

Verwaltungsgericht Freiburg
Habsburgerstraße 103
79104 Freiburg

per beA

Freiburg, 29.09.2023
Rechtsanwalt Dr. Reith
Sekretariat Julia Kern
Durchwahl +49 (761) 211149-40

unser AZ: 23/0193-REI/kup
(Bitte angeben)

7 K 1169/23

In der Verwaltungsrechtssache

Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Südbaden e.V.

gegen Land Baden-Württemberg

wegen Planfeststellungsbeschluss für Ausbau K 5138 (1. Bauabschnitt)

danken wir für die Verlängerung der Frist zur Stellungnahme.

Namens und im Auftrag des Beigeladenen nehmen wir zu der Klage Stellung und kündigen an, in der mündlichen Verhandlung folgenden Antrag zu stellen:

Die Klage wird abgewiesen.

Zur

Begründung

tragen wir vor:

FREIBURG

Hansjörg Wurster
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Dominik Kupfer

Dr. Holger Weiß, LL. M.

Prof. Dr. Alexander Wichmann

Dr. Björn Reith

Klaus Berger, LL. M.

Johannes Kupfer
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Till Götz Karrer

Dr. Christoph Mayer, LL. M.

Kaiser-Joseph-Straße 247
D-79098 Freiburg
Telefon: (07 61) 21 11 49-0
Telefax: (07 61) 21 11 49-45
freiburg@w2k.de

STUTT GART

Alfred Bauer

Bastian Reuße, LL. M.
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Jörg Bossenmayer
Fachanwalt für Medizinrecht
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Charlottenstraße 21b
D-70182 Stuttgart
Telefon: (07 11) 24 85 46-0
Telefax: (07 11) 24 85 46-19
stuttgart@w2k.de

www.w2k.de

Aus Gründen der Übersichtlichkeit stellen wir unserer Stellungnahme ein Inhaltsverzeichnis voran:

A. Sachverhalt	3
I. Das Vorhaben	3
1. Teil einer Gesamtmaßnahme und Aufteilung in Bauabschnitte.....	3
2. Aktueller Zustand und Planung.....	4
3. Verkehrspolitische Bedeutung	6
II. Prozessuale Vorgeschichte.....	7
III. Klagebegehren	8
B. Rechtliche Würdigung	10
I. Planrechtfertigung	11
1. Keine Planung nur zum Erhalt von Fördermitteln	11
2. Keine Infragestellung der Planrechtfertigung wegen angeblich fehlerhafter Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit	14
II. Kein Verstoß gegen zwingende Rechtsvorschriften	19
1. Bewältigung des Artenschutzes im Planfeststellungsbeschluss.....	19
2. Unberechtigte Kritik des Klägers	20
III. Vereinbarkeit mit Abwägungsgebot.....	25
1. Belang der Verkehrssicherheit	25
2. Abschnittsbildung.....	30
3. Alternativenprüfung	33
IV. Zusammenfassung.....	42

A. Sachverhalt

Der Kläger wendet sich als anerkannte Umweltvereinigung im Sinne des § 3 UmwRG gegen einen straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 14.03.2023 betreffend den Ausbau eines Straßenabschnittes der Kreisstraße K 5138. Die Planfeststellung erfolgte auf Antrag des beigeladenen Landkreises Emmendingen, der Träger der Straßenbaulast der K 5138 ist.

Der der Verwaltungsstreitsache zugrunde liegende Sachverhalt kann den umfangreichen Planunterlagen entnommen werden, insbesondere der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses und dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Auf das Vorhaben (I.), die prozessuale Vorgeschichte (II.) und das Klagebegehren des Klägers (III.) möchten wir an dieser Stelle aber näher eingehen:

I. Das Vorhaben

1. Teil einer Gesamtmaßnahme und Aufteilung in Bauabschnitte

Das planfestgestellte Vorhaben ist Bestandteil des langjährigen Vorhabens des Beigeladenen, die Kreisstraße K 5138 in einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues grundsätzlich entsprechenden Zustand verkehrssicher auszubauen. Die Straße ist seit etwa dem Jahr 1900 vorhanden und hat im Jahr 1971 den heutigen Straßenverlauf erreicht. Wesentliches Ziel des Ausbaus der Kreisstraße war und ist insbesondere, den ländlichen Raum und die ländlich geprägte Gemeinde Freiamt als Wohnort zu stärken.

Planfeststellungsbeschluss, Ziffern 1 und 2 der Begründung, S. 12 und 15

In der Vergangenheit wurden bereits zwei Abschnitte der Kreisstraße K 5138 in vergleichbarer Weise ausgebaut:

→ Im Jahr 2006 wurde die K 5138 zwischen dem nördlichen Ende der Ortsdurchfahrt von Maleck und der L 110 zwischen Sexau und Keppenbach auf einem ca. 1,9 km langen Abschnitt ausgebaut.

Übersichtskarte Ausbau K 5138 - Abschnitt EM-Maleck - Sonnenziel, **Anlage BG 1**

→ Im Jahr 2008 wurde die K 5138 zwischen dem Einmündungsbereich der K 5100 in die K 5138 (Knotenpunkt Tennenbach) und bis zum Ortsteil Mußbach der Gemeinde Freiamt auf einem ca. 3,2 km langen Abschnitt ausgebaut.

Übersichtskarte Ausbau K 5138 – Abschnitt Tennenbach - Mußbach, **Anlage BG 2**

Wesentlicher Gegenstand dieser abgeschlossenen Ausbaumaßnahmen an der K 5138 war – wie im streitgegenständlichen Fall – eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 5,50 m.

Vgl. auch Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16), S. 6.

Im Zuge der zuvor genannten Ausbaumaßnahmen hat die Beigeladene Ende 2006 auch mit ersten planerischen Untersuchungen zum streitgegenständlichen Bauabschnitt begonnen.

Vgl. Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 1 der Begründung, S. 12; Erläuterungsbericht (Unterlage 1), Ziffer 2.1, S. 7

Das Straßenbauvorhaben im Tennenbacher Tal ist insoweit nur ein Lückenschluss im bereits umgesetzten Ausbau der K 5138.

Das streitgegenständliche Vorhaben ist seinerseits nur ein Teil der im Tennenbacher Tal geplanten Ausbaustrecke zwischen den Knotenpunkten Tennenbach und Sonnenziel. Der Ausbau der K 5138 im Tennenbacher Tal wurde in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Gegenstand der hier angefochtenen Planfeststellung ist der erste Bauabschnitt, der 460 m lang ist und vom Anschluss an den Netzknoten 7813 008 (L 110, „Sonnenziel“) in Höhe Bau-km 0+140 bis zu Bau-km 0+600 reicht. Der ca. 900 m lange zweite Bauabschnitt, der erst in einem späteren Verfahren umgesetzt wird, reicht von Bau-km 0+600 bis zum Netzknoten 7813 009 (K 5100).

Näher hierzu Erläuterungsbericht (Unterlage 1), Ziffer 1, S. 5

2. Aktueller Zustand und Planung

Die planfestgestellte Baumaßnahme beinhaltet neben der Sanierung und dem bestandsnahen (Teil-)Ausbau der Straße, die Anpassung der vorhandenen Entwässerung und die Errichtung einer Amphibienleiteinrichtung mit verkleideten Winkelsteinen zum Schutz des Waldtraufs.

Aktuell weist die Fahrbahn in dem Straßenabschnitt eine befestigte Breite von ca. 4,50 m auf. Die Bankette sind weniger als 0,5 m breit bzw. fehlen gänzlich oder brechen ab. Entwässerungsmulden sind nur abschnittsweise vorhanden. Im Erläuterungsbericht wird zum aktuellen Zustand ausgeführt:

*Die K 5138 ist im Grundriss gekennzeichnet durch schnell kurze Richtungsänderungen mit Radien zwischen 70 und 165 m und kurzen Zwischengeraden. Die **Elemente entsprechen nicht heutigen Trassierungsrichtlinien** ... Der unruhige Verlauf der Fahrbahn und eine Verbesserung der geringen Längsneigung sind ohne seitliche Eingriffe in das Gelände nicht möglich. Die Querneigung in den Kurven ist zum Teil negativ gerichtet. **Ein frostsicherer und ausreichend tragfähiger Unterbau ist nicht vorhanden**. Die vorhandene Entwässerung ist lückenhaft. ... Die entnommenen Bohrkerne ... erzählen die Historie der Straße. Mehrere Versuche, die Straße behutsam zu sanieren sind auf Dauer fehlgeschlagen. Die Ursachen dafür liegen im nicht ausreichend tragfähigen Untergrund und dem fehlenden frostsicheren Aufbau. So kann Wasser und Eis immer wieder sein Zerstörungswerk fortsetzen. Die Nutzungsdauer einer ausgebauten Straße beträgt 50 Jahre und die der Fahrbahndecke als Verschleißschicht mit tragfähigem Untergrund und frostsicherem Unterbau beträgt 12 – 18 Jahre. **Eine Deckenerneuerung unter den gegebenen Umständen wäre nach nicht einmal der Hälfte der Zeit (max. 5 Jahre) wieder zu erneuern**. Zum Schutz der Amphibien müssen in Abhängigkeit der Wander- und Laichsaison mobile Amphibieneinrichtungen erreicht, betreut, abgebaut und vorgehalten werden.“*

Erläuterungsbericht, 3.2.1, S. 12 f. (Hervorhebungen nicht im Original).

Der baulich schlechte Zustand wurde im Jahre 2020 in einem Sicherheitsaudit, das sich mit dem streitgegenständlichen ersten Bauabschnitt befasst, festgehalten. Die Auditierung kommt zum Ergebnis, dass der Straßenabschnitt in erheblichem Maße nicht den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues genügt. Die Linienführung, Querneigung, Fahrbahnbreite und Bankette entsprechen nicht den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012). Die Wasserführung zu Straßeneinläufen ist lückenhaft oder nicht gegeben. Der Abfluss des anfallenden Niederschlagswassers ist daher nicht gewährleistet; durch das stehende Oberflächenwasser entsteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Angesichts dieses Straßenzustandes sieht der Plan eine durchgehende Verbreiterung der Fahrbahn auf 5,50 m mit regelmäßig 1,50 bzw. 1,00 m breiten unbefestigten Banketten auf beiden Seiten sowie eine den Regeln der Technik entsprechende Anpassung der Neigung der Straße vor. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Bankette und Böschungen in das angrenzende Gelände zur Verdunstung und Versickerung. Hangseitig erfolgt die Entwässerung über Mulden mit Abläufen und Durchlässen. Das Risiko für Schadstoffeintrag in die angrenzenden Biotope und Quellen in Folge von Unfallereignissen wird gesenkt. Mit der Anlage der Amphibienleiteinrichtung wird der Artenschutz im Vergleich zum derzeitigen Zustand deutlich verbessert. Die Lebensräume für Amphibien und Kleinlebewesen beiderseits der bestehenden Straße werden erstmals vernetzt.

