

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 08.40001
Sachgebietsschlüssel: 1040

Rechtsquellen:

§§ 1, 2, 3 UmwRG
§ 61 BNatSchG
§§ 17, 17a, 17e FStrG
§§ 41 ff., 50 BImSchG
Art. 48, 80 A ZA-NTS

Hauptpunkte:

Planfeststellung Bundesstraße (B 23)
Ortsumgehung Garmisch-Partenkirchen (Kramertunnel)
Verbandsklage
Klagebefugnis nach Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
Geologische Bedenken
Kosten für Tunnelbau und Einhausung
Freigabeverfahren nach ZA-NTS

Leitsätze:

1. Ein anerkannter Naturschutzverein kann in einer Verbandsklage die Rügen nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG und nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG grundsätzlich nebeneinander erheben.
2. Die Präklusionsvorschrift des § 2 Abs. 3 UmwRG ist gemeinschaftsrechtlich unbedenklich.
3. Ein anerkannter Naturschutzverband kann sich im Klageverfahren mit Rügen zum Kostenvergleich gegen die Auffassung der Planfeststellungsbehörde wenden, die von ihm aus Natur- und Umweltschutzgründen bevorzugte Trassenalternative sei wegen erheblicher Mehrkosten im Vergleich zur Amtstrasse abzulehnen.
4. Die Planfeststellungsbehörde braucht für eine mögliche Trasse eines Straßenbauvorhabens kein Freigabeverfahren nach Art. 48 Abs. 5 Buchst. b ZA-NTS gegenüber einer Stationierungsstreitkraft in die Wege zu leiten, wenn eine dem Vorhabensträger zumutbare Alternativplanung existiert.

Urteil des 8. Senats vom 23. Juni 2009

8 A 08.40001

*Großes
Staatswappen*

Verkündet am 23. Juni 2009

Venus

als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

**** ***** ** ***** ** **

***** ** *****

***** ** ** ***** ** *****

- Kläger -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte ***** *

***** ** *****

gegen

Freistaat Bayern,

vertreten durch die Landesrechtsanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

wegen

Planfeststellung B 23 (Garmisch-Partenkirchen - Bundesgrenze)

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dösing,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Senftl

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28. Mai 2009
folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
- III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Der Kläger, ein anerkannter Naturschutzverein, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 30. November 2007 für die Verlegung der Bundesstraße 23 (B 23) Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel von Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 5 + 564.
- 2 Zur Begründung seiner Klage macht der Kläger geltend, dass er sowohl nach § 2 Abs. 1 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) als auch nach § 61 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) klagebefugt sei. Deshalb könne er insbesondere auch Verstöße gegen das Immissionsschutzrecht rügen.
- 3 Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen das Abwägungsgebot, weil die vom Kläger vorgetragene Alternativtrasse nicht mit der erforderlichen Prüfdichte untersucht worden sei. Diese entspreche im Wesentlichen der im Raumordnungsverfahren 1982 geprüften Trasse, die als einzige mit der Raum- und Landesplanung vereinbar gewesen sei. Diese Trasse mit Unterquerung des Geländes der US-Streitkräfte in Garmisch-Partenkirchen habe noch im Jahr 1998 gebaut werden sollen, wie die Genehmigung des Vorentwurfs durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung belege.
- 4 Stattdessen hätten Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörde eine Linienführung untersucht, die eine ablehnende Haltung der US-Stationierungskräfte habe pro-

vozieren müssen. Vor dem Hintergrund der im Jahre 2011 in Garmisch-Partenkirchen stattfindenden Skiweltmeisterschaft hätten sie eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Behörden der US-Streitkräfte gescheut.

- 5 Zudem sei die durch das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) gegebene Rechtslage verkannt worden. Es bestehe eindeutig ein überwiegendes deutsches Interesse an der Nutzung des US-Geländes für das Straßenbauvorhaben. Es hätte daher ein Verfahren nach Art. 48 Abs. 5 Buchst. b und gegebenenfalls nach Art. 80 A ZA-NTS durchgeführt werden müssen. Es liege zwar grundsätzlich im Ermessen der Bundesregierung, ob ein entsprechender Freigabeantrag gestellt werde. Zu einer solchen Ermessensausübung sei es jedoch nicht gekommen, weil weder der Vorhabensträger noch die Planfeststellungsbehörde einen entsprechenden Anstoß gegeben hätten.
- 6 Die Planung verstoße auch gegen das in § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankerte Optimierungsgebot. Die von dem vorgesehenen Kreisverkehrsplatz nur ca. 100 m entfernte Wohnsiedlung "An der Wies" werde durch Verkehrslärm unzumutbar beeinträchtigt. Es komme zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte um bis zu 3,7 dB(A) bei Tag und bis zu 6,9 dB(A) in der Nacht. Die Planfeststellungsbehörde habe trotzdem keine Optimierungsmöglichkeiten untersucht, sondern lediglich die Frage aktiver Lärmschutzmaßnahmen mit negativem Ergebnis geprüft.
- 7 Ebenso seien die Interessen der im Wohngebiet "Breitenau" siedelnden Bevölkerung verkannt worden. Die nur ca. 40 m südlich der Straßenrampe, die eine Steigung von 5 % aufweise, gelegenen Wohnhäuser würden massiv dem Verkehrslärm ausgesetzt. Die vorgesehene Schallschutzwand sei unzureichend, weil die hangwärts stehende weit höhere Felswand die Schallwellen des Verkehrs über die Lärmschutzwand hinweg reflektiere. Die maßgeblichen Lärmgrenzwerte würden zwar nicht überschritten, die Gesamtlärmbelastung steige jedoch um das 32-fache. Die Belange der von einer massiven Neuverlärmung betroffenen Bewohner seien in einer dem Optimierungsgebot widersprechenden Art und Weise zurückgestellt worden.
- 8 Die angegriffene Planung trage den Belangen des Naturschutzes nicht in ausreichender Weise Rechnung. So seien die Erhebungen zur Mopsfledermaus unzurei-

chend. Es seien lediglich in drei Nächten Untersuchungen angestellt worden. Die Mopsfledermaus wechsele jedoch regelmäßig ihre Quartiere, meist sogar täglich.

- 9 Die Planfeststellungsbehörde habe das Vorkommen der Schlingnatter ignoriert. Hinsichtlich dieser Art wären Verbotstatbestände zu prüfen und die Erteilung einer Befreiung erforderlich gewesen.
- 10 Die Gelbbauchunke und der Laubfrosch seien im Vorhabensbereich nachgewiesen worden. Der Vorhabensträger habe das Vorliegen von Verbotstatbeständen bestätigt. Die Erteilung einer Befreiung sei jedoch nicht zulässig, weil eine zumutbare Alternativplanung existiere.
- 11 Der Gelbringfalter sei ebenfalls im Vorhabensgebiet nachgewiesen. Das Vorliegen von Verbotstatbeständen sei vom Vorhabensträger bestätigt worden. Eine Befreiung sei somit infrage gestellt, zumal eine zumutbare Alternativplanung existiere.
- 12 Eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten komme nicht in Betracht, weil ein Interesse der Volksgesundheit im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung nicht gegeben sei. Dem Begriff der Volksgesundheit sei gegenüber dem der menschlichen Gesundheit eine höhere Qualität beizumessen. Nicht jede positive Wirkung auf die Gesundheit, die mit einem Vorhaben verfolgt werde oder einhergehe, sei insoweit ausreichend.
- 13 Auch das Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung rechtfertige den Bau der Ortsumfahrung in der planfestgestellten Form nicht. Die Planfeststellungsbehörde stelle ohne nähere Begründung allein auf die Verkehrssicherheit ab. Es existierten jedoch keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass sich die Verkehrssicherheit in besonderer Weise günstig entwickeln werde.
- 14 Die Planfeststellung sei auch deshalb rechtswidrig, weil der erforderliche Lärmschutz nach § 41 BImSchG nicht gewährt werde. Aktiver Lärmschutz im Bereich des Wohngebiets "An der Wies" sei allein im Hinblick auf die sehr hohen Baukosten von mindestens 480.000 € für Lärmschutzwände im Bereich der Loisachquerungen abgelehnt worden. Andere aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwa eine Lärmschutzwand auf der B 23 alt am Hangfuß oder auf der Hangkante, seien jedoch nicht untersucht worden.

- 15 Die Behauptung der Planfeststellungsbehörde, die Planfeststellungstrasse sei in ihren Auswirkungen auf das Landschaftsbild als günstiger zu bewerten, sei schon deshalb fehlerhaft, weil der gesamte Landverbrauch für die Plantrasse mit 70.000 m² zehn Mal so hoch sei wie bei der vom Kläger befürworteten Alternativtrasse.
- 16 Die Alternativtrasse des Klägers vermeide durch die Verlagerung des Tunnels an die Basis des Kramermassivs (Beginn der Felswand "Am Esel") schwerwiegende Beeinträchtigungen, schone den Kramerplateauweg und das umliegende, stark frequentierte Naherholungsgebiet. Zudem entfalle die besonders grob in die Landschaft eingreifende, an ihrer Basis bis zu 50 m breite Straßenrampe, die vom Talboden um 5 % ansteigen müsse, um das ca. 30 m höherliegende Tunnelportal Süd der Plantrasse zu erreichen. Die Alternativtrasse halte zu allen Gebäuden auf dem US-Gelände einen unterirdischen Seitenabstand von mindestens 45 m ein und unterquere nicht mehr den US-Campingplatz. Ferner entfalle bei der Alternativtrasse die Überbauung von ca. 2.700 m² auf dem Campingplatz der US-Streitkräfte.
- 17 Die Einwände der Planfeststellungsbehörde gegen den Standort des Lüfterbauwerks bei der Alternativtrasse seien falsch. Ein günstiger Standort für das Lüfterbauwerk sei dort, wo sich die Alternativtrasse im Untergrund mit der Zufahrtsstraße zum Wirtshaus St. Martin kreuze. Dieser Standort sei problemlos über die geteerte Straße von der Bayernhalle zum Kramerplateauweg sowie weiter auf der befestigten und täglich auch mit schweren Kraftfahrzeugen befahrenen Straße zum Wirtshaus St. Martin zu erreichen. Der Lüfterstandort der Alternativtrasse erfülle durch seine zentralere Lage (1,6 km gegenüber 1 km zum Nordportal) auch die technischen Anforderungen besser.
- 18 Die gegen die Alternativtrasse vorgebrachten geologischen Bedenken seien nicht begründet. Zunächst sei der Tunnel der Alternativtrasse nur ca. 300 m länger als der der Plantrasse. Die erforderliche Verlängerung des Tunnels bis zum Fuß des "Esel" liege ganz oder zum größten Teil in Nagelfluh, einem tunnelbautechnisch als sehr günstig einzustufenden Gestein. Die sehr schwierigen Lockergesteinsabschnitte seien bei der Alternativtrasse mit ca. 100 m wesentlich kürzer als bei der Plantrasse mit ca. 520 m. Die tunnelbautechnisch als günstig einzustufenden Schichten des Hauptdolomits und der ungestörten Kössener Schichten wiesen im Bereich der Alternativtrasse deutlich längere Strecken auf als bei der Plantrasse. Bei der Alternativtrasse

könnten beide Portale im Fels errichtet werden, so dass die Aufwendungen für das Südportal erheblich niedriger ausfielen als bei der Plantrasse, bei der die Baugrube für den Voreinschnitt im Bereich der Durer-Laine mit einer erheblichen Murengefährdung liege.

- 19 Eine etwaige Beeinträchtigung des Schmolzersees sei irrelevant. Die Sohle des Sees, der ohnehin nur künstlich aufgestaut sei, könne auch durch die Erschütterungen bei den Sprengungen für die Plantrasse undicht werden. Um einen unkontrollierten Auslauf des Sees zu vermeiden, müsse dieser vor Beginn des Baus eines jeden Tunnels abgelassen werden.
- 20 Der bei der Alternativtrasse südlich der Loisach anzulegende Kreisverkehrsplatz werde von der Planfeststellungsbehörde zu Unrecht wegen einer Hochwassergefährdung abgelehnt. Dieser könnte vielmehr ebenso aufgeschüttet werden wie der Kreisverkehrsplatz bei der Plantrasse.
- 21 Die Alternativtrasse habe eine bessere Verkehrswirksamkeit als die Plantrasse, weil sie den Durchgangsverkehr weitaus stärker mindern würde. Dies ergebe sich bereits aus der von Prof. ***** errechneten höheren Ableitung des Durchgangsverkehrs um bis zu 1.500 Fahrzeuge pro Tag. Durch die Kramerumfahrung solle in erster Linie der Ortsteil Garmisch vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Wegen des mit der Plantrasse verbundenen Umwegs würde diese jedoch von deutlich weniger Verkehrsteilnehmern angenommen werden. Laut Verkehrsprognose ***** 2007 würden bei der Alternativtrasse 10.400 Kfz/24 h den Tunnel annehmen, bei der Plantrasse dagegen nur 9.300 Kfz/24 h. Etwa 1.500 Kfz/24 h mehr würden bei der Plantrasse durch die Burgstraße fahren als bei der Alternativtrasse.
- 22 Im Erläuterungsbericht werde die Kürze der Strecke für die Fahrbeziehung von Norden nach Grainau/Griesen bei der Plantrasse hervorgehoben und als entscheidend bezeichnet. Verschwiegen werde jedoch die schlechtere Akzeptanz der Plantrasse durch den Sportstättenverkehr und die Bewohner des südlichen Bereichs von Garmisch-Partenkirchen.
- 23 Der Planfeststellungsbeschluss missachte das entscheidende Planungsziel der Verringerung des Verkehrs im Ort. Stattdessen werde auf die Entlastung des Streckenabschnitts der B 23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau hingewiesen.

Hierbei handle es sich jedoch um einen außerörtlichen Bereich mit überwiegend Gewerbegebieten. Dass in den Wohngebieten entlang den Durchgangsstraßen in Garmisch bei der Plantrasse tausende Bürger erheblich mehr belastet würden, werde dem nicht gegenübergestellt und gewichtet.

