

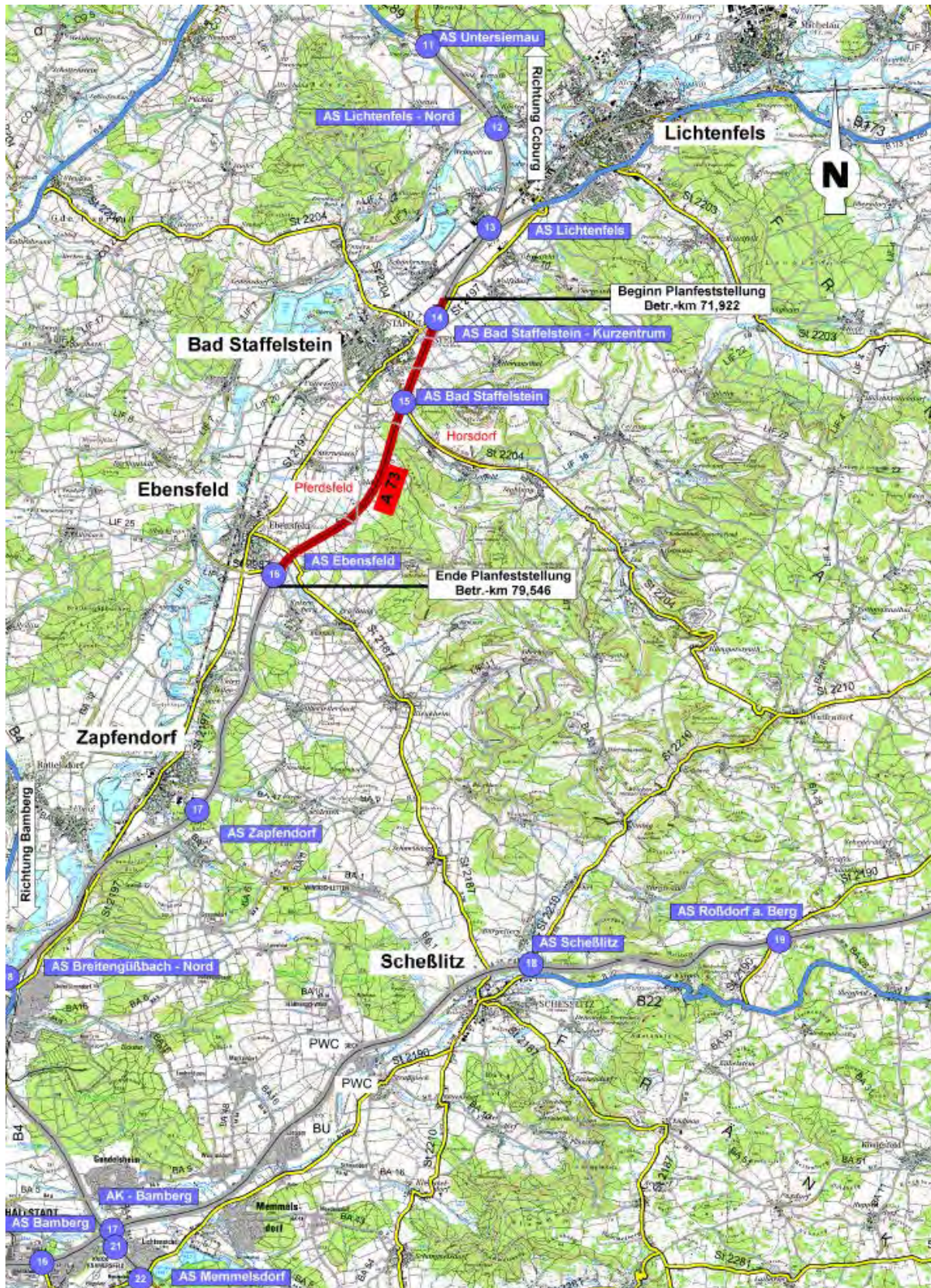


Planfeststellungsbeschluss

für den

Nachträglichen Lärmschutz (BAB) BAB A 73
im Abschnitt nördlich AS Bad Staffelstein-Kurzentrums
bis südlich AS Ebenfeld
(von Betr.-km 71,922 bis Betr.-km 79,546)
(A73_240_1,900 bis A73_300_0,315)

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
A. TENOR	8
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	8
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	9
3 AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN, NEBENBESTIMMUNGEN	10
3.1 Zusagen und Einwendungen	10
3.2 Unterrichtungspflichten	10
3.3 Immissionsschutz	12
3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	14
3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	14
3.6 Landwirtschaft	15
3.7 Denkmalpflege	16
3.8 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	17
3.9 Sonstige Belange	17
4 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	18
5 KOSTENENTSCHEIDUNG	19
B. SACHVERHALT	20
1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS MIT VORGESCHICHTE	20
1.1 Beschreibung des Vorhabens	20
1.2 Vorgeschichte	21
2 VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	22
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	22
2.2 Raumordnung und Landesplanung	22
2.3 Sonstige Planungsstufen	22
3 ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	23
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	24

1	VERFAHRENSRECHTLICHE BEURTEILUNG	24
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken.....	24
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung.....	24
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	25
2	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	26
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung; Rechtsgrundlage (grundsätzliche Ausführungen)	26
2.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	27
2.3	Planungsermessen	28
2.4	Linienführung.....	28
2.5	Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme	28
2.6	Öffentliche und private Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung..	30
2.6.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung.....	30
2.6.2	Planungsvarianten	31
2.6.3	Städtebauliche Belange	31
2.6.4	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	32
2.6.5	Immissionsschutz.....	33
2.6.5.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	33
2.6.5.2	Verkehrslärmschutz	34
2.6.5.2.1	Rechtsgrundlagen	34
2.6.5.2.2	Verkehrslärmberechnung.....	39
2.6.5.2.2.1	Anspruchsermittlung	40
2.6.5.2.2.2	Verkehrsprognose 2025.....	41
2.6.5.2.2.3	Lärmberechnung.....	42
2.6.5.2.2.4	Verhältnismäßigkeitsprüfung.....	43
2.6.5.2.3	Behandlung der Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz	49
2.6.5.2.3.1	Überprüfung der schalltechnischen Lärmberechnungen, Verkehrsprognose.....	49
2.6.5.2.3.2	Besondere Situationen wie Topografie, Geografie und Meteorologie, Reflexion, Sonderschallquellen wie schlagende Spanngurte etc.....	51
2.6.5.2.3.3	Forderung nach Lärmmessungen	53
2.6.5.2.3.4	Planungsgeschwindigkeit.....	54
2.6.5.2.3.5	Forderungen nach anderer Gebietseinstufung und Berücksichtigung weiterer (Bau-) Gebiete ..	54
2.6.5.2.3.6	Verpflichtung des Vorhabenträgers zu weiteren Maßnahmen bei Überschreitung der Prognosewerte.....	57
2.6.5.2.3.7	Lärmschutzkonzept Stadt Bad Staffelstein, Markt Ebensfeld, Ortschaften Horsdorf, Wolfsdorf, Grundfeld, Schönbrunn etc. / Vollschutz / mehr betroffene Anwesen / offenporiger Asphalt	59
2.6.5.2.4	Behandlung weiterer Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz	65
2.6.5.2.4.1	Geschwindigkeitsbegrenzungen	65
2.6.5.2.4.2	Wertverlust und wirtschaftliche Einbußen	67
2.6.5.2.4.3	Minderung der Wohn- und Lebensqualität	70
2.6.5.2.4.4	Außenwohnbereich/Garten; Aufenthalt in der Natur.....	71
2.6.5.2.4.5	Ungleichbehandlung	72
2.6.5.2.4.6	Zusätzlicher Lärm aus Bahnlinie / Gesamtlärbetrachtung.....	73
2.6.5.2.4.7	Hochabsorbierende Lärmschutzwände / Transparente Lärmschutzwand auf Kreuzungsbauwerk über Staatsstraße St 2204	74
2.6.5.2.4.8	Wirtschaftliche Einbußen, Forderung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch für Gastronomie/Pension.....	75
2.6.5.2.4.9	Lärmgrenzwerte nach DIN 18005	76
2.6.5.3	Abwägung der Immissionsschutzbelange	77
2.6.6	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	77

2.6.6.1	Rechtsgrundlagen	78
2.6.6.2	Verbote	78
2.6.6.2.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner/besonderer und strenger Artenschutz	78
2.6.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	79
2.6.6.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	80
2.6.6.4.1	Eingriffsregelung	80
2.6.6.4.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	81
2.6.6.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	82
2.6.6.4.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Naturschutz und Landschaftspflege	84
2.6.6.4.4.1	Nachträgliche Eingrünung der Straßenböschungen der BAB A 73	84
2.6.7	Luftreinhaltung	85
2.6.8	Bodenschutz	85
2.6.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	86
2.6.10	Sonstige öffentliche Belange	86
2.6.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	86
2.6.10.2	Denkmalschutz	86
2.6.11	Sonstige private Belange	87
2.6.11.1	Befestigung des geplanten Wirtschaftsweges (öffentlicher Feld- und Waldweg (öfw) Flur Nr. 1380 Gemarkung Bad Staffelstein) – BV Nr. 6	87
2.6.11.2	Rechtmäßigkeit des Standstreifenanbaues an die B 173	88
2.6.11.3	Veröffentlichung der Verkehrsdaten der Dauerzählstelle nördlich Ebensfeld	89
2.7	Gesamtergebnis	90
2.8	Straßenrechtliche Entscheidungen	90
3	KOSTENENTSCHEIDUNG	91

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	Bundesministerium 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
MLuS	Merklblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
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
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32-4354.10-02/12

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;
BAB A73; "Lichtenfels - Bamberg"
Abschnitt: Nördlich AS Bad Staffelstein-Kurzentrum - südlich AS Ebensfeld
Nachträglicher Lärmschutz
von Betr.-km 71,922 bis Betr.-km 79,546
A73_240_1,900 bis A73_300_0,315**

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den nachträglichen Lärmschutz der Bundesautobahn BAB A 73 "Lichtenfels - Bamberg" im Abschnitt "nördlich der AS Bad Staffelstein-Kurzentrum bis südlich AS Ebensfeld" von Betr.-km 71,922 bis Betr.-km 79,546 im Gebiet der Gemeinden Bad Staffelstein und Ebensfeld in der Fassung des Planes vom 31.07.2012 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:

Unterlagen	Blatt	Bezeichnung	Maßstab	Band
1		Erläuterungsbericht		
2		Übersichtskarte	1 : 100.000	
3		Übersichtslageplan	1 : 10.000	
6		Querschnitte		
	1	Querschnitt Betr.-km 72,940 u. 73,100	1 : 100	
	2	Querschnitt Betr.-km 73,400 u. 73,643	1 : 100	
	3	Querschnitt Betr.-km 73,800 u. 73,920	1 : 100	
	4	Querschnitt Betr.-km 74,100 u. 74,220	1 : 100	
	5	Querschnitt Betr.-km 74,380	1 : 100	
7.1		Lagepläne		
	1	Lageplan Betr.-km 71,900 bis Betr.-km 73,250	1 : 2.000	
	2	Lageplan Betr.-km 73,250 bis Betr.-km 74,600	1 : 2.000	
	3	Lageplan Betr.-km 74,600 bis Betr.-km 76,000	1 : 2.000	
	4	Lageplan Betr.-km 76,000 bis Betr.-km 77,200	1 : 2.000	
	5	Lageplan Betr.-km 77,200 bis Betr.-km 78,400	1 : 2.000	
	6	Lageplan Betr.-km 78,400 bis Betr.-km 79,600	1 : 2.000	
7.2		Bauwerksverzeichnis		
8		Höhenpläne		
	1	Höhenplan Betr.-km 72,800 bis Betr.-km 73,600	1 : 2.000/200	
	2	Höhenplan Betr.-km 73,600 bis Betr.-km 74,450	1 : 2.000/200	
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung (Anspruchsberechtigte Gebäude nach RLS90 mit DTV 2025)		Band 1
11.1.1		Lagepläne		
	1	Lageplan Betr.-km 71,900 bis Betr.-km 73,250	1 : 2.000	
	2	Lageplan Betr.-km 73,250 bis Betr.-km 74,600	1 : 2.000	
	6	Lageplan Betr.-km 78,400 bis Betr.-km 79,600	1 : 2.000	
11.1.2		Berechnungsergebnisse		
11.2		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung (Berechnung der Lärmvorsorge nach RLS90 mit DTV 2025)		
11.2.1		Wirksamkeit der Maßnahme (Isophonenpläne aus Cadna A)		
	1	Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht)	1 : 5.000	
	2	Lageplan ohne nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag)	1 : 5.000	
	3	Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Nacht)	1 : 5.000	
	4	Lageplan mit nachträglichen Lärmschutz (DTV2025/Tag)	1 : 5.000	
11.2.2		Ergebnistabelle		
12		Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP)		
12.1		Textteil zum Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (LBPK)	1 : 5.000	
12.3		Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 5.000	
14		Grunderwerb		
14.1		Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Bad Staffelstein		
14.2		Grunderwerbsplan		
	1	Lageplan Betr.-km 71,900 bis Betr.-km 73,250	1 : 2.000	
	2	Lageplan Betr.-km 73,250 bis Betr.-km 74,600	1 : 2.000	

sämtlich aufgestellt von der Autobahndirektion Nordbayern unter dem Datum 31.07.2012.

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 Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Memmelsdorfer Str. 209a, 96052 Bamberg, ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit die Abwicklung der evtl. erforderlichen Anpassungs- u./o. Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

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

- 3.2.2 Der E.ON Bayern AG bzw. jetzt Bayernwerk AG, Assetmanagement Grundsatzaufgaben, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg sowie dem Bayernwerk AG Netzcenter Kulmbach, Hermann-Limmer-Straße 9, 95326 Kulmbach, ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit die erforderlichen Anpassungs- u./o. Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Stromleitungen (2 x 0,4 kV BV Nr. 11) abgestimmt und die evtl. notwendigen Anpassungs- u./o. Sicherungsmaßnahmen für die Leitungen festgelegt werden können (Vorlaufzeit 6 Monate).

Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen darf nicht beeinträchtigt werden.

- 3.2.3 Die E.ON Netz GmbH bzw. jetzt Bayernwerk AG, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, hinsichtlich der die BAB A 73 kreuzenden 110-kV-Freileitung. Innerhalb der Baubeschränkungszone (22,00 m beiderseits der Leitungsachsen) dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften angepflanzt werden. Evtl. Bepflanzungen (z.B. Maßnahme G1 und G4) sind mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

Die Baustelleneinrichtung (Büro- und Lagercontainer, Baulager etc.) muss außerhalb der Baubeschränkungszone erfolgen. Die maximal möglichen Arbeits- und Gerätehöhen in der Nähe von Hochspannungsleitungen sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten (Vorlaufzeit 1 Monat) mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Sollte bei der Errichtung der Lärmschutzwand eine – nur arbeitstäglich mögliche - Freischaltung der 110-kV-Freileitung erforderlich werden, ist dies mit einer Vorlaufzeit von 4 Wochen mit der E.ON Netz GmbH abzuklären.

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

- 3.2.4 Die PLEdoc GmbH, Schnieringshof 10-14, 45329 Essen, als Vertreter der Ferngas Nordbayern GmbH, Fürther Straße 13, 90429 / Open Grid Europe GmbH, Kallenbergstr. 5, 45141 Essen und der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG Schnieringshof 10-14, 45329 Essen weist auf die frühzeitig erforderliche technische und terminliche Abstimmung mit den jeweils zuständigen Ansprechpartnern hin (Open Grid Europe GmbH, Betriebsstelle Bamberg, Telefon 0951/91637-345; GasLINE GmbH & Co. KG, Telefon 0201/184-5066 oder E-Mail: mmc@gasline.de).

Die Auflagen und Hinweise der sinngemäß für die Gasversorgungs- und Telekommunikationseinrichtungen der FGN und der GasLINE geltenden Anweisungen zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH sind zu beachten. Zusätzlich zur kreuzenden Ferngasleitung (BV-Nr. 13) befindet sich ca. bei Betr.-km 74,104 der BAB A 73 eine kreuzende LWL-Kabeltrasse der GasLINE GmbH & Co. KG in einer Kabelschutzrohranlage. Die Anlage ist im Lageplan und im Bauwerksverzeichnis zu ergänzen und bei den Bauausführungen zu beachten.

- 3.2.5 Die Fernwasserversorgung Oberfranken (FWO), Ruppen 30, 96317 Kronach ist hinsichtlich der die BAB A 73 kreuzenden Fernwasserleitung mit Steuerkabel (BV Nr. 10) bereits in der weiteren Planungsphase zu beteiligen.

Durch die vorgesehene Pfahlgründung der Lärmschutzwand darf keine Lastabtragung auf die Fernwasserleitung erfolgen. Außerdem muss es der FWO in einem Schadensfall möglich sein, jederzeit und ungehindert Reparaturarbeiten zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Trinkwasserversorgung durchführen zu können.

3.2.6 Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit ein Vertreter der Dienststelle die Arbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann (s.a. Teil A Abschnitt 3.7 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

3.2.7 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.3 Immissionsschutz

3.3.1 Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von mindestens - 2,0 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. Der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages hat sorgfältig zu erfolgen.

3.3.2 Sobald eine Instandsetzung des Brückenbauwerkes über die Staatsstraße 2204 (BW B_73_B074,366 (5932 510)) u./o. den/der Übergangskonstruktion(en) an der AS Bad Staffelstein zwischen Brückenbalken und Widerlager erforderlich ist, sind diese entsprechend dem Stand der Technik so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Planunterlagen 11.1 und 11.2) betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben - nämlich 4 Gebäude im Gemeindegebiet des Marktes Ebensfeld - wird dieses hiermit festgestellt. Er richtet sich auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtung 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).