Planfeststellungsbeschluss, S. 14

3. Verkehrspolitische Bedeutung

Der Ausbau der Kreisstraße hat eine hohe verkehrspolitische Bedeutung. Im Erläuterungsbericht wird dies hervorgehoben:

*„Der K 5138 kommt eine **wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion des ländlichen, strukturschwachen Raumes** zu. Insbesondere die sehr ländlich geprägte Gemeinde Freiamt wird über die Straße an das Mittelzentrum Emmendingen und weiter an das Oberzentrum Freiburg i. Br. sowie an leistungsfähige überörtliche Verkehrsachsen angebunden. Die Straße wird nicht nur von Privatpersonen, sondern vor allem auch von landwirtschaftlichem und forstwirtschaftlichem Verkehr genutzt. Ihre zügige Sanierung liegt im Interesse der Stärkung des ländlichen Raumes und dient nicht zuletzt der Sicherung der ländlich geprägten Gemeinde Freiamt als Wohn- und Lebensort. Insbesondere die Gemeinde Freiamt mit ihren vielen Pendlerinnen und Pendlern hat deshalb ein vitales Interesse daran, dass die Straße nun zügig ausgebaut wird.“*

Erläuterungsbericht (Unterlage 1), Ziff. 2.1, S. 7 (Hervorhebung nicht im Original).

„Die Verkehrsverhältnisse auf dem Streckenabschnitt der K 5138 sind überwiegend durch den Pendlerverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsort aus der Flächengemeinde Freiamt gekennzeichnet. Die Verkehrsbelastung liegt unter dem mittleren durchschnittlichen Verkehr des Landkreises Emmendingen. Auf Grund des baulichen Zustandes der Straße und der zu geringen Fahrbahnbreite ist die Straße auf 7,5 t und 50 km/h reduziert. Die typischen für die ländlich bewirtschaftete Region erforderlichen Fahrzeuge (Langholztransporter, Milchtankwagen u.a.) benötigen derzeit für die Benutzung der Straße einer Sondergenehmigung.“

Erläuterungsbericht (Unterlage 1), Ziff. 2.4.2, S. 8 (Hervorhebung nicht im Original).

Entsprechend wird die Erforderlichkeit des Plans auch auf diese verkehrliche Bedeutung der Kreisstraße K 5138 gestützt.

Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 3.1 der Begründung, S. 15

Der Beigeladene kommt daher seiner Aufgabe nach, die in seiner Straßenbaulast stehende Kreisstraße entsprechend ihrem Verkehrsbedürfnis zu unterhalten und zu erweitern.

II. Prozessuale Vorgeschichte

Sowohl der Kläger als auch der Beklagte nehmen bereits darauf Bezug, dass der Ausbau des im Tennenbacher Tal gelegenen Teils der Kreisstraße K 5138 Gegenstand eines verwaltungsgerichtlichen Eilverfahrens war.

VG Freiburg, Beschluss vom 21.06.2017 – 7 K 4313/17; VGH BW, Beschluss vom 13.02.2018 – 5 S 1659/17, jeweils veröffentlicht bei juris

Im Mittelpunkt des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens stand die Frage, ob für den Ausbau eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, was bei festgestellter UVP-Pflicht nach § 37 Abs. 4 StrG BW das Erfordernis einer Planfeststellung zur Folge hätte. Nachdem die Gerichte der Auffassung waren, dass die Entscheidung des Beklagten über die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (voraussichtlich) fehlerhaft ist und eine Vorprüfung nochmals durchgeführt werden müsste, ist der Beklagte nicht erneut in eine be-

hördliche Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht eingestiegen. Der Beigeladene beantragte nach § 7 Abs. 3 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung; der Beklagte erachtete das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig.

Aus dem vorläufigen Rechtsschutzverfahren lassen sich auch für das vorliegende Verfahren Erkenntnisse ziehen. Die Entscheidungsgründe des im Beschwerdeverfahren ergangenen Beschlusses des VGH Baden-Württemberg vom 13.02.2018 enthalten auch grundlegende Aussagen zu rechtlichen Aspekten, die im vorliegenden Verfahren von Entscheidungsrelevanz sind. So stellt der VGH Baden-Württemberg in seinem Beschluss, den der Beklagte als Anlage B2 vorgelegt hat, im Hinblick auf die vom Kläger gerügte Aufteilung in zwei Bauabschnitte, d.h. zwei Vorhaben, ausdrücklich fest:

„Vielmehr erweist sich die vom Beigeladenen vorgenommene Aufteilung des Ausbaus in zwei Vorhaben als zulässig.“

VGH BW, Beschluss vom 13.02.2018 – 5 S 1659/17 –, juris Rn. 13

Der VGH Baden-Württemberg begründet dies in seinem Beschluss eingehend.

VGH BW, Beschluss vom 13.02.2018 – 5 S 1659/17 –, juris Rn. 14 f.

In der rechtlichen Würdigung wird auf die Zulässigkeit der Abschnittsbildung im Einzelnen eingegangen werden (dazu unten, → B.III.2 = S. 30).

III. Klagebegehren

Der Kläger hat am 24.04.2023 gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 14.03.2023 beim Verwaltungsgericht Freiburg Klage erhoben. Die Klage wurde mit Schriftsatz vom 03.07.2023 begründet. Der Kläger begehrt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und fasst seine Rechtsposition auf Seite 2 seiner Klagebegründung wie folgt zusammen:

„Der Kläger wendet sich nicht gegen eine bauliche Sanierung der K 5138, wohl aber gegen deren Verbreiterung und Begradigung. Diese Baumaßnahmen, die einen erheblichen Eingriff in das umweltfachlich äußerst sensible Tal zur Folge hätten, sind durch

verkehrliche Belange nicht gerechtfertigt. Vor allem aber würde mit einem solchen Ausbauzustand ein faktischer Zwangspunkt gesetzt, den Ausbau der K 5138 im zweiten Bauabschnitt in gleicher Breite fortzuführen. Im zweiten Bauabschnitt jedoch hätte eine Vergrößerung der Straßenbreite massive Konflikte mit den Belangen des Denkmal- und Grundwasserschutzes zur Folge.

Das Ausbauvorhaben des Beigeladenen hat den Hintergrund, dass nach § 2 Nr. 1d) LGVFG BW zwar der Bau, Ausbau oder Umbau von verkehrswichtigen außerörtlichen Straßen finanziell (durch das Land Baden-Württemberg) förderfähig ist, nicht aber die bloße Sanierung einer bestehenden Straße. Der Beigeladene plant deshalb die Verbreiterung der Straßentrasse, um für das Vorhaben Fördermittel des Landes Baden-Württemberg erhalten zu können. Für den Kläger ist es nicht akzeptabel, dass eine Straße in einer ökologisch und kulturell äußerst sensiblen Umgebung unnötig breit ausgebaut wird, nur um finanzielle Fördermittel für das Projekt erlangen zu können. Zudem ist es für den Kläger nicht akzeptabel, dass sich der Beigeladene und die Planfeststellungsbehörde durch die vorgenommene Abschnittsbildung einer sachgerechten Abwägung des Gesamtvorhabens entziehen, zugleich aber faktische Zwangspunkte für den Ausbau im zweiten Bauabschnitt setzen.“

Somit stützt sich der Kläger auf drei Argumente, um seinen angekündigten Klageantrag, den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten aufzuheben, zu begründen:

- Vorzugswürdig sei eine Sanierungsalternative, die ohne Verbreiterung und Begradigung der bisherigen K 5138 auskomme.
- Mit der jetzt planfestgestellten verbreiternden Sanierung der K 5138 werde ein „faktischer Zwangspunkt“ für den Ausbau im zweiten Bauabschnitt gesetzt.
- Der Beigeladene plane die Verbreiterung der Straßentrasse nur deshalb, um Fördermittel des Landes Baden-Württemberg erhalten zu können. Durch verkehrliche Belange sei das Vorhaben nicht gerechtfertigt.

Mit dem ersten Argument ist die Alternativenprüfung angesprochen, mit dem zweiten insbesondere die in der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen an die Setzung eines sog. Zwangspunktes und mit den letztgenannten Argumenten die Planrechtfertigung.

Dem ist entgegenzuhalten: Das Vorhaben ist gerechtfertigt (dazu unten, → B.I = S. 11). Auch die Abschnittsbildung ist frei von Rechtsfehlern (dazu unten, → B.III.2 = S. 30). Schließlich ist die Alternativenprüfung nicht zu beanstanden (dazu unten, → B.III.3 = S. 33).

Soweit der Kläger wegen der vorhabenbedingten Betroffenheit verschiedener Fledermausarten und der Wildkatze einen Verstoß gegen das artenschutzrechtliche Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG geltend macht, ist dies unbegründet (dazu unten, → B.II = S. 16). Eine Verletzung zwingenden Rechts liegt nicht vor.

Die Argumentation des Klägers in der Klagebegründung ist in sich auch widersprüchlich, jedenfalls lässt sie Fragen offen. Während der Kläger auf Seite 2 der Klagebegründung der Planung noch die Planrechtfertigung abspricht, scheint er in seiner späteren, eingehenden rechtlichen Würdigung des Planfeststellungsbeschlusses dann nicht mehr ausdrücklich die Planrechtfertigung anzuzweifeln. Jedenfalls führt er seine anfänglichen Behauptungen, mit denen er bereits die Planrechtfertigung in Frage stellt, nicht mehr näher aus. Der Kläger knüpft sodann nur noch am Abwägungsgebot an und behauptet, dass der Belang der Verkehrssicherheit nicht sachgerecht in die Abwägung eingestellt worden sei. Allerdings kann der Kläger auch damit nicht durchdringen (dazu unten, → B.III.1 = S. 25).

B. Rechtliche Würdigung

Die Klage ist unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 14.03.2023 ist rechtmäßig.

Verfahrens- und Formfehler sind nicht gegeben und werden vom Kläger auch nicht geltend gemacht. Die Planrechtfertigung liegt vor (I.). Der Planfeststellungsbeschluss steht im Einklang mit den Vorschriften des zwingenden Rechts; entgegen der Behauptung des Klägers liegt kein Verstoß gegen die Vorschriften des besonderen Artenschutzes vor (II.). Der Planfeststellungsbeschluss weist auch keine Abwägungsfehler auf (III.).

Im Einzelnen:

I. Planrechtfertigung

Der Kläger greift in seiner Klagebegründung tatsächlich bereits die Planrechtfertigung an, wenn er behauptet, der Beigeladene habe das Vorhaben nur gewählt, um Fördermittel zu erhalten, und der Plan durch verkehrliche Belange nicht gerechtfertigt sei. Die Kritik des Klägers ist unberechtigt:

1. Keine Planung nur zum Erhalt von Fördermitteln

Auf Seite 2 seiner Klagebegründung führt der Kläger aus, der Beigeladene plane die Verbreiterung und Begradigung der K 5138, um für das Vorhaben Fördermittel erhalten zu können, die er ansonsten – für den Fall einer Sanierung ohne Verbreiterung und Begradigung – nicht erhalten würde.

Klagebegründung vom 03.07.2023, Seite 2

Diese Ausführungen sind *nicht* zutreffend!

Die Vorstellung, eine kommunale Gebietskörperschaft würde Straßenbaumaßnahmen nur deshalb durchführen bzw. unnötig ausweiten, um eine Förderung zu erhalten, die im Übrigen nur bei 50 % der Baukosten liegt, so dass die Hälfte der Kosten bei der kommunalen Gebietskörperschaft verbleiben würde, ist eine durch nichts belegte, realitätsferne und geradezu abwegige Unterstellung.