- 24 Der geringere Kraftstoffverbrauch und damit die Entlastung von Klima und Bevölkerung bei der Alternativtrasse sei nicht berücksichtigt worden. Die ca. 1.500 Kfz/24 h, die bei der Plantrasse im Ort verblieben, verbrauchten bei der Ortsdurchquerung jeweils ca. einen Liter Benzin mehr. Das entspreche etwa 500 Tonnen Kraftstoff im Jahr.
- 25 Aufgrund der ungünstigen Steigungsverhältnisse im Tunnel der Plantrasse sei ebenfalls mit einem Mehrverbrauch an Kraftstoff zu rechnen. Selbst wenn dieser mit nur 0,1 Liter pro Fahrzeug angesetzt werde, bedeute dies bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 10.000 Kfz/24 h einen Mehrverbrauch an Kraftstoff von ca. 365 Tonnen im Jahr.
- 26 Ebenso verbrauchten die Kraftfahrer, die zur Bergbahn und den Wandergebieten von Hausberg, Kreuzeck und vor allem im Alpspitzgebiet durch den Umgehungstunnel der Plantrasse gelangen wollten, bei dem damit verbundenen Umweg von ca. 1 km mehr Kraftstoff.
- 27 Der Kostenvergleich zwischen der Plantrasse und der Alternativtrasse sei fehlerhaft. Bei einer Mehrlänge der Alternativtrasse von ca. 300 m ergäbe sich bei Kosten von ca. 2 Mill. Euro pro 100 Meter Tunnel eine Kostenmehrung von allenfalls 6 Mill. Euro. Zudem bestünden bei der Alternativtrasse geologische und tunnelbautechnische Vorteile. Schließlich müssten bei der Alternativtrasse einige Straßenbauwerke nicht errichtet werden, die bei der Plantrasse mit einigen Millionen Euro zu Buche schlagen würden. Dies würde die bei der Alternativtrasse durch die Tunnelverlängerung anfallenden Mehrkosten ausgleichen. Bei geldlicher Bewertung des Landschaftsverbrauchs, der Verlärmung von Wohnbereichen und Erholungsgebieten sowie der Zerstörung von Biotopen erweise sich die Alternativtrasse sogar insgesamt als preiswerter.
- 28 Die geltend gemachten Rechtsmängel müssten zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen. Bei den festgestellten Verstößen gegen zwingendes Recht

handle es sich nicht bloß um Abwägungsfehler, so dass eine Heilung ausgeschlossen sei. Auch die fehlerhafte Trassendiskussion könne nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden.

29 Der Kläger stellt folgende Anträge:

30 Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 30. November 2007 "B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze, Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel, Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 5 + 564" wird aufgehoben.

31 Hilfsweise:

32 Es wird festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 30. November 2007 "B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze, Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel, Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 5 + 564" rechtswidrig und bis zur Behebung der Mängel nicht vollziehbar ist.

33 Weiter hilfsweise:

34 Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 30. November 2007 "B 23 Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze, Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel, Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 5 + 564" dahingehend abzuändern, dass zum Schutz der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete Auflagen zum aktiven Lärmschutz vorgesehen werden.

35 Der Beklagte beantragt,

36 die Klage abzuweisen.

37 Die Rügebefugnis des Klägers sei hinsichtlich der Gesichtspunkte Raumordnungsverfahren, Vorentwurf, militärische Belange der US-Streitkräfte, verkehrliche Wirksamkeit, Kosten und Lärmschutz beschränkt. Gemäß § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG sei bei einer Verbandsklage die gerichtliche Kontrolle des fachplanerischen Abwägungsgebots auf die Beachtung der Belange des Naturschutzes und der Land-

schaftspflege begrenzt. Auch nach § 2 UmwRG könne der Kläger Mängel in der fachplanerischen Abwägung nur insoweit rügen, als Umweltbelange betroffen sind.

- 38 Zum Ablauf der Raumordnungsverfahren von 1982 und 2007 werde auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Entgegen den Behauptungen des Klägers sei nicht eine Trasse planfestgestellt worden, die im Wesentlichen einer in der landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982 entschieden abgelehnten Trasse (sogenannte G-Linie) entspreche. Die Genehmigung des Vorentwurfs 1998 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung habe keine rechtliche Außenwirkung. Inzwischen sei die zweite Fortschreibung des Vorentwurfs vom 15. Juni 2007 für das Bauvorhaben zur Genehmigung vorgelegt worden. Der Vorentwurf von 1998 sei aufgrund der geänderten Sicherheitslage basierend auf der planfestgestellten Trasse aktualisiert und fortentwickelt worden.
- 39 Die vom Kläger vorgeschlagene Alternativtrasse habe sich der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig aufdrängen müssen. Die Beurteilung der militärischen Belange der US-Streitkräfte sei für den Kläger nicht rügefähig. Der Vorhabensträger habe jedoch bei seiner Planung intensive Verhandlungen mit den US-Streitkräften geführt. Der vom Kläger vorgeschlagenen Alternativtrasse habe das Department of the Army mit Schreiben vom 30. August 2007 eine klare Absage erteilt. Nachdem mit den US-Streitkräften eine einvernehmliche und verwirklichtbare Planung gefunden worden sei, sei die Durchführung eines Freigabeverfahrens und eines speziellen Streitbeilegungsverfahrens nicht mehr erforderlich gewesen.
- 40 Die Aussagen des Klägers zur Hochwassergefährdung des Kreisverkehrsplatzes an der Loisach seien widersprüchlich. Hinsichtlich des planfestgestellten Anschlusses an die B 23 alt im Bereich der Loisach habe er erhebliche Bedenken geltend gemacht, die aber auch für seine eigene Anschlusslösung bei der Alternativtrasse gelten müssten. Die wasserwirtschaftlichen Belange seien daher kein wichtiger Grund, weshalb sich die Alternativtrasse als vorzugswürdig aufdrängen müsste.
- 41 Hinsichtlich der Fragen der innerörtlichen Verkehrswirksamkeit werde auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss Bezug genommen. Es werde aber bezweifelt, dass etwaige Mängel bei deren Beurteilung von der Rügebefugnis des Klägers umfasst seien.

- 42 Ebenso wenig sei der Kläger befugt, die Kostenermittlung beim Trassenvergleich als fehlerhaft zu rügen. Bei den von ihm gerügten Mehrkosten durch Treibstoffverbrauch der Verkehrsteilnehmer handle es sich nicht um einen Belang, dem in der Trassenabwägung ein besonderes Gewicht beizumessen gewesen wäre. Als gegenläufige öffentliche Belange seien in der Abwägung nur Kostengesichtspunkte zu berücksichtigen, die bei der Aufstellung und Ausführung des staatlichen Haushaltsplans zu beachten seien.
- 43 Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege seien gesehen und abgewogen worden. Der Naturschutz habe kein derartiges Gewicht, dass die Planfeststellungstrasse nicht hätte gewählt werden dürfen. Die vom Kläger geforderte Alternativtrasse dränge sich insoweit nicht als vorzugswürdig auf.
- 44 Soweit der Kläger Defizite in der artenschutzrechtlichen Betrachtung rüge, sei er mit seinem Vorbringen präkludiert, weil er in seiner Einwendung vom 5. Juni 2007 keine substanziellen und entscheidungserheblichen Mängel der artenschutzfachlichen Unterlagen aufgezeigt habe. Er habe lediglich hinsichtlich der Art Mopsfledermaus gerügt, dass ein aktueller Fund am Herrgottschrofen nicht erfasst worden und diese Art besonders durch kollisionsbedingte Tötungen gefährdet sei. Im Erörterungstermin am 1. Oktober 2007 habe der Kläger zusätzlich hinsichtlich der Arten Gelbbauchunke, Laubfrosch, Schlingnatter und Gelbringfalter die Vollständigkeit der Bestandserhebungen und die Aussagen zu deren Erhaltungszuständen angezweifelt, ohne dass eine nähere, nachprüfbare Begründung erfolgt sei. Je umfangreicher und intensiver aber die Begutachtung und fachliche Bewertung durch den Vorhabensträger erfolgt sei, umso intensiver hätte sich der Kläger mit dem vorhandenen Material auseinandersetzen müssen.
- 45 Die Planfeststellungsbehörde habe sich durch die Untersuchungen des Vorhabenssträgers in ausreichendem Maße Gewissheit über den Bestand der geschützten Arten und die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens verschafft. Die Problematik betriebsbedingter Tötungen durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen sei insbesondere hinsichtlich der Art Mopsfledermaus ausführlich behandelt worden.
- 46 Der Kläger könne eine Verletzung der §§ 41, 42 und 50 BImSchG nicht rügen, weil diese nicht zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu dienen bestimmt seien. Eine Rügebefugnis aus § 2 des UmwRG sei eben-

falls nicht gegeben. Jedenfalls könne der Kläger nicht das konkrete Lärmschutzkonzept für den Bereich von Grainau angreifen, da dies nicht mehr die fachplanerische Abwägung, sondern die immissionsschutzrechtliche Verhältnismäßigkeitsprüfung betreffe.

- 47 Der Planfeststellungsbeschluss habe das Vermeidungsgebot des § 50 BImSchG nicht verkannt. Unter anderem wegen der entstehenden erheblichen Mehrkosten sei jedoch die Alternativtrasse abgelehnt worden. Mit dem gewählten Lärmschutzkonzept könnten bei den betroffenen Anliegern am südlichen Bauende in Grainau die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Alternativen für ein aktives Lärmschutzkonzept am Hangfuß oder an der Hangkante seien ebenfalls überprüft, aber aus anderen gravierenden Gründen abgelehnt worden.
- 48 Das Fehlen von Auflagen zum aktiven oder passiven Lärmschutz könne nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen, wenn ohne diese die Ausgewogenheit der Gesamtplanung infrage gestellt sei. Im Übrigen müsse insoweit mit der Verpflichtungsklage vorgegangen werden. Hier sei der Kläger aber mit seinem Vorbringen präkludiert. In seiner Stellungnahme vom 5. Juni 2007 habe er den Belang Lärmschutz lediglich im Rahmen des fachplanerischen Trassenvergleichs angesprochen. Am Anschluss Garmisch/Burgrain im Norden sei eine andere direkte Linienführung mit sofortigem Eintritt der Straße in den Basistunnel am Fuß des Bergs angeregt worden, um die Lärmquelle einer längeren Tunnelzufahrt im Saffersteinbruch auszuschalten. Im Südwesten sei eine Tunnelverlängerung und eine Linienführung in offener Troglage außerhalb des Zauns des US-Geländes nach Süden angeregt worden, um die Wohnsiedlung Äußere Maximilianstraße, die Anwohner der Breitenauer Straße, der Maximilianshöhe und der Breitenau wegen der steigenden Hangtrasse vor Lärm und Immissionen zu schützen. Eine ausdrückliche Rüge hinsichtlich des geplanten Lärmschutzkonzepts aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Anwohner des Wohngebiets "An der Wies" in Grainau, sei nicht erfolgt. Fristgerecht erhobene Einwendungen privater Personen reichten hierfür nicht aus.
- 49 Zusammenfassend sei festzustellen, dass eine Verlängerung des Kramertunnels nach Süden weder aus naturschutzfachlichen noch aus artenschutzrechtlichen oder immissionsschutzrechtlichen Gründen zwingend notwendig sei. Mit der Verlängerung des Kramertunnels und der Unterquerung des US-Geländes ergäben sich je nach

den geologischen Schwierigkeiten beim Tunnelvortrieb und den einzuhaltenden Sicherheitsstandards im US-Gelände Mehrkosten zwischen 26 Mill. Euro und 40 Mill. Euro. Hinzu kämen die Mehrkosten für den Unterhalt (Beleuchtung, Belüftung) des Tunnels und die spätere Tunnelinstandsetzung. Die Unterquerung des US-Geländes werde von den US-Behörden entschieden abgelehnt. Zudem unterfahre die Alternativtrasse des Klägers den Schmolzersee und den geschützten Landschaftsbestandteil "Hangquellmoor am Beginn der Pflegerseestraße". Dadurch bestehe die Gefahr, dass Teile des FFH-Gebiets "Ammergebirge" entwässert und erheblich beeinträchtigt würden. Das auch bei der Alternativtrasse notwendige Lüfterbauwerk würde zu erheblich größeren Eingriffen in das FFH-Gebiet und die Erholungslandschaft am Südfuß des Kramergebirges führen.

- 50 Der Senat hat aufgrund Beweisbeschlusses vom 1. Juli 2008 die örtliche Situation im Bereich der geplanten Verlegung der B 23 westlich Garmisch-Partenkirchen bis Bundesgrenze in Augenschein genommen. Auf die diesbezügliche Niederschrift vom 1. Oktober 2008 wird verwiesen.
- 51 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Behördenakten sowie auf die Niederschriften über die mündlichen Verhandlungen vom 19., 20. und 28. Mai 2009 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

- 52 Die zulässige Klage des Naturschutzvereins ist weder im Hauptantrag noch in den Hilfsanträgen begründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 30. November 2007 (im Folgenden: PFB) verletzt keine Rechtsvorschriften, die der Kläger rügen kann (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO, § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG). Damit scheidet eine Aufhebung oder eine Feststellung der Rechtswidrigkeit des PFB (§ 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG) aus. Ebenso wenig kommt eine Verpflichtung des Beklagten, den PFB durch Auflagen zum aktiven Lärmschutz zu ergänzen, in Betracht (§ 113 Abs. 5 VwGO, § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG).
- 53 A) Der Kläger ist als anerkannter Naturschutzverein gemäß § 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG befugt, den PFB anzufechten, soweit Belange des Naturschutzes und der

Landschaftspflege betroffen sind (§ 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG). Daneben kann er nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG den PFB mit der Behauptung angreifen, er widerspreche Rechtsvorschriften, die dem Umweltschutz dienen, Rechte Einzelner begründen und für die Entscheidung von Bedeutung sein können. Das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz holt bei der Erfüllung der Vorgaben des Gemeinschaftsrechts in Bezug auf gerichtliche Rechtsbehelfe weiter aus als das Bundesnaturschutzgesetz. Es eröffnet allen Vereinigungen, die Umweltschutzziele verfolgen, eine Klagemöglichkeit, erweitert den Kreis der Klagegegenstände und erstreckt den Prüfungsumfang auf sämtliche Normen, die dem Umweltschutz dienen; es enthält in § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG jedoch auch eine Einschränkung auf Rechtsvorschriften zum Umweltschutz, die Rechte einzelner begründen (vgl. Halama in Berkemann/Halama, Handbuch zum Recht der Bau- und Umweltrichtlinien der EG, 1. Aufl. 2008, S. 764 RdNr. 318). Die Gesetzesbegründung geht zum Verhältnis der Klagemöglichkeiten nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz zwar davon aus, dass § 61 Abs. 1 BNatSchG als *lex specialis* zu § 2 Abs. 1 UmwRG anzusehen sei. Die Naturschutzverbände könnten die Klagemöglichkeit nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz nur dann geltend machen, wenn die speziellere naturschutzrechtliche Verbandsklage nicht greife (vgl. BT-Drs.16/2495 S. 11). Für eine Auslegung des § 61 Abs. 1 BNatSchG als *lex specialis* fehlen jedoch sowohl in dessen Wortlaut als auch in dem des § 2 Abs. 1 UmwRG hinreichende Anhaltspunkte. Vielmehr können sich Naturschutzvereine beider Klagemöglichkeiten nebeneinander in ein und demselben Klageverfahren bedienen, weil § 2 UmwRG insbesondere hinsichtlich der Naturschutzverbände die Rechtsschutzmöglichkeiten erweitern soll, so dass von einem gleichrangigen Nebeneinander der Rechtsbehelfe auszugehen ist (vgl. Schlacke NuR 2007, 8/13; Schrödter, NVwZ 2009, 157/160). Die Naturschutzvereine können deshalb eine bestimmte Rüge nebeneinander auf beide Verbandsklagearten stützen, soweit die Voraussetzungen des § 61 BNatSchG und des § 1 Abs. 1 UmwRG gleichermaßen erfüllt sind. Will ein Naturschutzverband seine Klage auf Verstöße gegen das Naturschutzrecht gründen, wird er sich allerdings primär auf § 61 BNatSchG berufen, weil nach dieser Bestimmung das nationale und europäische Naturschutzrecht wehrfähig ist. Will er dagegen die Zulassung für ein Verkehrsprojekt angreifen, das beispielsweise gegen Vorschriften zum Lärmschutz verstoßen kann, hat er die Möglichkeit, seine Verbandsklage auch auf § 2 Abs. 1 UmwRG zu stützen (vgl. Schrödter a.a.O. S. 160). Dies bedeutet für das vorliegende Klageverfahren, dass der Kläger nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG die Nichtbeachtung von Rechtsvorschriften rügen kann, die zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschafts-

pflüge zu dienen bestimmt sind, während er nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG die Außerachtlassung solcher Rechtsvorschriften beanstanden kann, die dem Umweltschutz im weiteren Sinne dienen und Rechte Einzelner begründen – wobei letztere Frage vorliegend nicht von entscheidender Bedeutung ist. Wie weit die Rügebefugnis des Klägers nach den genannten Vorschriften konkret reicht, ist im Folgenden im Einzelnen zu prüfen.

