlichen Maßnahme als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen und entspricht dem Gleichheitssatz.

2.8 Straßenrechtliche Entscheidungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 S. 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6a S. 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a S. 2 FStrG). Die auf-

zulassenden Teile der BAB A 73 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.1(T) und 7.2T der Planfeststellungsunterlagen) sowie die Bestimmungen unter Teil A Abschnitt 5 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend verwiesen.

3 KOSTENENTSCHEIDUNG

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes.

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr.1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben und der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 VwGO und § 5 RDGEG).

Dies gilt auch schon für die Erhebung der Klage. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse.

Hinweise:

Die unter Teil 2 des Beschlusstextes genannten Unterlagen und Pläne können bei der Autobahndirektion Nordbayern – Dienststelle Bayreuth – Wittelsbacherring 15, 95444 Bayreuth eingesehen werden.

Die Unterlagen werden in der Stadt Forchheim auch kurzfristig ausgelegt werden. Zeit und Ort dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Diese Auslegung hat keinen Einfluß auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

Witton
Regierungsdirektorin