Tatsächlich plant der Beigeladene das Vorhaben, um die bestehende K 5138 baulich dauerhaft in einen Zustand zu versetzen, der die Sicherheit und Leichtigkeit des auf ihr regelmäßig stattfindenden Verkehrs in einem Umfang gewährleistet, der den konkreten Umständen angemessen ist. Hinzu kommen die Ziele, Umweltbeeinträchtigungen zu minimieren, insbesondere durch eine Verringerung von Schadstoffeinträgen und eine Erhöhung des Schutzes von Amphibien, sowie die verkehrliche Erschließung des ländlichen Raumes zu verbessern.

Mit der Verfolgung dieser Ziele kommt der Beigeladene seiner Aufgabe als Träger der Straßenbaulast gemäß § 9 Abs. 1 StrG nach.

Gemäß § 9 Abs. 1 StrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich insbesondere des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Von den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus kann abgewichen werden, wenn den Anforderungen auf andere Weise ebenso wirksam entsprochen wird.

Vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Aufgabenzuweisungsnorm in § 9 Abs. 1 StrG und mit Blick auf die oben wiedergegebenen Ausführungen des Beigeladenen im Erläuterungsbericht (dazu oben, → A.I.2 und A.I.3 = S. 4 f.) wird deutlich, dass der beigeladene Vorhabenträger beabsichtigt, auf der Grundlage der Planfeststellung die Straße in ihrem Verlauf und ihrer Ausgestaltung so zu verändern, dass der auf ihr regelmäßig stattfindende Verkehr künftig dauerhaft gefahrloser und leichter fließen kann als dies heute der Fall ist und hierdurch insbesondere der Ortsteil Mußbach der Gemeinde Freiamt verkehrlich besser erschlossen wird.

→ Erläuterungsbericht, 2.4.2, S. 8:

„Auf Grund des baulichen Zustandes der Straße und der zu geringen Fahrbahnbreite ist die Straße auf 7,5 t und 50 km/h reduziert. Die typischen für die ländlich bewirtschaftete Region erforderlichen Fahrzeuge (Langholztransporter, Milchtankwagen u.a.) benötigen derzeit für die Benutzung der Straße eine Sondergenehmigung.“

→ Erläuterungsbericht, 3.2.1, S. 12 f.:

„Vorhandener Querschnitt: 2 Fahrstreifen $2 \times 2,25 \text{ m} = 4,50 \text{ m}$; 2 Bankette $2 \times <0,5 \text{ m} = <1,00 \text{ m}$; Entwässerungsmulden abschnittsweise nicht vorhanden. Die K 5138 ist im Grundriss gekennzeichnet durch schnell kurze Richtungsänderungen mit Radien zwischen 70 und 165 m und kurzen Zwischengeraden. Die Elemente entsprechen nicht heutigen Trassierungsrichtlinien ... Der unruhige Verlauf der Fahrbahn und eine Verbesserung der geringen Längsneigung sind ohne seitliche Eingriffe in das Gelände nicht möglich. Die Querneigung in den Kurven ist zum Teil negativ gerichtet. Ein frostsicherer und ausreichend tragfähiger Unterbau ist nicht vorhanden. Die vorhandene Entwässerung ist lückenhaft. ... Die entnommenen Bohrkerne ... erzählen die Historie der Straße. Mehrere Versuche, die Straße behutsam zu sanieren sind auf Dauer fehlgeschlagen. Die Ursachen

dafür liegen im nicht ausreichend tragfähigen Untergrund und dem fehlenden frostsicheren Aufbau. So kann Wasser und Eis immer wieder sein Zerstörungswerk fortsetzen. Die Nutzungsdauer einer ausgebauten Straße beträgt 50 Jahre und die der Fahrbahndecke als Verschleißschicht mit tragfähigem Untergrund und frostsicherem Unterbau beträgt 12 – 18 Jahre. Eine Deckenerneuerung unter den gegebenen Umständen wäre nach nicht einmal der Hälfte der Zeit (max. 5 Jahre) wieder zu erneuern. Zum Schutz der Amphibien müssen in Abhängigkeit der Wander- und Laichsaison mobile Amphibieneinrichtungen erreicht, betreut, abgebaut und vorgehalten werden.“

In rechtlicher Hinsicht ist insoweit festzuhalten: Indem der Beigeladene beabsichtigt, auf der Grundlage der Planfeststellung die Straße in ihrem Verlauf und ihrer Ausgestaltung so zu verändern, dass der regelmäßig auf ihr stattfindende Verkehr auf Dauer gefahrloser und leichter fließen kann, ist die Planrechtfertigung gegeben.

So liegt die Verbesserung einer Straße im Zielkorridor des Straßengesetzes – **fachplanerische Zielkonformität** – und die Behebung der tatsächlich vorhandenen massiven Mängel der K 5138 ist **vernünftigerweise geboten** (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 – IV C 21.74 –, juris Rn. 34 ff.); *Wysk*, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 74 Rn. 43; *Springe*, in: Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, 35. Kap. Rn. 136).

Staatliche Förderprogramme, die kommunale Straßenbaulastträger bei der Erfüllung ihrer Aufgaben finanziell unterstützen, stellen die zweckgerichtete Aufgabenerfüllung nicht in Frage. Die Förderung nach § 2 Nr. 1 d) LGVFG BW kann insbesondere im Zusammenhang mit der Begrenzung der Straßenbaulast durch die Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers gesehen werden (§ 9 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 und Abs. 2 Hs. 1 StrG). Eine Förderbarkeit nach § 2 Nr. 1 d) LGVFG BW unterstreicht die Bedeutung des Vorhabens. Eine Grenze könnte allenfalls dann erreicht sein, wenn es infolge einer staatlichen Förderung zu insoweit unvernünftigen, weil unnötigen Vorratsplanungen der kommunalen Straßenbaulastträger käme. Bei der vorliegend zu beurteilenden Sanierung der K 5138 mit bestandsnahem (Teil-)Ausbau handelt es sich sicher nicht um eine unnötige Vorratsplanung, sondern um eine zur Verbesserung der bestehenden defizitären Verhältnisse notwendige Straßenbaumaßnahme. Zudem strebt der Vorhabenträger eine zeitnahe Realisierung der planfestgestellten Maßnahme an, weshalb eine sog. Vorratsplanung in jedem Fall ausscheidet.

Die Behauptung des Klägers, dass der Beigeladene die Verbreiterung und Begradigung der Fahrbahn nur deshalb verfolge, um Fördermittel zu erhalten, wird auch durch die Planungshistorie widerlegt. So hat der der Beigeladene das Vorhaben auch dann vorangetrieben, als das Vorhaben zwischenzeitlich wegen einer zeitweisen Änderung der Fördervorgaben nicht mehr förderfähig war. Konkret hat die Kreisverwaltung in der Sitzung des Kreistags vom 12.12.2016 zum Tagesordnungspunkt 7 „Information Planungsstand K 5138 zwischen Sonnenziel und Tenenbach“ darauf hingewiesen, dass sich das Förderrecht des Landes – damals – so geändert hatte, dass – entgegen der vorangehenden Jahre - keine Fördermittel für den Straßenausbau mehr vorgesehen waren.

Präsentation zur Kreistagssitzung vom 12.12.2016, **Anlage BG 5**

Gleichwohl hat der Kreistag an dem Vorhaben festgehalten und in seiner öffentlichen Sitzung am 15.05.2017 – trotz damals fehlender Landesförderung – den Auftrag für die Bauarbeiten zum Ausbau des ersten Abschnitts erteilt.

2. Keine Infragestellung der Planrechtfertigung wegen angeblich fehlerhafter Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit

Auf Seite 8 seiner Klagebegründung führt der Kläger aus:

„Der Planfeststellungsbeschluss rechtfertigt das angefochtene Vorhaben ganz maßgeblich durch eine angebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die insofern tragenden Annahmen sind jedoch fehlerhaft.“

Seine Kritik bezieht sich dann auf die Ausführungen, die der Beklagte zur Planrechtfertigung ab Seite 13 des Planfeststellungsbeschlusses gemacht hat.

Ohne Rücksicht darauf, ob man gewillt ist, der Argumentation des Klägers zu folgen, es gebe kein Risiko für die Verkehrssicherheit, dem durch eine Verbreiterung und Begradigung der Straße abgeholfen werden könne,

→ auf dem von der Planfeststellung erfassten Streckenabschnitt habe sich zwischen 2018 und 2022 kein einziger Unfall ereignet (S. 11 der Klagebegründung) und

→ nahezu alle Unfälle, die sich auf dem Streckenabschnitt ereignet haben, seien entweder auf Fahrfehler oder auf Zusammenstöße mit kreuzendem Wild zurückzuführen, nicht aber auf die Breite der Straße (S. 11 der Klagebegründung)

anderer Ansicht Verkehrsgutachten, S. 18: die Mehrzahl der Unfälle wurde durch die Streckencharakteristik mit zu geringer Fahrbahnbreite und unregelmäßiger Trassierung verursacht;

ebenso anderer Ansicht VGH BW, Beschluss vom 13.02.2018 – 5 S 1659/17 –, juris, Rn. 15: Der Landkreis Emmendingen *„kann zudem geltend machen, dass ... der Ausbau in diesem ersten Bauabschnitt allein bereits für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sorgt und die Planung damit gerechtfertigt ist.“*

ist das Folgende vorab klarzustellen:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich *nicht* (!) auf den Standpunkt gestellt, mit dem Vorhaben solle einem Unfallschwerpunkt abgeholfen werden.

„Unstreitig handelt es sich bei dem hier zu sanierenden Streckenabschnitt der K 5138 nicht um eine Unfallhäufungsstelle. Dennoch folgen bereits aus der geringen bestehenden Fahrbahnbreite, den teilweise fehlenden oder abbrechenden Banketten und dem schlechten Erhaltungszustand der Fahrbahn erhebliche verkehrsfachliche Sicherheitsbedenken. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die geringe Fahrbahnbreite zu gefährlichen Situationen im Begegnungsverkehr führt.

Vom Risikopotenzial der in Rede stehenden Strecke konnte sich die Verfahrensführung auch bei einem Ortstermin am 28.07.2021 durch eigenen Augenschein überzeugen. Es kommt insoweit nicht allein darauf an, wie oft sich das bestehende Sicherheitsrisiko bereits in konkreten, erfassten Unfallereignissen niedergeschlagen hat. Vielmehr steht es dem Landkreis als Träger der Straßenbaulast frei, den derzeitigen risikobehafteten Zustand zu verbessern und die Sicherheit präventiv zu erhöhen.“

Planfeststellungsbeschluss, S. 14.

Anders als der Kläger meint, ist der Planfeststellungsbehörde ohne Einschränkungen zuzustimmen: Der Straßenbaulastträger ist nicht darauf beschränkt, „echte“ Unfallschwerpunkte zu beseitigen. Wäre das der Fall, reduzierte man die Aufgaben eines Straßenbaulastträgers entgegen der straßengesetzlichen Ausgestaltung auf die Verkehrssicherungspflicht.