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

Immissionspunkt/ Straße Nr. Stockwerk	Fl.Nr.	Gebäudeseite
Gebäude 1		
IP-044/Ahornweg 5 1. OG	2560/36	Ost
Gebäude 2		
IP-045/Ahornweg 6 1. OG	2560/40	Ost
Gebäude 3		
IP-060/Kastanienweg 7 EG	2560/29	Ost
IP-060/Kastanienweg 7 1. OG	2560/29	Ost
Gebäude 4		
IP-065/Kellerstraße 50 EG	2566	Ost
IP-065/Kellerstraße 50 1. OG	2566	Ost

Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume.

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

- 3.3.3 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.
- 3.3.4 Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MAB I/1971 S.2) ist zu beachten.

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

3.3.5 Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollten, falls möglich, über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

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 den anfallenden Straßenaufbruch aus dem Rückbau der Parkplatzfläche (BV Nr. 15) 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 An den bestehenden Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung werden durch das beantragte Vorhaben keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen. Die Entwässerungsanlagen sind nach Fertigstellung der Lärmschutzwände ordnungsgemäß zu warten und zu betreiben. Es ist sicherzustellen, dass bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im betroffenen Entwässerungsabschnitt keine Schadstoffe in das Gewässersystem gelangen können. Innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach zwei Fertigungen der Bestandspläne zu übergeben.

Unabhängig davon hat der Vorhabenträger evtl. erforderliche Nachbesserungen (z.B. Bau von Regenrückhaltebecken o.ä.) zu prüfen und mit den zuständigen Stellen abzuklären. Werden zusätzliche Maßnahmen als erforderlich angesehen, sind diese in einem separaten Verfahren genehmigen zu lassen und zu realisieren.

3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.5.2 Die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan beschriebenen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Unterlage 12.3 Blatt Nr. 1) 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 12.1 sicherzustellen.

- 3.5.3 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsfläche sowie der Gestaltungsmaßnahmen zu sorgen.
- 3.5.4 Rodungen und Gehölzrückschnitte dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar 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 in den Unterlagen 12.1 Abschnitt 4.2.2 i.V.m. 12.3 Blatt Nr. 1 der Planfeststellungsunterlagen beschriebene Ausgleichsmaßnahme (A1) soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt bzw. wirksam sein. Die durchgeführte Kompensationsfläche ist der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- 3.5.6 Überschüssiges, bei der Baumaßnahme anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
- 3.5.7 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.5.8 Zusätzlich zu den im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3 der Planfeststellungsunterlagen) vorgesehenen Maßnahmen sollen - wo möglich - im Planfeststellungsabschnitt Nachpflanzungen / Entwicklungsbereiche auf den Straßenböschungen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde realisiert werden.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle von der beantragten Maßnahme (insbesondere vom Bau des öffentlichen Feld- und Waldweges (BV Nr. 6)) 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 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen 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.

- 3.6.4 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 IMS 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 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

- 3.8.1 Die Wahl der Bauweise der Baustraße sowie die Wiederherstellung / Rekultivierung der in Anspruch genommenen Fläche auf der Flur Nr. 1048, Gemarkung Bad Staffelstein hat sorgfältig und einvernehmlich mit dem Grundstückseigentümer zu erfolgen. Fragen einer Entschädigung sind im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen abzustimmen.

3.9 Sonstige Belange

- 3.9.1 In lfd. Nr. 2 BV Spalte 3 ist die Bezeichnung "Lärmschutzwall" in "Lärmschutzzwand" zu ändern.
- 3.9.2 In lfd. Nr. 11 BV Spalte 3 ist die Bezeichnung "20 kV-Erdkabel" in "2 x 0,4 kV-Erdkabel" zu ändern. Die Planunterlagen sind entsprechend zu berichtigen. In Spalte 4 ist anstelle "E.ON Bayern AG" die "Bayernwerk AG" vorzutragen. Spalte 5 erster und letzter Absatz sind entsprechend den neuen Angaben zu ändern.
- 3.9.3 In lfd. Nr. 13 BV Spalte 4 ist anstelle von "Ferngas Nordbayern GmbH" die "Open Grid Europe" vorzutragen. Spalte 5 erster und letzter Absatz sind entsprechend den neuen Angaben zu ändern.
- 3.9.4 In die Planunterlagen und das Bauwerksverzeichnis ist bei etwa Betr.-km 47,104 eine Kabelschutzrohranlage und ein LWL-Kabel der "GasLINE" zu übernehmen.
- 3.9.5 In lfd. Nr. 14 BV Spalte 5 erhält Absatz 3 (Kostenregelung) folgende Fassung:

"Die Kostentragung für evtl. Sicherungsmaßnahmen richtet sich nach §§ 68 ff TKG."
- 3.9.6 In den Planunterlagen 11.1.2 und 11.2.2 Seite 25 sind die Nutzungsarten und die Immissionsgrenzwerte tags/nachts für den Immissionspunkt 66 (IP-066 / Kellerstraße 52 in Ebensfeld) als Mischgebiet (MI) anzusetzen.

- 3.9.7 In den Planunterlagen 11.1.2 und 11.2.2 Seite 19 sind die Nutzungsarten und die Immissionsgrenzwerte tags/nachts für den Immissionspunkt 112 (IP-112 / Peuntweg 8 in Horsdorf) als Wohngebiet (WA) anzusetzen.
- 3.9.8 In den Planunterlagen 11.1.2 Seite 27 und 11.2.2 Seite 26/27 sind die Nutzungsarten und die Immissionsgrenzwerte tags/nachts für die Immissionspunkte 139 (IP-139 / Kastanienweg 4 in Ebensfeld) und 140 (IP-140 / Ahornweg 3 als Wohngebiet (WA) anzusetzen.
- 3.9.9 Entgegen der planerischen Darstellung auf Unterlage 11.1 Blatt Nr. 2 der Planfeststellungsunterlagen wird das Anwesen Peuntstraße 32 (Flur Nr. 1046/1 Gemarkung Bad Staffelstein) dem Grunde nach als anspruchsberechtigtes Anwesen festgestellt. Eine nochmalige Überprüfung des Zeitpunktes der Baugenehmigung in Bezug auf den maßgebenden Zeitpunkt für die konkretisierte Straßenplanung am 01.01.2000 durch den Vorhabenträger ergab, dass der Zeitpunkt eingehalten wurde. Das Anwesen Peuntstraße 32 liegt nicht in einem rechtskräftigen Bebauungsplangebiet. Die Nutzungsart ist wie die benachbarten Grundstücke als Wohngebiet (WA) anzusetzen. Die Beurteilungspegel betragen nach Berechnungen des Vorhabenträgers vom 04.06.2014 52,4 dB(A) (tags) und 48,1 dB(A) (nachts). Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte liegt jedoch für ein Wohngebiet WA mit Grenzwerten von 59 dB(A) (tags) und 49 dB(A) (nachts) nicht vor.
- 3.9.10 In lfd. Nr. 12 BV Spalte 4 ist anstelle "E.ON Netz AG" die "Bayernwerk AG" vorzutragen. Spalte 5 erster und letzter Absatz sind entsprechend den neuen Angaben zu ändern.

4 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 7.2) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

Straßenklassen nach Bayerischem 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 7.2) 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.

5 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 nördlich der Anschlussstelle (AS) Bad Staffelstein-Kurzentrums bis südlich der AS Ebensfeld.

Der Planungsabschnitt liegt im Regierungsbezirk Oberfranken, Landkreis Lichtenfels, im Gebiet der Gemeinden Bad Staffelstein und Ebensfeld zwischen Betriebskilometer (Betr.-km) 71,922 und Betr.-km 79,546 (Abschnitt 240; Station 1,900 bis Abschnitt 300; Station 0,315).

Die geplanten Maßnahmen umfassen:

- Lärmschutzkonstruktionen (Wände) mit einer Gesamtlänge von 1.544 m und einer maximalen Abschirmhöhe von 11 m über der vorhandenen Fahrbahn / Gradiente. Die Lärmschutzwände sind auf der Westseite der BAB A 73 am oberen Rand der Einschnittsböschung bzw. am Fahrbahnrand vorgesehen.

Betr.-km	Schallschutzmaßnahmen mit Gesamthöhe über Gradiente der rechten Fahrspur	Länge
72,816 bis 73,200	LS-Wand 3,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 5,00 m	L = 384 m
73,200 bis 73,549	LS-Wand 4,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 8,00 m	L = 349 m
<i>GVS Bad Staffelstein - Romansthal</i>		
73,559 bis 73,643	LS-Wand 5,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 8,00 bis 9,50 m	L = 84 m
73,643 bis 73,712	LS-Wand 5,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 9,50 bis 11,00 m	L = 69 m
73,712 bis 73,738	LS-Wand 4,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 11,00 m	L = 26 m
<i>Geh- und Radweg Bad Staffelstein - Staffelberg</i>		
73,741 bis 73,831	LS-Wand 4,30 m auf best. Einschnittsböschung GH = 11,00 m	L = 90 m
73,831 bis 73,920	LS-Wand 4,50 m auf best. Einschnittsböschung GH = 11,00 bis 10,00 m	L = 89 m

73,920 bis 73,959	LS-Wand 4,50 m auf best. Einschnittsböschung GH = 10,00 bis 9,50 m	L = 39 m
73,959 bis 74,000	LS-Wand 4,90 m auf best. Einschnittsböschung GH = 9,50 bis 5,50 m	L = 41 m
74,000 bis 74,020	LS-Wand 3,00 m auf best. Einschnittsböschung GH = 5,50 bis 3,80 m	L = 20 m
74,020 bis 74,030	LS-Wand 2,30 m auf best. Einschnittsböschung GH = 3,80 bis 1,50 m	L = 10 m
<i>AS Bad Staffelstein</i>		
74,075 bis 74,120	LS-Wand 3,50 m auf best. Einschnittsböschung GH = 4,00 m	L = 45 m
74,120 bis 74,327	LS-Wand am Fahrbahnrand GH = 4,00 m	L = 207 m
74,327 bis 74,418	LS-Wand auf Kappe des Bauwerks B73_B074,366 GH = 3,00 m	L = 91 m

- Passive Schallschutzmaßnahmen an vier Gebäuden im Bereich des Marktes Ebenfeld zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes.
- Anpassung bzw. Verschiebung des östlich der BAB A 73 entlang der Böschungsoberkante verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweges (öfW) von Betr.-km 73,733 bis Betr.-km 74,036 (BV Nr. 6).
- Rückbau des Parkplatzes (BV Nr. 15) bei Betr.-km 73,120 an der Westseite der BAB A 73.

1.2 Vorgeschichte

Der Bundesstraße 173 (B 173) im Verfahrensbereich liegen die Planfeststellungsbeschlüsse Az.: 225-5006n-7/78 vom 29.12.1978 und Az.: 225-5006n-11/80 vom 26.03.1981 – Teilstrecke "Breitengüßbach – Lichtenfels" in den Gemeinden Staffelstein und Ebenfeld zugrunde. Sie wurde am 30.11.1981 bzw. 28.11.1983 dem Verkehr übergeben. In den Jahren 2000 und 2001 erfolgte durch den Anbau eines Standstreifens und einer Oberbauverstärkung der Ausbau der B 173 ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Am 01.01.2008 wurde die B 173 zur Bundesautobahn BAB A 73 aufgestuft.

Im Rahmen des Standstreifenanbaues an der B 173 hatten die beiden an der B 173 liegenden Gemeinden Markt Ebenfeld und Markt Zapfendorf Klage beim Bundesverwaltungsgericht erhoben. Das Verfahren endete mit Vergleich vom 21.12.2005, in dem sich der Beklagte verpflichtete, über Lärmschutzanordnungen erneut zu entscheiden (s.a. Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.5.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Der Antragsteller hat im Folgenden geprüft, ob der Ausbau der B 173 in Verbindung mit der Fertigstellung der BAB A 73 und deren Verknüpfung im übrigen Straßennetz auch im vorliegenden Abschnitt eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (§§ 1 ff. 16. BImSchV) darstellt.

Nachdem dies bejaht werden konnte, war es gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 23.11.2005 - 9 A 28.04, (BVerwG <http://www.bverwg.de/231105U9A28.04.0>) Aufgabe des Antragstellers, die Beurteilungspegel mit und ohne durchgängigen Neubau der BAB A 73 im Prognosejahr zu vergleichen. Der Beurteilungspegel steigt dabei in dieser Gegenüberstellung aufgrund des durchgängigen Neubaus der BAB A 73 zwischen den AS Bad Staffelstein-Kurzentrum und Ebensfeld um mindestens 3 dB(A).

Damit besteht ein Anspruch auf Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

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 31.07.2012 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern – Dienststelle Bayreuth – für die nachträgliche Lärmschutzmaßnahme die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 01.08.2012 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen bei der Stadt Bad Staffelstein vom 17.08. bis 16.10.2012, beim Markt Ebensfeld vom 27.08. bis 28.09.2012 jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde 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 Bad Staffelstein, Marktplatz 1, 96231 Bad Staffelstein
- Markt Ebensfeld, Rinnigstraße 6, 96250 Ebensfeld
- Landratsamt Lichtenfels, Kronacher Straße 28 – 30, 96215 Lichtenfels
- 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 Coburg, Steingasse 25, 96450 Coburg
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Bürgermeister-Ulrich-Straße 160, 86179 Augsburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B, Praktische Bodendenkmalpflege, Stabstelle Lineare Projekte, Hofgraben 4, 80539 München
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, Schloss Seehof, 96117 Memmelsdorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg, Goethestraße 6, 96450 Coburg
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg, Weide 28, 96047 Bamberg

- Stadtwerke Lichtenfels, Jahnstraße 16, 96205 Lichtenfels
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Wilhelm-Pitz-Straße 1, 95448 Bayreuth
- E.ON Netz GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg (neu: Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg)
- TenneT TSO GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberfranken, Luitpoldplatz 5, 95444 Bayreuth (neu: 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)
- Fernwasserversorgung Oberfranken, Postfach 1261, 96302 Kronach

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.05.2014 im Greßano-Saal, Hauptstraße 32, 96250 Ebensfeld, erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift (Datum: 18.09.2014) festgehalten.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1 Verfahrensrechtliche Beurteilung

1.1 Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken

Die Regierung von Oberfranken ist sachlich (§ 17b Nr. 6 Satz 1 und § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 17 Satz 1 FStrG).

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Verfahrens 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 (§ 17 Satz 3, § 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 3, § 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG. Die Regierung kann jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

1.3 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 Abs. 1 Satz 1 und Satz 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 2.6.6 und 2.7 des Beschlusses darf verwiesen werden.

2 **Materiell-rechtliche Würdigung**

2.1 **Rechtmäßigkeit der Planung; Rechtsgrundlage (grundsätzliche Ausführungen)**

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf §§ 17 ff. Fernstraßengesetz. 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 Planungs-feststellungsbehörde 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.

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 Schutzwürdigkeit 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 ge-

planten 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 einer Lärmschutzwand 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 Ausgangslage

Die Bundesstraße 173 (B 173) im Verfahrensbereich wurde aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 29.12.1978 (Az.: 225-5006n-7/78) und vom 26.03.1981 (Az.: 225-5006n-11/80) – Teilstrecke "Breitengüßbach – Lichtenfels" in den Gemeinden Staffelstein und Ebensfeld gebaut und am 30.11.1981 bzw. 28.11.1983 dem Verkehr übergeben. In den Jahren 2000 und 2001 erfolgte durch den Anbau eines Standstreifens und einer Oberbauverstärkung der Ausbau der B 173 ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Am 01.01.2008 wurde die B 173 zur Bundesautobahn BAB A 73 aufgestuft.

Im Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Bundesautobahn BAB A 73 "Suhl – Lichtenfels" im Abschnitt "Ebersdorf b. Coburg (Bundesstraße 303) bis Lichtenfels (Bundesstraße 173)" von Bau-km 57+200 bis Bau-km 70+660 vom 20.03.2002 (Az.: 225-4354.10-11/96) wurden Lärmschutzmaßnahmen für Gebiete außerhalb des dortigen Planfeststellungsbereiches nicht geprüft.

Am 25.04.2003 wurde aufgrund von Forderungen des Marktes Zapfendorf und des Marktes Ebensfeld nach Lärmschutzmaßnahmen eine Planfeststellung für den Bereich Breitengüßbach bis Ebensfeld beantragt. Daraufhin wurden im Planfeststellungsbeschluss für den Standstreifenanbau und die Oberbauverstärkung der B 173 "Bamberg – Lichtenfels" im Abschnitt AS Breitengüßbach Nord bis AS Ebensfeld von Str.-km 6,795 bis Str.-km 17,742 vom 18.10.2004 (Az.: 225-4354.20-1/2003) Lärmvorsorgemaßnahmen abgelehnt. Auf die Klage der Gemeinden Ebensfeld und Zapfendorf wurde am 21.12.2005 vor dem 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts ein Vergleich geschlossen, worin sich der Freistaat Bayern verpflichtete, über eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Lärmschutzanordnungen zugunsten der Wohngebiete der Kläger mit der Maßgabe erneut zu entscheiden, wobei es für die Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung auf einen Vergleich der für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen ohne den Bau des Teilstücks der BAB A 73 zwischen Ebersdorf und Lichtenfels und mit dem Bau dieses Teilstücks ankommt. Dieser Vergleich wurde durch Planergänzungsbeschluss vom 06.04.2009 vollzogen.

Diese Maßstäbe hat der Antragsteller auf das verfahrensgegenständliche Teilstück übertragen. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt "Nördlich AS Bad Staffelstein-Kurzentrums bis südlich AS Ebensfeld" ist Teil der Gesamtmaßnahme "Ausbau der zweibahnigen B 173 Bamberg – Lichtenfels zur Bundesautobahn A 73" und straßenrechtlich gleich zu beurteilen (s.a. Seite 18 Absatz 3 des Planfeststellungsbeschlusses für den Standstreifenanbau und die Oberbauverstärkung der B 173 "Bamberg – Lichtenfels", 5. Bauabschnitt: AS Bad Staffelstein Nord bis Baubeginn A 73 vom 27.03.2007 (Az.: 32-4354.20-2/2006)).