54 B) Der PFB verstößt, soweit eine Rügebefugnis des Klägers vorliegt, weder gegen zwingende Rechtsvorschriften noch gegen das Abwägungsgebot des § 17 Satz 2 FStrG. Eine Aufhebung oder eine Feststellung der Rechtswidrigkeit des PFB kommt mithin nicht in Betracht.

55 I. Die Planrechtfertigung für das strittige Straßenbauvorhaben ist gegeben. Ob ein anerkannter Naturschutzverein wie hier der Kläger ihr Fehlen im Rahmen einer straßenrechtlichen Planfeststellung überhaupt rügen könnte, kann dabei dahinstehen (vgl. BVerwG vom 9.6.2004 NVwZ 2004, 1486/1489 m.w.N.). Durch die Aufnahme des hier planfestgestellten Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes - FStrAbG) ist der Bedarf für die Planfeststellung nach § 17 FStrG und auch für das verwaltungsgerichtliche Verfahren verbindlich festgestellt (vgl. BVerwG vom 8.6.1995 BVerwGE 98, 339/345 ff.). Im Übrigen wird die Erforderlichkeit der Ortsumgehung der B 23 für Garmisch-Partenkirchen vom Kläger nicht bestritten, er bevorzugt lediglich eine andere Trassenführung.

56 II. Ein Verstoß des PFB gegen zwingendes Recht ist nicht feststellbar, soweit der Kläger derartige Verstöße rügen kann und er nicht mit seinem Vorbringen präkludiert ist.

57 1. Soweit der Kläger einen Verstoß des PFB gegen § 41 BImSchG behauptet, weil er im Bereich des Wohngebiets „An der Wies“ in Grainau keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorsehe, kann hier dahinstehen, ob der Kläger dies gemäß § 2 Abs. 1 UmwRG rügen kann. Denn er ist mit seinem Vorbringen nach § 2 Abs. 3 UmwRG präkludiert, weil er diesen Gesichtspunkt im Verwaltungsverfahren im Sinne von § 1 Abs. 1 UmwRG nicht geltend gemacht hat. Zudem ist der Kläger mit seinem Vorbringen gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG ausgeschlossen, weil er seine Einwendungen nicht innerhalb der Äußerungsfrist nach § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs.

4 Satz 1 BayVwVfG erhoben hat. Im Einwendungsschreiben des Klägers vom 5. Juni 2007 wird der Gesichtspunkt aktiver Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnsiedlung „An der Wies“ in Grainau nicht erwähnt. Die Einwendungen privater Betroffener mit Schreiben vom 19. Mai 2007 können einen eigenen fristwahrenden Einwendungsschriftsatz des Klägers nicht ersetzen.

58 Die genannten Präklusionsvorschriften, insbesondere § 2 Abs. 3 UmwRG, genügen den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts (vgl. Halama a.a.O. S. 766 Rd.Nr. 327; Kment EuR 2006, 201/222 f.). Sie tragen zur Stärkung der Bestandskraft behördlicher Entscheidungen bei und dienen damit dem gemeinschaftsrechtlich anerkannten Grundsatz der Rechtssicherheit (vgl. EuGH vom 12.12.2002 NVwZ 2003, 844). Sie sind insbesondere zulässig, wenn das primäre Ziel der europarechtlichen Vorgabe nicht im Schutz eines besonders schutzbedürftigen Betroffenen liegt, sondern quasi nur sekundär zur Gewährleistung eines Ziels wie des Umweltschutzes subjektive Rechte gewährt werden wie beispielsweise Beteiligungs- oder Anhörungsrechte (vgl. Kment a.a.O. S. 221). So liegt auch der Fall bei § 2 UmwRG, der der Umsetzung von Art. 3 Nr. 7 und Art. 4 Nr. 4 der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten (ABl. EU Nr. L 156 S. 17) dient. Die genannte Richtlinie bezweckt nämlich nicht in erster Linie den Schutz privater Personen oder der Umweltschutzverbände, sondern soll zuvörderst den Umweltschutz und das Umweltbewusstsein fördern (vgl. Erwägungsgründe 1 bis 4 zur Richtlinie 2003/35/EG).

59 Im Übrigen handelt es sich bei § 41 Abs. 1 BImSchG insoweit nicht um zwingendes Recht, als die Planfeststellungsbehörde abwägen kann, in welcher Form sie Schallschutzmaßnahmen gewährt. Die Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen durch eine Auflage im PFB ist damit nach dieser Vorschrift nicht zwingend. Die Planfeststellungsbehörde kann außer im Fall unverhältnismäßiger Kosten im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG auch aus anderen Gründen im Rahmen ihres Abwägungsspielraums aktive Lärmschutzmaßnahmen ablehnen. Insbesondere können Gründe der Stadtbildpflege oder des Landschaftsschutzes der Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen entgegen stehen (vgl. BVerwG vom 5.3.1997 BVerwGE 104, 123/139; vom 15.3.2000 BVerwGE 110, 370/384; letztlich offen gelassen in BVerwG vom

28.1.1999 BVerwGE 108, 248/258; vom 22.9.1999 NVwZ 2000, 565/566). Ferner müssten derartige Ansprüche grundsätzlich mit der Verpflichtungsklage geltend gemacht werden, worauf weiter unten noch einzugehen ist.

60 2. Der PFB verstößt auch nicht gegen artenschutzrechtliche Bestimmungen, soweit der Kläger dies noch rügen kann.

61 2.1 Der Kläger kritisiert in seiner Klageschrift die im PFB erteilten Befreiungen für die Arten Mopsfledermaus, Gelbbauchunke, Laubfrosch und Gelbringfalter sowie eine fehlende Befreiung für die Art Schlingnatter. Er hat in seinem Einwendungsschreiben vom 5. Juni 2007 aber lediglich die Art Mopsfledermaus ausdrücklich erwähnt. Gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG ist er mit seinem Vorbringen zu den übrigen Arten ausgeschlossen, weil er sie nicht innerhalb der Äußerungsfrist des § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG erhoben hat. Mit dieser Regelung zur materiellen Präklusion von Einwendungen hat der Gesetzgeber die anerkannten Naturschutzvereine insoweit den privaten Einwendungsführern gleichgestellt (vgl. Schmidt/Kromer in Müller/Schulz, FStrG, 1. Aufl. 2008, § 17a Rd.Nr. 39 ff.). Dem Kläger war es vorliegend auch zuzumuten, sein Vorbringen zum Artenschutzrecht durch die Bezeichnung der örtlichen Vorkommen von Flora und Fauna soweit zu präzisieren, dass die Planfeststellungsbehörde die angesprochenen Risiken konkret hätte überprüfen können (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 NuR 2008, 176/179; vom 30.1.2008 NuR 2008, 406/408). Denn in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 30. März 2007 (PFB-Unterlage 12.4, S. 169 ff.) sind ausführliche Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums enthalten, die die vom Kläger in der Klageschrift erwähnten Arten als Vorkommen oder als potenzielles Vorkommen ausweisen. Der Kläger als anerkannter Naturschutzverein wäre damit ohne Weiteres in der Lage gewesen, bereits in seinem Einwendungsschreiben Mängel der Planung bei der Behandlung artenschutzrechtlicher Fragen konkret zu rügen.

62 2.2 Lediglich hinsichtlich der Art Mopsfledermaus hat der Kläger in seinem Einwendungsschreiben vom 5. Juni 2007 in Bezug auf die saP angemerkt, dass die Erfassung und Bewertung unzureichend sei, weil ein aktueller Fund im Bereich „Herrgottschrofen“ nicht berücksichtigt worden sei. Die Art gelte als besonders gefährdet durch Kollisionen mit Fahrzeugen.

- 63 Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Art Mopsfledermaus vorsorglich den Tötungstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG a.F. (i.d.F. vom 25.3.2002 - BGBl. I S. 1193) durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen als erfüllt angesehen (vgl. PFB S. 156). Diese Annahme ist jedoch nur gerechtfertigt, wenn sich durch das Straßenbauvorhaben das Kollisionsrisiko für die geschützten Tiere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht (vgl. BVerwG vom 12.3.2008 NuR 2008, 633/655 Rd.Nr. 219; vom 9.7.2008 NuR 2009, 112/119 Rd.Nr. 90). Dies ist vorliegend bei der Art Mopsfledermaus offensichtlich nicht der Fall. Sie ist in der saP (S. 49, 171) nur als potenzielles Vorkommen bezeichnet worden; ein regelmäßiges Vorkommen im Untersuchungsgebiet wurde ausgeschlossen. Erst nach der Meldung eines Vorkommens im Bereich „Herrgottschröfen“ durch den Kläger konnten durch Detektoruntersuchungen zwei jagende Tiere nachgewiesen werden. Damit ist zwar von einem Sommervorkommen der Art im Kramergebirge auszugehen (vgl. Anlage 1 vom 19.9.2007 zur saP, S. 15). Der „Herrgottschröfen“ befindet sich aber in etwa 600 m Entfernung von der Plantrasse. Der Kläger hat auch der Aussage von Beklagtenseite, Anhaltspunkte für regelmäßige Flugbahnen im streitbefangenen Bereich „Breitenau“ seien nicht ersichtlich geworden, nichts entgegengesetzt (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 28.5.2009 S. 3 f.). Damit ist ein Vorkommen der Art Mopsfledermaus im Bereich der Plantrasse zwischen dem Südportal des Tunnels und der Anschlussstelle Garmisch/Grainau nicht nachgewiesen.
- 64 Auch die Einwendungen des Klägers gegen die von Beklagtenseite genannten Begehungen im Rahmen der saP überzeugen nicht. Der Vorhabensträger ließ insgesamt sechs Begehungen mit Fledermausdetektoren durchführen, davon drei während der Wochenstubezeit im Trassenbereich und drei weitere im „Herrgottschröfen“ (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 28.5.2009 S. 3). Der Kläger legt nicht substantiiert dar, welche konkreten Untersuchungen der Beklagte darüber hinaus noch hätte anstellen müssen. Zudem wurden für die saP die Fledermausdatenbank herangezogen (vgl. saP S. 36) und entsprechende Fachliteratur ausgewertet (vgl. Anlage 1 vom 19.9.2007 zur saP, S. 13 ff., 34 ff.). Die fachgutachtlich gestützte Einschätzung des Beklagten, dass sich aus der Kombination all dieser Daten eine belastbare Untersuchungstiefe ableiten lasse, ist insoweit von der Einschätzungsprärogative der Planfeststellungsbehörde gedeckt (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 73).

65 Auf der Grundlage dieser Untersuchungen gelangt der Beklagte zu der Einschätzung, dass aufgrund des teils niedrigen Jagdfluges und der Orientierung an Leitlinien die Art Mopsfledermaus sowohl bei der Jagd als auch beim Wechsel zwischen Jagdgebieten zwar im Grundsatz verhältnismäßig häufig Opfer des Straßenverkehrs werden kann. Im konkreten Fall werde aber das ohnehin geringe Risiko aufgrund der konkreten Lage des Vorkommens im Kramergebirge noch durch eine entsprechende Böschungsgestaltung an der Plantrasse mit von der Fahrbahnkante abrückender Bepflanzung und Schaffung möglicher Ausweichräume durch die Gestaltungsmaßnahme G12 im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. PFB-Unterlage 12.3 Blatt Nr. 4/7 und 5/7) deutlich minimiert (vgl. Anlage 1 vom 19.9.2007 zur saP, S. 17). Solche Maßnahmen, mit deren Hilfe Kollisionen vermieden oder das Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen und Ähnliches, sind in die Betrachtung einzubeziehen (vgl. BVerwG vom 13.3.2008 NuR 2008, 495/499 Rd.Nr. 37; vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 91). Im Ergebnis gelangt die saP hinsichtlich der Art Mopsfledermaus zu der Prognose, dass es allenfalls singulär, vermutlich nicht einmal jährlich, zu einem Todesfall kommen werde (vgl. Anlage 1 vom 19.9.2007 zur saP, S. 17). Soweit hiergegen von Klägerseite eingewandt wird, solche Vermeidungsmaßnahmen würden nur langfristig wirken, weist der Beklagte zu Recht darauf hin, dass derzeit keine Anhaltspunkte für regelmäßige Flugbahnen im Bereich der „Breitenau“ ersichtlich sind. Zudem verweist er darauf, dass sich nach dem Neubau der Straße im Bereich „Breitenau“ das Kollisionsrisiko insgesamt auf das dann entstehende Straßennetz verlagern werde, ohne dass deshalb von zusätzlichen Kollisionen auszugehen sei (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 28.5.2009 S. 4). Diese Ausführungen überzeugen auch deshalb, weil bereits heute in der Nähe der „Breitenau“ sowie des „Herrgottschröfen“ die bestehende B 23 verläuft. Der auf die freie Strecke der neuen B 23 zu verlagernde Verkehr von ca. 9.300 Kfz/24 h (vgl. PFB S. 132) ist damit im Untersuchungsgebiet auch ohne das planfestgestellte Straßenbauvorhaben bereits vorhanden. Angesichts dieser Feststellungen im Rahmen der saP und der überzeugenden Ausführungen des Beklagten zum minimalen Kollisionsrisiko der Art Mopsfledermaus mit Kraftfahrzeugen aufgrund der Verwirklichung der Plantrasse kann nicht von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos durch den Bau der Straße ausgegangen werden.

66 Trotz dieses eindeutig aus der saP abzulesenden Ergebnisses hat der Beklagte vorsorglich (vgl. hierzu BVerwG vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 110) nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG a.F. eine Befreiung vom Tötungsverbot nach § 42 Abs. 1

Nr. 1 BNatSchG a.F. auch für die Art Mopsfledermaus mit der Begründung erteilt (vgl. PFB S. 152), dass überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Befreiung erfordern. Dies ist ohne Rechtsfehler geschehen. Die überwiegenden Gründe des Gemeinwohls sind darin zu sehen, dass das Straßenbauvorhaben durch den nationalen Gesetzgeber in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 127) und die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Garmisch-Partenkirchen vom Durchgangsverkehr unbestritten dringend erforderlich ist (vgl. PFB S. 160). Demgegenüber durfte die Behörde den allenfalls in geringem Ausmaß betroffenen Belangen des Artenschutzes in Bezug auf die Art Mopsfledermaus nur marginales Gewicht beimessen.