Instruktiv etwa Schumacher/Schumacher, StrG BW, 3. Aufl. 2020, § 9 Rn. 5:

„Entsprechend allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen gilt die Verkehrssicherungspflicht auch für öffentliche Straßen (...). Da eine ordnungsgemäße Erfüllung der Straßenbaulast regelmäßig auch zu einem verkehrssicheren Zustand führt, gibt es einen engen faktischen Zusammenhang zwischen beiden Instituten (...). Dieser wird auch normativ durch die explizite Erwähnung der Verkehrssicherungspflicht in § 9 Abs. 2 Satz 1 bestätigt. ... sind beide Pflichtenkreise nicht deckungsgleich (...). So kann z.B. trotz voller Erfüllung der Straßenbaulast zusätzlich noch eine Verkehrssicherungspflicht bestehen, etwa die Absicherung von Unfallbereichen. Und umgekehrt erschöpft sich die Baulast nicht in der Abwehr von Gefahren, sondern verpflichtet darüber hinaus zur Einhaltung eines bestimmten Straßenstandards.“

Damit könnte die Planrechtfertigung des planfestgestellten Vorhabens allenfalls dann in Frage gestellt werden, wenn man argumentierte, die Sanierung mit (Teil-)Ausbau schaffe erst ein unverhältnismäßiges Risiko für die Verkehrssicherheit. In der Tat: Der Umbau einer bestehenden sicheren Straße in eine gefährliche Straße oder der Umbau einer gefährlichen Straße in einen noch gefährlicheren Ausbauzustand wäre planungsrechtlich nicht gerechtfertigt. Genau diese Argumentation scheint der Kläger auch bemühen zu wollen:

„Diesen offenkundigen Gesichtspunkt, dass nämlich das planfestgestellte Vorhaben gerade nicht zu einer einheitlichen Streckencharakteristik zwischen Sonnenziel und Tennenbach führen, sondern ein Ausbautorso von lediglich 460 m Länge schaffen würde, hat die Planfeststellungsbehörde übersehen, wenn sie ausführt, die ‚vorgesehene Verstetigung des Trassenverlaufs‘ führe zur ‚Reduzierung abrupter Fahrmanöver‘ und senke statistisch das Unfallrisiko (PFP, Seite 14). Das Gegenteil ist richtig. Auf der Strecke zwischen Sonnenziel und Tennenbach, die bisher gerade kein auch nur ansatzweise überdurchschnittliches Unfallrisiko aufweist, würde mit nur teilweiser Verbreiterung der Fahrbahn überhaupt erst ein Unfallrisiko geschaffen.“

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 16.

Der Kläger meint: Wenn der jetzt planfestgestellte erste Bauabschnitt realisiert, der dann verbleibende zweite Bauabschnitt aber nicht planfestgestellt werden wird, dann entstünde ein dauerhaft uneinheitlicher Ausbauzustand.

„Gerade diese Uneinheitlichkeit hätte zur Konsequenz, dass die Fahrzeuge am Beginn des Ausbauabschnitts beschleunigt würden, um nach 460 m dann wieder abbremsen zu müssen. Zudem könnten Fahrzeugführer durch die größere Fahrbahnbreite zu Überholmanövern veranlasst werden, die innerhalb einer Strecke von lediglich 460m häufig noch nicht beendet wären und in dem nicht ausgebauten Streckenabschnitt deshalb gefährliche Situationen nach sich ziehen könnten.“

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 15 f.

Der Beigeladene will aber keinen dauerhaften uneinheitlichen Ausbauzustand. Der Beigeladene will die K 5138 in beiden Bauabschnitten in einen Zustand versetzen, der die Sicherheit und Leichtigkeit des auf ihr regelmäßig stattfindenden Verkehrs in einem Umfang gewährleistet, der den konkreten Umständen angemessen ist. Hierdurch soll insbesondere die verkehrliche Erschließung des Ortsteils Mußbach der Gemeinde Freiamt verbessert werden.

Bereits im Tatsächlichen ist der Vorwurf des Klägers unzutreffend. Die festgestellte Planung sieht im Übergangsbereich vom planfestgestellten ersten Bauabschnitt zu dem erst noch planfestzustellenden zweiten Bauabschnitt Raum für eine Verschwenkung auf den Bestand vor.

„Es erfolgt kein abrupter Wechsel in Trassenführung und Ausbaustandard.“

Klageerwiderung des Beklagten vom 21.09.2023, S. 5.

Der Plan sieht vor, dass die Straße an den Bestand angeglichen wird. An Beginn und Ende des 1. Bauabschnittes wird die Straße auf den Bestand verschwenkt.

Vgl. Lagepläne (Unterlage 5), Pläne 1b und 3

Rechtlich richtet sich die Kritik des Klägers in ihrer Hauptstoßrichtung auch nicht gegen die vorgesehene Ausgestaltung des hier planfestgestellten Vorhabens, sondern gegen die Abschnittsbildung.

Hierzu im Einzelnen unten III.2 = S. 30 f.

Auch der vom Kläger schlussendlich entfaltete Ansatz, die Verbreiterung der Fahrbahnbreite verschlechtere die Verkehrssicherheit, kann materiell-rechtlich nicht verfangen, weil er außerhalb des Zielkorridors der Straßenbaulast liegt.

Auf S. 14 seiner Klagebegründung trägt der Kläger vor:

„Selbst wenn eine geringe Fahrbahnbreite zu einer größeren Unfallhäufigkeit führen mag, so geht dies doch nicht mit einer größeren Unfallschwere einher. Vielmehr sind die bei geringen Fahrbahnbreiten (und dementsprechend geringen Geschwindigkeiten) auftretenden Unfälle in aller Regel leicht (Spiegelstreifer). Schon aus diesem Grund stützt sich der Planfeststellungsbeschluss auf eine sowohl statistisch als auch im konkreten Fall unzutreffende Annahme. Das streitgegenständliche Vorhaben mit einer Erhöhung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m würde allenfalls zu einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit führen, die Unfallschwere aber erhöhen.“

Dem ist entgegenzuhalten: Grundsätzlich ist Unfällen mit höheren Geschwindigkeiten auch ein höheres Risiko für den Eintritt schwerer Unfallfolgen inhärent als dies bei Unfällen mit geringeren Geschwindigkeiten typischerweise der Fall ist. Diese Grundregel mag sogar in straßenbaulichen Konstellationen besonders stark zum Tragen kommen, die für jedermann ohne weiteres erkennbar baulich so gefährlich sind, dass sich besonders langsames Fahren geradezu aufdrängt. Gleichwohl ist es nicht Aufgabe eines Straßenbaulastträgers, Straßen so zu bauen und zu erhalten, dass sie nur mit möglichst geringen Geschwindigkeiten befahren werden können, um die Schwere von Unfallfolgen möglichst gering zu halten. Seine Aufgabe ist es, Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen und zu erhalten. Nicht einmal der Kläger bestreitet, dass die Planung des Vorhabenträgers straßenbaufachlich grundsätzlich nicht zu beanstanden ist.

Zusammenfassend ist insoweit festzuhalten: Straßen sollen grundsätzlich so gebaut und erhalten werden, dass der auf ihnen regelmäßig zu erwartende Verkehr sicher und leicht fließen kann. Erforderliche Beschränkungen des fließenden Verkehrs sind dann – und in diesem Sinne der Infrastruktur nachgelagert – Aufgabe des Straßenverkehrsrechts, das insoweit als eine auf der

Infrastruktur aufsetzenden Betriebsregulierung charakterisiert werden kann. Umgekehrt formuliert: Straßen sind nicht so zu bauen, dass der Verkehr auf ihnen nur schwer, deshalb langsam und folglich möglichst ohne ein Risiko schwerer Unfälle vorankommt.

II. Kein Verstoß gegen zwingende Rechtsvorschriften

Der Beklagte hat keine Schranken des strikten Rechts verletzt. Entgegen der Auffassung des Klägers verstößt der Planfeststellungsbeschluss nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, die als zwingendes Recht sowohl beim Bau als auch beim Betrieb des Vorhabens zu beachten sind.

Der Kläger ist der Auffassung, dass der Planfeststellungsbeschluss gegen das artenschutzrechtliche Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstößt, da er eine vorhabenbedingte signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Exemplare verschiedener Fledermausarten und der Wildkatze nicht mit der gebotenen Sicherheit ausschließe.

Dieser Einwand ist unbegründet.

1. Bewältigung des Artenschutzes im Planfeststellungsbeschluss

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt eine umfassende Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf mögliche Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten zugrunde.

Vgl. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung – saP (Unterlage 19.2.3), UVS (Unterlage 19.1), S. 120 ff.; LBP (Unterlage 19.2.1), S. 13 f., 20 ff., 29 ff.; sowie Planfeststellungsbeschluss, S. 38 ff.

Danach ergibt sich infolge des Vorhabens u.a. betriebsbedingt für verschiedene Fledermausarten und die Wildkatze, die alle zu den besonders bzw. streng geschützten Arten gehören, ein Kollisionsrisiko mit Kraftfahrzeugen.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) kommt zunächst zur Einschätzung, dass dem Vorhaben mit Blick auf dieses Tötungs- und Verletzungsrisiko das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entgegenstehen kann.

Ein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG geregelte Tötungs- und Verletzungsverbot ist jedoch nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen, wenn die Beeinträchtigung durch das Vorhaben auch unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung unvermeidbar ist.

Eingehend hierzu BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – 9 A 8/17 –, juris Rn. 98.

Dem bestehenden signifikanten Tötungs- und Verletzungsrisiko im Hinblick auf die genannten geschützten Arten wird im Planfeststellungsbeschluss mit fachwissenschaftlich anerkannten Vermeidungsmaßnahmen begegnet (VM 5: Gehölzpflanzungen, VM 6: offene Gestaltung der nordöstlichen Fahrbahnränder, VM 7: ggfs. Geschwindigkeitsbeschränkung).

Vgl. hierzu näher die zugehörigen Maßnahmenblätter des LBP (Unterlage 19.2.1), S. 61 bis 68

Diese in den Maßnahmenblättern des LBP näher beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen sind planfestgestellt und vom Vorhabenträger zu beachten bzw. umzusetzen.

Planfeststellungsbeschluss, Hinweis unter Ziffer 11 der „Nebenbestimmung und Zusagen“, Seite 5

2. Unberechtigte Kritik des Klägers

Der Kläger meint, dass die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen eine vorhabenbedingte signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für verschiedene Fledermausarten und die Wildkatze nicht mit der gebotenen Sicherheit ausschließen würden. Diese Annahme sei „rechtlich nicht abgesichert“.

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 25 ff.

Der Kläger stützt sich zur Begründung seiner Auffassung ausschließlich auf die Vermeidungsmaßnahme VM 7 und hält diese Vermeidungsmaßnahme für rechtlich ungeeignet bzw. unzureichend, um hinreichend sicherzustellen, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für die

betroffenen Arten vermieden wird. Der Kläger trägt mehrere Kritikpunkte vor, die aber sämtlich unberechtigt sind und die Vereinbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit dem besonderen Artenschutz nicht in Frage stellen. Im Einzelnen:

2.1 Inhaltliche Bestimmtheit der Vermeidungsmaßnahme VM 7

Der Kläger hält die Vermeidungsmaßnahme VM 7 – sinngemäß – für inhaltlich unbestimmt. Er meint, dass die Erreichung des artenschutzrechtlichen gebotenen Ziels „schon inhaltlich nicht sichergestellt“ sei:

„Die Vermeidungsmaßnahme VM 7 benennt nicht, in welcher Weise (automatische Messgeräte? Einzelmessung?), über welchen Zeitraum und durch wen nach baulicher Umsetzung des Forms überprüft werden sollte, ob „höhere Geschwindigkeiten gefahren werden“. Die vom Planfeststellungsbeschluss vorgeschriebene ökologische Baubegleitung ist üblicherweise zeitlich auf die Dauer der Bauausführung beschränkt und fachlich in der Regel nicht zur Kontrolle gefahrener Geschwindigkeiten von PKW qualifiziert. Oder geht die Planfeststellungsbehörde tatsächlich davon aus, dass ein Umweltgutachter nach Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke ein automatisches Geschwindigkeitsmessgerät installieren, auswerten und der Planfeststellungsbehörde hierüber berichten könnte?“

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 27

Der Kläger unterliegt einem grundsätzlichen Missverständnis über die Aufgaben einer ökologischen Baubegleitung. Bei der ökologischen Baubegleitung handelt es sich um eine naturschutzfachliche Bauüberwachung. Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist es, die Umsetzung des in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und im LBP vorgesehenen Konzepts zu begleiten und zu überwachen.

Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 7.1.1.4, S. 40 sowie Ziffer 11 der „Nebenbestimmung und Zusagen“, S. 5

Nicht Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist es, Vermeidungsmaßnahmen selbst umzusetzen und damit eine Geschwindigkeitsmessung durchzuführen. Vielmehr hat die ökologische Baubegleitung, deren Aufgaben nach dem Planfeststellungsbeschluss über die bloße Begleitung des Baus hinausgehen, zu überwachen, ob die Vermeidungsmaßnahme VM 7 beachtet wird.

Die Pflicht zur Vornahme der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen und damit auch der VM 7 trifft tatsächlich den beigeladenen Vorhabenträger als Adressat des Verwaltungsaktes. Der Beigeladene kann die Vermeidungsmaßnahme entweder selbst vornehmen oder Dritte damit beauftragen. Der Beigeladene verfügt über auf dem Gebiet der Geschwindigkeitsmessung ausreichend fachkundige Behörden (Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde). Diese können die auf dem Streckenabschnitt gefahrene „mittlere gefahrene Geschwindigkeit“ nach dem Stand der Technik ermitteln oder gemäß dem Stand der Technik ermitteln lassen. Zur Ermittlung der Fahrtgeschwindigkeit gibt es standardisierte Verfahren, die sich insbesondere nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) richten.

In der HBS (2015), wird die Strecke auf Ihre Verkehrsqualität überprüft und unter Beachtung verschiedenster Parameter die mittlere Fahrtgeschwindigkeit ermittelt. Die HBS ist ein Regelwerk R1 gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellt diesbezüglich den aktuellen Stand der Technik dar und ist für die Ermittlung der Fahrgeschwindigkeiten in Kombination mit den RIN (2008) sowie den RAL (2012) aus Sicht der Straßenplanung maßgeblich.

Damit entbehrt auch der Einwand des Klägers jeglicher Grundlage, dass die Vorgaben zur Ermittlung der Fahrtgeschwindigkeiten nicht hinreichend klar seien.

Auch die weitere Kritik des Klägers an der hinreichenden Bestimmtheit der Vermeidungsmaßnahme VM 7 verfängt nicht. Die Beschreibung im Maßnahmenblatt zur Vermeidungsmaßnahme VM 7 (LBP, Seite 68) regelt – auch unter Rückgriff auf die saP (Unterlage 19.2.3, Seite 30 und 43) – ausreichend bestimmt, was durchzuführen bzw. umzusetzen ist, um darauf schließen zu können, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung in dem ausgebauten Streckenabschnitt auf 70 km/h erforderlich ist. Soweit nach Ausführung des Vorhabens die derzeitige verkehrsrechtlich angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h aufgehoben wird, hat der Beigeladene eine Messung zur Ermittlung der mittleren (tatsächlich) gefahrenen Geschwindigkeit durchzuführen. Soweit nach dieser Messung die mittlere gefahrene Geschwindigkeit über 70 km/h beträgt, ist eine verkehrsrechtliche Anordnung der Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt auf 70 km/h erforderlich.

2.2 Umsetzung der ggfs. erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnung

Der Kläger ist der Ansicht, dass die Vermeidungsmaßnahme VM 7 zur Erreichung des artenschutzrechtlich gebotenen Ziels nicht geeignet sei, da die Planfeststellungsbehörde nicht rechtlich gesichert davon ausgehen konnte, dass eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Artenschutzes nach § 45 Abs. 1a Nr. 4a StVO auch tatsächlich angeordnet wird, wenn die Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass die mittlere gefahrene Geschwindigkeit nach Ausführung des Vorhabens über 70 km/h beträgt. Denn zuständige Straßenverkehrsbehörde für den vorliegenden Streckenabschnitt sei die Große Kreisstadt Emmendingen und die Entscheidung über eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO liege im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Der Planfeststellungsbehörde wäre es kraft der Konzentrationswirkung der Planfeststellung zwar möglich gewesen, eine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnung selbst zu treffen. Davon hätte sie aber keinen Gebrauch gemacht.

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 27 f.

Auch dieser Einwand des Klägers geht ins Leere. Der Kläger verkennt einen wesentlichen Punkt:

Die Stadt Emmendingen ist nach § 1 StVOZustG BW i.V.m. § 15 Abs. 1 Nr. 1 LVwG BW als untere Verwaltungsbehörde die zuständige Straßenverkehrsbehörde; die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus § 3 Abs. 1 LVwVfG BW. Als untere Verwaltungsbehörde unterliegt die Stadt Emmendingen der Fachaufsicht des fachlich zuständigen Ministeriums und Regierungspräsidiums (§ 21 Abs. 1 und 2 LVwG BW). Die Fachaufsichtsbehörden haben gegenüber der Stadt Emmendingen nach § 21 Abs. 3 LVwG BW ein unbeschränktes Weisungsrecht. Ausgehend davon ist die Behauptung des Klägers nicht haltbar und auch kurios, dass die Planfeststellungsbehörde „nicht rechtlich gesichert davon ausgehen konnte, dass eine vorhabenbedingte signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos der genannten streng geschützten Arten ausgeschlossen ist“. Die Planfeststellungsbehörde hat klar und deutlich ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist, wenn sich auf der Grundlage einer Geschwindigkeitsmessung eine entsprechende Überschreitung der mittleren gefahrenen Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt ergeben sollte. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der sonstigen, in die Ermessensentscheidung nach § 45 Abs. 1a Nr. 4a StVO einzustellenden Interessen. Aufgrund des Zustandes der Straße war bislang unter Abwägung mit den sonstigen Interessen sogar eine

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angezeigt. Im Hinblick auf die zwingende Beachtung des besonderen Artenschutzrechts liegt auch nahe, dass bei der auf § 45 Abs. 1a Nr. 4a StVO zu stützenden verkehrsbeschränkenden Anordnung das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde auf Null reduziert ist.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte, dass die Stadt Emmendingen die Anordnung nicht verfügen würde. Allein wenn sich zeigen sollte, dass dies nicht der Fall wäre, könnte die Beklagte über die Planfeststellungsbehörde bzw. das fachlich zuständige Ministerium mit den Instrumenten der Fachaufsicht einschreiten.

Der Beigeladene kann der Planfeststellungsbehörde auch nur beipflichten, dass sie unter Verdrängung der eigentlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde keine straßenverkehrsrechtliche Anordnung im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen hat und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehält (vgl. hierzu auch Ziffer VI. des Planfeststellungsbeschlusses, S. 11). In der Planfeststellung muss nur feststehen, dass das Problem in dem der Planfeststellung nachgelagerten Verwaltungsverfahren auch tatsächlich gelöst werden kann.

BVerwG, Urteil vom 10.11.2016 – 9 A 18/15 –, juris Rn. 121.

Angesichts der - wie zuvor erläutert - unberechtigten des Klägers an der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme VM 7 kann die verkehrsrechtliche Anordnung nachgelagert erteilt werden, wenn sie sich als erforderlich erweist. Dies entspricht dem Grundsatz der planerischen Zurückhaltung. Die Erforderlichkeit einer derartigen Anordnung war im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses mehr als fraglich. Denn nach sachverständiger Aussage ist aufgrund der straßenbaulichen Gegebenheiten eine Reisegeschwindigkeit über 70 km/h nicht zu erwarten.

Verkehrsuntersuchung (Unterlage 16), S. 2 und 7; hierauf Bezug nehmend: LBP (Unterlage 19.2.1), S. 31 und 68, sowie UVS (Unterlage 19.1), S. 125.

Gemessen daran musste die Beklagte eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht bereits im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses aufnehmen. Mit der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme wurde ein abgestuftes Vorgehen gewählt, das den Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit in rechtlich hinreichender Weise sicherstellt.

Der Planfeststellungsbeschluss verletzt damit nicht § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

III. Vereinbarkeit mit Abwägungsgebot

Schließlich geht auch der Einwand des Klägers fehl, dass der Planfeststellungsbeschluss an Abwägungsfehlern leide. Dem Planfeststellungsbeschluss liegt ein gerechter Ausgleich der im konkreten Einzelfall konfligierenden Belange zugrunde. In die Abwägung wurden alle Belange eingestellt worden sind, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden mussten. Die Bedeutung der betroffenen Belange wurde nicht verkannt und der Ausgleich zwischen ihnen auch nicht in einer Weise vorgenommen, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Die Behauptung des Klägers, dass die Beklagte den Belang der Verkehrssicherheit nicht korrekt gewürdigt habe, ist unbegründet (1.). Auch die Abschnittsbildung (2.) und die Alternativenprüfung (3.) genügen dem fachplanerischen Abwägungsgebot.

Im Einzelnen:

1. Belang der Verkehrssicherheit

Der Kläger ist der Auffassung, dass die Beklagte die Bedeutung des Belangs der Verkehrssicherheit verkannt habe. Das Gewicht der für das Vorhaben angeführten verkehrlichen Belange sei nicht korrekt ermittelt und bewertet worden. Die Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit in der Abwägung mit den sonstigen abwägungserheblichen Belangen sei nicht sachgerecht erfolgt.

1.1 Unerheblichkeit des Vorliegens einer Unfallhäufungsstelle und eines Reisezeitgewinns

Soweit der Kläger anmerkt, dass den Planunterlagen nur eine Analyse der Unfallsituation für den Zeitraum von 2009 bis Juli 2017 zugrunde liegt und der Kläger dem Beklagten und dem

Beigeladenen - zumindest indirekt - den Vorwurf macht, dass die Unfallstatistik für den planfestgestellten ersten Bauabschnitt nicht für die Jahre bis zum Planfeststellungsbeschluss ermittelt und ausgewertet wurde,

vgl. Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 10 f.,

kann dies keinen beachtlichen Abwägungsfehler begründen.

Die Planfeststellungsbehörde hat nicht behauptet, dass das Vorhaben der Beseitigung eines Unfallschwerpunkts (Unfallhäufungsstelle) dienen soll (näher bereits oben, → I.2 = S. 14). Es liegt unstrittig keine Unfallhäufungsstelle vor, insbesondere auch nicht in dem hier streitgegenständlichen ersten Bauabschnitt. Auf das Vorliegen eines Unfallschwerpunktes hat die Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung und Bewertung des Belangs der Verkehrssicherheit und dessen Abwägung mit sonstigen Belangen daher auch nicht abgestellt. Der Kläger erkennt dies schließlich auch, wenn er ausführt:

„Angesichts dieser eindeutigen Sachlage stützen sich denn auch das Verkehrsgutachten und im Anschluss daran der Planfeststellungsbeschluss überhaupt nicht auf eine konkret erkennbare Gefährdungslage ...“.