Wie bereits erläutert, erfolgte in den Jahren 2000 und 2001 durch den Anbau eines Standstreifens und einer Oberbauverstärkung der Ausbau der B 173 ohne Planfeststellungsverfahren. Nach Nummer 10.1 Absatz 2 ff. VLärmSchR 97 sind Maßnahmen wie der Bau von Standstreifen kennzeichnend für einen "erheblichen baulichen Eingriff". Gemäß Abschnitt 10.5 der VLärmSchR 97 ist für Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist (nur) von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben.

Nach dem oben Gesagten war es die Aufgabe des Antragstellers, die Beurteilungspegel mit und ohne durchgängigen Neubau der BAB A 73 im Prognosejahr zu vergleichen.

Der Antragsteller hat deshalb zur Überprüfung eines grundlegenden Anspruchs auf Lärmschutz geprüft, ob der Ausbau der B 173 in Verbindung mit der Fertigstellung der BAB A 73 und deren Verknüpfung im übrigen Straßennetz eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (§§ 1 ff. 16. BImSchV) darstellt. Eine Änderung ist dabei wesentlich, wenn

durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) (dB(A)) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Nach Überprüfung und Berechnung durch den Antragsteller auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung B 173 durch Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 15. Mai 2006 (Anhang 1 des Erläuterungsberichtes in den Planfeststellungsunterlagen) handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (s.a. Abschnitt 5.1.1 des Erläuterungsberichtes). Der Beurteilungspegel steigt dabei aufgrund des durchgängigen Neubaus der BAB A 73 zwischen den AS Bad Staffelstein-Kurzentrum und Ebensfeld um mindestens 3 dB(A).

Damit besteht ein Anspruch auf Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

2.5.2 Notwendigkeit der Maßnahme

Lärmschutzanlagen 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 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 und private 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 u.a. Ausbaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist.

Die im Bereich der BAB A 73 im Abschnitt nördlich der AS Bad Staffelstein-Kurzentrum bis südlich der AS Ebensfeld 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 einer Lärmschutzwand entlang der be-

stehenden BAB A 73 handelt, war eine Linienbestimmung im Sinne des § 16 Fernstraßengesetz nicht erforderlich.

Zu den hier vorgesehenen nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen hat sich der Regionale Planungsverband Oberfranken-West mit Schreiben vom 07.11.2012 geäußert und keine Einwendungen erhoben.

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. Neben der planfestgestellten Variante kamen daher keine Vorhabensalternativen in Betracht, die eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätten. Auch hat der Antragsteller keine Alternativen hinsichtlich Lage, Gestaltung o.ä. in das Verfahren eingebracht oder der Abwägung bzw. Variantenauswahl unterzogen. 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 Städtebauliche Belange

Das plangegegenständliche Vorhaben ist auch mit den städtebaulichen Belangen vereinbar. Die Stadt Bad Staffelstein hat gegen die nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen – insbesondere der Lärmschutzwand im Bereich von Bad Staffelstein - hinsichtlich des Stadtbildes o.ä. keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Maßgeblich für die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren sind zunächst die schriftlichen Stellungnahmen der Stadt Bad Staffelstein vom 10.10.2012, in dem die Stadt „ausdrücklich die beabsichtigten Lärmschutzmaßnahmen" begrüßt. Der Markt Ebensfeld äußert sich zu der geplanten Lärmschutzwand im Bereich der Stadt Bad Staffelstein nicht und geht in seiner Stellungnahme vom 01.10.2012 auf nur den Markt Ebensfeld betreffende eigene Punkte ein.

2.6.4 Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang. Im Bereich der neu gestalteten Lärmschutzwand an freier Strecke wird das anfallende Oberflächenwasser auch weiterhin breitflächig über die dortigen Bankette versickert bzw. auf dem Brückenbauwerk der Brückenentwässerung zugeführt. Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich der Straße wird gesammelt und den Straßenentwässerungseinrichtungen zugeführt. Wie das Wasserwirtschaftsamt Kronach in seiner Stellungnahme vom 20.08.2012 bestätigt, ergeben sich in Bezug auf die Entwässerung insgesamt keine Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Zustand. Anhand der eingereichten Planunterlagen wird davon ausgegangen, dass an den bestehenden Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen werden und sich deshalb keine neuen wasserrechtlichen Tatbestände ergeben.

Mit der plangegenständlichen Maßnahme werden bezüglich des Bodenschutzes keine Veränderungen gegenüber dem Istzustand geschaffen. Insbesondere ergeben sich für die Entwässerung der BAB A 73 im Planfeststellungsbe- reich keine Änderungen.

Dementsprechend sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine weitergehenden entsprechenden Anordnungen veranlasst. Notwendige allge- meine Nebenbestimmungen wurden unter Teil A Abschnitt 3.4 und 3.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Der Markt Ebensfeld weist in seiner Stellungnahme vom 01.10.2012 darauf hin, dass an der Autobahn – insbesondere im Teilstück Ebensfeld - Regenrückhalteeinrichtungen in Form von Sickerschächten fehlen, die zum Zwecke des Gewässerschutzes benötigt werden. Vergleichbares äußert die Unterschriftensammlung vom 04.10.2012 aus Pferdsfeld und mehrere andere Ein- wender.

In den Planfeststellungsbeschlüssen vom 29.12.1978 (Az.: 225-5006n-7/78) und vom 26.03.1981 (Az.: 225-5006n-11/80) – Teilstrecke "Breitengüßbach – Lichtenfels" in den Gemeinden Staffelstein und Ebensfeld für den Neubau der damaligen B 173 wurde auch die Erlaubnis für die Entwässerung erteilt. Un- abhängig davon sind Nachbesserungen lt. Auskunft des Vorhabenträgers im Bereich von Bad Staffelstein in Planung. Ein Regenrückhaltebecken südlich der AS Bad Staffelstein bei Betr.-km 74+550 (A73_280_0,184) wurde bereits im Jahr 2013 realisiert. Für ein zweites Rückhaltebecken plant der Straßen- baulastträger, noch ein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Im Be- reich Ebensfeld ist derzeit kein neues Becken geplant. Inwieweit im Bereich Ebensfeld ebenfalls Nachbesserungen erforderlich sind, hat der Vorhabenträ- ger gemeinsam mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem Markt Ebensfeld zu besprechen. Sollte die Notwendigkeit gegeben sein, sind analog zu Bad Staf- felstein weitere Planungen und Plangenehmigungsverfahren – unabhängig

vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren - durchzuführen.

Unter Teil A Abschnitt 3.4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde die konkrete Inaussichtstellung der Überprüfung evtl. Nachbesserungen in die Nebenbestimmungen als Verpflichtung des Vorhabenträgers mit aufgenommen. 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; ausnahmsweise darf die Problemlösung dann 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, Az.: 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 Entwässerungssituation auswirkt und es dadurch zu keinen notwendigen Anpassungen o.ä. kommen muss. Des Weiteren hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme auf die bereits erfolgten Planungen für die Verbesserungen der Entwässerungssituation (Nachrüstung von Regenrückhalteeinrichtungen etc.) hingewiesen und eine konkrete weitere Überprüfung mit den beteiligten Stellen in Aussicht gestellt. Sollten dabei Nachbesserungen als erforderlich angesehen werden, wären separate Planungs- und Genehmigungsverfahren veranlasst.

2.6.5 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen der Luft ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41 und 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG).

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (st. Rspr., vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

2.6.5.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Pla-

nung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

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.

2.6.5.2 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 so weit 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 Verkehrsgeräusche 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).

2.6.5.2.1 Rechtsgrundlagen

Nach dem Vergleich für das Teilstück "AS Breitengüßbach Nord" bis "AS Ebensfeld", deren Grundsätze auf das vorliegende Teilstück übertragen wurden, hatte der Freistaat Bayern Lärmschutzanordnungen zugunsten der Wohngebiete des Marktes Ebensfeld unter Heranziehung der Verkehrslärmschutzverordnung zu prüfen. Dies sollte anhand einer vollständigen Abarbeitung des Prüfprogramms der §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV erfolgen.

Entscheidet sich eine Behörde zur nachträglichen Gewährung von Lärmschutz, unterliegt sie dabei dem verfassungsrechtlichen Gebot der Gleichbe-

handlung. 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).

Allgemeines, aktiver und passiver Lärmschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 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 negativer Betroffener - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender 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 betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf (passiven) Schallschutz haben (vgl. Unterlagen 11.1.1 und 11.1.2 der Planfeststellungsunterlagen), 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 Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes 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 der 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).

Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, DÖV 1999, S. 730, 731). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

Berechnungsmethode

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 für das Prognosejahr 2025 ermittelt (Anmerkung: Anders als das "Ob" des Anspruches, das auf einen Vergleich mit dem Verkehr im Jahr 2015 abstellt; vgl. hierzu Teil C Abschnitt 2.6.5.2.2.1 diese Planfeststellungsbeschlusses).

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge 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 handelt, 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 5 der Planfeststellungsunterlagen unter Beachtung der Ausführungen gemäß Teil A Abschnitt 3.9.6 bis 3.9.9 dieses Planfeststellungsbeschlusses 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 unbeplanter 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.

Als maßgebender Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung wurde durch den Vorhabenträger der 01.01.2000 angenommen. Dies wird nachvollziehbar dahingehend begründet, dass im Jahr 2000 mit dem Ausbau der damaligen B 173 (Standstreifenanbau und Oberbauverstärkung) ohne Planfeststellung begonnen wurde. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wäre auch bei Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens eine rechtliche Zäsur eingetreten mit der Folge, dass ausschließlich genehmigte Vorhaben einem anderen Schutzniveau unterfielen. Die Einstufung und Zuordnung der o.g. Gebietsnutzung wurde daher lt. Vorhabenträger entsprechend der ursprünglich festgestellten Nutzung (Stichtag 01.01.2000) vorgenommen.

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).

2.6.5.2.2 Verkehrslärberechnung

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 dieser Berechnungsmethode für ein Prognosejahr ermittelt.

2.6.5.2.2.1 Anspruchsermittlung

Eine Änderung einer Straße ist im Sinne des § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) (dB (A)) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Nach Überprüfung und Berechnung der Beurteilungspegel durch den Antragsteller auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung B 173 durch das Büro Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 15. Mai 2006 (Anhang 1 des Erläuterungsberichtes in den Planfeststellungsunterlagen) handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (s.a. Abschnitt 5.1.1 des Erläuterungsberichtes).

In der Verkehrsuntersuchung sind die Auswirkungen der Fertigstellung der BAB A 73 für das (damalige) Prognosejahr 2015 aufgezeigt und in Tabelle 2 und 3 des Erläuterungsberichtes in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Abschnitt	Prognose-Nullfall (Bundesstraße B173)			Prognose-Planfall (Autobahn A73)		
	DTV Kfz/24h	Lkw-Anteile		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteile	
		tags %	nachts %		tags %	nachts %
AS Lichtenfels – AS Bad Staffelstein-Kurzentrum	24.100	13	22	37.200	14,2	32,6
AS Bad Staffelstein-Kurzentrum– AS Bad Staffelstein	20.500	13	22	32.600	15,7	37,1
AS Bad Staffelstein – AS Ebensfeld	19.800	14	24	30.600	16,1	38,8
AS Ebensfeld – AS Zapfendorf	19.700	14	24	30.300	16,2	39,4

Tab. 2: Verkehrsprognose 2015 ohne bzw. mit A73

Abschnitt	L _{m,e} Prognose-Nullfall (Bundesstraße B173)		L _{m,e} Prognose- Planfall (Autobahn A73)		Differenz	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	AS Lichtenfels – AS Bad Staffelstein-Kurzentrum	71,6	65,1	73,6	68,8	2,0
AS Bad Staffelstein-Kurzentrum- AS Bad Staffelstein	70,9	64,4	73,2	68,6	2,3	4,2
AS Bad Staffelstein – AS Ebensfeld	70,8	64,4	72,9	68,4	2,1	4,0
AS Ebensfeld – AS Zapfendorf	70,8	65,4	72,9	68,4	2,1	4,0

Tab. 3: Beurteilungspegel nach 16. BImSchV

2.6.5.2.2.2 Verkehrsprognose 2025

Für die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen ist vom aktuellen Prognoseverkehr auszugehen da eine Dimensionierung, die bereits bei Fertigstellung von der Wirklichkeit überholt wäre, nicht vernünftigerweise geboten wäre. Das Planfeststellungsverfahren ist zukunftsgerichtet. Aus heutiger Sicht ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) anzusetzen, die für das Jahr 2025 prognostiziert wird. Für die Verkehrsuntersuchung B 173 durch Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 15. Mai 2006 wurde die vom Gutachter vorgelegte Verkehrsuntersuchung zur BAB A 73 vom 22.11.1997 (Prognosehorizont 2010) mit neuen Datengrundlagen aktualisiert und so für das Prognosejahr 2015 fortgeschrieben. Nachdem die BAB A 73 nach schrittweisen Verkehrsfreigaben am 05.09.2008 zwischen Suhl und Lichtenfels durchgehend befahrbar war, wurde durch den Antragsteller eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung BAB A 73 AS Eisfeld-Süd bis AK Bamberg 2012 in Auftrag gegeben. Das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26.03.2012 liegt als Anlage 2 den Planfeststellungsunterlagen bei. In 2010 und 2011 erfolgten dazu umfassende Verkehrszählungen. Aufgabe der Untersuchung war es, die Ergebnisse darzustellen, diese mit den vorausgegangenen Prognosen zu vergleichen und für das Prognosejahr 2025 – u.a. für das vorliegende Verfahren - eine neue Grundlage zu erarbeiten.

Die Ergebnisse der Verkehrsbelastungen und Berechnungsgrundlagen für die Lärmschutzmaßnahmen sind in den Tabellen 5 bis 8 des Erläuterungsberichtes in den Planfeststellungsunterlagen und nachfolgend dargestellt:

A73 zwischen AS Lichtenfels und AS Bad Staffelstein-Kurzentrums

Verkehrsbelastung Prognose 2025 :	DTV 35.000 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	10,6 / 32,5
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	$D_{\text{StrO}} - 2,0 \text{ dB(A)}$ für lärm mindernden Belag
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

A73 zwischen AS Bad Staffelstein-Kurzentrums und AS Bad Staffelstein

Verkehrsbelastung Prognose 2025 :	DTV 30.000 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	12,3 / 37,7
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	$D_{\text{StrO}} - 2,0 \text{ dB(A)}$ für lärm mindernden Belag
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

A73 zwischen AS Bad Staffelstein und AS Ebensfeld

Verkehrsbelastung Prognose 2025 :	DTV 30.000 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	11,6 / 35,6
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	$D_{\text{StrO}} - 2,0 \text{ dB(A)}$ für lärmindernden Belag
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

A73 zwischen AS Ebensfeld und AS Zapfendorf

Verkehrsbelastung Prognose 2025 :	DTV 29.000 Kfz/24h
Lkw-Anteil (%) Tag/Nacht	11,9 / 36,4
Korrekturwert f. Straßenoberflächen:	$D_{\text{StrO}} - 2,0 \text{ dB(A)}$ für lärmindernden Belag
Steigung (%)	< 5
Zul. Geschwindigkeit:	> 130 / 80 km/h Pkw / Lkw

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden ebenfalls nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschriebenen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel für das Prognosejahr 2025 ermittelt.

2.6.5.2.2.3 Lärmberechnung

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im plangegenständlichen Bereich ein Belag Verwendung findet, der den Ansatz eines Korrekturwertes von $- 2,0 \text{ dB(A)}$ 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) rechtfertigt (vgl. Legende und zeichnerische Darstellung der Lagepläne Unterlage 7 Blatt 1 bis Blatt 6 der Planfeststellungsunterlagen). Der Vorhabenträger hat die lärmindernde Wirkung von $- 2 \text{ dB(A)}$ auf Dauer zu gewährleisten (vgl. Nebenbestimmung Teil A Abschnitt 3.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt ist (vgl. Unterlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen). In die Berechnungen sind die Emissionen aus der durchgehenden Fahrbahn incl. der Anschlussstellenäste (Ein- und Ausfahrtsrampen) eingeflossen. Die unter Beachtung der vorstehenden Gesichtspunkte durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Im Detail sind die Berechnungen und Nachweise in der Unterlage 11.1 sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 5.1) der Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Bei Zugrundelegung des vom Vorhabenträger vorgesehenen Konzeptes der aktiven (Lärmschutzwände) und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber an allen schutzwürdigen Anwesen (nämlich insgesamt 39 Anwesen mit grundsätzlichem Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz) im Einwirkungsbereich der BAB A 73 innerhalb des Planfeststellungsabschnittes eingehalten. Zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte kommt es zum Prognosehorizont 2025 an keinem Immissionsort im Bereich der Stadt Bad Staffelstein, sondern nur an 4 Immissionsorten im Bereich des Marktes Ebensfeld. Die im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.1.1 der festgestellten Planunterlagen zeichnerisch dargestellt und in der Unterlage 11.1.2 (Ergebnistabellen) der Planfeststellungsunterlagen aufgelistet.