67 Ohne Rechtsfehler ist die Planfeststellungsbehörde auch davon ausgegangen, dass die Art. 12, 13 und 16 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EU Nr. L 206 vom 22.7.1992, S. 7 - FFH-RL) der Erteilung der Befreiung nicht entgegenstehen (vgl. PFB S. 160 ff.). Entgegen der Auffassung des Klägers sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c) FFH-RL für die Abweichung von Art. 12 Abs. 1 Buchst. a) FFH-RL (Tötungsverbot). Hierzu zählen verkehrliche und gesundheitliche Verbesserungen durch die Entlastung eines Ortes vom Durchgangsverkehr (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 126). Darauf hat die Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei abgestellt (vgl. PFB S. 161) und die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr mit bis zu 50 % angegeben (vgl. PFB S. 89). Die hiergegen von Klägerseite herangezogene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Januar 2000 (BVerwGE 110, 302/312 ff.) befasst sich demgegenüber nicht mit dem europäischen Artenschutzrecht; die dort für den Habitatschutz aufgestellten strengen Maßstäbe sind nicht auf den Artenschutz zu übertragen (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 a.a.O. Rd.Nr. 125).

68 III. Die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde nach § 17 Satz 2 FStrG ist ebenso wenig rechtlich zu beanstanden. Das Abwägungsgebot wäre verletzt, wenn ein Abwägungsausfall, ein Abwägungsdefizit, eine Abwägungsfehlschätzung oder eine Abwägungsdisproportionalität vorläge (vgl. BVerwG vom 12.12.1969 BVerwGE 34, 301/309; vom 14.2.1975 BVerwGE 48, 56/58; vom 7.7.1978 BVerwGE 56, 110/123). Die in diesem Zusammenhang erhobene Behauptung des Klägers, dass die Planfeststellungsbehörde abwägungserhebliche Belange

fehlerhaft ermittelt und sonstige Verstöße gegen das Abwägungsgebot begangen habe, erweist sich nicht als zutreffend.

- 69 1. Entgegen der Auffassung des Klägers hat der Beklagte die abwägungserheblichen Belange nicht fehlerhaft ermittelt, insbesondere enthält der Planfeststellungsbeschluss kein Abwägungsdefizit, das zum Erfolg der Klage führen könnte. Etwaige Mängel bei der Abwägung wären jedenfalls nicht erheblich im Sinne von § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG, § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG.
- 70 1.1 Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Gesichtspunkte Landschaftsbild und Landschaftsverbrauch keinen erheblichen Abwägungsfehler begangen. Soweit sich der Kläger für seine Argumentation auf S. 109 des PFB beruft, übersieht er, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Trassenwahl die A- und die G-Linie mit den VE-Linien vergleicht, bei denen eine Verlegung des US-amerikanischen ARFC-Campingplatzes im Raume stand. Die vom Kläger vorgestellte Alternativtrasse (im Folgenden: BN-Trasse) wird dort nicht erwähnt. Die Planfeststellungsbehörde hat in der Auseinandersetzung mit der BN-Trasse vielmehr darauf abgestellt, dass bei einer Linienführung, die den ARFC-Campingplatz in einem ausreichenden Sicherheitsabstand umgehen würde, eine erhebliche Verlängerung des Kramertunnels unabdingbar wäre, was von der Planfeststellungsbehörde aus verschiedenen Gründen abgelehnt wird (vgl. PFB S. 117).
- 71 1.2 Die Planfeststellungsbehörde hat dabei die Vorzüge der BN-Trasse unter den Gesichtspunkten Landschaftsbild und Landschaftsverbrauch nicht verkannt. Sie hat sich vielmehr mit den Argumenten des Klägers auseinandergesetzt und die BN-Trasse trotz der Vorteile beim Landschaftsbild und beim Landschaftsverbrauch abgelehnt (vgl. PFB S. 116 f.). Sie lehnt die Verlagerung des Südportals des Tunnels an die Basis des Kramermassivs (Beginn der Felswand „Am Esel“) deshalb ab, weil dies zu einer erheblichen Verlängerung des Kramertunnels führen würde. Aus demselben Grund sieht sie im Verzicht auf die Straßenrampe zum Südportal der Plantrasse keinen entscheidenden Vorteil der BN-Trasse. Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden, was unten noch näher auszuführen ist.
- 72 Soweit der Kläger als weiteren Vorteil der BN-Trasse anführt, dass diese den ARFC-Campingplatz nicht überbaue, hat die Planfeststellungsbehörde dies gesehen und gewertet. Sie hat jedoch gegen dieses Argument außer der Verlängerung des Kra-

mertunnels durch die BN-Trasse noch angeführt, dass durch die BN-Trasse statt des ARFC-Campingplatzes die Flächen des Spiel- und Sportbereiches auf dem Gelände der US-Streitkräfte beeinträchtigt würden (vgl. PFB S. 117). Diese Ausführungen der Planfeststellungsbehörde lassen keinen erheblichen Abwägungsfehler erkennen, denn zwischen den Beteiligten besteht Einigkeit darüber, dass die Einhausung der BN-Trasse aus dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ herausragen würde (vgl. Niederschrift über den Augenschein vom 1.10.2008 S. 8), wobei lediglich die genaue Höhenlage strittig ist. Selbst nach dem von Klägerseite in der mündlichen Verhandlung des Senats übergebenen Höhenplan für die Einhausung lässt sich ein Herausragen aus dem Gelände nicht gänzlich vermeiden. Zudem wird die erforderliche Steigung der Fahrbahn in der Einhausung, um danach die Loisach auf einer Brücke überqueren zu können, von Beklagtenseite als technisch nicht zulässig kritisiert (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 20.5.2009 S. 6). Ferner berücksichtigt der von Klägerseite vorgelegte Höhenplan nicht die von Seiten der US-Streitkräfte geforderte Sicherheit der Einhausung (vgl. Niederschrift über den Augenschein vom 1.10.2008 S. 8). Diese Sicherheitsanforderungen können vom Kläger nicht mit Erfolg infrage gestellt werden, was unten noch auszuführen ist.

73 1.3 Soweit der Kläger die bautechnischen Bedenken des Beklagten gegen die BN-Trasse als fehlerhaft ermittelte abwägungserhebliche Belange einstuft, liegen jedenfalls keine erheblichen Abwägungsmängel vor.

74 1.3.1 Der Kläger kritisiert die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zum jeweiligen Standort des Lüfterbauwerks bei der Plantrasse und der BN-Trasse. Die Planfeststellungsbehörde nimmt an, dass jeder Lüfterstandort entlang der BN-Linie deutlich schlechter als der vom Vorhabensträger gewählte abschneiden würde (vgl. PFB S. 114). Nach den Erkenntnissen des Senats beim Augenschein ist jedenfalls davon auszugehen, dass die vom Kläger vorgeschlagenen Lüfterstandorte nicht vorzugswürdig sind. Sowohl der Lüfterstandort auf der Plantrasse als auch der in der Klagebegründung ausführlich dargestellte der BN-Trasse (Lüfterstandort I) weisen Vorzüge und Nachteile auf. So liegt das Lüfterbauwerk im Fall der BN-Trasse etwas zentraler in Bezug auf die Tunnelstrecke als das der Plantrasse. Dagegen müsste der Lüftungsschacht bei der BN-Alternative um etwa 30 bis 40 m länger ausgeführt werden als bei der planfestgestellten Lösung. Ferner würde die Zufahrt bei der BN-Trasse eine Steigung von bis zu 18 % aufweisen, während sie bei der Plantrasse nur ca. 13 % betragen würde (vgl. Niederschrift über den Augenschein vom 1.10.2008

S. 5). Die weiteren Gesichtspunkte wie Ausbauzustand der möglichen Zufahrtsstraßen, Nähe zur Wohnbebauung oder Eingriffe in die Natur sind zwischen den Beteiligten strittig. Letztlich würden sich jedoch beide Lüfterstandorte mit mehr oder weniger technischem Aufwand verwirklichen lassen.

- 75 Die beiden vom Kläger beim Augenschein des Senats vorgestellten weiteren Standorte für das Lüfterbauwerk bei der BN-Trasse weisen dagegen keine weiteren Vorteile auf. So hat der Kläger hinsichtlich des Lüfterstandorts II selbst die schwierige Anfahrbarkeit eingeräumt (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 7). Bezüglich des Lüfterstandorts III ist festzustellen, dass die Zufahrt eine Steigung von ca. 20 % aufweisen würde und ebenfalls ausgebaut werden müsste (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 6). Zudem findet sich in diesem Bereich in der Nähe der „Ackerlaine“ sehr viel Lockergestein und es müsste eine Rodung im FFH-Gebiet mit prioritären Lebensraumtypen erfolgen (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 7).
- 76 Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass sich keiner der vom Kläger vorgeschlagenen Standorte für das Lüfterbauwerk als vorteilhafter erweist als der bei der Plantrasse. Es ist allenfalls von einer Gleichwertigkeit der Lüfterstandorte auszugehen. Eine Vorzugswürdigkeit der BN-Trasse kann daher insofern nicht festgestellt werden. Soweit die Planfeststellungsbehörde von einem deutlich schlechteren Standort bei der BN-Trasse ausgeht, hat sich dies nur auf den Lüfterstandort I bezogen (vgl. PFB S. 114), weil die weiteren Lüfterstandorte von Klägerseite erst auf die Einwendungen des Beklagten hin im Klageverfahren eingeführt wurden. Es liegt jedoch hinsichtlich des Lüfterstandorts I kein erheblicher Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde vor, denn sie lehnt die BN-Trasse aus weiteren, nach ihrer Ansicht gewichtigeren Gründen ab. Hierauf ist weiter unten näher einzugehen.
- 77 1.3.2 Der Kläger greift die geologischen Bedenken des Beklagten gegen die BN-Trasse als fehlerhaft ermittelte abwägungserhebliche Belange an. Die Planfeststellungsbehörde nimmt an, dass die BN-Trasse im Tunnel rund 500 m länger als die Plantrasse ist und daher von etwa gleich langen geotechnisch schwierigen Abschnitten auszugehen sei (vgl. PFB S. 114 f.). Der Kläger behauptet dagegen, die von ihm vorgeschlagene Trasse sei im Tunnel nur ca. 300 m länger als die Amtstrasse und deshalb seien die schwierigen Abschnitte entsprechend kürzer. Im Ergebnis ist ein Abwägungsmangel auch insoweit nicht ersichtlich.

- 78 Nach den Erkenntnissen des Senats wird die vom Kläger vorgeschlagene Trasse im Tunnel tatsächlich rund 450 m länger ausfallen als die Amtstrasse. Das Problem hierbei ist, dass sich der Kläger nicht auf eine genau durchkonstruierte Trassenführung festgelegt hat, sondern immer wieder zu einzelnen strittigen Punkten Änderungen an seiner Trasse vorträgt, zuletzt in der mündlichen Verhandlung des Senats (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6; vom 20.5.2009 S. 2, 5; vom 28.5.2009 S. 5). Hinsichtlich der geologischen Verhältnisse im Tunnelbereich hat sich der Kläger jedoch auf die Aussagen des von ihm beigezogenen Geologen Prof. Dr. ***** festgelegt (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 61 f.), der seine Aussagen in der mündlichen Verhandlung des Senats näher erläutert hat. Hierbei hat er zum Vergleich geologische Längsschnitte vom Mai 2009 der Amtstrasse und der Trasse des Klägers übergeben (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6; VGH-Akt Bl. 284). Diese Längsschnitte weisen die Amtstrasse mit einer Länge von ca. 3.575 m im Tunnel und die BN-Trasse mit einer Tunnellänge von ca. 4.025 m aus. Der Kläger muss sich diese Ausführungen des von ihm beigezogenen Geologen hinsichtlich der Tunnellänge zurechnen lassen, weil er sie seinen Behauptungen zu den im Bereich der strittigen Tunneltrassen anzutreffenden Gesteinsformationen zugrunde gelegt hat.
- 79 Der Geologe Prof. Dr. ***** gelangt - jeweils ohne die sogenannte Kramer-Überschiebung - in den von ihm erstellten Längsschnitten für die BN-Trasse zu einer Länge der schwierigen Lockergesteinsabschnitte von ca. 140 m, während er für die Amtstrasse eine solche von insgesamt ca. 375 m annimmt. Den von der sogenannten Kramer-Überschiebung (Störungszone) betroffenen Bereich gibt er bei der Amtstrasse mit ca. 400 m, bei der BN-Trasse dagegen mit ca. 140 m an. Der Bereich der sogenannten Kramer-Überschiebung wird von ihm jedoch nicht eindeutig den Lockergesteinsschichten zugeordnet, sondern in den Längsschnitten jeweils hälftig beim Lockergestein und beim Festgestein angesiedelt (vgl. VGH-Akt Bl. 284).
- 80 In der mündlichen Verhandlung des Senats hat Prof. Dr. ***** zwar ausgeführt, dass er von einer Lockergesteinsstrecke beim Tunnel der Amtstrasse von ca. 315 m ausgehe, während der Beklagte eine solche von ca. 250 bis 270 m angebe (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6). Diese Zahlen stehen jedoch in keinem nachvollziehbaren Verhältnis zu den in seinen geologischen Längsschnitten eingezeichneten Bereichen der Tunnelstrecke im Lockergestein. Vom Beklagten wird deshalb darauf hingewiesen, dass die Unterschiede in der Beurteilung der Abschnitte im Lockergestein darauf zurückzuführen seien, dass er im Gegensatz zur Klägerseite die betrof-

fenen Strecken immer auf der Fahrbahnoberkante messe, um die auftretenden Probleme in etwa zu mitteln (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 8). Ferner sind die vom Beklagten beigezogenen Gutachter der Auffassung, dass auch im Tunnelbereich der BN-Trasse weitere Lockergesteinsabschnitte auftreten könnten (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 8, 10). Als gesichert kann demnach lediglich angesehen werden, dass die Angaben des Beklagten und die zeichnerischen Darstellungen von Prof. Dr. ***** in seinen geologischen Längsschnitten hinsichtlich des ersten Lockergesteinsabschnitts bei der Amtstrasse mit ca. 225 m bzw. ca. 230 m fast übereinstimmen. Hinzuzurechnen ist bei der Amtstrasse der zweite Lockergesteinsabschnitt mit einer Länge von ca. 150 m. Demgegenüber verbleibt es bei der BN-Trasse bei der von Prof. Dr. ***** in seinen geologischen Längsschnitten eingezeichneten Lockergesteinsstrecke von ca. 140 m. Zur zweiten Lockergesteinsstrecke der Amtstrasse sowie der Lockergesteinsstrecke bei der BN-Trasse hat er jedoch in der mündlichen Verhandlung des Senats ausgeführt, dass diese aufgrund der Lage über dem Grundwasserstand bzw. des dort herrschenden geringen Wasserdrucks tunnelbaumäßig als relativ günstig einzustufen bzw. mit wenigen bergmännischen Problemen belastet seien (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 9 f.). Demnach liegt ein wesentlicher tunnelbautechnischer Unterschied zwischen der Amtstrasse und der BN-Trasse im ersten Lockergesteinsabschnitt der Amtstrasse mit einer Länge von ca. 230 m.