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 11.

Nicht nachvollziehbar ist schließlich auch, weshalb der Kläger in seiner Klagebegründung auf den durch das Vorhaben realistisch erreichbaren Fahrzeitgewinn abstellt und beanstandet, dass der Verkehrsgutachter die realistisch erreichbare Reisegeschwindigkeit und den realistisch erreichbaren Zeitgewinn bei Realisierung nur des ersten Bauabschnitts nicht ermittelt habe.

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 9.

Ein eventueller Fahrzeitgewinn hat allenfalls Relevanz für den Belang der Leichtigkeit des Verkehrs, aber nicht für den Belang der Sicherheit des Verkehrs, dessen fehlerhafte Würdigung der Kläger beanstandet. Die Länge des ersten Bauabschnitts (460 m) ermöglicht verständlicherweise auch keinen relevanten Fahrzeitgewinn.

1.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Vorhaben

Der Beklagte und der Beigeladene stützen ihre Annahme, dass das Vorhaben die Verkehrssicherheit erhöht, auf verschiedene Faktoren. Der Kläger scheint dies zu verkennen, wenn er auf S. 11 seiner Klagebegründung ausführt:

*„Angesichts dieser eindeutigen Sachlage stützen sich denn auch das Verkehrsgutachten und im Anschluss daran der Planfeststellungsbeschluss überhaupt nicht auf eine konkret erkennbare Gefährdungslage, sondern **ausschließlich** auf die vermeintlich statistisch untermauerte **Annahme, eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts führe zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.**“*

(Hervorhebungen nicht im Original)

Der Planfeststellungsbeschluss leitet den positiven Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrssicherheit von verschiedenen Faktoren der Planung ab:

- Verbreiterung der Fahrbahn
- Verstetigung der Linienführung durch Verbesserung der Relationstrassierung und Reduktion der Kurvigkeit bzw. Erhöhung von Kurvenradien

Verkehrsgutachten (Unterlage 16), Ziffer 6.2, S. 18 f.; hierauf Bezug nehmend: Planfeststellungsbeschluss, S. 14.

Der Verkehrsgutachter, auf dessen Einschätzung sich die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Belang der Verkehrssicherheit bezieht, begründet seine Auffassung unter Bezugnahme auf wissenschaftliche Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). In diesen Studien wird die Abhängigkeit der oben angeführten Faktoren auf die Verkehrssicherheit untersucht und dargelegt.

Der Kläger behauptet, dass sich die positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrssicherheit weder aus der Verbreiterung der Fahrbahn noch aus einer Änderung der Linienführung ableiten lassen. Dies überzeugt nicht. Ein Abwägungsfehler liegt nicht vor.

Im Einzelnen:

→ **Verbreiterung der Fahrbahn:**

Der Kläger meint, dass die Planfeststellungsbehörde den Belang der Verkehrssicherheit fehlerhaft gewichtig habe, da die Annahmen des Verkehrsgutachters, dass mit dem Vorhaben die Verkehrssicherheit erhöht wird, so nicht aus der auf S. 18 des Verkehrsgutachtens zitierten Studie der BASt von 2010, die der Kläger als Anlage K 3 vorgelegt hat, abgeleitet werden können. Nach Auffassung des Klägers hätte man nicht berücksichtigt, dass nach diesem BASt-Bericht jedenfalls die mittlere Unfallkostenrate bei den einbahnig zweistreifigen Querschnitten (wie vorliegend) nicht in allen Fällen kontinuierlich abnimmt. Eine Abweichung gebe es bei schmalen Querschnitten. Die einbahnig zweistreifigen Querschnitte mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m und 5,50 m weisen zwar eine höhere Unfallrate, aber eine geringere Unfallkostenrate auf als ein entsprechender Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m.

Für den Verkehrsgutachter, aber auch für die Planfeststellungsbehörde war diese statistische Anomalie in der Gesamtwürdigung, ob das Vorhaben die Verkehrssicherheit erhöht, offenkundig nicht entscheidungserheblich. Der Verkehrsgutachter hat mit der Bezugnahme auf die Unfallrate (Verkehrsgutachten, Abbildung 14, S. 19) explizit auf die Unfalloffhäufigkeit abgestellt. Diese nimmt unstreitig mit zunehmender Fahrbahnbreite ab, auch bei schmalen Fahrbahnbreiten. Ungeachtet davon, dass die mittlere Unfallkostenrate bei einer Fahrbahnbreite von 5,00 m statistisch unterhalb derjenigen bei Fahrbahnbreiten von 5,50 m und 6,00 m liegt, wurde unter Berücksichtigung der sonstigen Faktoren (Verstetigung der Linienführung, Beseitigung der Fehler in der Relationstrassierung, verminderte Kurvigkeit) in einer Gesamtbewertung darauf geschlossen, dass mit dem Ausbau die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Diese Annahme ist auch nicht sachfremd. Sie ist vor allem auf den gesetzlichen Zielkorridor der Straßenbaulast zurückzuführen. Dazu wurde bereits ausgeführt (oben B.I.2 = S. 18):

Grundsätzlich ist Unfällen mit höheren Geschwindigkeiten auch ein höheres Risiko für den Eintritt schwerer Unfallfolgen inhärent als dies bei Unfällen mit geringeren Geschwindigkeiten typischerweise der Fall ist. Diese Grundregel mag sogar in straßenbaulichen Konstellationen besonders stark zum Tragen kommen, die für jedermann ohne

weiteres erkennbar baulich so gefährlich sind, dass sich besonders langsames Fahren geradezu aufdrängt.

Der Kläger fordert letztlich, dass es zur Vermeidung schwerer Unfälle geboten sei, die Straße in ihrem aktuellen schmalen Ausbauzustand zu erhalten. Dabei verkennt der Kläger den gesetzlichen Zielkorridor: Es ist nicht Aufgabe eines Straßenbaulastträgers, Straßen so zu bauen und zu erhalten, dass sie nur mit möglichst geringen Geschwindigkeiten befahren werden können, um die Schwere von Unfallfolgen möglichst gering zu halten. Seine Aufgabe ist es, Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen und zu erhalten (§ 9 Abs. 1 StrG BW).

→ **Verstetigung der Linienführung:**

Die Abhängigkeit der Linienführung, insbesondere der Relationstrassierung, der Kurvigkeit und der Kurvenradien auf die Verkehrssicherheit wird in einer weiteren, im Verkehrsgutachten zitierten Studie der BASt nachgewiesen. Diese Studie der BASt von 2013 legen wir als **Anlage BG 4** vor. Die Beseitigung der Fehler in der Relationstrassierung und die Annäherung der Kurvenradien an heutige Sicherheitsstandards haben danach positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

Verkehrsgutachten (Unterlage 16), Ziffer 6.2, S. 19.

Soweit der Kläger auf S. 15 der Klagebegründung beanstandet, dass sich diese gutachterliche Aussage auf die Strecke beider im Tennenbacher Tal geplanten Bauabschnitte beziehe und nicht betrachtet worden sei, welcher Ausbauzustand der K 5138 nur bei baulicher Realisierung des planfestgestellten ersten Bauabschnitts entstünde, lässt auch dies keine Fehler bei der Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit erkennen.

Diese Behauptung entspricht bereits nicht der festgestellten Planung. Ein abrupter Wechsel in Trassenführung und Ausbaustandard findet nicht statt.

Klageerwiderung des Beklagten vom 21.09.2023, S. 5.

Der Plan sieht vor, dass die Straße an den Bestand angeglichen wird. An Beginn und Ende des ersten Bauabschnittes wird die Straße auf den Bestand verschwenkt.

Vgl. Lagepläne (Unterlage 5), Pläne 1b und 3)

Der Kläger übersieht in seiner Argumentation zudem, dass der Beigeladene keinen dauerhaften uneinheitlichen Ausbauzustand will. Das streitgegenständliche Vorhaben ist nur ein Teil des vor vielen Jahren begonnenen Vorhabens der Beigeladenen, die Kreisstraße K 5138 in einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues grundsätzlich entsprechenden Zustand verkehrssicher auszubauen, und insoweit nur ein Lückenschluss im bereits umgesetzten Ausbau der K 5138 (näher oben, → A.I.1 = S. 3 f.). Der Beigeladene will die K 5138 – wie bereits in anderen Abschnitten – auch in den beiden im Tennenbacher Tal vorgesehenen Bauabschnitten in einen Zustand versetzen, der die Sicherheit und Leichtigkeit des auf ihr regelmäßig stattfindenden Verkehrs in einem Umfang gewährleistet, der den konkreten Umständen angemessen ist. Hierdurch soll insbesondere die verkehrliche Erschließung des Ortsteils Mußbach der Gemeinde Freiamt verbessert werden.

Hierzu bereits oben, → B.I.2 = S. 17.

2. Abschnittsbildung

Ab S. 15 der Klagebegründung – noch unter der Überschrift „Fehlerhafte Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit“ – beginnt sich der Kläger kritisch mit der Abschnittsbildung auseinanderzusetzen.

Zunächst meint er: Wenn der jetzt planfestgestellte erste Bauabschnitt realisiert, der dann verbleibende zweite Bauabschnitt aber nicht planfestgestellt werden wird, dann entstände ein dauerhaft uneinheitlicher Ausbauzustand, durch den dann *„überhaupt erst ein Unfallrisiko geschaffen“* würde.

Wie oben bereits ausgeführt, will der Beigeladene als Straßenbaulastträger aber keinen dauerhaft uneinheitlichen Ausbauzustand schaffen. Der Landkreis will die K 5138 insgesamt (siehe oben A.I.1 = S. 3 f.) – und nichts anderes gilt für die hier behandelten beiden Bauabschnitte – in einen Zustand versetzen, der die Sicherheit und Leichtigkeit des auf ihr regelmäßig stattfindenden Verkehrs in einem Umfang gewährleistet, der den konkreten Umständen angemessen ist. Hierdurch soll insbesondere die verkehrliche Erschließung des Ortsteils Mußbach der Gemeinde Freiamt verbessert werden.

Die Beigeladene hat sich im Interesse einer praktikablen und effektiv handhabbaren Planung dazu entschlossen, das Verfahren abzuschichten, da sich im zweiten Abschnitt mit Blick auf die historischen Klosterüberreste und das Wasserschutzgebiet andere Fragen stellen als dies im ersten Bauabschnitt der Fall ist, die mit Fachbehörden abzuklären sind, die so in das Planfeststellungsverfahren zur Zulassung des ersten Bauabschnitts nicht eingebunden sind.

Die Abschnittsbildung könnte allenfalls dann unzulässig sein, wenn der Verwirklichung des vorliegend in Rede stehenden zweiten Bauabschnitts von vornherein unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen würden.

Nach einer summarischen Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens dürfen auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen; BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 4/12 –, juris Rn. 50 a.E., vgl. auch *Neumann/Külpmann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG*, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 52.