2.6.5.2.2.4 Verhältnismäßigkeitsprüfung

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung (s.a. Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit bzw. der Verhältnismäßigkeit unterschiedlicher Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Ebensfeld wurden durch den Vorhabenträger verschiedene Varianten gegenübergestellt und die zu erwartenden Kosten ermittelt. Dabei wurde bei allen Varianten der vom Markt Ebensfeld in Planung befindliche Lärmschutzwand aus Überschussmassen der ICE-Baumaßnahme nicht angesetzt. Insgesamt wurden sechs verschiedene Varianten gerechnet. Das Ergebnis mit der berechneten Lärmreduzierung sowie dem Kostenverhältnis zwischen den Kosten für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Variante	Bezeichnung	Lärm- minderung dB(A)	Kosten (brutto)	Verhält- nis	Beur- teilungspegel	
					Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	Passiver Schutz für 7 Gebäude	./.	18.000 €	1	53,8	49,6
2	Wand H = 4-6 m, L = 465 m	- 3,3	800.000 €	1 : 44,4	50,5	46,3
3	Wand H = 4 m, L = 375 m	- 2,2	510.000 €	1 : 28,3	51,6	47,4
4	Wand H = 3 m, L = 375 m	- 1,8	427.500 €	1 : 23,8	52,0	47,8
5	Wand H = 2 m, L = 375 m	- 1,2	322.500 €	1 : 17,9	52,6	48,4
6	OPA beidseitig, L = 470 m	- 1,5	873.800 €	1 : 48,5	52,3	48,1

Zu beachten ist gemäß den Angaben des Vorhabenträgers:

- Die Verkehrszahlen sind die in der Planfeststellung verwendeten Prognosewerte des DTV 2025 mit 30.000 Kfz/24h (11,6/35,6 % LKW-Anteil).
- Alle Varianten beinhalten auch drei "fiktive" Gebäude auf den noch unbebauten Grundstücken (Ahornweg 7, Kastanienweg 6 und 8).
- Die Zahl der Anwesen mit Immissionsgrenzwertüberschreitung beträgt sieben. Hierbei ist zu Gunsten der Anwohner eine Worst-Case Betrachtung angenommen worden. Der Vorhabenträger hat die bestehenden Gebäude im Baugebiet "Steinleite" sowie die möglichen Gebäude auf den noch unbebauten Grundstücken (Ahornweg 7, Kastanienweg 6 und 8) lärmtechnisch untersucht, unabhängig davon, ob diese (s.a. Teil C Abschnitt 2.6.5.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses) einen Anspruch auf Lärmschutz besitzen. Ergebnis war, dass es aufgrund von Abschirmung bzw. Reflektion etc. zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte an sechs Anwesen im Baugebiet "Steinleite" nachts zwischen 0,1 dB(A) und 0,6 dB(A) kommen würde. Somit wären insgesamt Überschreitungen an sechs Anwesen in der Steinleite sowie einem Anwesen in der Kellerstraße 50 festzustellen.
- Die Kosten für die Schalldämmung der Umfassungsbauteile können erfahrungsgemäß – auf der sicheren Seite liegend – mit ca. 7.500 € brutto pro Gebäude (Überschreitung nur Nachtwert, schutzbedürftige Räume sind gemäß 24. BImSchV i.V.m. den VLärmSchR 97 Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden wie Schlafzimmer oder auch Kinderzimmer) angesetzt werden. Gemäß der "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012" beläuft sich der Durchschnittspreis für Lärmschutzfenster im Jahr 2012 auf 557 €/m² (brutto), der Preis für Lüftungseinrichtungen auf 546 €/Stk. (brutto).

- Kostenansätze:
 - 4-6 m Lärmschutzwand beträgt 310 €/m² brutto
 - 4 m Lärmschutzwand beträgt 340 €/m² brutto
 - 3 m Lärmschutzwand beträgt 380 €/m² brutto
 - 2 m Lärmschutzwand beträgt 430 €/m² bruttoDer Kostenansatz für einen OPA (offenporiger Asphalt) beträgt gemäß Angabe des Vorhabenträgers nach aktuellen Ausschreibungsergebnissen 42 €/m² (Herstellungskosten brutto) plus 35 €/m² (monetarisierte Wirtschaftlichkeitsnachteil gegenüber einem Splittmastixasphalt brutto). Der monetarisierte Wirtschaftlichkeitsnachteil wurde mit dem MS vom 17.01.2005, IID9-43812-001/90, bekannt gemacht. Er beruht auf Ermittlungen der Autobahndirektion Südbayern aus dem Jahr 2004. Inzwischen dürfte dieser Wert deutlich angestiegen sein. Zu diesen Gesamtkosten von 77 €/m² kommen noch die Aufwendungen für Verkehrsführung etc. in Höhe von 150.000 € (brutto).
- Referenzgebäude für Lärminderung
Die Lärminderung wurde am Objekt Kastanienweg 8 überprüft. Es liegt auf einem noch nicht bebauten Grundstück. Es hätte aber mit 0,6 dB(A) mit die höchsten Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Baugebiet "Steinleite" (allgemeines Wohngebiet, WA).

Die Planfeststellungsbehörde kommt zum Ergebnis, dass die (nachgereichten) Unterlagen zur Verhältnismäßigkeitsuntersuchung zeigen, dass theoretisch die Varianten 2 bis 6 aufgrund der errechneten Lärminderungen für das Baugebiet "Steinleite" einen Vollschutz bringen könnten (Immissionsgrenzwert für ein Wohngebiet WA = 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts). Zu beachten ist dabei allerdings, dass selbst Änderungen der Lautstärke um 1 dB(A) nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrgenommen werden können. Erst eine Änderung um 3 dB(A) kann vom Gehör registriert werden und wird daher als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet. Die Lärminderungen der Immissionswerte um 1,2 dB(A) bis max. 1,8 dB(A) (= Variante 4, 5 und 6) können daher als kaum wahrnehmbar bezeichnet werden. Alleine die Variante 2 mit einer Lärminderung von min. 3,3 dB(A) für das Referenzgebäude im Baugebiet "Steinleite" wäre als hörbare Alternative sinnvoll. Eine Absenkung um 3 dB(A) entspricht dabei akustisch einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Bei einem Schutz von maximal sieben Anwesen, davon sechs Anwesen im Baugebiet "Steinleite", würde das Verhältnis alleine bzgl. der Kosten der passiven Lärmschutzkosten zu den notwendig aufzubringenden aktiven Lärmschutzkosten 1:44,4 betragen. Auch, wenn das mittlerweile überholte Verhältnis von 1:4 beim Vergleich von passiven zu aktiven Schallschutzkosten durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht mehr angewandt wird, ist ein eklatantes nicht zu vertretendes Auseinanderdriften der evtl. noch als verhältnismäßig anzusehenden Kosten festzustellen. Bei dem ermittelten Wert von 1:44,4 stehen die Lärmschutzkosten nach hiesiger Auffassung weit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Außerdem führen die geringen Lärmgrenzwertüberschreitungen bei stichpro-

benhafter Überprüfung der "Kosten des Schutzzwecks" nach Abb. 1 der Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen des Bayerischen Landesamt für Umweltschutz, Schriftenreihe Heft 176 aus dem Jahre 2005 durch die Planfeststellungsbehörde zu nur sehr geringen monetarisierten Schutzzweckkosten.

Die derzeitige (geschlossene) Bebauung im Bereich des Marktes Ebenfeld mit ca. 390 m (Baugebiet Steinleite) von der Achse der BAB A 73 bzw. ca. 280 m zur Achse der nordwestlichen Anschlussstellenrampe ist doch eher weit von der lärm erzeugenden Quelle entfernt. Die näher an der BAB A 73 liegenden Einzelgebäude ("Kellerstraße") dürften als anzunehmende Streusiedlung im unbeplanten Außenbereich (tatsächliche Nutzung als Mischgebiet MI) mit einer Vorbelastung durch Verkehrslärm der ehemaligen B 173 einen noch geringeren Schutz im Abwägungsprozess genießen.

Die Forderung nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund der Ausführungen und Vorlagen des Vorhabenträgers i.V.m. den vorliegenden rechtlichen Grundlagen und Nachweisen sowie örtlichen Gegebenheiten aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde abzulehnen.

Die Zahl der anspruchsberechtigten Anwesen ist korrekt vom Vorhabenträger ermittelt worden. Nach den Berechnungen in den Planfeststellungsunterlagen sind die Nachtgrenzwerte an 4 (bestehenden, baulich erstellten) Immissionsorten (Gebäude 1 bis 4 nach Tabelle 10 im Erläuterungsbericht Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) im Bereich des Marktes Ebenfeld überschritten.

Immissionspunkt/ Straße Nr. Stockwerk	Fl.Nr.	Gebäu- deseite	Gebiet	Beurteilungspegel		
				Tags dB(A)	Nachts dB(A)	
Gebäude 1						
IP-044/Ahornweg 5 1. OG	2560/36	Ost	WA	54	50	
Gebäude 2						
IP-045/Ahornweg 6 1. OG	2560/40	Ost	WA	54	50	
Gebäude 3						
IP-060/Kastanienweg 7 EG	2560/29	Ost	WA	54	50	
IP-060/Kastanienweg 7 1. OG	2560/29	Ost	WA	54	50	
Gebäude 4						
IP-065/Kellerstraße 50 EG	2566	Ost	MI	59	55	
IP-065/Kellerstraße 50 1. OG	2566	Ost	MI	60	55	

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 Grundlage 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 Vor-

habens ein Abwägungsspielraum, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist. Es ist z.B. 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.

Im weiteren führt das BVerwG aus, dass sich aus § 41 Abs. 2 BImSchG ergibt, dass es nicht ausreichen würde, wenn beim Ausbau einer vorhandenen Strecke die aktiven Lärmschutzmaßnahmen generell so bemessen würden, dass sie nur den Lärmzuwachs kompensieren, der durch das planfestgestellte Vorhaben verursacht wird. In Übereinstimmung mit § 41 Abs. 1 BImSchG begründet ein Streckenausbau, der die Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV erfüllt, eine Sanierungsverpflichtung des Planungsträgers. Trotz ihrer Vorbelastung können die Streckenanlieger sich im Falle der Grenzwertüberschreitung nunmehr darauf berufen, durch den zu erwartenden Lärmanstieg schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt zu sein. Das Ziel, nach dem Ausbau die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten, steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Sind aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig teuer, müssen sich die Streckenanlieger auf passiven Lärmschutz verweisen lassen. Die tatsächliche und/oder plangebende Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus, denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden. Aus diesem Grund ist beim Ausbau vorhandener Strecken der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise Rechnung zu tragen.

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.

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 nördlich Bad Staffelstein bis südlich Ebensfeld der Verhältnismäßigkeitsprüfung (im Rahmen der Vorbelastung durch die ehemalige B 173) in ausgewogener Weise genügt wurde, indem die Tagesgrenzwerte im gesamten Planfeststellungsbereich eingehalten sind, und zum anderen angestrebt wurde, keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte über der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A) zu erzielen. Der Ablehnung von weiteren als den bereits vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen u./o. dem Einbau eines OPA kann gefolgt werden. Folge ist, dass für den Bereich des

Marktes Ebensfeld die Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend ist. Auch wenn davon auszugehen ist, dass möglicherweise die angesetzten Kosten Unschärfen besitzen, wurden sie dennoch nachvollziehbar aus aktuellen Erfahrungswerten, Publikationen und Ausschreibungsergebnissen gebildet. Insgesamt ist das Lärmschutzkonzept verhältnismäßig.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen in der Gesamtschau zu einer Verringerung der Immissionsbelastung für eine Mehrzahl von Anliegern. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept, welches ohne offenporigen Asphalt, jedoch mit abschnittsweiser Lärmschutzwand und für den Bereich des Marktes Ebensfeld mit passiven Maßnahmen auskommt (vgl. auch Unterlage 1, Abschnitt 5.1.4.1 ff. der Planfeststellungsunterlagen; Lärmschutzmaßnahmen mit aktiven und ergänzend passiven Maßnahmen), ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung der Anwohner in der Stadt Bad Staffelstein (35 Anwesen, aktiver Lärmschutz – Vollschutz) im Vergleich zu den Anwohnern des Marktes Ebensfeld (passiver Lärmschutz – leichte Überschreitungen unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle der Nachtgrenzwerte bei 4 bzw. 7 (Worst-Case Betrachtung) Anwesen) kann grundsätzlich nicht erkannt werden.

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

2.6.5.2.3 Behandlung der Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden - über die ohnehin vorgenommenen Prüfungen der Planfeststellungsbehörde hinaus - aufgrund von Stellungnahmen 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 subsumiert werden können, gelten daher grundsätzlich auch als behandelt.

2.6.5.2.3.1 Überprüfung der schalltechnischen Lärmberechnungen, Verkehrsprognose

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 für die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabenträgers und dessen Äußerungen im Erörterungstermin vom 20.05.2014, aber auch aufgrund der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 05.11.2012.

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 Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärm-berechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten eines renommierten beauftragten Gutachters. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2025. Laut einer ergänzenden Stellungnahme vom 18.12.2012 zur Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26.03.2012 "... weisen die für diesen Abschnitt der BAB A 73 prognostizierten Verkehrsdaten DTV 2025 als Grundlage der Verkehrslärm-berechnungen sowohl insgesamt als auch vor allem nachts beim Schwerverkehr mehr als ausreichende Zuwächse auf, ...". Der Prognosezeitraum und die Verkehrsprognose sind auch deshalb nicht zu beanstanden. Lt. Gutachter seien eventuelle "großräumige Verkehrsverlagerungen von der A 7 und der A 9 sowie die Verlängerung der A 71 nach Norden von Erfurt über Sömmerda zur A 38 durch die Prognose berücksichtigt. Außerdem war das für die Prognose verwendete Verkehrsmodell Nordbayern / Thüringen / Sachsen-Anhalt auch Grundlage für das Planfeststellungsverfahren der B 303 Richtung Kronach". Die Besorgnis mehrerer Einwander, dass es durch die Etablierung von Fernverkehrsbuslinien zu nicht prognostizierten Schwerverkehrserhöhungen kommt, kann nicht geteilt werden. Selbst bei einer "Verdoppelung wäre der Prognosewert für den Schwerverkehr nicht übertroffen".

Mehrfach wird von den verschiedensten Einwendern angeführt, dass der Lkw-Verkehr in den Nachtstunden zunehmen und damit deutlich über den prognostizierten 35,6 % liegen werde. In der ergänzenden Stellungnahme vom 18.12.2012 wird hierzu ausgeführt, dass "dieser Punkt in erheblichem Umfang berücksichtigt wurde. Entsprechend den Ergebnissen DTV 2011 an der Dauerzählstelle nördlich der AS Ebenfeld liegt die Verkehrsmenge derzeit (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Damit dürfte der Zeitpunkt der Jahresauswertung 2011 gemäß Abbildung 1 der Anlage 2 gemäß der Planfeststellungsunterlagen gemeint sein) nachts "nur" bei 20,5 %. Bis zum Prognosewert 35,6 % ist nach Aussage des Gutachters ein erhebliches Wachstumspotential zur Berücksichtigung der Auswirkungen neuer Logistikzentren vorhanden".

Aufgrund von mehreren Einwendungen im Rahmen des Erörterungstermins am 20.05.2014 im Greßano-Saal in Ebenfeld, die die Verkehrsprognose anzweifeln, wurde der Verkehrsgutachter erneut vom Vorhabenträger um eine aktuelle Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 08.10.2014 bestätigt dieser – aufgrund einer neuerlichen Auswertung zum Lkw-Anteil auf Grundlage des DTV 2013 der Dauerzählstellen auf Autobahnen in Bayern - die bisherigen Annahmen. Die Prognose für das Jahr 2025 sieht dabei im Vergleich zur 2013 vorhandenen Lkw-Belastung nachts fast eine - lt. Gutachter eher unwahrscheinliche –Verdoppelung vor. Von einer ausreichenden Sicherheit der

Prognosewerte ist damit aus jetziger Sicht unzweifelhaft auszugehen. Bei den schalltechnischen Berechnungen sind sowohl die vorhandene Topografie mittels eines dreidimensionalen Geländemodells auf Datengrundlage der bayerischen Landesvermessung einschließlich natürlicher Hindernisse als auch die abschirmende oder reflektierende Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der vorhandenen Bebauung ausreichend berücksichtigt worden. In die Berechnungen sind die Emissionen aus der durchgehenden Fahrbahn sowie den Anschlussstellenästen eingeflossen. Forderungen, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen ausulegen, finden keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen ausulegen, die nur gelegentlich auftreten. Die Berechnung der Immissionspegel erfolgte fassaden- und stockwerkbezogen für alle maßgebenden Anwesen entlang der BAB A 73 der Stadt Bad Staffelstein, des Ortsteiles Horsdorf, dem Markt Ebensfeld und des Ortsteils Pferdsfeld. Die Planunterlagen und Berechnungsergebnisse sind den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Danach sind ohne die planfestzustellenden Maßnahmen die Nachtgrenzwerte an 35 Immissionsorten im Bereich der Stadt Bad Staffelstein und an 4 Immissionsorten im Bereich des Marktes Ebensfeld überschritten. Zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte kommt es zum Prognosehorizont 2025 damit an 39 Immissionsorten. Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg (LfU) überprüft und mit Stellungnahme vom 05.11.2012 Nr. 27-4354-61391/2012 von den Berechnungsergebnissen und den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen her grundsätzlich bestätigt. Dabei hat das LfU die "Durchschnittliche Verkehrsstärke" (DTV) von rund 30.000 Kfz/24h mit dem Lkw-Anteil im Prognosejahr 2025 von rund 12 / 38 % tags/nachts sowie die Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert (D_{strO}) von – 2 dB(A) berücksichtigt.

Die von vielen Einwendern aufgeworfenen Befürchtungen, dass v.a. grundlegende Annahmen für die Verkehrsprognose und damit auch für die Verkehrslärberechnung nicht oder unrichtig getroffen worden seien, sind nach hiesiger Ansicht nicht zutreffend und werden zurückgewiesen. Alle berücksichtigungswürdigen Grundlagen sind in die Prognosezahlen eingeflossen und wurden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen. Die Lärmberechnung(en) sind nicht zu beanstanden.