- 81 Hinsichtlich des Bereichs der sogenannten Kramer-Überschiebung sind die Verhältnisse sowohl bei der Amtstrasse als auch bei der BN-Trasse unübersichtlicher. Folgt man der Darstellung in den geologischen Längsschnitten von Prof. Dr. ***** (VGH-Akt Bl. 284), worin jeweils nur die Hälfte der eingezeichneten Strecke der Rubrik Lockergestein zugeschrieben wird, kann allenfalls diese Hälfte als mit den oben erörterten Lockergesteinsschichten vergleichbar angesehen werden. Diese betragen bei der Amtstrasse demnach ca. 200 m und bei der BN-Trasse ca. 70 m. Für diese Einschätzung spricht auch die Aussage von Prof. Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung des Senats, wonach es sich bei der sogenannten Kramer-Überschiebung zwar um einen schwierigen Bereich handle, der aber zu bewältigen sei (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 9). Demgegenüber hat er zu den problematischen Lockergesteinsabschnitten der Tunnelstrecke ausgeführt, dass diese nur durch aufwändige Maßnahmen wie eine Auskleidung mit druckdichtem Beton und durch Injektionen mit Zement und Kunststoffen beherrschbar seien (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6 f.).

- 82 Soweit Prof. Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung des Senats dagegen den bei der BN-Trasse durch den Tunnel betroffenen Bereich der sogenannten Kramer-Überschiebung nur noch mit etwa 20 m annehmen wollte, überzeugt dies nicht. Denn er räumt selbst ein, dass sich die Verhältnisse in der Störungszone rasch ändern könnten (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 9). Auch von Seiten der Gutachter des Beklagten wird darauf hingewiesen, dass die sogenannte Kramer-Überschiebung im Bereich der BN-Trasse durchaus mächtiger sein könne (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 10). Nach allem spricht objektiv nichts dafür, dass der Verlauf des Tunnels der BN-Trasse im Bereich der sogenannten Kramer-Überschiebung kürzer als die im geologischen Längsschnitt von Prof. Dr. ***** eingezeichneten ca. 140 m sein könnte. Der Unterschied zwischen dem Tunnel der Amtstrasse und dem der BN-Trasse hinsichtlich der Berührung der sogenannten Kramer-Überschiebung beträgt demnach rund 260 m. Vergleichbar mit einer tatsächlichen Lockergesteinsstrecke sind nach dem oben Gesagten davon jedoch allenfalls ca. 130 m.
- 83 Zusammengenommen betragen die Unterschiede in der Länge des Tunnels von Amtstrasse und BN-Trasse, soweit sie in Gesteinsschichten mit erheblichen bautechnischen Schwierigkeiten verlaufen, daher insgesamt rund 360 m. Dies wird nach Auffassung des Beklagten durch die Mehrlänge des Tunnels der BN-Trasse mehr als aufgewogen (vgl. PFB S. 115). Der Beklagte lehnt letztendlich die BN-Trasse trotz ihrer etwas besseren Verhältnisse im Bereich der Lockergesteinsschichten und der sogenannten Kramer-Überschiebung aufgrund der Mehrkosten durch die größere Länge des Kramertunnels sowie der Einhausung auf dem US-Gelände des „Breitenu Family Housing“ ab (vgl. PFB S. 117), worauf unter dem Gesichtspunkt Kostenvergleich noch näher einzugehen ist. Soweit der Kläger zur weiteren Verifizierung der bei beiden Trassenalternativen im Tunnelbereich anzutreffenden Gesteinsformationen in der mündlichen Verhandlung des Senats die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt hat, war dem nicht nachzukommen, weil dadurch eine weitere Objektivierung der Entscheidungsgrundlagen nicht zu erwarten war (vgl. Niederschrift vom 28.5.2009 S. 6). Im Einzelnen wird hierauf ebenfalls unter dem Gesichtspunkt Kostenvergleich eingegangen.
- 84 1.3.3 Der Kläger kritisiert, der Beklagte habe zu Unrecht eine Beeinträchtigung des „Schmölzersees“ durch die BN-Trasse unterstellt. Die Planfeststellungsbehörde nimmt eine höhere Gefährdung durch die BN-Trasse als durch die Plantrasse sowohl

für den „Schmölzersee“ als auch für die Hangquellmoore in dessen Nähe an (vgl. PFB S. 115). Nach den Erkenntnissen des Senats beim Augenschein und in der mündlichen Verhandlung handelt es sich beim „Schmölzersee“ um einen künstlich angelegten Teich, der während der Bauarbeiten problemlos abgelassen werden kann. Auch etwaige Undichtigkeiten können mit geeigneten Materialien wieder beseitigt werden (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 3; vom 19.5.2009 S. 9). Anders verhält es sich hinsichtlich der Hangquellmoore und der Hangmoorquellen im Nahebereich des „Schmölzersees“ (vgl. PFB S. 112 f.). Die BN-Trasse unterfährt die Hangquellmoore oder würde bei einer Verschiebung der Trasse nach Norden in den Bereich der Hangmoorquellen geraten. Zudem würde sie sich bei dieser Verschiebung Richtung Hang der vom Kläger abgelehnten Plantrasse erheblich annähern (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 4; vom 28.5.2009 S. 5, Übersichtslageplan). Der vom Kläger beigezogene Geologe Prof. Dr. ***** führte hierzu in der mündlichen Verhandlung des Senats aus, dass er in dem Bereich, in dem die BN-Trasse die Hangquellmoore unterfahre, eine Überdeckung der Trasse mit Kössener Schichten von 25 bis 30 m vermute. Es sei deshalb unwahrscheinlich, dass die Quellen durch den Tunnelvortrieb negativ beeinflusst würden, vorausgesetzt der Vortrieb erfolge vorsichtig (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 9). Aufgrund dieser Vermutungen kann jedoch eine Gefährdung der für Veränderungen sensiblen Hangquellmoore nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Demgegenüber umfährt die Plantrasse diese hydrogeologisch sensiblen Bereiche so weit wie möglich (vgl. PFB S. 115). Soweit der Kläger zur weiteren Verifizierung der bei beiden Trassenalternativen im Tunnelbereich anzutreffenden Gesteinsformationen in der mündlichen Verhandlung des Senats die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt hat, war dem nicht nachzukommen, weil dadurch eine weitere Objektivierung der Entscheidungsgrundlagen nicht zu erwarten war; letztendliche Gewissheit könnten dazu nur material- und kostenaufwändige Bohrungen verschaffen, was unverhältnismäßig wäre (vgl. Niederschrift vom 28.5.2009 S. 6). Im Einzelnen wird hierauf ebenfalls unter dem Gesichtspunkt Kostenvergleich eingegangen. Ein Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der genannten Gesichtspunkte kann damit nicht festgestellt werden. Unabhängig davon hatten diese Fragen in der Abwägung der Planfeststellungsbehörde nur geringes Gewicht; die Ablehnung der BN-Trasse wird tragend auf andere Gesichtspunkte in Bezug auf den Kramertunnel gestützt.

- 85 1.3.4 Hinsichtlich der Hochwassergefährdung für den südlich der Loisach anzulegenden Kreisverkehrsplatz der BN-Trasse rügt der Kläger ebenfalls, dass die abwä-

gungserheblichen Belange fehlerhaft ermittelt worden seien. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu ausgeführt, der südliche Anschluss der BN-Trasse an die B 23 alt mittels einer Kreisverkehrsanlage würde im Überschwemmungsgebiet der Loisach liegen (vgl. PFB S. 117). Um dem Problem der Überschwemmung des Kreisverkehrsplatzes zu begegnen, müsste diese Anlage nach den Erkenntnissen des Senats beim Augenschein gegenüber der B 23 alt um ca. 2 m aufgeschüttet werden; hierdurch würde jedoch eine gewisse Einbuße an Retentionsraum eintreten (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 11). Von Klägerseite wird dies als nicht relevant angesehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Gesichtspunkt danach aber vertretbar eingeschätzt und in ihrer Abwägung auch nicht überbewertet; ein Abwägungsfehler ist insoweit nicht feststellbar. Unabhängig davon kommt dieser Frage in der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde nur geringes Gewicht zu; die Planfeststellungsbehörde lehnt die BN-Trasse tragend aus anderen Gesichtspunkten in Bezug auf den Kramertunnel ab.

- 86 1.4 Der Kläger kritisiert, die Amtstrasse besitze eine schlechtere Verkehrswirksamkeit als die BN-Trasse. Dies trifft letztlich nicht zu.
- 87 1.4.1 Hinsichtlich des Durchgangsverkehrs behauptet der Kläger, es ergebe sich bereits aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. ***** im Auftrag des Beklagten, dass die BN-Trasse diesen weitaus stärker mindere. Die Planfeststellungsbehörde geht hierzu davon aus, dass im Prognosejahr 2020 die Verkehrsbelastung auf der B 23 neu (Kramertunnel) bei der Plantrasse ca. 9.300 Kfz/24 h und bei den VE-Linien ca. 10.400 Kfz/24 h betragen werde (vgl. PFB S. 101). Die BN-Trasse kann insoweit als eine weitere Variante zur VE-Linie angesehen werden. Der Unterschied in der Verkehrsbelastung auf der Plantrasse und der BN-Trasse beruht jedoch nicht auf der unterschiedlichen Ableitung des Durchgangsverkehrs, sondern auf unterschiedlichen Wirkungen beim Ziel- und Quellverkehr. Nach den Ausführungen von Prof. Dr. ***** sind die Plantrasse und die VE-Linien hinsichtlich der Entlastung vom großräumigen Durchgangsverkehr gleichwertig. Ob die Entlastungswirkung für den Freizeitverkehr zu den Ski- und Bergwandergebieten in und um Garmisch-Partenkirchen als gleichwertig eingeschätzt werden könne, sei vor allem hinsichtlich der Benutzer der Kreuzeckbahn dagegen nicht eindeutig festzustellen (vgl. Verkehrsuntersuchung B 23 Kramertunnel vom 23.3.2007, S. 20).

- 88 Ein wesentliches Planungsziel bei der Verlegung der B 23 ist die Entlastung der Siedlungsbereiche, insbesondere entlang der bestehenden B 23 im Ortsteil Garmisch und des nachgeordneten Straßennetzes des Kurortes vom Durchgangsverkehr nach Österreich (Land Tirol), nach Grainau, zum Eibsee und zur Zugspitze (vgl. PFB S. 88). Dieses Ziel wird von der Plantrasse genauso gut erreicht wie von der BN-Trasse. Daneben soll die Ortsumgehung auch vom Ziel- und Quellverkehr in den südlichen Bezirken Garmisch-Partenkirchens mit den überregional bedeutsamen Sport- und Wandergebieten im Bereich des Hausberges sowie des Kreuzeck- und Osterfeldergebietes entlasten (vgl. PFB S. 88). Auch dieses Planungsziel wird nach den Ausführungen von Prof. Dr. ***** von der Amtstrasse im Wesentlichen erreicht. Lediglich hinsichtlich der Benutzer der Kreuzeckbahn ist die Entlastungswirkung nicht so eindeutig festzustellen. Aus den Herkunft-Ziel-Spinnen von Prof. Dr. ***** ist insoweit jedoch abzulesen, dass der Unterschied zwischen der Plantrasse und der BN-Trasse bei der Benutzung des Kramertunnels nur ca. 500 Kfz/24 h und bei der Entlastung der B 23 alt nur ca. 1.000 Kfz/24 h beträgt (vgl. Verkehrsuntersuchung B 23 Kramertunnel vom 23.3.2007 S. 21 und Pläne 5b, 7b). Dies dürfte die Behörde als eher unerheblich bewerten.
- 89 Soweit der Kläger vorträgt, bei Errichtung der Plantrasse würden etwa 1.500 Kfz/24 h mehr durch die Burgstraße (B 23 alt) in Garmisch-Partenkirchen fahren als bei der BN-Trasse, handelt es sich um eine isolierte Betrachtung. Damit wären nämlich auch Verkehrsmehrungen im Westen von Garmisch verbunden, wie in den Schriftsätzen der Klägerseite ebenfalls dargestellt wird (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 64 f., Schaubilder). Nach den Ausführungen von Prof. Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung des Senats würden im Fall der Errichtung der Plantrasse die B 2 im Ortszentrum (Münchener Straße, Hauptstraße) ferner beispielsweise rund 1.400 Kfz/24 h weniger benützen (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 8). Überdies führte die BN-Trasse nach den Erläuterungen von Prof. Dr. ***** am Marienplatz in Garmisch nur noch zu einer gegenüber der Plantrasse höheren Verkehrsminderung von ca. 500 Kfz/24 h und auf der Loisachstraße von ca. 600 Kfz/24 h (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 9). Je nach Errichtung der einen oder anderen Variante kommt es mithin zu Verlagerungen beim innerörtlichen Verkehr, die sich im Ergebnis aber nicht wesentlich unterscheiden. Ein weiteres Planungsziel ist nach dem oben Gesagten indes nicht nur die Entlastung des Ortsteils Garmisch vom Verkehr, sondern auch die des übrigen Ortes. Nach allem ist die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, die Plantrasse und die VE-Linien, wozu insoweit auch die BN-Trasse zu zählen ist, seien

von der örtlichen Entlastungswirkung her als etwa gleichwertig anzusehen seien (vgl. PFB S. 101 f.), rechtlich nicht zu beanstanden.

90 1.4.2 Soweit der Kläger darüber hinaus rügt, die abwägungserheblichen Belange seien deshalb fehlerhaft ermittelt worden, weil die Fakten in einer tendenziösen Form dargestellt würden, ist ein Abwägungsfehler nicht dargetan. Die Kritik an den Ausführungen im Erläuterungsbericht des Vorhabensträgers vom 30. März 2007 (vgl. PFB-Unterlage 1, S. 38) hinsichtlich der Hervorhebung der Kürze der Strecke über die Plantrasse für die Fahrbeziehung von Norden nach Grainau/Griesen übersieht, dass diese Erläuterungen unter dem Gesichtspunkt „straßenbauliche Infrastruktur“ erfolgen. Dort geht es nicht in erster Linie um die Entlastung bebauter Gebiete, sondern um das Verhältnis des Durchgangsverkehrs zu den Ziel- und Quellverkehren bei den jeweiligen Straßentrassen. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch diesen Gesichtspunkt erkannt und auch hinsichtlich der örtlichen Entlastungswirkung ohne Rechtsfehler bewertet. So hat sie gesehen, dass die VE-Linien, denen insoweit die BN-Trasse gleichzusetzen ist, für die Erreichbarkeit der südlichen Ausflugsziele von Garmisch-Partenkirchen aufgrund ihrer direkteren Linienführung günstiger sind (vgl. PFB S. 101 f.). Sie gelangt jedoch aus weiteren Gesichtspunkten, wie bereits oben ausgeführt, zu der nicht zu beanstandenden Auffassung, dass die untersuchten Linien von der örtlichen Entlastungswirkung her im Gesamten gesehen in etwa gleichwertig sind.