Genau hierzu hat sich der Verwaltungsgerichtshof in seinem die beiden Bauabschnitte betreffenden Beschluss vom 13.02.2018 bereits ausdrücklich geäußert:

Der Landkreis Emmendingen kann geltend machen, dass *„der Ausbau in diesem ersten Bauabschnitt allein bereits für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sorgt und die Planung damit gerechtfertigt ist. ... Zudem dürfte die Annahme des Beigeladenen zutreffen, dass der Verwirklichung des zweiten Abschnitts – gegebenenfalls nach Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung – zumindest keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen, da für die zu erwartenden wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen und denkmalschutzrechtlichen Probleme bereits im Ansatz Lösungsvorschläge erarbeitet worden sein dürften. Dies folgt im Ergebnis bereits aus der Entscheidung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 3. März 2016.“*

VGH BW, Beschluss vom 13.02.2018 – 5 S 1659/17 –, juris Rn. 15 (Hervorhebung nicht im Original).

An der Richtigkeit dieser Beurteilung durch den VGH BW im Jahr 2018 hat sich zwischenzeitlich nichts geändert:

Der Beklagte trägt in seiner Klageerwiderung vom 21.09.2023 auf S. 5 ausdrücklich vor:

„Der Realisierung des zweiten Bauabschnitts stehen nach derzeitigem Sachstand zudem keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen. Zwischen den Fachbehörden hat diesbezüglich bereits ein Austausch insbesondere zu Themen des Denkmalschutzes und des Wasserschutzes stattgefunden.“

Sogar der Kläger räumt dies auf S. 18 seiner Klagebegründung ein, indem er ausführt, dass die *„Anforderungen an eine zulässige Abschnittsbildung formal erfüllbar sein mögen“*.

Schließlich und letztendlich kommt der Kläger auf S. 18 seiner Klagebegründung wieder zu seinem Ausgangspunkt zurück:

Der Rechtsfehler des Beklagten liege darin, dass im Planfeststellungsbeschluss keine Auseinandersetzung damit erfolgt sei, dass ein Ausbau nur im ersten Bauabschnitt ein wenig zweckmäßiges Ergebnis sei.

„Diese Abwägung der Unzweckmäßigkeit eines sehr kurzen Ausbauabschnitts bei Fortführung des Verkehrs ‚unter sehr eingeschränkten Bedingungen‘ enthält der Planfeststellungsbeschluss nicht.“

Klagebegründung vom 03.07.2023, S. 18.

Schließlich und letztendlich kann diesem Vortrag des Klägers nur wieder entgegengehalten werden:

- Die Abschnittsbildung ist sachlich gerechtfertigt. Im zweiten Bauabschnitt stellen sich besondere fachliche Herausforderungen, die sich im ersten Abschnitt so nicht stellen und besondere Abstimmungen mit Fachbehörden erforderlich machen.
- Der beigeladene Straßenbaulastträger beabsichtigt eine zeitnahe Planfeststellung und Realisierung auch des zweiten Bauabschnitts. Der Beigeladene will gerade keinen dauerhaft uneinheitlichen Ausbauzustand der K 5138.
- Der erste Bauabschnitt ist bereits für sich genommen planerisch gerechtfertigt (oben B.I = S. 11 ff.).
- Der Planfeststellung des ersten Bauabschnitts stehen keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

→ Im Übergangsbereich zwischen den Bauabschnitten ist bis zur Realisierung auch des zweiten Bauabschnitts ein Übergangsbereich vorgesehen, in dem eine Verschwenkung auf den Bestand vorgesehen ist – ohne einen abrupten Wechsel in Trassenführung und Ausbaustandard (dazu bereits oben, → B.I.2 = S. 17).

3. Alternativenprüfung

Während die Planfeststellungsbehörde zu einer nachvollziehenden Abwägung berufen ist, sind die Gerichte nur zur Abwägungskontrolle ermächtigt. Bei der retrospektiven verwaltungsgewärtlichen Kontrolle der planungsrechtlichen Abwägung wird mit Rücksicht auf die Gestaltungskompetenz der materiell planenden Stelle ein deutlich zurückgenommener Prüfungsmaßstab angelegt; vgl. *Kupfer*, in: Schoch/Schneider, VwVfG, Stand: April 2022, Vorb § 72 Rn. 22. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt für die gerichtliche Überprüfung einer Alternativenprüfung:

„Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Ist dies geschehen, sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann erreicht, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (...). Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden“.

BVerwG, Urteil vom 03.05.2013 – 9 A 16/12 –, juris Rn. 85.

Oder mit den Worten *Neumann/Külpmanns*: Die Planfeststellungsbehörde kann als Ergebnis ihrer Alternativenprüfung an der Lösung festhalten,

„auch wenn diese nicht als zwingend angesehen werden kann. Es ist gerade ihre Aufgabe, sich ein wertendes Gesamturteil über die Planungsalternativen zu bilden und dabei einen Belang einem anderen vorzuziehen. Die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zwischen den

sich anbietenden Planungsalternativen kann deshalb regelmäßig nicht dadurch dargelegt werden, dass einzelne Vorteile dieser und einzelne Nachteile jener Variante herausgegriffen werden. Dass eine andere planerische Entscheidung sachlich gut vertretbar wäre, begründet keinen Abwägungsmangel. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst überschritten, wenn eine andere Alternative sich unter Berücksichtigung aller zutreffend ermittelten und bewerteten abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, sich diese Lösung der Behörde also hätte aufdrängen müssen.“

So und mit Nachweisen *Neumann/Külpmann*, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 125.

Die Alternativenprüfung der Planfeststellungsbehörde findet sich ab S. 18 des Planfeststellungsbeschlusses. In den Blick genommen wurden

- die sog. Nullvariante (bloße Deckensanierung mit der Anlage von Ausweichbuchten),
- die Variante Alte Straße (mittelalterlicher Streckenverlauf, Bruchsteine im Untergrund, heute: Feld- und Waldweg)
- die „Gewählte Linie“ – das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben,
- das sog. Negativszenario (Sperrung der K 5138 für den motorisierten Verkehr und Abstufung der Straße als beschränkter öffentlicher Weg).

Die Kritik des Klägers (ab S. 18 seiner Klagebegründung) an der Alternativenprüfung des Beklagten bezieht sich auf die Nullvariante und die Variante Alte Straße.

Insbesondere die Behandlung des sog. Negativszenarios durch die Planfeststellungsbehörde kritisiert der Kläger nicht. Eine derartige Kritik hätte allein schon deshalb nicht verfangen können, weil eines der Teilziele, die der Straßenbaulastträger mit dem Vorhaben verfolgt, die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der ländlich geprägten Gemeinde Freiamt ist. Eine bessere verkehrliche Erschließung des Ortsteils Mußbach der Gemeinde Freiamt lässt sich aber nicht durch eine Straßensperrung erreichen.

3.1. Die Nullvariante

Der Kläger meint,

- es sei technisch möglich, unter Erhalt der derzeitigen Trassierung und ohne eine Vergrößerung der Fahrbahnbreite den gesamten Untergrund der Straße neu und frostsicher aufzubauen (S. 19 der Klagebegründung),
- technisch sei es möglich, Fahrbahnränder baulich so zu gestalten, dass auch bei deren häufigem Überfahren die übliche Lebensdauer einer derartigen Straße erreicht werden könnte (S. 20 der Klagebegründung) und
- schließlich müssten die Umweltauswirkungen der Gesamtstrecke in die Abwägung der Nullvariante (historisches Kloster und Wasserschutzgebiet) einbezogen werden (S. 20 f. der Klagebegründung).

Diese Kritik ist an dem oben dargestellten Maßstab für die gerichtliche Kontrolle einer Alternativenprüfung zu messen:

Nach der Rechtsprechung müsste der Kläger, um mit seiner Kritik durchdringen zu können, darlegen, dass

- die Nullvariante eine ernsthaft in Betracht kommende Alternative ist,
- gleichwohl von der Planfeststellungsbehörde aber übersehen oder
- lediglich unter Verkennung ihrer Bedeutung in der Alternativenprüfung berücksichtigt worden ist.

Ziel des Straßenbaulastträgers ist es, die bestehende K 5138 baulich dauerhaft in einen Zustand zu versetzen, der die Sicherheit und Leichtigkeit des auf ihr regelmäßig stattfindenden Verkehrs in einem Umfang gewährleistet, der den konkreten Umständen angemessen ist. Hinzu kommen die Ziele, Umweltbeeinträchtigungen zu minimieren, insbesondere durch eine Verringerung von Schadstoffeinträgen sowie durch eine Erhöhung des Schutzes von Amphibien, und die verkehrliche Erschließung des ländlichen Raumes zu verbessern.

Die derzeitige Fahrbahnbreite von 4,5 m ist zu gering, um den auf der K 5138 regelmäßig stattfindenden Verkehr sicher und leicht verkehren zu lassen. Den Behinderungen, die von einem Begegnungsverkehr ausgehen, kann durch gelegentliche Ausweichbuchten zwar entgegen gewirkt werden – aber nicht in einem Maß, wie dies bei einer durchgehenden Verbreiterung der Fahrbahn um einen Meter unter Begradigung und Verstetigung der Fahrbahn sowie der Anlage zwar unbefestigter, aber überfahrbarer Bankette der Fall ist. In bzw. an den neu zu errichtenden Banketten sollen Entwässerungseinrichtungen verbaut werden. Zwischen der Fahrbahn und der Böschung muss Raum bestehen mobile Einrichtungen zum Schutz von Amphibien errichten zu können.

Vor diesem Hintergrund ist die Nullvariante – ohne Rücksicht darauf, ob nur die Deckschicht oder der ganze Straßenkörper ausgetauscht wird / mit verhältnismäßigem Aufwand überhaupt ausgetauscht werden kann – **keine ernsthaft in Betracht kommende Alternative**, weil die Ziele des Vorhabens hierdurch nicht erreicht werden können.

Dann hat die Planfeststellungsbehörde die Nullvariante **nicht übersehen**. Sie hat sie ausdrücklich behandelt (Planfeststellungsbeschluss, S. 18 und S. 20 f.).

Schließlich meint der Kläger, die Umweltauswirkungen der Gesamtstrecke hätten in die Abwägung der Nullvariante einbezogen werden müssen. Namentlich nennt er das historische Kloster und das Wasserschutzgebiet als übersehene Belange. Historisches Kloster und Wasserschutzgebiet liegen aber nicht in dem hier planfestgestellten ersten Bauabschnitt, sondern in dem nachfolgenden zweiten Bauabschnitt. Da die Abschnittsbildung rechtsfehlerfrei erfolgt ist (dazu oben, → B.III.2 = S. 30 ff.) und weder die exakte Trassenführung noch die exakte Fahrbahnbreite im zweiten Bauabschnitt durch die Trassenführung und die Fahrbahnbreite im ersten Bauabschnitt zwangsläufig determiniert werden, waren **das im zweiten Bauabschnitt liegende historische Kloster und das Wasserschutzgebiet nicht weitergehend zu berücksichtigen**. Insoweit liegt keine Verkennung der Bedeutung der Nullvariante vor. Folglich wären die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit vorliegend erst dann überschritten, wenn eine andere Ausgestaltung des Vorhabens als die Sanierung in Verbindung mit bestandsnahem (Teil-)Ausbau eindeutig als die bessere Lösung zu qualifizieren wäre und sich der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen. Es genüge nicht, wenn die Nullvariante einzelne Vorteile gegenüber der planfestgestellten Ausgestaltung aufweisen würde. Es genüge auch nicht, dass die

Nullvariante als sachlich vertretbare Lösung planfestgestellt hätte werden können. **Die Nullvariante müsste sich aufdrängen. Angesichts der oben dargestellten Defizite – insbesondere keine Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs und keine Verringerung der Unfallhäufigkeit – ist das nicht der Fall.**

3.2. Alte Straße

Die „Alte Straße“ ist zunächst mit Blick auf das Planungsziel des Beigeladenen keine Alternative, sondern wäre ein anderes Projekt. Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden.