2.6.5.2.3.2 Besondere Situationen wie Topografie, Geografie und Meteorologie, Reflexion, Sonderschallquellen wie schlagende Spanngurte etc.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die vorgestellten schalltechnischen Berechnungen und Untersuchungen mehrfach auch deshalb in Frage gestellt, weil bestimmte örtliche Verhältnisse, wie die geografische Lage von

Anwesen, Reflexionen (an und von Gebäuden, Lärmschutzwänden an freier Strecke oder auch Brückenbauwerken etc.), Windrichtungen, die prognostizierte Zunahme des Verkehrs und dessen Verteilung und andere Effekte nach Auffassung der Betroffenen eine höhere Lärmbelastung als die errechneten Werte erwarten ließen.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-90 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt. In dieses Berechnungsverfahren werden entgegen der Auffassung der Einwander alle maßgeblichen Faktoren mit einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw.. Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zu Gunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort Straße in Richtung auf den Immissionsort u./o. Temperaturinversion zu weht (rd. 3 m/s), was in der Realität nicht der Fall sein wird, aber beides die Schallausbreitung fördert. Die Emissionen sind gemäß den Vorgaben der RLS-90 angesetzt worden. Für die komplexe Lärmberechnung wurden computergestützte Daten verwendet, die das Bayer. Landesamt für Umwelt seinerseits anhand der ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen im jeweiligen Planfeststellungsverfahren überprüft. Auf diese Weise wird durch das objektive Berechnungsverfahren gewährleistet, dass zu jeder Zeit die Richtigkeit der Lärmbelastungsermittlung nachgeprüft werden kann. Mehrere Einwander befürchten, dass etwaige Reflexionen in der Berechnung nicht berücksichtigt worden seien. Außerdem seien Sonderschallquellen wie z.B. schlagende Spanngurte oder Planen von Lkw's oder auch "laute Dehnungsfugen" von Brückenbauwerken nicht erfasst worden, die aber zu einer höheren Lärmerzeugung führten. Der Vorhabenträger hat die notwendigen Berechnungen gemäß den gesetzlichen Vorgaben nach den RLS-90 durchgeführt. 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, daher können diesbezügliche Zweifel ausgeräumt werden.

Einwändern, die verursachte Lärmbelästigungen durch das Überfahren von *Dehnungsfugen* (Übergangskonstruktion) bei Brückenbauwerken im Zuge der BAB A 73 (insbesondere über die Staatsstraße St 2204 an der AS Bad Staffelstein) bemängeln und bezweifeln, dass diese Emissionen in die Lärmberechnungen eingegangen sind, wird diesbezüglich zugestimmt. Das gesetzlich vorgegebene Berechnungsverfahren für den Lärmschutz an Straßen sieht keinen Zuschlag für Dehnungsfugen / Übergangskonstruktionen vor. Trotz bautechnisch einwandfreiem Einbau kann es je nach Bauart und Alter i.V.m. dem Unterhaltungszustand dazu kommen, dass Geräuschemissionen nicht gänzlich verhindert werden können. Der Vorhabenträger hat daher diesem

Umstand Rechnung getragen und stellt den Einbau lärmarmer Übergangskonstruktionen in Aussicht, sobald eine Instandsetzung des Kreuzungsbauwerkes erforderlich ist. Im Jahr 2013 erfolgte dies bereits für die Fahrtrichtung Bamberg. Unter Teil A Abschnitt 3.3.2 des Planfeststellungsbeschluss wurde die Zusage von der Planfeststellungsbehörde in die Nebenbestimmungen mit aufgenommen.

2.6.5.2.3.3 Forderung nach Lärmmessungen

Messungen des Verkehrslärms sind weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Entsprechende Forderungen - zuletzt während des Erörterungstermins vom 20.05.2014 - werden zurückgewiesen. Die Immissionsberechnung auf der 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).

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. Zum anderen sind 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. Nach dem Berechnungsverfahren 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 und Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation (3 m/s) und/oder leichter Temperaturinversion zu ermitteln. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen 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.

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.

2.6.5.2.3.4 Planungsgeschwindigkeit

Verschiedene Einwendungsführer forderten zum Schutz vor Lärm auch eine realistische(re) Annahme der Planungsgeschwindigkeiten in der Berechnung, da v.a. bei Lkw's eine Dauerüberschreitung der Richtgeschwindigkeit von 80 km/h zu beobachten sei.

Der Vorhabenträger hat in der schalltechnischen Berechnung (und mithin auch bei der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen) zutreffenderweise eine Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt. Aus diesen Geschwindigkeiten wird gemäß der Anlage 1 der 16. BImSchV der Korrekturwert DV berechnet, der von 100 km/h abweichende Geschwindigkeiten berücksichtigt. Für Lkw ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt worden. Für den Pkw wurde mit 130 km/h der höchstmögliche Geschwindigkeitswert angesetzt, der zur Bestimmung des Korrekturwertes DV in die Berechnung einfließt und damit Geschwindigkeiten ≥ 130 km/h berücksichtigt. Das Vorgehen des Vorhabenträgers entspricht daher der 16. BImSchV und ist nicht zu beanstanden. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1 sowie im Weiteren auf das Diagramm II. Danach werden durch die Korrektur DV von 100 km/h abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Damit ist der in der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 vorgesehene Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft worden. Entsprechende Einwendungen sind zurückzuweisen.

2.6.5.2.3.5 Forderungen nach anderer Gebietseinstufung und Berücksichtigung weiterer (Bau-) Gebiete

Die Stadt Bad Staffelstein, der Markt Ebensfeld, das Landratsamt Lichtenfels sowie einzelne Privateinwender wenden sich gegen die durch den Vorhabenträger erfolgte Gebietsnutzungseinstufung. Die Stadt Bad Staffelstein fordert z.B. in ihrer Stellungnahme vom 10.10.2012 die aktuelle Gebietsnutzung zugrunde zu legen. Außerdem macht sie darauf aufmerksam, dass Bad Staffelstein anerkannter Kur- und Heilort sei und deshalb für das gesamte Stadtgebiet die Grenzwerte für Krankenhäuser, Kurheime und Altenheim eingehalten

werden müssten. Des Weiteren seien im Ortsteil Horsdorf die Bereiche um die Lessingstraße, Pferdsfelder Weg im Flächennutzungsplan als Bauerwartungsland ausgewiesen worden. Dies wäre im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Das Landratsamt Lichtenfels wendet am 18.10.2012 ein, dass für das Bezirksklinikum Kutzenberg die Immissionsgrenzwerte für ein Krankenhaus anzusetzen wären und die im Süden des Klinikumgeländes befindlichen Gebäude (insbesondere die straßenzugewandten Gebäude Nr. 4 bis 7) überhaupt nicht untersucht worden seien. Außerdem bestünden im Baugebiet "Steinleite" am östlichen Ortsrand von Ebensfeld derzeit Baurechte bzw. (noch) unbebaute Grundstücke, die ebenfalls nicht berücksichtigt wurden.

Vergleichbar fordert der Markt Ebensfeld am Erörterungstermin vom 20.05.2014 für die Baugebiete "Hut I", "Hut II" und die noch unbebauten Grundstücke des Baugebietes "Steinleite" eine Anpassungspflicht gemäß § 7 BauGB.

Durch einen Privateinwender wird mit Schreiben vom 12.10.2012 darauf aufmerksam gemacht, dass die Gebietseinstufung des Ortsteils Horsdorf als Misch- und Dorfgebiet unzutreffend sei. Die Straßenzüge Kellergasse, Waldblick, Staffelbergblick und Am Baumfeld wären als reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete einzustufen.

Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits ausführlich beschrieben worden. Die Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

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). Als maßgebender Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung wurde hier der 01.01.2000 angenommen. Die Einstufung und Zuordnung der Gebietsnutzungen wurden entsprechend der ursprünglich festgestellten Nutzung zum Stichtag 01.01.2000 vorgenommen und den lärmtechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt. Die zu schützenden Gebiete wurden nach den Festsetzungen der Bauleitplanungen der Gemeinden eingestuft. Eine pauschale Festsetzung der Grenzwerte für Anlagen wie Krankenhäuser, Kurheime und Altenheime über das gesamte Stadtgebiet von Bad Staffelstein entspricht nicht den rechtlichen Vorgaben und kann daher nur in den dafür vorgesehenen Gebieten in Betracht kommen.

Für den Bebauungsplan "Hut II" wurde am 26.04.1996 die Aufstellung amtlich bekanntgegeben. Bis dato ist er noch nicht rechtskräftig geworden und musste vom Vorhabenträger richtigerweise auch nicht berücksichtigt werden. Anders verhält es sich mit den Bebauungsplänen "Hut I" (rechtskräftig ab 08.09.1977) und "Steinleite" (rechtskräftig ab 22.07.1988). Nur die in diesen Baugebieten bebauten oder aus bauplanungsrechtlicher Sicht bebaubaren Grundstücke sind zu beachten. Rechtlich herausgestellt werden muss in diesem Zusammenhang nochmals, dass bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, der Planungsträger nur dann berücksichtigen muss, 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 andere Gebiete 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. Bauerwartungsland, d.h. eine Fläche, die lediglich im Flächennutzungsplan als bebaubar ausgewiesen wird, fällt nicht unter den Schutz der Verkehrslärmschutzverordnung. Evtl. notwendig werdende Lärmschutzmaßnahmen wären in einem zukünftigen Bebauungsplanverfahren der Gemeinden zu regeln.

Für das der BAB A 73 nächstgelegene Baugebiet "Steinleite" (Kellerstraße, Kastanienweg, Ahornweg, Steinleite etc.) am östlichen Ortsrand von Ebensfeld hat der Vorhabenträger die bestehenden Gebäude lärmtechnisch überprüft. Ergebnis war, dass an drei Anwesen die Grenzwerte nachts zwischen 0,1 dB(A) und 0,4 dB(A) überschritten werden. Ergänzend wurde untersucht, wie sich die Situation ändern würde, wenn auf den noch unbebauten Grundstücken (Ahornweg 7, Kastanienweg 6 und 8), die nach Bebauungsplan vorgesehenen Gebäude errichtet würden. Ergebnis war, dass an sechs Anwesen die Grenzwerte nachts zwischen 0,1 dB(A) und 0,6 dB(A) überschritten werden würden. Auf eine Anfrage bei der zuständigen Baugenehmigungsbehörde am Landratsamt Lichtenfels am 17.04.2014 hat diese der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass für die genannten Grundstücke Ahornweg 7, Kastanienweg 6 und 8 weder dem Landratsamt Lichtenfels noch dem Markt Ebensfeld Bauanträge, Voranfragen oder Baugenehmigungen vorlägen.

Dem Einwand, dass die (unbebauten) Grundstücke nicht berücksichtigt worden seien, kann nicht gefolgt werden. Der Vorhabenträger hat das Gebiet mit bestehender und zusätzlich fiktiver Bebauung lärmtechnisch überprüft. Die Berechnungssystematik kann nicht beanstandet werden.

Für die weiter von der BAB A 73 entfernten Anwesen in den Baugebieten "Hut I" und "Hut II" sind keinerlei Grenzwertüberschreitungen festzustellen (s.a. Unterlagen 11.1 und 11.2 der Planfeststellungsunterlagen). Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht auch deshalb dort nicht.

Entgegen der Einwendung, dass die Gebietseinstufung des Ortsteils Horsdorf als Misch- und Dorfgebiet sowie nur teilweisem Wohngebiet lt. geltendem rechtskräftigen Flächennutzungsplan vom 19.07.2006 der Stadt Bad Staffelstein (lt. digitale Auskunft RIS-View am 17.04.2014) erfolgte, wurde durch den Vorhabenträger ganz Horsdorf (bis auf das Anwesen Peuntweg 8, das als Gewerbe erkennbar ist) als Wohngebiet eingestuft (s.a. Unterlage 11.1.2 der Planfeststellungsunterlagen). Ergebnis der Lärmberechnungen war, dass bei ausnahmslos allen Gebäuden von Horsdorf die Grenzwerte für Wohngebiet (von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) deutlich unterschritten werden. Die dsbzgl. Einwendung ist damit nicht begründet.

Die Gebäude des Bezirksklinikums Obermain im Ortsteil Kutzenberg des Marktes Ebensfeld liegen außerhalb des beantragten Planfeststellungsabschnittes. Dieser Bereich ist als sonstiges Sondergebiet "Klinikgebiet" im Flächennutzungsplan vom 15.10.1984 - jedoch in keinem rechtskräftigen Bebau-

ungsplan - ausgewiesen. In den Ergebnistabellen der Unterlage Nr. 11.1.2 der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabenträger Immissionsgrenzwerte für ein Wohngebiet mit 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts für die Anwesen Kutzenberg 31 a-d, 38, 43 und 45 a/b aufgenommen. Für Krankenhäuser wären jedoch Grenzwerte von 57 dB(A) tags / 47 dB(A) nachts maßgebend. Unabhängig davon sind keine Überschreitungen dieser Grenzwerte vorhanden. Der Vorhabenträger hatte in den eingereichten Planfeststellungsunterlagen zuerst keine darüber hinausgehenden lärmtechnischen Untersuchungen veranlasst, da der Planfeststellungsabschnitt bei Betr.-km 79,546 endet, während das erste Gebäude des Klinikums sich bei ca. Betr.-km 79,848 ca. 300 m südlich befindet. Aufgrund der Einwendungen wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorsorglich auch die weiteren Gebäude des Bezirksklinikums lärmtechnisch überprüft. Bei Ansatz des vollen Prognoseverkehrs für das Jahr 2025 des benachbarten Planfeststellungsabschnittes würde sich im 6. und 7. OG der Westseite des Hauses 6 eine Grenzwertüberschreitung für Krankenhäuser nachts um 0,1 dB(A) einstellen. Dies ist aber insofern unerheblich, da rechtlich kein Anspruch auf Lärmschutz abgeleitet werden kann. Einerseits bezieht sich der gerichtliche Vergleich vom 21.12.2005 vor dem 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts, den der Antragsteller auf den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt überträgt, nur auf eine neuerliche Entscheidung zugunsten von beplanten Wohngebieten der Marktgemeinden Zapfendorf und Ebensfeld (s.a. Teil C Abschnitt 2.5.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Entsprechende Forderungen auf Lärmschutzmaßnahmen für das Bezirksklinikum Obermain wurden bereits im Planfeststellungsergänzungsbeschluss vom 06.04.2009 (Az.: 32-4354.20-1/2003) abgelehnt. Andererseits wurde durch den Vorhabenträger am 24.10.2014 die Ausdehnung des Lärmschutzbereiches bzgl. der Lärmausstrahlung über den hier zu entscheidenden Planfeststellungsabschnitt hinaus nach den Regelungen des Abschnittes X. Nummer 27 der VLärmSchR überprüft. Danach ergeben sich keine zu berücksichtigenden Lärmschutzmaßnahmen im Bereich außerhalb des relevanten Planfeststellungsabschnittes. V.a. das o.g. Gebäude des Hauses 6 bei ca. Betr.-km 80,448 liegt ca. 900 m südlich des Endes des Planfeststellungsabschnittes und kann daher nicht mehr als zum beantragten Verfahren zugehörig gerechnet werden. Ein aus dem Anspruch auf Gleichbehandlung resultierender Anspruch auf Lärmschutz kann daher für das Gebiet des Bezirksklinikums Obermain nicht festgestellt werden.

2.6.5.2.3.6 Verpflichtung des Vorhabenträgers zu weiteren Maßnahmen bei Überschreitung der Prognosewerte

Nicht nachgekommen werden kann Forderungen, vorsorglich für den Fall der Überschreitung der Prognosewerte in der Zukunft im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen in einem zeitlich festgelegten Rahmen ergriffen werden. Vielmehr ist dies unter gewissen Voraussetzungen schon kraft Gesetzes vorgesehen. Treten nämlich nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbar-

keit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Vorhabenträger nachträglich durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG).

Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind solche Beeinträchtigungen, die auch die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z.B. weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. Im Grundsatz darf der Betroffene auf die Annahmen und Angaben der Planfeststellungsbehörde vertrauen und muss nicht selbst Gutachten einholen oder Nachforschungen anstellen. Nicht voraussehbar sind deshalb auch alle Beeinträchtigungen, für die sich in den Planunterlagen kein hinreichender Anhalt findet (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 13. Aufl. 2012, Rd.Nr. 43 zu § 75).

Ein solcher Anspruch i.S.d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S.12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Auflagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

2.6.5.2.3.7 Lärmschutzkonzept Stadt Bad Staffelstein, Markt Ebensfeld, Ortschaften Horsdorf, Wolfsdorf, Grundfeld, Schönbrunn etc. / Vollschutz / mehr betroffene Anwesen / offener Asphalt

Eine Vielzahl von Einwendungsführern (BUND Naturschutz in Bayern, Stadt Bad Staffelstein, Landratsamt Lichtenfels, mehrere Privateinwender v.a. wohnhaft in Horsdorf) forderten schriftlich weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen u./o. einen Vollschutz für Teile oder für die Gesamtheit der o.g. Gebiete etc. entlang der BAB A 73 im Planfeststellungsabschnitt. Dieser solle insbesondere durch zusätzliche Lärmschutzwälle und -wände, durch Verlängerung der geplanten Lärmschutzwände und den Einbau von offenporigem Asphalt oder andere aktive Maßnahmen realisiert werden. Darüber hinaus kann etlichen Einwendungen sinnhaft entnommen werden, dass erst alle technisch erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen seien, um die Einhaltung der Grenzwerte für alle betroffenen Anwohner für den Tag und die Nacht zu gewährleisten, bevor angekündigte passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen würden (= Forderung nach Vollschutz). In diesem Zusammenhang wurde auch durch das LfU in der Stellungnahme vom 05.11.2012 angeregt, bei fälliger Erneuerung der Fahrbahndecke einen offenporigen Belag (OPA) mit $D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$ einzubauen. Damit könnten an allen Wohngebäuden im vorliegenden Abschnitt die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Stadtteile von Bad Staffelstein wie Wolfsdorf, Grundfeld und Schönbrunn liegen außerhalb des Planfeststellungsabschnitts. Für Wolfsdorf und Schönbrunn ist ein Anspruch auf Lärmschutz bereits im Planfeststellungsverfahren für den Standstreifenanbau an die B 173 im Abschnitt Bad Staffelstein-Nord bis Baubeginn BAB A 73 geprüft und festgestellt bzw. behandelt worden (Planfeststellungsbeschluss vom 27.03.2007, Az.: 32-4354.20-2/2006). Für Grundfeld ist dies im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der BAB A 73 im Abschnitt Ebersdorf bis Lichtenfels (Planfeststellungsbeschluss vom 20.03.2002, Az.: 225-4354.10-11/96) erfolgt. Eine Berücksichtigung der drei Stadtteile ist deshalb im vorliegenden Verfahren nicht (mehr) erforderlich.