91 Die weitere Rüge der Klägers, im Planfeststellungsbeschluss werde auf die Entlastung des Streckenabschnitts der B 23 alt zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau durch die Plantrasse hingewiesen, während die Belastung der Einwohner durch den bei der Amtstrasse auf den Durchgangsstraßen verbleibenden Verkehr verschwiegen werde, geht ebenfalls fehl. Die Planfeststellungsbehörde hat tatsächlich eine Entlastungswirkung auf dem genannten Streckenabschnitt der B 23 alt mit 5.200 bis 5.700 Kfz/24 h positiv gewertet. Sie hat sich jedoch mit den Einwänden des Klägers auseinandergesetzt und an ihrer Einschätzung aufgrund der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. ***** festgehalten (vgl. PFB S. 102). Insbesondere hat sie darauf hingewiesen, dass sich an dem genannten Streckenabschnitt der B 23 alt nicht nur Gewerbegebiete, sondern auch ausgewiesene Wohngebiete befinden (vgl. PFB S. 101). Dies hat der Kläger nicht substantiiert infrage gestellt. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde - wie bereits oben ausgeführt - gesehen, dass die VE-Linien den Ortskern von Garmisch-Partenkirchen etwas besser entlasten, was von

der Größenordnung her aber kaum ins Gewicht fällt (vgl. PFB S. 101). Ferner sollte nicht aus den Augen verloren werden, dass ein wesentliches Planungsziel des Vorhabens die Entlastung der Siedlungsbereiche vom Durchgangsverkehr ist (vgl. PFB S. 88). Dies hat die Planfeststellungsbehörde in ihrer Abwägung auch unter dem Punkt „Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr“ berücksichtigt, indem sie auf die Streckenverkürzung um 0,8 km für den Fernverkehr durch die Plantrasse gegenüber den VE-Linien hinweist (vgl. PFB S. 102). Der Kläger legt dagegen ein zu großes Gewicht auf die Entlastung vom Ziel- und Quellverkehr in Garmisch-Partenkirchen. Damit wird der Planfeststellungsbehörde jedoch ein Abwägungsfehler nicht nachgewiesen.

- 92 1.5 Der Kläger hält in seiner Klagebegründung dem Beklagten vor, er habe die Frage des Kraftstoffverbrauchs bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Trassenanschlägen nicht hinreichend berücksichtigt. Insoweit ist der Kläger mit seinem Vorbringen gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG und § 2 Abs. 3 UmwRG ausgeschlossen, weil er diesen Gesichtspunkt weder innerhalb der Äußerungsfrist nach § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG noch im Verwaltungsverfahren im Sinne von § 1 Abs. 1 UmwRG vorgebracht hat. Im Einwendungsschreiben des Klägers vom 5. Juni 2007 wird der Gesichtspunkt des Kraftstoffverbrauchs nicht erwähnt.
- 93 Soweit es dem Kläger hinsichtlich des Gesichtspunkts Kraftstoffverbrauch um eine Kostenfrage geht, ist zudem fraglich, ob er diesen Punkt überhaupt gemäß § 2 Abs. 1 UmwRG rügen kann, weil es sich insofern nicht um eine Frage des Umweltschutzes im Sinne dieser Vorschrift handelt. Sie betrifft auch nicht den Unterschied in den Herstellungskosten zwischen Plantrasse und BN-Trasse, der vom Beklagten thematisiert wurde. Denn der Beklagte weist in der Klageerwiderung vom 8. April 2008 (Anlage vom 31.3.2008 S. 8) zu Recht darauf hin, dass in der Abwägungsentcheidung zu berücksichtigende Kostengesichtspunkte solche im Sinne von § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind (vgl. BVerwG vom 20.12.1988 NVwZ-RR 1989, 458/459), die dem Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung dienen. Hierbei handelt es sich regelmäßig um Kostenpunkte in Bezug auf die Planungs- und Baukosten bei einem bestimmten Straßenbauvorhaben, jedoch nicht um die Kraftstoffkosten für nicht näher bestimmte Verkehrsteilnehmer.

- 94 Schließlich sind die Ausführungen des Klägers zum Kraftstoffmehrverbrauch bei der Plantrasse weitgehend unzutreffend. So wurde bereits oben ausgeführt, dass der Unterschied von 1.500 Kfz/24 h an Verkehrsbelastung im Ort zwischen der Plantrasse und der BN-Trasse nur auf einem bestimmten innerörtlichen Straßenteilstück besteht, während sich die Situation auf anderen Straßenstücken differenziert darstellt. Auch die Ausführungen des Klägers zu den Ausmaßen des Kraftstoffmehrverbrauchs im Kramertunnel der Plantrasse aufgrund der Steigungsverhältnisse überzeugen nicht, denn der Steigung im Tunnel steht auch wieder eine Gefällestrecke gegenüber, bei der Kraftstoff eingespart werden kann. Ebenso wenig berücksichtigen die Erläuterungen des Klägers zum Kraftstoffmehrverbrauch bei Fahrten zur Bergbahn und zu den Wandergebieten auf der Amtstrasse mit einem Umweg von ca. 1 km die Tatsache, dass bei der BN-Trasse der weiträumige Verkehr einen Umweg von ca. 0,8 km in Kauf nehmen müsste (vgl. PFB S. 102). Der Beklagte weist ferner darauf hin, dass der etwa verbleibende geringe Kraftstoffmehrverbrauch bei Verwirklichung der Plantrasse in keinem Verhältnis zum Energieverbrauch beim Bau und Betrieb der vom Kläger geforderten Tunnelverlängerung bei der BN-Trasse stünde (vgl. Klageerwiderung vom 8.4.2008, Anlage vom 20.3.2008 S. 15). Ohne Rechtsfehler hat deshalb die Planfeststellungsbehörde dem Gesichtspunkt eines etwa höheren Kraftstoffverbrauchs bei der Plantrasse gegenüber der BN-Trasse in der Abwägung kein nennenswertes Gewicht beigemessen (vgl. Klageerwiderung vom 8.4.2008, Anlage vom 31.3.2008 S. 8).
- 95 1.6 Der Kläger rügt als fehlerhaft ermittelten abwägungserheblichen Belang, dass der Kostenvergleich des Beklagten zwischen der Amtstrasse und der BN-Trasse auf falschen Grundlagen beruhe. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu ausgeführt, sie lehne eine Verlängerung des Kramertunnels entsprechend der BN-Trasse um rund 500 m ab, weil dies ca. 15 Mill. Euro an Mehrkosten beim Bau sowie erhebliche Mehrkosten beim Tunnelunterhalt verursache (vgl. PFB S. 115). Insoweit kann dem Kläger eine Rügebefugnis nach § 61 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 2 Abs. 1 UmwRG nicht abgesprochen werden. Eine andere Handhabung des Rügerechts würde gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens aus Art. 2 Abs. 1, Art. 20 Abs. 3 GG verstoßen (vgl. hierzu BVerfG vom 3.6.1969 BVerfGE 26, 66/71; vom 26.5.1981 E 57, 250/275; vom 26.4.1988 E 78, 123/126). Wenn nämlich die Planfeststellungsbehörde eine vom klagenden Naturschutzverein aus Natur- und Umweltschutzgründen bevorzugte Trassenalternative wegen erheblicher Mehrkosten im Vergleich zur Amtstrasse ab-

lehnt, muss sich der Naturschutzverband mit seinem Gegenvorbringen zu diesem Kostenvergleich wehren können.

- 96 1.6.1 Soweit der Kläger den Kostenvergleich der Planfeststellungsbehörde deshalb angreift, weil sie von einer falschen Tunnellänge bei der BN-Trasse ausgehe, treffen seine Ausführungen im Wesentlichen nicht zu. Zwischen den Beteiligten ist strittig, ob die Mehrlänge des Kramertunnels bei der BN-Trasse gegenüber der Amtstrasse ca. 300 m oder ca. 500 m beträgt. Tatsächlich beläuft sich nach den Feststellungen des Senats der Unterschied auf rund 450 m (vgl. oben B.III.1.3.2). Die Planfeststellungsbehörde hat somit die Mehrlänge des Tunnels bei der BN-Trasse weitgehend richtig beurteilt. Ihre Abwägungsentscheidung zu den einmaligen und laufenden Kosten des Tunnelbauwerks beruht insofern nicht auf einer erheblichen Verkennung der Tatsachen.
- 97 Zu den Baukosten beim Kramertunnel trägt der Kläger zwar vor, dass sich diese nach mündlichen Äußerungen eines Vertreters der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern am 2. Oktober 2007 pro 100 m Länge auf ca. 2 Mill. Euro beliefen. Hierzu hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung des Senats aber substantiiert vorgetragen, dass sich die Tunnelbaukosten bei durchschnittlichen Gesteinsverhältnissen bereits auf ca. 3,2 Mill. Euro pro 100 m Länge und bei überdurchschnittlichem Auftreten von Lockergestein auf ca. 4,5 Mill. Euro pro 100 m Länge beliefen (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6; Tabelle VGH-Akt Bl. 292). Diesen Ausführungen des Beklagten zu den tatsächlichen Baukosten pro 100 m Tunnellänge hat der Kläger nicht substantiiert widersprochen.
- 98 Die vom Beklagten geschätzten Mehrkosten für die Verlängerung des Kramertunnels bei der BN-Trasse um ca. 500 m von rund 15 Mill. Euro (vgl. PFB S. 115) liegen damit in der richtigen Größenordnung. Sie belegen zudem, dass der Beklagte seiner Schätzung durchschnittliche Gesteinsverhältnisse zugrunde gelegt hat. Dies bestätigen auch die Ausführungen von Prof. Dr. ***** für den Bereich der Tunnelverlängerung bis zur Felswand „Am Esel“, wonach das bis dorthin teilweise auftretende Lockergestein mit wenigen Problemen bergmännisch gelöst werden könne (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 10). Letztendlich würden sich hiernach die tatsächlichen Baukosten für die Verlängerung des Kramertunnels bei der BN-Trasse um ca. 450 m auf rund 14,4 Mill. Euro belaufen. Hinzu kämen ca. 550.000 Euro für den längeren Lüfterschacht bei der BN-Trasse (vgl. Tabelle VGH-Akt Bl. 292).

- 99 Der Kläger hält den genannten Mehrkosten für die Verlängerung des Tunnels entgegen, dass dies durch die geologischen und tunnelbautechnischen Vorteile der BN-Trasse gegenüber der Amtstrasse aufgewogen würde. Setzt man die vom Geologen des Klägers Prof. Dr. ***** festgestellten problematischen Abschnitte beim Tunnel der Amtstrasse (vgl. oben B.III.1.3.1) von ca. 360 m mit den höchsten vom Beklagten genannten Werten für überdurchschnittlichen Anfall von Lockergestein von ca. 4,5 Mill. Euro statt ca. 3,2 Mill. Euro pro 100 m Tunnellänge an, so verursachte dies Mehrkosten für den Tunnel der Plantrasse gegenüber der BN-Trasse von ca. 4,7 Mill. Euro. Damit würden sich immer noch Baumehrkosten für die BN-Trasse gegenüber der Plantrasse hinsichtlich des Kramertunnels in Höhe von ca. 10,25 Mill. Euro ergeben. Angesichts der vom Beklagten geschätzten Gesamtkosten für den Kramertunnel bei der Amtstrasse von bisher rund 115 Mill. Euro fallen die genannten ca. 10,25 Mill. Euro Kostenvorsprung der Plantrasse beim Bau des Tunnels deutlich ins Gewicht. Bei der BN-Trasse sind ferner noch die laufenden Unterhalts- und Betriebskosten für die Tunnelmehrlänge von rund 450 m hinzuzurechnen (vgl. PFB S. 115). Es ist dabei davon auszugehen, dass diese Kosten über die Lebensdauer des Tunnels gerechnet eine erhebliche Höhe erreichen werden.
- 100 Somit ergibt sich, selbst wenn man den Feststellungen und Schätzungen des vom Kläger beauftragten Geologen Prof. Dr. ***** folgen wollte, hinsichtlich Errichtung, Unterhalt und Betrieb des Kramertunnels immer noch ein erheblicher Kostenvorsprung der Plantrasse gegenüber der BN-Trasse. Die vom Kläger vorgeschlagene Tunnelalternative erweist sich damit auch unter diesem Gesichtspunkt nicht als vorzugswürdig.
- 101 Soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung des Senats (vgl. Niederschrift vom 28.5.2009 S. 2) die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu der Frage beantragt hat, welche Gesteinsformationen (Baubedingungen) bei Realisierung der planfestgestellten Tunneltrasse sowie bei der durch den Kläger vorgeschlagenen Tunneltrassen-Variante angetroffen werden und welche Auswirkungen die angetroffenen Gesteinsformationen (Baubedingungen) auf die Kosten der Tunnelbaumaßnahme sowie auf die obertägig gelegenen Hangquellmoore haben, war dem nicht nachzukommen. Zu den Fragen der in den Tunneltrassen vorkommenden Gesteinsformationen liegen von Seiten der Beteiligten fundierte Sachverständigenäußerungen vor. Die Einholung einer weiteren Sachverständigenäußerung durch das Gericht

würde lediglich eine weitere fachliche Meinung hinzufügen, ohne zur Objektivierung der Entscheidungsgrundlage beizutragen. Ferner ergibt sich selbst nach den Feststellungen und Schätzungen des vom Kläger beauftragten Geologen Prof. Dr. ***** kein Gleichstand beim Kostenvergleich zwischen der Amtstrasse und der BN-Trasse. Außerdem steht einem genauen Trassenvergleich im Sinne des Beweisantrags auch der Umstand entgegen, dass die Alternativtrasse des Klägers nicht mit der erforderlichen örtlichen Bestimmtheit feststeht. Die Klägerseite hat ihre Alternativtrasse im Laufe der mündlichen Verhandlung mehrfach als variierbar und optimierungsbedürftig bezeichnet. Deshalb würde auch ein Trassenvergleich, der alle relevanten Variationsmöglichkeiten der vom Kläger vorgeschlagenen Alternativtrasse mit entsprechenden Bohrungen und Auswertungen kleinflächig untersuchen würde, zu einem unverhältnismäßigen Aufwand und zu untragbaren Kosten führen. Der Beweisantrag des Klägers war nach allem unbehelflich.