BVerwG, Urteil vom 03.05.2013 – 9 A 16/12 –, juris Rn. 85.

Gegenstand des Projekts des Beigeladenen als Vorhabenträger ist der Ausbau einer bestehenden Straße und nicht der Neubau einer anderen Straße an einer anderen Stelle. Entsprechend merkt auch der Beklagte an, dass es sich beim Bau einer Straße entlang der Trasse der „Alten Straße“ bereits nicht um eine in den Vergleich einzubeziehende Variante im Rechtsinne handelt, weil Gegenstand des beantragten Vorhabens der Ausbau der bestehenden Kreisstraße K 5138 ist und demgegenüber die Herstellung einer für den Autoverkehr nutzbaren Straße entlang der „Alten Straße“ einem Straßenneubau gleichkäme.

Planfeststellungsbeschlusses, S. 22; ebenso Klageerwiderung des Beklagten vom 21.09.2023, S. 7.

Ungeachtet dessen hat sich der Beigeladene bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wie im Folgenden auch die Planfeststellungsbehörde gleichwohl mit dem aus der Öffentlichkeit vorgebrachten Gedanken eines Straßenneubaus entlang der „Alten Straße“ inhaltlich auseinandergesetzt hat.

Auch der Kläger räumt ein, dass es sich bei der Variante „Alte Straße“ im Gegensatz zu dem planfestgestellten Vorhaben um einen Neubau handelt. Die vom Beigeladenen verfolgte Sanierung der vorhandenen K 5138 mit (Teil-)Ausbau im Bestand ist etwas anderes als ein Neubau an anderer Stelle. Unter Berufung auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.10.2020 (7 A 9/19) meint der Kläger, der Unterschied zwischen Neubau und Sanierung mit (Teil-)Ausbau im Bestand, rechtfertigt es dennoch nicht, die Variante „Alte Straße“ als Aliud

und nicht als Alternative zu behandeln. Liest man die Fundstelle – Rn. 106 – der in Bezug genommenen Entscheidung nach, wird deutlich, dass sich das Bundesverwaltungsgericht dazu geäußert hat, dass durch die Bedarfsfestschreibung im Bedarfsplan, nur der Bedarf nicht aber die Trassenführung festgelegt wird.

„Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird gemäß § 1 Abs. 2 BSWAG der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Verbindungen für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren verbindlich festgestellt (...). Mithin hat der Gesetzgeber darüber entschieden, ob ein als Neubau- oder als Ausbauvorhaben beschriebenes Projekt planerisch weiter zu verfolgen ist (...). Im Rahmen der Planfeststellung hat dies - stellt sich die gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht im Ausnahmefall als evident unsachlich dar (...) - zur Konsequenz, dass die Planrechtfertigung für ein entsprechendes Neubau- bzw. Ausbauvorhaben gegeben ist. Demgegenüber kann der Bedarfsplan Entscheidungen auf den der Generalplanungsebene nachfolgenden Planungsstufen - namentlich der Planfeststellung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde - darüber, wie ein Projekt konkret realisiert werden soll, nicht vorwegnehmen (...). Der Planungsträger ist durch den Bedarfsplan deshalb nicht gehindert, statt des Ausbaus einer Bestandsstrecke eine Neubaustrecke als Trassenalternative zu erwägen (...). Auch kann eine unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimale oder vorzugswürdige Trasse an entgegenstehenden öffentlichen Belangen, etwa solchen des Naturschutzes, oder entgegenstehenden privaten Belangen, etwa wesentlich schwerwiegenderen Eingriffen in privates Eigentum, scheitern (...). In diesem Sinne führt auch das Bundesverfassungsgericht aus, dass die Festlegungen im Bedarfsplan von der fachgerichtlichen Rechtsprechung zu Recht nicht auch für die konkrete Linienbestimmung und Trassierung oder für die Abwägung als verbindlich angesehen werden“.

BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 – 7 A 9/19 –, juris Rn. 106.

Vorliegend geht es aber nicht um ein Vorhaben, für das eine gesetzliche Bedarfsfestlegung besteht. Hier hat der Träger der Straßenbaulast einen konkreten Bedarf für das Vorhaben Sanierung mit (Teil-)Ausbau der K 5138 im Bestand aufgegriffen und die Planfeststellungsbehörde diesen geprüft und nachvollzogen. Straßenbaulastträger und Planfeststellungsbehörde haben eben nicht nur – wie das in Fällen der gesetzlichen Bedarfsfestlegung typischerweise der Fall ist – Anfangs- und Endpunkt der Straße festgelegt.

Aber selbst, wenn man der Auffassung des Klägers folgt, dass der Neubau der K 5138 auf einer anderen als der bisherigen Trasse als Alternative im Sinne des Fachplanungsrechts anzusehen ist, ist die Alternativenprüfung nicht zu beanstanden:

So wie sich die Nullvariante gerade nicht als gegenüber der planfestgestellten Variante vorzugswürdig aufdrängt, so drängt sich die Alte Straße als gegenüber der planfestgestellten Variante nachteilig auf.

Der Kläger plädiert dafür, auf der nachfolgend dargestellten „Alte(n) Straße“



eine neue K 5138 zu errichten.

Der Kläger meint, die Neuerrichtung der K 5138 auf der „Alten Straße“ sei verträglicher als eine Sanierung der heutigen K 5138 in Verbindung mit einem (Teil-)Ausbau im Bestand.



Die Bilder sind der von dem Beklagten als Anlage B1 vorgelegten Fotodokumentation entnommen.

Wie bereits erwähnt, entsprechen die Sanierung und der (Teil-)Ausbau der heutigen K 5138 im Bestand dem Vorrang der Nutzung vorhandener Trassenräume. Der Ausbau des Netzes unter Nutzung vorhandener Trassenräume hat grundsätzliche Vorrang vor den Neubau auf neuen Trassen. Damit sollen Natur und Landschaft vor weiterer Zerschneidung und deren Folgen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild geschützt und eine weitere Flächeninanspruchnahme vermieden werden (BVerwG, Urt. v. 27.07.2020 – 4 VR 7/19 u.a. – juris, Rn. 70).

Weiter ist der vom Kläger auf S. 24 der Klagebegründung thematisierte künftig angeblich mögliche Teil-Rückbau der heutigen K 5138 rechtlich einschränkend zu bewerten.

„Nicht hinreichend betrachtet wurde aber, in welchem Umfang ein Rückbau der bisherigen K 5138 möglich wäre; allein die Notwendigkeit, die Erschließung der Kapelle und der Waldfläche weiterhin sicherzustellen, bedeutet keinesfalls, dass nicht ein Rückbau eines Großteils des Straßenbelags bzw. eine Umwandlung in eine wassergebundene Decke möglich wäre.“

Selbst dann, wenn die K 5138 vollständig infolge ihrer Neuerrichtung auf der „Alten Straße“ zurückgebaut wäre – was nicht einmal nach Ansicht des Klägers möglich ist –, würde die alte K 5138 rechtlich fortwirken.

„Denn Bau- und Nutzungsverhalten der betroffenen Grundstückseigentümer haben sich ebenso wie die Verkehrsanschauung und der Verkehrswert auf das Vorhandensein der Bestandstrasse eingestellt. Die dadurch bewirkte tatsächliche Gebietsprägung entfällt nicht durch die Veränderung der rechtlichen Situation. Deswegen ist die Planfeststellungsbehörde nicht gehindert, bei der Variantenauswahl an diesen noch fortdauernden Umstand anzuknüpfen, und es ist nicht zu beanstanden, dass sich in der energieleitungsrechtlichen Praxis entsprechende Trassierungsvorgaben herausgebildet haben (...). Hierzu gehören das sogenannte Bündelungsgebot, wonach mehrere lineare Infrastrukturen, z.B. Straßen, Schienenwege oder Energieleitungen, möglichst parallel zu führen sind, und das Gebot der Nutzung bestehender Trassen, wonach der Ausbau des Netzes unter Nutzung vorhandener Trassenräume grundsätzlich Vorrang hat vor dem Neubau von Leitungen auf neuen Trassen (). Denn eine vollkommene Neutrassierung würde Konflikte nur verlagern, neue Konflikte schaffen und, da Einwirkungen der bisherigen Trasse in Natur und Landschaft auch nach deren Abbau zumindest eine geraume Zeit fortwirken, in gewissem Umfang verdoppeln“.

So BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 – 4 A 4/15 –, juris Rn. 35 (Hervorhebungen nicht im Original).

Schließlich folgt auf S. 24 der Klagebegründung die tragende Argumentation:

„Entscheidend für die gebotene Alternativenprüfung hinsichtlich eines Neubaus der K 5138 auf der Trasse der ‚Alten Straße‘ ist jedoch, dass in diese Prüfung der gesamte Streckenverlauf zwischen Sonnenziel und Tennenbach einbezogen werden muss. Erst mit dieser Betrachtung beider Bauabschnitte kann gegeneinander abgewogen werden, dass zwar mit einem derartigen Neubau der K 5138 ein erheblicher neuer Eingriff einherginge, dass damit aber der letztlich nicht auflösbare Konflikt zwischen den Belangen des Denkmal- und Grundwasserschutzes auf der jetzigen Trasse der K 5138 vermieden würde.“

Insoweit gilt das oben bereits Ausgeführte:

Historische Klosterüberreste und Wasserschutzgebiet liegen nicht in dem hier planfestgestellten ersten Bauabschnitt, sondern in dem nachfolgenden zweiten Bauabschnitt. Da die Abschnittsbildung rechtsfehlerfrei erfolgt ist (dazu oben, → B.III.2 = S. 30 ff.) und weder die

exakte Trassenführung noch die exakte Fahrbahnbreite im zweiten Bauabschnitt durch die Trassenführung und die Fahrbahnbreite im ersten Bauabschnitt zwangsläufig determiniert werden, waren **das im zweiten Bauabschnitt liegende historische Kloster und das Wasserschutzgebiet nicht weitergehend zu berücksichtigen.**

IV. Zusammenfassung

Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 14.03.2023 ist nicht zu beanstanden. Die vom Kläger behaupteten Rechtsfehler liegen nicht vor. Die Planrechtfertigung ist gegeben. Der Planfeststellungsbeschluss verletzt nicht – wie vom Kläger behauptet – ein artenschutzrechtliches Zugriffsverbot. Auch der zentrale Einwand des Klägers, dass der Planfeststellungsbeschluss an Abwägungsfehlern leidet, geht fehl. Die Planfeststellungsbehörde hat weder den Belang der Verkehrssicherheit, der neben Belangen der Leichtigkeit des Verkehrs und der Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen für das Vorhaben streitet, fehlerhaft gewürdigt, noch liegen Abwägungsfehler in Bezug auf die Abschnittsbildung und Alternativenprüfung vor.

Der Antrag des Klägers auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ist daher abzuweisen.

Dr. Reith
Rechtsanwalt

Prof. Dr. Kupfer
Rechtsanwalt