Die Stadt Bad Staffelstein fordert in ihrem Schreiben vom 10.10.2012 des Weiteren aus verschiedenen Gründen eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis Betr.-km 75,000 der BAB A 73 sowie – wie auch eine Vielzahl von privaten Einwendern - eine zusätzliche Lärmschutzwand auf der Ostseite der BAB A 73.

Der Vorhabenträger hat bei der Ermittlung der Anspruchsgrundlage auf Lärmschutz die Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigt. Nach den Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern haben nur Anwesen in den Wohngebieten auf der Westseite der BAB A 73 (Peuntstraße, Ivo-Hennemann Straße, Jakob-Hess Straße bzw. Am Kommbühl / Hirtengasse) Anspruch auf Lärmschutz. Im weiter entfernt liegenden Wohngebiet "Pferdsfelder Weg" werden keine Grenzwerte überschritten. Am nächstgelegenen Anwesen liegt nach den Berechnungen der Immissionspegel nachts bei 46,3 dB(A). Mit den

auf der Westseite der BAB A 73 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden bei allen Anwesen die Grenzwerte für Wohngebiete (59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts) eingehalten. Der maximale Immissionspegel nachts im Wohngebiet "Am Kommbühl" liegt bei 48,1 dB(A). Eine Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen nach Süden ist deshalb nicht erforderlich.

Ebenso abgelehnt werden müssen Forderungen auf Lärmschutzmaßnahmen auf der Ostseite der BAB A 73. Nach den nicht zu beanstandenden Berechnungen des Vorhabenträgers werden im Ortsteil Horsdorf der Stadt Bad Staffelstein keine Grenzwerte überschritten. Der maximale Immissionspegel nachts liegt bei 45,7 dB(A) und damit unter dem Grenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A).

Ein Vollschutz von Ebensfeld mit aktiven Maßnahmen in Form von zusätzlichen Lärmschutzwänden ist vom Vorhabenträger untersucht worden, scheidet jedoch neben den rechtlichen auch aus wirtschaftlichen Gründen aus. Gemäß Erläuterungsbericht Abschnitt 5.1.4.1.2 der Planfeststellungsunterlagen sind die Nachtgrenzwerte in Ebensfeld lediglich bei 4 Gebäuden überschritten. Eine Lärmschutzwand, die eine deutlich spürbare (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: "hörbare") Verbesserung des Lärmschutzes für die betroffenen Gebäude bringen würde, müsste nach Untersuchungen des Vorhabenträgers ca. 465 m lang und 4 bis 6 m hoch sein. Damit wäre eine Reduzierung der Lärmbeeinträchtigung von min. 3 dB(A) gegeben. Die Lärmschutzwand müsste von Betr.-km 78,745 bis 79,084 eine Höhe von 6 m am westlichen Fahrbahnrand der BAB A 73 und der Ausfahrtsrampe der AS Ebensfeld haben. Weiterführend entlang der Rampe wäre die Wand mit 4 m Höhe bis Betr.-km 79,163 zu führen. Die einzelnen Kostenanteile des aktiven Lärmschutzes sind nach Höhe der Lärmschutzwand abschnittsweise ermittelt worden. Bei Ansatz einer Wandfläche von 2.580 m² und eines Durchschnittspreises von 310 €/m² (brutto) ergäben sich Bruttokosten in Höhe von ca. 800.000 €.

Durch eine Vielzahl von Einwendern wird u.a. aufgeführt, dass es grundsätzlich mehr betroffene / anspruchsberechtigte Anwesen gäbe. Unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.3.1 des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses "Überprüfung der schalltechnischen Berechnungen" sind die grundlegenden Punkte behandelt. Die Berechnung der Immissionspegel erfolgte durch den Vorhabenträger fassaden- und stockwerkbezogen für alle maßgebenden Anwesen entlang der BAB A 73 der Stadt Bad Staffelstein, des Ortsteiles Horsdorf, des Marktes Ebensfeld und des dazugehörigen Ortsteils Pferdsfeld. Die Planunterlagen und Berechnungsergebnisse sind den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers sind die Nachtgrenzwerte an 4 (bestehenden, baulich erstellten) Immissionsorten im Bereich des Marktes Ebensfeld überschritten. Der Vorhabenträger hat die bestehenden Gebäude im Baugebiet "Steinleite" lärmtechnisch überprüft. Ergebnis war, dass an drei Anwesen die Grenzwerte nachts zwischen 0,1 dB(A) und 0,4 dB(A) überschritten werden. Ergänzend wurde untersucht, wie sich die Situation ändern würde, wenn auf den noch unbebauten Grundstücken (Ahornweg

7, Kastanienweg 6 und 8) die nach Bebauungsplan vorgesehenen Gebäude errichtet würden. Ergebnis war, dass an sechs Anwesen die Grenzwerte nachts zwischen 0,1 dB(A) und 0,6 dB(A) überschritten werden. Die Flur Nrn. 2734/3, 2561/1 und 2562/1 jeweils Gemarkung Ebensfeld sind nicht Bestandteil eines gültigen Bebauungsplans. Bis auf ein augenscheinlich unbewohntes Nebengebäude (Gartenhaus o.ä.) auf Flur Nr. 2561/1 Gemarkung Ebensfeld sind die Grundstücke nicht bebaut. Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen oder eine "Anpassungspflicht" gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. Sie sind deshalb auch richtigerweise einer Betrachtung nicht zu unterziehen (z.B. Baugebiet "Hut II" in Ebensfeld, das sich erst im Aufstellungsverfahren befindet und noch nicht rechtskräftig ist). Die zwei Gebäude auf der Flur Nr. 2566 (Mischgebiet) sind als Immissionspunkte 65 und 66 in den Unterlagen enthalten. Das Gebäude auf Flur Nr. 2567 (Gewerblicher Betrieb) ist als Immissionspunkt 67 in den Unterlagen enthalten. Der Grenzwert in der Nacht wird nur noch an dem einen Anwesen mit dem Immissionspunkt 65 (Kellerstraße 50) um max. 1,0 dB(A) überschritten.

Aufgrund einer Einwendung im Erörterungstermin vom 20.05.2014 im Großsaal in Ebensfeld wurde hilfsweise eine alternative Lärmberechnung mit den Verkehrszahlen des Gutachtens vom 15.05.2006 für ein Prognosejahr 2015 durchgeführt. Damit soll aus Sicht der Einwender sichergestellt werden, dass die Einwohner nicht schlechter gestellt werden, als wenn die Ansprüche auf Lärmschutz schon beim Anbau der Standstreifen geprüft worden wären. Wegen der damals noch höher prognostizierten Verkehrsdaten wären lt. Vorhabenträger in diesem Fall an insgesamt 7 Anwesen (fünf im Wohngebiet "Steinleite", zwei im Mischgebiet (Kellerstraße 50 und 52) die Immissionsgrenzwerte in der Nacht um maximal 0,7 dB(A) überschritten. Es ist jedoch festzustellen, dass es keinen Anlass gibt, von der geübten Praxis abzuweichen und den Lärmberechnungen ein "veraltetes" Prognosejahr zugrunde zu legen. Ergänzend kommt dazu, dass es im vorliegenden Fall nicht zu einer – wie von den Einwendern erhofft – maßgebenden Erhöhung der anspruchsberechtigten Anwesen kommt, in deren Folge sich die Verhältnismäßigkeit zu Gunsten einer anderen (gewünschten, rein aktiven) Lärmschutzplanung ändert (s.a. Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.2.4).

Tatsächlich können daher auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine weiteren anspruchsberechtigten Anwesen als die in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen bezeichneten insgesamt vier Gebäude festgestellt werden. Diesbezügliche Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

Die Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen durch Einbau eines offenporigen Belages lehnte der Vorhabenträger aus nachvollziehbaren Gründen ab, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Der Vorhabenträger lehnt auch einen Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen aus

Gründen der Verhältnismäßigkeit ab und verfolgt dagegen ein Lärmschutzkonzept, welches ohne offenporigen Asphalt, jedoch mit abschnittsweiser Lärmschutzwand und für den Bereich des Marktes Ebensfeld mit passiven Maßnahmen auskommt (vgl. auch Unterlage 1, Abschnitt 5.1.4.1 ff. der Planfeststellungsunterlagen; Lärmschutzmaßnahmen). In seinen Stellungnahmen an die jeweiligen Einwender vom 28.03.2013 sieht der Vorhabenträger zutreffend durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen hält der Vorhabenträger zutreffend für nicht vertretbar.

Der Vorhabenträger hat in den einzelnen Stellungnahmen an die Einwender zur Forderung nach einem offenporigem Asphaltbelag (OPA) ausgeführt, dass dies zu erheblichen Mehraufwendungen führe. Die Herstellung sei teuer, die Lebensdauer geringer und der Unterhalt v.a. im Winter erheblich aufwendiger. Tatsächlich handelt es sich bei dieser (Asphalt-) Bauweise um eine "Sonderbauweise", deren Anwendung auf besondere Ausnahmefälle beschränkt bleibt. Offenporige Asphaltbeläge weisen gegenüber dem in der vorliegenden Planung zum Einsatz vorgesehenen lärm mindernden Asphaltbelag eine zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) auf. Dadurch würden auch nach Ansicht des LfU lt. Stellungnahme vom 05.11.2012 an allen Wohngebäuden im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Dieser möglichen Pegelreduzierung durch einen OPA stehen aber erhebliche wirtschaftliche, bauliche und vor allem betriebliche Nachteile entgegen. So ist der Einbau von OPA-Belägen trotz zunehmender Erfahrungswerte weiterhin mit nicht voll überschaubaren Einbaurisiken, geringerer Lebensdauer und erheblich höherem Unterhaltungsaufwand als dem vorgesehenen lärm mindernden Asphaltbelag verbunden. Konstruktionsbedingt benötigen OPA-Beläge beispielsweise im Winterdienst ein Vielfaches der sonst üblichen Streusalzmenge und wesentlich kürzere Räumintervalle, um nur annähernd den gewohnten Sicherheitsstandard zu ermöglichen. Um einen einheitlichen Betriebsablauf sicherzustellen, muss daher die Länge einer OPA-Strecke auf die Länge der vorhandenen Räum Schleife des BAB-Betriebsdienstes angepasst bzw. verlängert u./o. zeitlich integriert werden. Dies würde zu zusätzlichen Kosten führen. Weiterhin können erfahrungsgemäß Ausbesserungs- bzw. Sanierungsarbeiten nur auf der gesamten Fahrbahnbreite und Länge der OPA-Strecke durchgeführt werden. Konstruktionsbedingt sind OPA-Beläge gleichfalls erheblich empfindlicher gegenüber äußeren Einwirkungen, was die Lebenszeit deutlich reduziert. Letztlich führen diese Aspekte in der Summe gemäß dem Ministerialschreiben (MS) der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern Nr. IID9-43812-001/90 vom 17.01.2005 zu einem monetarisierten Wirtschaftlichkeitsnachteil von rund 35 €/m². Nach Aufstellung des Vorhabenträgers betragen die Herstellungskosten für einen OPA mit Erneuerung der Asphaltbinderschicht nach dessen letzten Ausschreibun-

gen ca. 42 €/m² (brutto) zzgl. Verkehrsführung und evtl. Anpassungen der Entwässerungssysteme. Die Gesamtkosten belaufen sich daher auf rd. 77 €/m² zzgl. der Aufwendungen für Verkehrsführung etc. in Höhe von rd. 150.000 € (brutto). Bei einer Fahrbahnfläche von 11.160 m² ergäben sich damit Kosten in Höhe von rd. 860.000 € brutto zzgl. Verkehrsführung. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat außerdem mit Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 vom 18. Oktober 2004 Az.: S 13/14.86.22-11/22 Va 04 an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder ausgeführt, dass OPA nur bei erheblicher Lärmbetroffenheit (wie z.B. bei städtischen Situationen im Bereich A 9 bei Bayreuth, A 9 bei München) vorgesehen werden sollte. Eine derartige Situation ist im Planfeststellungsbereich nicht gegeben. Auch ist die derzeitige (geschlossene) Bebauung im Bereich des Marktes Ebensfeld mit ca. 390 m (Baugebiet Steinleite) von der Achse der BAB A 73 bzw. ca. 280 m zur Achse der nordwestlichen Anschlussstellenrampe doch eher weit von der lärm erzeugenden Quelle entfernt.

Die Forderung nach einem Einbau von offenporigem Asphalt ist aufgrund der Ausführungen des Vorhabenträgers i.V.m. den vorliegenden rechtlichen Grundlagen und technischen Erkenntnissen sowie örtlichen Gegebenheiten abzulehnen. Zur damit verbundenen (Un-) Verhältnismäßigkeit wird auf die vorangegangenen Ausführungen und die Zusammenfassung verwiesen. Insbesondere der 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 nicht der Schluss gezogen werden, gegenwärtig seien offenporige Asphaltdeckschichten bereits so hinreichend erprobt, dass die Probleme einer im Verhältnis zu den Einbaukosten (Mehrkosten von rd. 35 €/m² bzw. rd. 1,0 Mio € pro Autobahnkilometer) angemessenen zeitlichen Haltbarkeit dieser Beläge zuverlässig bewältigt werden könnten. Ebenso wenig sind damit die sonstigen Nachteile (deutlich höhere Kosten, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) ausgeräumt. 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 (VkB. S. 13) und dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (VkB. S. 260). In ersterem Rundschreiben wird dargelegt, dass offenporige Asphaltdeckschichten ihre lärm-mindernde Wirkung mindestens für sechs Jahre behalten. Im zweiten Rundschreiben und dem diesen beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 (VkB. 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, VkB1. 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, 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 kein gebotenes Mittel zur Vermeidung unzumutbarer Lärmbelastungen 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 unmittelbarer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den herkömmlichen Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation liegt hier jedoch nicht vor. Die Kostenansätze sind nachvollziehbar und nicht in Frage zu stellen.

Aufgrund mehrerer Nachfragen am Erörterungstermin vom 20.05.2014 im Greßano-Saal in Ebensfeld wurde durch den Vorhabenträger zugesagt, dass auf ca. 1,5 km Länge bei der Anschlussstelle Ebensfeld - auch gemäß der Empfehlung des LfU - ein lärmindernder Fahrbahnbelag der neuesten Technologie eingesetzt wird und der Einbau im Rahmen der sowieso erforderlichen Bestandserhaltungsmaßnahmen baldmöglichst vorgesehen ist. Dieser bewirkt gegenüber dem geplanten Belag eine dauerhafte Pegelminderung von mindestens - 2 dB(A) und wird vornehmlich das Rollgeräusch der Reifen mindern. Da es sich bei diesem Belag um eine Sonderbauweise handelt, liegen hierfür

noch keine belastbaren Korrekturwerte für den Faktor D_{StrO} für die Lärmbe-
rechnung vor. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind diese Beläge in der Lage,
Pegelreduzierungen von deutlich mehr als 2 dB(A) zu bewirken, die bei den
hier zugrundeliegenden Berechnungen nicht in Ansatz gebracht werden.

2.6.5.2.4 Behandlung weiterer Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Lärm- schutz

2.6.5.2.4.1 Geschwindigkeitsbegrenzungen

Verschiedene Einwendungsführer sowie die Stadt Bad Staffelstein forderten
zum Schutz vor Lärm auch Geschwindigkeitsbegrenzungen (teils nur nachts)
im Planfeststellungsabschnitt.

Die Einwendungen müssen zurückgewiesen werden. Die Anordnung von Ge-
schwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht not-
wendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Plan-
feststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben,
es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbe-
schluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5
S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärm-
schutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BIm-
SchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Ge-
schwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis
ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Ge-
schwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planeri-
sche und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsre-
gelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkun-
gen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde de-
ren 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.). Daran fehlt es hier. Die Verhältnismäßigkeit und damit die Rechtmä-
ßigkeit der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung sind aber auch noch
aus einem weiteren Grund fraglich. Es ist nämlich sehr zweifelhaft, ob punktu-
elle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anord-
nung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von mehreren Ki-
lometern 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 Bundesfern-
straßennetzes. 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). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen der Fall.

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, VdB. 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 restriktiv 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.

2.6.5.2.4.2 Wertverlust und wirtschaftliche Einbußen

Viele private Einwender brachten vor, der vorgesehene Lärmschutz sei zu erweitern, da mit zunehmender Belastung durch Lärm, der von der BAB A 73 ausgehe, sich der Wert der Grundstücke und Häuser verringere. Außerdem beklagen einige Einwender mögliche wirtschaftliche Einbußen aufgrund von

Stornierungen von betriebenen Ferienwohnungen u./o. sonstigen Übernachtungen oder auch Verlassen der Gastronomie / des Biergartens.

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. Die vorgesehene Differenzierung ist zulässig.

Weiter ist dazu 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 im Zuge der von der BAB A 73 ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen, denn beantragt sind vorliegend ausschließlich Lärmschutzmaßnahmen. Wertminderungen treten dadurch nicht ein; vielmehr sind Werterhöhungen zu erwarten. Die von der Rechtsprechung zugrunde gelegten Beurteilungspegel werden aufgrund der großen Entfernung möglicher Immissionsorte bzw. der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in keinem bewohnten Bereich erreicht (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2 der Planfeststellungsunterlagen).

Abgesehen davon gilt Folgendes: Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 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 Verkehrsgereusche (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 oder Biergarten 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 Verkehrswert 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 Verkehrsgereusche, verkehrsbedingter 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. Art. 14 Abs. 1 GG gewährt keinen Billigkeitsanspruch auf "Entschädigung". Dies schließt 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 vermag. 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.