- 102 Selbst wenn man jedoch der vom Kläger in der Begründung des Beweisantrags aufgestellten, aber nicht näher substantiierten Behauptung (vgl. Schriftsatz vom 27.5.2009, VGH-Akt Bl. 310) folgen wollte, die Mehrkosten bei der Plantrasse durch die Lockergesteinsschicht würden sich auf ca. 10 Mill. Euro belaufen, so ergäbe sich für diese immer noch ein Kostenvorsprung von ca. 5 Mill. Euro gegenüber der BN-Trasse beim Bau des Kramertunnels. Der vom Kläger aufgestellten Behauptung von Mehrkosten in Höhe von rund 10 Mill. Euro bei einer Lockergesteinstrecke von ca. 230 m liegt offensichtlich der von Beklagtenseite in der mündlichen Verhandlung genannte Betrag von 4,5 Mill. Euro pro 100 m Länge bei überdurchschnittlichem Anfall von Lockergestein zugrunde (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6). Der Kläger übersieht insoweit jedoch, dass es sich dabei nur um eine Kostensteigerung von ca. 1,3 Mill. Euro pro 100 m Tunnellänge gegenüber den Tunnelbaukosten von ca. 3,2 Mill. Euro pro 100 m Länge bei durchschnittlichen Gesteinsverhältnissen handelt. Damit ergäben sich allenfalls die bereits oben genannten Mehrkosten bei der Plantrasse für eine Lockergesteinstrecke von rund 360 m in Höhe von ca. 4,7 Mill. Euro. Die Berechnung könnte sich allenfalls einer Kostengleichheit zwischen beiden Trassenalternativen annähern, wenn man für die ca. 450 m Mehrlänge des Tunnels bei der BN-Trasse die ca. 2 Mill. Euro pro 100 m Länge, die von Klägerseite auf mündliche Äußerungen eines Vertreters der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zurückgeführt werden, und für die Lockergesteinstrecke bei der Plantrasse für die oben genannten rund 360 m die Differenz zu diesen ca. 2 Mill. Euro pro 100 m Tunnelstrecke ansetzen würde. Dies scheidet jedoch daran, dass

der Kläger keine Angaben des Vertreters der Obersten Baubehörde zu den Baukosten des Tunnels bei überdurchschnittlichem Anfall von Lockergestein berichtet hat. Selbst bei Ansatz der in der mündlichen Verhandlung des Senats genannten ca. 4,5 Mill. Euro pro 100 m Tunnel (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6) ergäbe sich aber noch nicht, dass die BN-Trasse kostenmäßig als vorzugswürdig anzusehen wäre, sondern allenfalls ein Gleichstand bei den Mehrkosten für den Tunnelbau in Höhe von jeweils ca. 9 Mill. Euro. Zudem müssten bei ihr aber noch die oben genannten Mehrkosten für die Verlängerung des Lüfterschachts von ca. 550.000 Euro sowie die erheblichen Mehrkosten für den Unterhalt und den Betrieb der ca. 450 m Mehrlänge des Tunnels hinzugerechnet werden. Für über die behaupteten ca. 10 Mill. Euro Mehrkosten bei der Plantrasse noch hinausgehende Kostensteigerungen hat der Kläger keine Anhaltspunkte geliefert. Soweit er auf eine Kostensteigerung von rund 29 Mill. Euro zwischen Erläuterungsbericht (vgl. PFB-Unterlage 1 S. 42) und Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB S. 104) verweist, ist dies kein Spezifikum der Plantrasse, sondern betrifft in dieser Größenordnung alle untersuchten Trassenvarianten. Der Hinweis auf einen mit hoher Wahrscheinlichkeit höheren Betrag als ca. 10 Mill. Euro Mehrkosten erfolgte daher aufs Geratewohl (vgl. BVerfG vom 10.2.2009 NJW 2009, 1585/1586 Rd.Nr. 26; BGH vom 23.4.1991 NJW 1991, 2707/2708).

- 103 Das oben Gesagte gilt sinngemäß für den Beweisantrag des Klägers, soweit er sich auf die Frage der Beeinträchtigung der obertägig gelegenen Hangquellmoore durch die BN-Trasse bezieht. Insbesondere steht einem genauen Trassenvergleich im Sinne des Beweisantrags entgegen, dass sich der Kläger für seine Alternativtrasse nie auf einen genauen Verlauf festgelegt hat. Auch in der Begründung seines Beweisantrags (vgl. Schriftsatz vom 27.5.2009 a.a.O.) legt sich der Kläger nicht genau fest; er spricht vielmehr lediglich von seiner im Bereich des „Schmölzersees“ querenden Tunnel-Trassenalternative. Um eine genaue Untersuchung im Bereich der Hangquellmoore mit Bohrungen und Auswertungen zu ermöglichen, hätte er aber den genauen Verlauf der BN-Trasse definieren müssen. Dazu hatte er im Planfeststellungsverfahren und während der drei Verhandlungstage vor dem Senat ausreichend Gelegenheit. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde, wie bereits ausgeführt (vgl. oben B.III.1.3.2), dieser Frage in der Abwägung nur geringes Gewicht beigemessen.
- 104 1.6.2 Die vom Kläger geforderte Gegenrechnung der bei der BN-Trasse dadurch entstehenden Einsparungen, dass sich die bei der Plantrasse erforderliche Hangtrasse von der Höhe des Tierheims bis ins Tal hinab erübrigt, führt ebenso wenig zu einer

grundlegenden Änderung im Kostenvergleich beider Trassen. Zu den laut Klagebegründung vom 4. Januar 2008 (S. 70) bei der BN-Trasse entfallenden Bauwerken hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung des Senats Stellung genommen und dazu eine Tabelle übergeben (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6; VGH-Akt Bl. 292). Hiernach betragen die Kostenersparnisse hinsichtlich der vom Kläger genannten Baumaßnahmen ca. 2,25 Mill. Euro, die nach den einzelnen Positionen detailliert aufgegliedert sind. Demgegenüber ist der Baukostenvergleich des Klägers zu diesen Maßnahmen in der mündlichen Verhandlung des Senats (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 5; VGH-Akt Bl. 297) nicht nachvollziehbar. Der Kläger gibt hierfür lediglich eine Pauschalsumme in Höhe von 5 Mill. Euro an, ohne die wegfallenden Baumaßnahmen in einzelnen Positionen aufzugliedern. Beim Beklagten beruhen die überschlägig errechneten Kosten für die entfallenden Maßnahmen auf den Erfahrungen bei anderen entsprechenden Bauwerken, während der Kläger jede Substanziierung vermissen lässt.

- 105 Soweit der Kläger in seinem in der mündlichen Verhandlung am 19. Mai 2009 übergebenen Kostenvergleich (VGH-Akt Bl. 297 ff.) weitere Kostenersparnisse bei der BN-Trasse gegenüber der Plantrasse behauptet, ist er mit seinem Vorbringen gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG und § 2 Abs. 3 UmwRG präkludiert. Er hat diese Einwendungen weder innerhalb der Äußerungsfrist nach § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG vorgebracht noch im Verwaltungsverfahren im Sinne von § 1 Abs. 1 UmwRG geltend gemacht. Im Einwendungsschreiben des Klägers vom 5. Juni 2007 (S. 15) wurde unter dem Gesichtspunkt Kostenersparnis lediglich darauf hingewiesen, dass bei der BN-Trasse die Brücke über die Straße zur Maximilianshöhe, die Durchschneidung eines Höhenrückens und die Hangtrasse bis in Talhöhe hinfällig würden. Dieses Vorbringen hat er in seiner Klagebegründung vom 4. Januar 2008 (S. 70) wiederholt.
- 106 Im Übrigen hat der Beklagte die vom Kläger noch angeführten Ersparnisse bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gesehen und mit ca. 200.000 Euro bewertet. Diese Kostenersparnis hebt sich jedoch mit den Kosten bei der BN-Trasse für die erforderlichen Lärmschutzwände im Südabschnitt auf (vgl. VGH-Akt Bl. 292). Ebenso hat der Beklagte die vom Kläger angesetzte Kostenersparnis für den Wegfall der freien Strecke zur Loisach (vgl. VGH-Akt Bl. 297) beim Vergleich in den Kosten für Erd- und Oberbauarbeiten bereits berücksichtigt, soweit sie bei der BN-Trasse nicht auch in gewissem Umfang anfallen (vgl. VGH-Akt Bl. 292). Der Beklagte hat hierbei

die Kostensätze nach seinen Erfahrungswerten für vergleichbare Bauarbeiten herangezogen. Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden. Der Kläger hat dagegen keine Grundlagen für seine wesentlich höheren Schätzungen genannt. Dies wäre jedoch erforderlich gewesen, um die deutlichen Unterschiede zu den Ansätzen des Beklagten für die vom Kläger behaupteten möglichen Kostenersparnisse zu begründen.

- 107 Selbst wenn man unabhängig von der Frage der Präklusion die im Kostenvergleich des Beklagten (VGH-Akt Bl. 292) ebenfalls genannte zweite Loisachbrücke im Süden noch mit ca. 1,5 Mill. Euro entfallender Kosten berücksichtigen würde, käme man lediglich auf eine Kostenersparnis von ca. 3,75 Mill. Euro bei der BN-Trasse. Dagegen kann die vom Kläger ferner angesetzte Ersparnis für das Entfallen der zweiten Loisachbrücke im Norden - unabhängig von der Frage der Präklusion dieses Vorbringens – in keinem Fall berücksichtigt werden. Denn der Kläger begründet diesen Wegfall der zweiten Brücke über die Loisach im Norden damit, dass er vor der nördlichen Tunneleinfahrt im „Saffersteinbruch“ einen Kreisverkehrsplatz planen würde. Dies wurde jedoch von der Planfeststellungsbehörde ohne Rechtsfehler aus verschiedenen Gründen abgelehnt, insbesondere wegen der fehlenden Verkehrssicherheit der Kreisverkehrsanlage (vgl. PFB S. 113, 125 f.). Hierauf ist unten noch näher einzugehen.
- 108 Der Verbrauch von Landschaft, die Verlärmung von Wohnbereichen und Erholungsgebieten sowie die Zerstörung von Biotopen können im Planfeststellungsverfahren nicht geldlich bewertet werden. Soweit sie vorliegen, sind sie von der Planfeststellungsbehörde aber im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In dieser Hinsicht kann der Kläger eine etwaige Nichtbeachtung der Gesichtspunkte im Klageverfahren rügen, sofern er nicht präkludiert ist.
- 109 Demnach ergibt sich für die BN-Trasse beim Kostenvergleich auch hier kein Vorteil, weil der Ersparnis durch den Kramertunnel von ca. 2,25 Mill. Euro bei einzelnen Bauwerken immer noch die oben genannten Mehrkosten von rund 10,25 Mill. bzw. im für den Kläger günstigsten Fall 5 Mill. Euro für die Verlängerung des Tunnels um ca. 450 m – bei Berücksichtigung der Mehrkosten für die Lockergesteinsstrecken auf der Plantrasse – gegenüber stehen. Selbst wenn man das Entfallen der zweiten Loisachbrücke im Süden noch berücksichtigen wollte, würde sich bei einer Kostenersparnis von dann 3,75 Mill. Euro noch keine Vorzugswürdigkeit der BN-Trasse unter Kostengesichtspunkten ergeben. Allenfalls bei Berechnung der erhöhten Aufwen-

dungen für den Kramertunnel auf der BN-Trasse nach den vom Kläger berichteten mündlichen Äußerungen des Vertreters der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern könnte sich die Kostenersparnis bei der BN-Trasse in einer Größenordnung von etwa 1,5 bzw. 3 Mill. Euro auswirken. Wie bereits oben ausgeführt, scheidet eine derartige Berechnung jedoch daran, dass für die Kosten der Plantrasse im Bereich der Lockergesteinsstrecken keine entsprechenden Zahlenangaben seitens des Vertreters der Obersten Baubehörde berichtet wurden. Ein Vorrang der BN-Trasse beim Kostenvergleich scheidet daher in jedem Fall aus. Die negative Kostensituation bei Erstellung der BN-Trasse verschlechtert sich zudem noch dadurch ganz entscheidend, dass bei ihr die Kosten für die aufwendige Einhausung der Straßentrasse auf dem US-Gelände des „Breitenau Family Housing“ noch hinzuzurechnen wären, wie im Folgenden ausgeführt wird.

110 1.6.3 Die Planfeststellungsbehörde hat die Führung der BN-Trasse auf dem US-Gelände des „Breitenau Family Housing“ auch deshalb abgelehnt, weil dies eine lange Einhausung der Trasse erfordern würde, die mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand verbunden wäre (vgl. PFB S. 117). Der Kläger wendet dagegen ein, die Einhausung könne kürzer und weniger aufwendig erstellt werden. Dies trifft jedoch nicht zu.

111 In der mündlichen Verhandlung des Senats hat der Beklagte erläutert, dass von amerikanischer Seite aus Sicherheitsgründen eine Einhausung der Trasse mit einer Länge von ca. 440 m sowie entsprechender Sprengsicherheit verlangt werde (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 5). Diese Sicherheitsanforderungen können vom Kläger nicht mit Erfolg infrage gestellt werden. Beabsichtigen die deutschen Behörden ernsthaft einen Freigabeantrag nach Art. 48 Abs. 5 Buchst. b ZA-NTS zu stellen, so müssen sie ein eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der teilweisen Benutzung der Liegenschaft darlegen. Das kommt jedoch nur in Betracht, wenn sie mit Sicherheit ausschließen können, dass durch die teilweise Freigabe Sicherheitsbelange der amerikanischen Seite beeinträchtigt werden. Nachdem es sich hinsichtlich der Einhausung der BN-Trasse auf dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ nur um ein Freigabeverlangen bezüglich einzelner Teile der Liegenschaft handelt, kann die amerikanische Seite verlangen, dass der restliche Teil der Liegenschaft weiterhin ihren Sicherheitsanforderungen gerecht wird. Denn nach Art. 53 Abs. 1 ZA-NTS können die Truppe und ihr ziviles Gefolge innerhalb der ihnen zur ausschließlichen Benutzung überlassenen Liegenschaften die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Vertei-

digungspflichtigen erforderlichen Maßnahmen treffen. Hierbei kann die Truppe innerhalb der Liegenschaften auf den Gebieten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ihre eigenen Vorschriften anwenden, soweit diese gleichwertige oder höhere Anforderungen stellen als das deutsche Recht. Das bedeutet, dass die amerikanische Seite gerade hinsichtlich ihrer Sicherheitsbelange höhere Anforderungen stellen kann, als dies möglicherweise nach deutschen Maßstäben erforderlich wäre. Zudem treffen gemäß Art. 53 Abs. 6 ZA-NTS die deutschen Behörden auf Antrag der Truppe, um dieser und ihrem zivilen Gefolge die befriedigende Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten zu ermöglichen, geeignete Maßnahmen, um a) Schutzbereiche zu errichten und b) in der Umgebung der der Truppe zur Benutzung überlassenen Liegenschaften die Bebauung und Bepflanzung sowie den öffentlichen Verkehr zu überwachen oder zu beschränken. Auch hieraus wird ersichtlich, dass die deutschen Behörden gegebenenfalls verpflichtet sind, für die amerikanische Seite Schutzbereiche zu gewährleisten und in der Umgebung der überlassenen Liegenschaften die Bebauung sowie den öffentlichen Verkehr zu beschränken. Will man demnach nicht bereits auf dieser Grundlage eine Führung der Straßentrasse über das Gelände des „Breitenau Family Housing“ völlig ausschließen, so muss zumindest durch den amerikanischen Sicherheitsanforderungen entsprechende Baumaßnahmen sichergestellt werden, dass keine Gefährdung, z. B. durch terroristische Anschläge, eintreten kann. Denn eine befriedigende Erfüllung der Verteidigungspflichten ist nicht möglich, wenn einer Truppe oder ihrem zivilen Gefolge Gefahren etwa durch terroristische Anschläge drohen, die sie nicht treffen würden, falls die betreffende Straßentrasse nicht durch die zur Benutzung überlassene Liegenschaft führen würde. Dies ist vorliegend umso mehr zu beachten, als die Einhausung aus dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ deutlich sichtbar herausragen würde. Nach den Erläuterungen des Beklagten bedeutete dies nach den früheren Planungen für die VE-Linie eine Höhe von ca. 3 m über dem Urgelände und nach den neuen Plänen für die VE-Variante eine solche von ca. 4 bis 5 m über dem Urgelände (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 5). Die BN-Trasse ist insoweit mit der VE-Variante zu vergleichen. Der Kläger bestreitet das Herausragen der Einhausung aus dem Gelände zwar der Höhe nach, aber bei Wahrung der bautechnischen Anforderungen für eine Straßentrasse in einer Einhausung kann auch er ein Herausragen aus dem Gelände nicht gänzlich verneinen (vgl. oben B.III.1.2).