Die Einwendungen zur schlechteren Vermietbarkeit von Fremdenzimmern bei Privatpersonen sowohl einer Gaststätte mit Pension als auch eines befürchteten Besucherrückgangs eines Biergartens o.ä. werden unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen, die hier in gleicher Weise gelten, zurückgewiesen. Es ist nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht völlig von der Hand zu weisen, dass zumindest ein Teil der potentiellen (Ferien-) Gäste, die gerade z.B. in dem zeitlich i.d.R. auf wenige Wochen begrenzten Zeitraum ihres Urlaubs / Besuchs besondere Ansprüche im Hinblick auf die von Lärm ungestörte Lage ihres Urlaubsdomizils oder Lokalbesuchs erheben, wegen der Lage an der (bestehenden) BAB A 73 von der Anmietung von Fremdenzimmern in den Anwesen der Einwendungsführer Abstand nehmen oder andere Bewirtungsorte aufsuchen und die Einwendungsführer dadurch finanzielle Einbußen erleiden. Eine enteignende Wirkung ist damit jedoch nicht begründet. Hinreichende Gründe für die Zuerkennung eines Entschädigungsanspruches sind nicht gegeben und werden als unbegründet abgewiesen.

2.6.5.2.4.3 Minderung der Wohn- und Lebensqualität

Mehrere Einwender fordern eine Erweiterung der Maßnahmen, da sie eine Verminderung der Wohn- und Lebensqualität befürchten.

Die derzeitigen Wohn- und Lebensverhältnisse von Bad Staffelstein, Horsdorf, Pferdsfeld und Ebensfeld sind mehr oder weniger stark durch die in einem kürzerem oder weiteren Abstand angrenzenden BAB A 73 bzw. früheren B 173 sowie innerörtliche landwirtschaftliche und gewerbliche Nutzungen ge-

prägt. Es ist daher grundsätzlich von einer vorhandenen Grundbelastung des Wohn- und Lebenswertes auszugehen.

Durch die im Bereich der Stadt Staffelstein vorgesehenen (aktiven) Schallschutzkonstruktionen kann sichergestellt werden, dass von BAB A 73 keine unzulässigen, die derzeitigen Wohn- und Lebensverhältnisse zusätzlich belastenden Wirkungen ausgehen. Es ist gerade das Ziel des Vorhabenträgers, Verbesserungen für die Anwohner entlang der BAB A 73 – im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – zu schaffen.

In der Summe kann davon ausgegangen werden, dass durchgängig gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gewährleistet werden und es gerade nicht zu einer zusätzlichen Minderung der Wohn- und Lebensqualität kommt. Entsprechende Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

2.6.5.2.4.4 Außenwohnbereich/Garten; Aufenthalt in der Natur

Mehrere Einwender bemängeln die in ihren Augen zu erwartende starke Einschränkung der Nutzung des Gartens bzw. eine deutlich höhere (Lärm-) Belastung beim Aufenthalt im Garten. Es wird z.B. gefordert, auch die Lärmimmissionen außerhalb der Gebäude auf den Grundstücken durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Die in den Ergebnistabellen der Unterlagen 11.1 und 11.2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellten Beurteilungspegel wurden zutreffenderweise nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) außerhalb der Gebäude berechnet. Ausgehend von den Geländehöhen an den Gebäudeecken wurden die Lärmwerte in Höhe der Fensteroberkanten der jeweiligen Geschosse ermittelt. Die Berechnungsergebnisse lassen daher auch eine Beurteilung der Situation im Außenwohnbereich bzw. im Garten zu. Anzumerken ist, dass sich der Aufenthalt im Außenwohnbereich / Garten etc. üblicherweise auf die Tageszeit beschränkt und daher die dafür maßgebenden Immissionsgrenzwerte einschlägig sind. Aus den Berechnungsergebnissen geht hervor, dass im Hinblick auf die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen im Bereich der Stadt Bad Staffelstein für alle bewohnten Gebiete ein Vollschutz vorgesehen ist und damit die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Wohngebiet) von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten werden. Somit ist eine uneingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereiches gewährleistet.

Für den Bereich des Marktes Ebensfeld wurden gemäß den Planfeststellungsunterlagen die bestehenden Gebäude im Baugebiet "Steinleite" lärmtechnisch überprüft. Eine uneingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereiches für die Anwesen im Bereich des Baugebietes "Steinleite" ist durch die Einhaltung des Taggrenzwertes für ein Wohngebiet von 59 dB(A) gegeben. Durch die Einhaltung des Taggrenzwertes für ein Mischgebiet von 64 dB(A) ist der Außenwohnbereich selbst im Bereich des Anwesens Kellerstraße 50 und 52 (Immissionspunkte 65 und 66) gewährleistet. Damit werden die maßgebli-

chen Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 2 und 3 der 16. BImSchV nicht überschritten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Noch weitergehende Entschädigungen (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) stehen hier ebenfalls nicht im Raum und werden gleichfalls als unbegründet zurückgewiesen.

Des Weiteren wird von verschiedenen Einwendern angesprochen, dass insbesondere das Naherholungsgebiet "Kellbachgrund" etc. sonstige Naturräume, die z.B. für die Erholung oder Sport benutzt werden, im vorliegenden Verfahren nicht berücksichtigt würden. Hierzu ist festzustellen, dass - wie bereits unter Teil C Abschnitt 2.6.5.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses unter den Rechtsgrundlagen 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. 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). Einer entsprechenden Regelung etwaiger Lärmschutzmaßnahmen für solche angesprochenen Gebiete o.ä. kann daher nicht entsprochen werden.

2.6.5.2.4.5 Ungleichbehandlung

Viele Einwender v.a. aus Horsdorf, Pferdsfeld und Ebensfeld fordern eine Erweiterung der Maßnahmen und mahnen an, dass bei ihnen bezüglich der lärmtechnischen Untersuchungen im Vergleich zu anderen bzw. benachbarten Gemeinden / Gemeindeteilen eine Ungleichbehandlung vorliegt. Insbesondere wird hierbei das Planfeststellungsverfahren für Zapfendorf angeführt.

Zu der Vorgeschichte des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens (s.a. Teil B Abschnitt 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) sowie zur Notwendigkeit, aktuelle Verkehrsprognosen (s.a. Teil C Abschnitt 2.6.5.2.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) als Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen heranzuziehen, wurde bereits an anderen Stellen dieses Beschlusses eingegangen. Nachdem die BAB A 73 nach schrittweisen Verkehrsfreigaben am 05.09.2008 zwischen Suhl und Lichtenfels durchgehend befahrbar war, wurde durch den Antragsteller eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung BAB A 73 AS Eisfeld-Süd bis AK Bamberg 2012 in Auftrag gegeben. Das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26.03.2012 liegt als Anlage 2 den Planfeststellungsunterlagen bei. In 2010 und 2011 erfolgten dazu umfassende Verkehrszählungen. Aufgabe der Untersuchung war es, die Ergebnisse darzustellen, diese mit den vorausgegangenen Prognosen zu vergleichen und für das Prognosejahr 2025 z.B. für das vorliegende Verfahren eine neue Grundlage zu erarbeiten.

Das Vorgehen des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden. Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben (zu seiner jeweiligen Zeit) vernünftigerweise geboten ist, auch (möglichst aktuelle) Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden. Da für die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen hierfür ebenfalls auf Prognosewerte zurückgegriffen wird, war das Vorgehen fachlich und rechtlich geboten.

Die lärmtechnischen Untersuchungen sind für alle betroffenen Gemeinden durch den Vorhabenträger nach den gesetzlichen Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung erfolgt. Grundlage waren die belastbaren Verkehrsprognosen aus Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak. Für das im Jahr 2009 durchgeführte Planfeststellungsverfahren "Lärmschutz Zapfendorf" ist nach Mitteilung des Vorhabenträgers die Verkehrsprognose des Gutachtens 2006 und für das laufende Planfeststellungsverfahren "Lärmschutz Bad Staffelstein / Ebensfeld" die Verkehrsprognose des Gutachtens 2012 verwendet worden. Vergleicht man die Ergebnisse, ist festzustellen, dass in den Wohngebieten von Zapfendorf an 33 Gebäuden, von Bad Staffelstein an 35 Gebäuden und von Ebensfeld an 3 Gebäuden die Grenzwerte überschritten werden. Die maximale Grenzwertüberschreitung in den Wohngebieten von Zapfendorf beträgt 3,6 dB(A), von Bad Staffelstein 3,0 dB(A) und von Ebensfeld 0,6 dB(A). Da jeweils die (nach gleicher rechtlicher Grundlage berechneten) Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen einen Anspruch auf Lärmschutz haben, müssen die Einwendungen bzgl. einer Ungleichbehandlung zurückgewiesen werden.

2.6.5.2.4.6 Zusätzlicher Lärm aus Bahnlinie / Gesamtlärmbetrachtung

Von insbesondere drei Einwendern (Sankt-Veit-Straße 13; Flur Nr. 2740 Gemarkung Ebensfeld) wird ausgeführt, dass die Bahnlinie "Nürnberg – Erfurt" - und die damit verbundenen Lärmemissionen - im vorhandenen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu Unrecht nicht berücksichtigt worden seien ("Summenpegel" bzw. "Überlagerung mehrerer Lärmquellen").

Der nach 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die Bundesautobahn BAB A 73. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf einen 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 handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln z.B. bestehender Straßen oder Schienenwege grundsätzlich nicht in Betracht. Gemäß der Anlage 1 zur 16. BIm-

SchV sind die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg getrennt zu berechnen. Die Verordnung sieht zudem weder eine Regelung über die Berechnung von Gesamtbeurteilungspegeln noch ein Berechnungsverfahren für die Kostentragung vor. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet. Der Staat ist zudem verpflichtet, durch sein Verhalten nicht die Gesundheit des Einzelnen zu verletzen. Aus diesem Grund dürfen zusätzliche Lärmbelastungen nicht eine Gesamtbelastung erreichen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urt. V. 11.01.2001, 4 A 13/99, Rn. 89).

Die vorhandene Bahnlinie befindet sich ca. 530 m westlich des Anwesens der Einwander. Die BAB A 73 dagegen ca. 540 m südöstlich des Anwesens. Vor allem westlich befinden sich Gewerbebetriebe und im Umfeld auch näherliegende vorhandene Straßen. Insgesamt betrachtet sind dadurch bereits andere lärmemittierende Quellen vorhanden, die der Maßnahme des Vorhabenträgers nicht "angelastet" werden können. Die jeweiligen Entfernungen o.ä. sprechen nicht dafür, dass eine mögliche Gesamtbelastung eine gesundheitsgefährdende Schwelle überschreitet. Der Vorhabenträger ist nicht Verursacher der Lärmemissionen der Bahnlinie und für die Erhöhung des dortigen Verkehrsaufkommens und die damit verbundenen Emissionen nicht verantwortlich. Eine Beurteilung der Gesamtlärmsituation von der BAB A 73 und anderen Verkehrswegen ist in der 16. BImSchV nicht vorgesehen und drängt sich der Planfeststellungsbehörde auch nicht auf. Insbesondere eisenbahnrechtliche Planungen Dritter sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eine Bewertung der Gesamtlärmsituation wäre grundsätzlich nur notwendig, sofern eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung in gesundheitlich bedenklicher bzw. eigentumsrechtlich kritischer Höhe zu erwarten wäre. Grundsätzlich kann jedoch festgestellt werden, dass aufgrund der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke der Bahnlinie und den Maßnahmen im Zuge der BAB A 73 sich die Gesamtlärmsituation zu Gunsten der Anwohner reduzieren wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.6.5.2.4.7 Hochabsorbierende Lärmschutzwände / Transparente Lärmschutzwand auf Kreuzungsbauwerk über Staatsstraße St 2204

Die Stadt Bad Staffelstein bat mit Schreiben vom 10.10.2012 darum, die vorgesehenen Lärmschutzwände als hochabsorbierende Elemente auszubilden. Außerdem wird auf dem Kreuzungsbauwerk BAB A 73 / St 2204 eine beidseitige transparente Lärmschutzeinrichtung gefordert, da befürchtet wird, dass der Ortsteil Horsdorf zusätzlich mit (reflektierendem) Lärm belastet werde.

Die Lärmschutzwände sind bis auf die transparenten Abschnitte auf dem Kreuzungsbauwerk BAB A 73 / St 2204 absorbierend geplant. Durch die neuen Lärmschutzwände wird sich lt. Berechnung des Vorhabenträgers der Immissionspegel in Horsdorf unmerklich erhöhen. Eine hochabsorbierende (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: oder andere / zusätzliche) Ausführung ist nicht erforderlich. Die vom Vorhabenträger ermittelten maximalen Beurteilungspegel für die untersuchten Anwesen des Ortsteils Horsdorf ergeben 50,0 dB(A) am Tag und 45,7 dB(A) in der Nacht. Damit liegen sie weit unter den Grenzwerten für Gebäude in Misch-, und Dorfgebieten von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht und sogar von Wohngebieten von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht (s.a. Seite 19 der Ergebnistabellen der Unterlage 11.2.2 der Planfeststellungsunterlagen). Nach den Ergebnistabellen kommt es im Planfall gegenüber dem Nullfall durch Reflexion zu einzelnen Erhöhungen der Beurteilungspegel von maximal 0,3 dB(A). Wie bereits an anderer Stelle dieses Beschlusses angeführt, ist zu beachten, dass selbst Änderungen der Lautstärke um 1 dB(A) der Mensch nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrnehmen kann. Erst eine Änderung um 3 dB(A) kann vom Gehör registriert werden und wird daher als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet. Die ermittelten Erhöhungen um 0,1 dB(A) bis max. 0,3 dB(A) können daher realistisch als kaum wahrnehmbar bezeichnet werden. Unabhängig von höheren Kosten für hochabsorbierende Lärmschutzelemente aufgrund ihrer aufwendigeren technischen Ausführung kann v.a. wegen der Einhaltung der gesetzlich normierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV kein Anspruch auf eine höherwertige Ausführung der vorgelegten Planung hergeleitet werden.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

2.6.5.2.4.8 Wirtschaftliche Einbußen, Forderung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch für Gastronomie/Pension

Mehrere gleichlautende Einwendungen der Eigentümer / Betreiber des Getränkevertriebes sowie der Gaststätte mit Pension und Biergarten und Wohngebäude auf der Flur Nr. 2566 Gemarkung Ebensfeld (Kellerstraße 50 = Immissionspunkt 65 und Kellerstraße 52 = Immissionspunkt 66) fordern erweiterte aktive Lärmschutzmaßnahmen. Die Anwesen seien mit einem Wert von 55 dB(A) auch in den Nachtstunden direkt vom Lärm betroffen. Dadurch fühlten sich die Einwender, die Pensionsgäste sowie die Biergartenbesucher gestört. Es entstehe ein wirtschaftlicher Nachteil, da Gäste vorzeitig abreisen, gar nicht kämen oder andere den Biergarten verlassen würden.

Die Planfeststellungsbehörde ist an anderer Stelle des vorliegenden Beschlusses bereits auf die Frage der wirtschaftlichen Nachteile im Hinblick auf den Grundstückswert im weiteren Sinne eingegangen (s.a. Teil C Abschnitt 2.6.5.2.4.2. dieses Planfeststellungsbeschlusses). Hierauf wird verwiesen. Der vorliegende Sachverhalt kann weder als faktischer Entzug des Eigentums, noch als Teilenteignung oder als Verhinderung einer entsprechenden Nutzung betrachtet werden, da die vorliegende Planung von Lärmschutzmaßnahmen

eine Verbesserung der Situation herbeiführt.

Im Übrigen gilt: Es wird kein Anspruch auf Entschädigung ausgelöst, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, aber die Nutzung als Wohngrundstück, Vermietungsobjekt, Beherbergungsbetrieb, Gaststätte o.a. Biergarten etc. nicht aufheben. Eine Wertminderung der Immobilie durch Lärm ist ebenfalls eigentumsrechtlich nicht gegeben. Nur wenn die Lärmbelastungen so hoch wären, dass die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird, könne sich ein Übernahmeanspruch ergeben. Dieser in der Rechtsprechung entwickelte Schwellenwert von 60 bis 65 dB(A) nachts wird jedoch bei weitem nicht erreicht.

Die Einstufung und Zuordnung der Gebietsnutzungen wurden durch den Vorhabenträger entsprechend der ursprünglich festgestellten Nutzung zum Stichtag 01.01.2000 vorgenommen und den lärmtechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt. Dies ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als bauliche Anlagen im Außenbereich entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV).

Für die Flur Nr. 2566 Gemarkung Ebensfeld existiert keine bauplanungsrechtliche Festsetzung, die baulichen Anlagen befinden sich im Außenbereich und sind daher nach ihrer tatsächlichen Nutzung einzustufen. Entgegen der vom Vorhabenträger angenommenen Nutzungsart des Anwesens Kellerstraße 52 (Immissionspunkt 66) als Gewerbegebiet (GE - Immissionsgrenzwerte 69 / 59 dB(A) tags / nachts) sieht die Planfeststellungsbehörde die Nutzung als Mischgebiet (MI - 64 / 54 dB(A) tags / nachts) - wie das direkt daneben liegende Anwesen Kellerstraße 50 – als zutreffend an. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für das Anwesen Kellerstraße 52 werden trotzdem nicht überschritten. Die Grenzwerte in der Nacht werden nur am Anwesen Kellerstraße 50 = Immissionspunkt 65 um max. 1,0 dB(A) überschritten. Damit hat dieses Anwesen grundsätzlich einen Anspruch auf Lärmschutz. Wie bereits an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben, kommt die Planfeststellungsbehörde unter Abwägung der vorliegenden Entscheidungspunkte aber zu dem Ergebnis, dass bei den anspruchsberechtigten Anwesen im Bereich des Marktes Ebensfeld – und damit auch dem sachgegenständlichen Grundstück Flur Nr. 2566 Gemarkung Ebensfeld – passive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend sind.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

2.6.5.2.4.9 Lärmgrenzwerte nach DIN 18005

Die Lärmgrenzwerte der DIN 18005 sind bei der Entscheidung über die Notwendigkeit besonderer Lärmschutzvorkehrungen in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde zu legen. Seit Erlass der 16. BImSchV sind die Beurteilungsmaßstäbe für die Verursachung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG durch Rechts-

verordnung nach § 43 BImSchG grundsätzlich abschließend geregelt. Ein Rückgriff auf die DIN 18005, die vor Erlass der 16. BImSchV teilweise zur Beurteilung der Lärmsituation herangezogen wurde, ist deshalb nicht (mehr) möglich. Sie wird u.a. noch im Raumordnungsverfahren herangezogen, um eine aus Lärmschutzgesichtspunkten verträgliche Trassenvariante zu finden. Die dsbzgl. Einwendung des Landratsamtes Lichtenfels vom 15.10.2012 muss zurückgewiesen werden.

2.6.5.3 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 Bad Staffelstein und für den Tag v.a. im Bereich des Marktes Ebensfeld ist durch die Planung gesichert. Dies bedeutet für die Stadt Bad Staffelstein, die Ortschaften Horsdorf und Pferdsfeld einen Vollschutz im Prognosejahr 2025. Jedoch verbleiben bei einigen wenigen Anwesen im Bereich des Marktes Ebensfeld Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte. Hier wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen in der vorliegenden Straßenbaumaßnahme durch 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.

2.6.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

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

2.6.6.1 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).

2.6.6.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.6.6.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner/besonderer und strenger Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens und in seinem weiteren Umfeld sind gemäß Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen keine Schutzgebiete bzw. geschützte Flächen folgender Kategorie vorhanden: Natura-2000-Gebiete, NSG - Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG / Art. 7 BayNatSchG), LB - Geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG / Art. 12 BayNatSchG), ND - Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG / Art. 9 BayNatSchG), LSG - Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG / Art. 10 BayNatSchG), NP - Naturparke (§ 27 BNatSchG / Art. 11 BayNatSchG)

Für die Überbauung/Beseitigung/Beeinträchtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten, eigenkartierten Biotop- und sonstigen naturnahen Vegetationsbestände (s.a. Abschnitt 2.4.1 der Unterlage 12.1 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 Erläuterungen zur Notwendigkeit der planfestgestellten Lösung.

Im Rahmen der Erhebung der vorhandenen Biotop- und Nutzungsstrukturen und der Auswertung vorhandener Unterlagen haben sich keine Hinweise auf das Auslösen von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie durch das Vorhaben ergeben. Lebensräume mit erkennbar hohem faunistischen Potenzial, wie die Aue des Lauter-

baches oder der Streuobst-Hecken-Komplex um das eigenkartierte Biotop Ö1, werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Die Untere (Schreiben vom 18.10.2012) und Höhere (Schreiben vom 20.08.2012) Naturschutzbehörde sowie der Bund Naturschutz (Schreiben vom 03.09.2012) haben den Planungen unter Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen zugestimmt.

2.6.6.3 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 12.1 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 zum nachträglichen Lärmschutz nördlich der AS Bad Staffelstein - Kurzentrum bis südlich AS Ebensfeld 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.

2.6.6.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.6.6.4.1 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 Ersatzzahlung 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.

2.6.6.4.2 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 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 den Lärmschutzwänden - (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 Lärmemission 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 12.1 Abschnitt 3.2 der Planfeststellungsunterlagen) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Immissionsschutz-

zes und der verkehrlichen Belange, aber auch der Verkehrssicherheit, nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des geplanten Vorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.6.6.4.3 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 Naturhaushaltes 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 12.1 Abschnitt 3.6 der Planfeststellungsunterlagen sowie in Unterlage 12.2 Blatt 1 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen (in den Konfliktbereichen K1 bis K4), die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Unmittelbare Veränderung einer Biotopfläche (Heckenbiotop als wiederherstellbares Biotop mit längerer Entwicklungszeit),
- Versiegelung von sonstigem Offenland außerhalb der Straßenebenenflächen (Grasweg und angrenzende landwirtschaftliche Flur mit Acker und Intensivwiesen, punktuell Gehölze),
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Verlust von Straßenbegleitgrün (Eingriffe in straßenbegleitende Hecken) und Anlage einer bis ca. 5 m hohen Lärmschutzwand.

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

- Schutzmaßnahme - S1 – Errichtung von Biotopschutzzäunen gemäß DIN 18920 und 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.
- Gestaltungsmaßnahmen - G1 bis G4 - Straßenbegleitgrün und Nebenflächen G 1: Landschaftsgerechte Gestaltung der Lärmschutzwand. Ausführung der Einzelelemente der LS-Wand in landschaftsgerechter Bauweise und Farbgebung, Ausbildung einer strukturierten Wandfläche. G 2: Anlage von Sukzessionsflächen. Gehölz-Sukzession im Bereich der Flächen mit baubedingter Rodung oder baubedingtem Gehölzrückschnitt sowie im Bereich der vorübergehend beanspruchten Ausgleichs- und Ersatzflächen gemäß Ökoflächenkataster nach Rückbau der Bauwege. G 3: Sukzession nach Entsiegelung. Entsiegelung von Fahrbahn und Gehweg im Bereich des aufgelassenen Autobahn-Parkplatzes, anschließend Sukzession auf unbelastetem Schotterkörper ohne Oberbodenandeckung. G 4: Vorpflanzung der Lärmschutzwand mit Gehölzen. 2- bis 3-reihige Gehölzpflanzungen entlang der LS-Wand bei ausreichenden Platzverhältnissen im Bereich des abgetragenen Erdwalles; Verwendung standortheimischer Sträucher (ca. 95%) und Bäume (ca. 5%).
- Ausgleichsfläche - A1 - Das dem Maßnahmenkonzept zu Grunde liegende landschaftliche Leitbild wurde vom Vorhabenträger aus den Aussagen übergeordneter Querschnitts- und Fachplanungen wie dem LEK Oberfranken-West (2005), dem Arten- und Biotopschutzprogramm Landkreis Lichtenfels 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 insgesamt aufgerundet 0,05 ha (s.a. Unterlage 12.1 Anlage 1 zum LBP – Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff -

Ausgleich und Ersatz). Der Kompensationsflächenbedarf beträgt mit insgesamt 0,05 ha.

Wegen des geringen Flächenumfanges erfolgt die Wiederherstellung von Offenlandlebensraum in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Lichtenfels durch rechnerische anteilige Zuordnung der bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahme des Vorhabenträgers im Landkreis Lichtenfels. Es handelt sich dabei um die Maßnahme "Neugründung eines standortgerechten Auen- und Feuchtwaldbestandes südwestlich Hausen". Die Maßnahmenfläche befindet sich in der westlichen Ecke der Flur Nr. 1857 Gemarkung Unnersdorf, Gemeinde Staffelstein. Es handelt sich um die Entwicklung eines naturnah ausgebildeten Waldrandes mit breiter stufiger Ausbildung durch Gehölzsukzession.

Durch die anteilige Zuordnung dieser Maßnahme mit einem Flächenanteil von 0,05 ha können die beschriebenen Eingriffe in Gehölzbiotope und Straßenbegleitgehölze im räumlich-funktionalen Zusammenhang ausgeglichen werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Abschnitt 3.5. ff. 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 hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.6.6.4.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Naturschutz und Landschaftspflege

2.6.6.4.4.1 Nachträgliche Eingrünung der Straßenböschungen der BAB A 73

Im Erörterungstermin vom 20.05.2014 im Greßano-Saal in Ebensfeld bemängelten mehrere private Einwender die mit dem Standstreifenanbau an die B 173 verbundene Abholzung der Böschungsflächen im Jahre 2001. Dadurch habe ihrer Meinung nach der Lärm erheblich zugenommen. Auch wenn die Bepflanzung bei den lärmtechnischen Berechnungen nicht als lärmmindernd angesetzt werde, wird eine erneute Anpflanzung gefordert. Vor allen den Bereichen bei Betr.-km 75,000 und 75,400 (Ende des Einschnittsbereiches nördlich von Pferdsfeld bzw. westlich von Horsdorf) solle wegen der aus dem Einschnitt herausfahrenden Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit zukommen.

Auch wenn der landschaftspflegerische Maßnahmenplan Unterlage 12.3 der Planfeststellungsunterlagen keine weitergehenden Maßnahmen bzgl. (stärkerer) Wiederbegrünung der Straßenböschungen vorsieht und solche Bepflanzungen bei den Lärmberechnungen nicht lärm mindernd wirken, können sie verschiedene subjektive Eindrücke abmildern. Um den entsprechenden nachvollziehbaren Einwendungen nachzukommen, sollen - wo möglich - im Planfeststellungsabschnitt Nachpflanzungen / Entwicklungsbereiche in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde realisiert werden. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist unter Teil A Abschnitt 3.5.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden. Den Einwendungen wird damit zum Teil Rechnung getragen.

2.6.7 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 wird sich der Eintrag von Feinstaub von der Autobahn in die betroffenen Gebiete eher verringern. Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

2.6.8 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.

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. Dies ist v.a. für die Erstellung des anzupassenden öffentlichen Feld- und Waldweges (BV Nr. 6) notwendig. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, 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.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch die Anpassung des bereits bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges (BV Nr. 6) ausreichend wiederhergestellt.

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.

2.6.10 Sonstige öffentliche Belange

2.6.10.1 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.

2.6.10.2 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 19.11.2012 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. 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).

2.6.11 Sonstige private Belange

2.6.11.1 Befestigung des geplanten Wirtschaftsweges (öffentlicher Feld- und Waldweg (öfw) Flur Nr. 1380 Gemarkung Bad Staffelstein) – BV Nr. 6

Ein Einwender macht geltend, dass durch die Befestigung des geplanten Wirtschaftsweges auf keinen Fall eine parallel zur BAB A 73 geführte Straße entstehen darf.

Beim Erörterungstermin am 20.05.2014 im Greßano-Saal in Ebensfeld erläuterte der Einwender sein Anliegen nochmals persönlich. Dabei stellte sich heraus, dass es sich nicht um den eigentlichen plangegegenständlichen "Wirtschaftsweg" BV Nr. 6 handelt, sondern vielmehr um die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 1.292 m² der Flur Nr. 1048, Gemarkung Bad Staffelstein, deren Eigentümer er ist. Offensichtlich ist der Einwender nicht mit dem Bau einer Baustraße über seine Flächen einverstanden. Er stellte klar, dass er einer Oberbodenentfernung, einem Erdaushub sowie einer Befestigung mit Frostschutz für eine Baustraße o.ä. nicht zustimme. Gegen eine "normale" notwendige Befahrung über sein Feld habe er keine Einwände.

Der Vorhabenträger sagte daraufhin zu, die notwendige Inanspruchnahme und den geplanten Ausbaustandard der Fahrfläche nochmals zu prüfen. Wenn der Einwender seine Zustimmung versagt, müsse eine Alternative zur Abwicklung des BAB A 73 - parallelen Baustellenverkehrs gefunden werden. Mit Schreiben vom 24.10.2014 teilte der Vorhabenträger mit, dass für die Bauarbeiten eine vorübergehende Inanspruchnahme der angrenzenden Grundstücke zwingend erforderlich sei. Vor allem werde eine Baustraße benötigt, auf der sich Bohrgeräte, Bau- und Lieferfahrzeuge bewegen können. Diese Baustraße solle eine Breite von 4 m erhalten, in ungebundener Bauweise be-

festigt und an die jeweilige Grundstücksgrenze gelegt werden. Der verbleibende Reststreifen auf der in Anspruch zu nehmenden Fläche werde für die Zwischenlagerung von Oberboden benötigt. Nach Abschluss der Baumaßnahme würden die in Anspruch genommenen Flächen vollständig rekultiviert.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die bauliche Notwendigkeit auf Realisierung einer möglichst durchgängigen parallelen Baustraße für den Vorhabenträger. Ein grundlegender Verzicht auf Nutzung der Flur Nr. 1380 Gemarkung Bad Staffelstein ist offensichtlich nicht möglich und dem Vorhabenträger auch nicht aufzuerlegen. Auch stellt sich der Grundstückseigentümer nicht generell gegen eine Benutzung seines Eigentums. Allerdings kann auch die Befürchtung des Grundstückseigentümers nachvollzogen werden, dass er durch den Bau einer – wenn auch ungebundenen – (Bau) Straße, (evtl. dauerhafte) Beeinträchtigungen seines Grundstückes durch Aushub, Wechsel der nährstoffreichen Oberbodenschicht, Verdichtung o.ä. auferlegt bekommt. Grundsätzlich ist es jedoch technisch möglich, eine Baustraße so auszugestalten, dass es zu keinen dauerhaften Schäden am in Anspruch genommen Grundstück kommt (Benutzung von mobile Baustraßen oder Baggermatratzen, Verlegung eines Geovlieses zur Trennung der Bodenarten und Baustoffe etc.). Auch eine Rekultivierung vorher benutzter Flächen stellt den Stand der Technik dar und wird regelmäßig durchgeführt. Sollte außerdem durch die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes trotz der vorgesehenen Wiederherstellungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger Schäden zurückbleiben, hat der betroffene Eigentümer einen Anspruch auf Ersatz des entstandenen Schadens. Die hiermit zusammenhängenden Fragen sind im Rahmen eines gesonderten Entschädigungsverfahrens zu klären. Weiterhin haftet der Vorhabenträger bereits nach allgemeinen zivilrechtlichen Haftungsgrundsätzen für solche Schäden, die bei Ausführung der Baumaßnahme selbst entstehen. Die vorgetragenen Einwendungen geben allerdings keinen Anlass, der Autobahndirektion Nordbayern über o.g., ohnedies vorgesehene Wiederherstellungsmaßnahmen hinaus zusätzliche Verpflichtungen zu Schutzvorkehrungsmaßnahmen aufzuerlegen.

Es wird daher von der Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass die Flur Nr. 1048, Gemarkung Bad Staffelstein durch den Vorhabenträger wie geplant genutzt werden darf. Allerdings hat die Wahl der Bauweise der Baustraße sowie die Wiederherstellung / Rekultivierung der in Anspruch genommenen Fläche sorgfältig und möglichst einvernehmlich mit dem Grundstückseigentümer zu erfolgen. Fragen einer Entschädigung sind im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen abzustimmen. Die entsprechende notwendige Auflage wurde unter Teil A Abschnitt 3.8.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

2.6.11.2 Rechtmäßigkeit des Standstreifenanbaues an die B 173

Mehrere private Einwender zweifeln die Rechtmäßigkeit des Standstreifenanbaues an die B 173 und die damit vermeintlich verbundene Voraussetzung zur Aufstufung zur BAB A 73 an. Sie beantragen die Erstellung von umfassenden

Lärmschutzwänden zum Schutze der Anlieger, den Bau von gesetzlich vorgeschriebenen Rückhaltebecken oder ersatzweise den Rückbau der BAB A 73.

Zu der vorgenannten Einwendung wird grundsätzlich auf die Ausführungen zur Vorgeschichte unter Teil B Abschnitt 1.2 und Teil C Abschnitt 2.5.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wurde der für die vorliegende Planfeststellung für nachträglichen Lärmschutz auslösende erhebliche bauliche Eingriff bereits in den Jahren 2000 und 2001 beim Anbau eines Standstreifens und einer Oberbauverstärkung vollzogen. Dass der damals zuständige Straßenbaulastträger (Anmerkung: Straßenbauamt Bamberg) als Vorhabenträger dafür kein eigenes Planfeststellungsverfahren beantragt und durchführen ließ, hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu bewerten. Die Frage nach der Rechtmäßigkeit der o.g. Baumaßnahme im Zuge der B 173 und des Weiteren die Aufstufung zur BAB A 73 ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung und deshalb auch nicht im vorliegenden Verfahren zu entscheiden. Zur Entwässerungssituation sind die Ausführungen unter Teil C Abschnitt 2.6.4 Absatz 5 dieses Planfeststellungsbeschlusses zu beachten. Das planfestgestellte Vorhaben steht unter Berücksichtigung der aufgenommenen Nebenbestimmungen und Auflagen unter Teil A Abschnitt 3.4 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang. Auch kommt es gerade aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für eine nicht zu unterschätzende Zahl von Menschen im Vergleich zum Bestand bzw. bei einer zumindest theoretischen Annahme einer "rückgebauten" BAB A 73.

2.6.11.3 Veröffentlichung der Verkehrsdaten der Dauerzählstelle nördlich Ebensfeld

Während des Erörterungstermins am 20.05.2014 im Greßano-Saal in Ebensfeld forderten mehrere Einwender die Veröffentlichung der Zählwerte der Dauerzählstelle nördlich Ebensfeld für die Jahre 2010, 2011 und 2012. Mittlerweile wurden die Ergebnisse der maßgebenden Dauerzählstelle für die Jahre 2009 bis 2013 in einer Anlage zur Ergebnisniederschrift zum Erörterungstermin aufgenommen und der Stadt Bad Staffelstein sowie dem Markt Ebensfeld übersandt. Dort konnten und können die Datenblätter der Autobahndirektion Nordbayern von jedermann eingesehen werden. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die jeweils aktuellen Messwerte ter www.baysis.bayern.de/content/verkehrsdaten/dauerzaehlstellen.aspx in den sogenannten Quartalsheften der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr online abgerufen werden können.

Die Einwendung kann damit als erledigt angesehen werden.

2.7 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Maßnahmen zum nachträglichen Lärmschutz im Zuge der BAB A 73 "Lichtenfels – Bamberg" im Abschnitt nördlich AS Bad Staffelstein bis südlich AS Ebensfeld auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar sind. Der notwendige dauerhafte geringe Grunderwerb wird nur mittelbar durch eine notwendige Lageverschiebung eines bereits bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges (BV Nr. 6) erforderlich. Der Eingriff in das Eigentum ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die Interessen der vom Lärmschutz profitierenden Anwohner überwiegen.

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 Belange 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 plangegenständlichen 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 aufzulassenden 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 und 7.2 der Planfeststellungsunterlagen) sowie die Bestimmungen unter Teil A Abschnitt 4 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 Bad Staffelstein und dem Markt Ebensfeld 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