- 112 Die Kosten für die Einhausung auf dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ wurden vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung des Senats für die VE-Vari-

ante mit längerer Einhausung mit ca. 14,9 Mill. Euro beziffert (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 4). In einer detaillierten Aufstellung für eine nur 320 m lange Einhausung geht er sodann von ca. 11,1 Mill. Euro für die sprengsichere Einhausung zuzüglich Kosten für die Verlegung von Sport- und Spielanlagen mit Sanitäranlagen von ca. 1,5 Mill. Euro, für die Verlegung von Sparten auf dem Gelände mit ca. 200.000 Euro sowie für die Sicherungsmaßnahmen während der Baumaßnahme von ca. 500.000 Euro aus. Dies ergibt zusammen Kosten in Höhe von ca. 13,3 Mill. Euro für die kürzere Variante der Einhausung (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 6; VGH-Akt Bl. 292). Der Kläger veranschlagt demgegenüber die Kosten für eine noch weiter verkürzte Einhausung auf dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ auf ca. 7 Mill. Euro (vgl. VGH-Akt Bl. 297 f.). Hinzuzurechnen wären hier jedoch auch die vom Beklagten genannten Kosten für Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen auf dem Gelände in Höhe von insgesamt ca. 2,2 Mill. Euro (vgl. VGH-Akt Bl. 292). Damit ergäben sich, selbst wenn man der Auffassung des Klägers folgen wollte, Gesamtkosten für die Einhausung in Höhe von immerhin noch ca. 9,2 Mill. Euro. Diesen Vorstellungen des Klägers kann allerdings nicht gefolgt werden, weil nach dem oben Gesagten die Sicherheitsanforderungen auf dem Gelände der amerikanischen Einrichtung von Seiten der deutschen Behörden nicht beliebig reduziert werden können. Es hat somit im Kostenvergleich zumindest bei der zuletzt vom Beklagten genannten Summe für die Errichtung der Einhausung auf dem Gelände der amerikanischen Siedlung in Höhe von ca. 13,3 Mill. Euro zu verbleiben.

- 113 1.6.4 Als Fazit ist demnach festzuhalten, dass die BN-Trasse im Kostenvergleich in keinem Fall besser beurteilt werden kann als die Plantrasse. Bei realistischer Kostenschätzung anhand der vom Beklagten genannten typischen Baukosten ergibt sich, dass die BN-Trasse beim Kramertunnel auch unter Berücksichtigung der Lockergesteinsstrecken und der Ersparnisse gegenüber der Amtstrasse rund 8 Mill. Euro teurer und durch die Einhausung auf dem Gelände der amerikanischen Siedlung nochmals rund 13,3 Mill. teurer würde. Mehrkosten von ca. 21,3 Mill. Euro für eine Straßentrasse von knapp 6 km Länge bei bisherigen Gesamtkosten für die Plantrasse in Höhe von ca. 133,4 Mill. Euro (vgl. PFB S. 104) sind mit einer Kostensteigerung von rund 16 % als erheblich anzusehen. Selbst wenn man aber dem Vortrag des Klägers in allen Punkten folgen wollte, soweit er nicht aufs Geratewohl erfolgte, errechnet sich beim Kramertunnel immer noch ein Kostenvorteil für die Plantrasse von ca. 1,25 Mill. Euro sowie bei der Einhausung von ca. 9,2 Mill. Euro. Diese Mehrkosten von ca. 10,45 Millionen Euro betragen immerhin noch rund 7,8 % der für

die Plantrasse geschätzten Kosten. Hinzu kommen die erheblichen Unterhalts- und Betriebskosten für die Verlängerung des Kramertunnels und die Einhausung auf dem Gelände der amerikanischen Siedlung. Es kann nach allem rechtlich nicht beanstandet werden, dass die Planfeststellungsbehörde diesen Kostengesichtspunkten bei ihrer Abwägung ein erhebliches Gewicht zulasten der BN-Trasse beigemessen hat.

114 2. Die vom Kläger des weiteren behaupteten Verstöße der Planfeststellungsbehörde gegen das Abwägungsgebot im Sinne von § 17 Satz 2 FStrG liegen ebenso wenig vor oder sind nicht erheblich im Sinne von § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG, § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG.

115 2.1 Hinsichtlich des Gesichtspunkts der Raumordnung ist vom Kläger bereits nicht hinreichend deutlich gemacht worden, inwieweit er hier überhaupt einen Verstoß gegen das Abwägungsverbot rügen will. Denn in der Klagebegründung vom 4. Januar 2008 werden die Punkte der Raumordnung nur bei der Sachverhaltsdarstellung zum Verfahren erwähnt. Eine Verknüpfung mit dem Sachvortrag zu den behaupteten Verstößen gegen das Abwägungsgebot erfolgt nicht. Auch in der mündlichen Verhandlung des Senats wurde nicht hinreichend deutlich, welche Abwägungsmängel der Kläger im Hinblick auf die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens rügen will (vgl. Niederschrift vom 19.5.2009 S. 2 f.).

116 Selbst wenn man zugunsten des Klägers unterstellt, dass er die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 26. Juli 2007 deshalb als fehlerhaft ansieht, weil sie die Plantrasse positiv beurteilt, während in der landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982 eine nach seiner Auffassung im Wesentlichen übereinstimmende Trasse, die sogenannte G-Linie, verworfen worden sei, führt dies nicht zum Erfolg seiner Rüge. Die Ergebnisse des vereinfachten Raumordnungsverfahrens nach Art. 23 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 26. Juli 2007 stehen nicht im Widerspruch zu denen der landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982. Zum Einen hat sich die landesplanerische Beurteilung vom 24. November 1982 selbst nur eine Gültigkeitsdauer längstens bis zum 1. Dezember 1987 beigemessen (vgl. S. 44). Die Gültigkeitsdauer war damit zum Zeitpunkt der neuen landesplanerischen Beurteilung vom 26. Juli 2007 bereits nahezu 20 Jahre abgelaufen. Zum Anderen ist die Amtstrasse nicht im Wesentlichen mit der sogenannten G-Linie von 1982 gleichzusetzen. Die sogenannte G-Linie stellte im Jahr 1982 eine Variante zur damaligen Kramer-Trasse II (K II) bezüglich

der freien Strecke im Süden dar. Die damalige Trasse K II unterschied sich jedoch bereits dadurch von der heutigen Plantrasse, dass sie im Norden nicht im „Safferssteinbruch“ mit dem Tunnel begann, sondern zunächst auf freier Strecke zwischen dem „Schmölzersee“ und den Hangquellmooren ansteigen sollte. Selbst wenn der Tunnel im Norden verlängert worden wäre, wie in der landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982 (S. 30) gefordert, so wäre die Trasse K II weiterhin zwischen dem „Schmölzersee“ und den Hangquellmooren verlaufen, während die heutige Plantrasse den „Schmölzersee“ in weitem Bogen im Norden umgeht. Im Süden fiel der Tunnel bei der Trasse K II ebenfalls kürzer aus als bei der heutigen Plantrasse. Auch wenn der Tunnel im Süden ebenfalls entsprechend der landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982 (S. 31) etwas verlängert worden wäre, hätte das südliche Tunnelportal westlich des Portals der heutigen Plantrasse gelegen. Ebenso wäre im Süden der Anschluss der sogenannten G-Linie an die bestehende B 23 wesentlich anders als die heutige Plantrasse verlaufen. Die sogenannte G-Linie hätte das Gelände des „Breitenau Family Housing“ flächenmäßig erheblich tangiert und die Loisach dann weiter westlich gequert, um in die bestehende B 23 einzuschleifen. Demgegenüber vermeidet die heutige Plantrasse diese erheblichen Eingriffe in das Gelände der amerikanischen Siedlung, quert die Loisach früher und schleift eher in die bestehende B 23 ein. Die Auffassung in der landesplanerischen Beurteilung vom 26. Juli 2007 (S. 3) und im PFB (S. 96), dass die heutige Plantrasse und die damalige sogenannte G-Linie zur Trasse K II nicht einen im Wesentlichen gleichen Verlauf nehmen, kann nach allem rechtlich nicht beanstandet werden.

- 117 2.2 Der Kläger behauptet, der PFB enthalte hinsichtlich des Gesichtspunkts Lärmschutz einen Verstoß gegen das Abwägungsgebot. Ein solcher ist jedoch nicht festzustellen, soweit der Kläger nicht ohnehin mit seinem Vorbringen präkludiert ist.
- 118 2.2.1 Ein Verstoß des PFB gegen das Optimierungsgebot aus § 50 BImSchG ist nicht gegeben. Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, wozu unstreitig auch die Errichtung neuer Verkehrswege zählt, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass u.a. schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Ob ein Gebiet ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dient oder in sonstiger Weise schutzwürdig ist, bestimmt sich in erster Linie nach den bauplanungsrechtlichen Vorgaben (vgl. BayVGH vom 5.3.2001 BayVBI.

2001, 736 m.w.N.). Die Vorschrift des § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht, aber keinen generellen Vorrang (vgl. BVerwG vom 22.3.1985 BVerwGE 71, 163/165; vom 12.6.1990 NVwZ 1990, 562; BayVGH vom 29.6.2006 NVwZ-RR 2007, 161/164) vor anderen abwägungsrelevanten Belangen. Sie verlangt nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf jeden Fall vermieden werden, vielmehr hat dies nur „soweit wie möglich“ zu geschehen (vgl. BVerwG vom 22.3.1985 a.a.O.). Hiernach ist vor allem auf eine lärm mindernde Trassierung in Bezug auf schutzbedürftige Gebiete zu achten, jedoch nicht um jeden Preis. Hierbei dürfen auch Kostengesichtspunkte eine Rolle spielen (vgl. BVerwG vom 23.2.2005 BVerwGE 123, 37/43 Rd.Nr. 49). Diese Grundsätze hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt und bei der Trassierung darauf geachtet, dass die Straße soweit wie möglich von den am nächsten liegenden Wohngebieten abgerückt wurde (vgl. PFB S. 129 f.).

- 119 2.2.1.1 Hinsichtlich der vom Kläger angeführten Siedlung „Breitenau“ im Bereich des südlichen Tunnelportals steht die Plantrasse mit dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG im Einklang. An dem am ungünstigsten gelegenen Gebäude dieses Siedlungsbereichs werden die Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) immer noch deutlich unterschritten (vgl. PFB S. 130). Die vom Beklagten errechneten Beurteilungspegel liegen mit 46 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht um 13 dB(A) bzw. 10 dB(A) unter den Lärmgrenzwerten des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) des Nachts. Die Siedlung „Breitenau“ ist zwar als Sondergebiet im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 10 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt; gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV sind jedoch die derart festgesetzten Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, nach dessen Absatz 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Insoweit ist zwischen den Beteiligten nicht streitig, dass der hier maßgebliche Bereich der Siedlung „Breitenau“ als Wohngebiet einzustufen ist; diese Einstufung hat sich beim Augenschein des Senats bestätigt (vgl. Niederschrift vom 1.10.2008 S. 9). Die relativ günstigen Lärmwerte der Plantrasse werden dadurch erreicht, dass sie im maßgeblichen Abschnitt weitgehend in einem Einschnitt verläuft. Für die Brücke über die Maximilianstraße und für den Bereich am Ende des Einschnitts sind drei Meter hohe Lärmschutzwände vorgesehen, um den Übergang zwischen Einschnittslage und offener Strecke zu entschärfen (vgl. PFB-Unterlage 11.1, S. 17). Eine weitere Optimierung der Trasse musste die Planfeststellungsbehörde ange-

sichts der relativ günstigen Lärmwerte und der erheblichen Mehrkosten für die vom Kläger geforderte Verlängerung des Tunnels (vgl. oben B.III.1.6) nicht vorsehen.

- 120 2.2.1.2 Bezüglich des weiter genannten Wohngebiets „An der Wies“ in Grainau ist der Kläger mit seinem Vorbringen präkludiert. Denn im Verwaltungsverfahren im Sinne des § 1 Abs. 1 UmwRG hat er Einwendungen zur Lärmbelastung dieser Siedlung nicht geltend gemacht (§ 2 Abs. 3 UmwRG). Zudem ist er mit seinem Vorbringen gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG präkludiert, weil er seine Einwendungen nicht innerhalb der Äußerungsfrist nach § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG erhoben hat. Im Einwendungsschreiben des Klägers vom 5. Juni 2007 wird der Gesichtspunkt einer Optimierung des Trassenverlaufs im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG, um die Wohnsiedlung „An der Wies“ in Grainau zu schützen, nicht angesprochen. Die Einwendungen privater Betroffener mit Schreiben vom 19. Mai 2007 können einen eigenen fristwahrenden Einwendungsschriftsatz des Klägers nicht ersetzen (vgl. oben B.II.1.).
- 121 Im Übrigen hat der Beklagte hinsichtlich des Wohngebiets „An der Wies“ in Grainau die Frage der Optimierung des Schutzes vor Lärmeinwirkungen sehr wohl geprüft, auch wenn dieses Gebiet unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG nicht ausdrücklich erwähnt wird. Er hat ausgeführt, dass die geplante Straße soweit wie möglich von den am nächsten liegenden Wohngebieten abgerückt werde. Der Immissionsschutz könne jedoch nicht durch eine weitere Änderung der Trassierung verbessert werden, ohne dass dem Vorhabensträger unverhältnismäßige Aufwendungen abverlangt werden müssten (vgl. PFB S. 130). Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen, mit denen sie eine Verlängerung des Kramer-tunnels und die BN-Trasse durch das Gelände der amerikanischen Siedlung ablehnt (vgl. PFB S. 111 ff.). Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden. Auch Kostengesichtspunkte können einer weiteren Optimierung der Straßentrasse im Sinne des § 50 Abs. 1 BImSchG in der Abwägung mit Erfolg entgegengehalten werden (vgl. BVerwG vom 23.2.2005 a.a.O.).
- 122 2.2.2 Soweit der Kläger in seiner Klagebegründung einen mangelhaften Lärmschutz für die Wohngrundstücke in Grainau und beim Wohngebiet „Breitenau“ im Hinblick auf §§ 41 ff. BImSchG rügt, verhilft dies seinem Klagebegehren ebenfalls nicht zum Erfolg. Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde sind, soweit der Kläger nicht ohnehin präkludiert ist, auch hier nicht zu erkennen. Abgesehen davon könnten Ab-

wägungsfehler hinsichtlich des Gesichtspunkts Lärmschutz nur dann zur Aufhebung des PFB bzw. zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit führen, wenn die Planfeststellungsbehörde diesen Gesichtspunkt völlig verkannt hätte und dadurch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung infrage gestellt wäre (vgl. BVerwG vom 5.3.1997 BVerwGE 104, 123/129). Andernfalls könnte dem Kläger nur ein Verpflichtungsantrag auf Anordnung zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen weiterhelfen, auf den weiter unten noch gesondert einzugehen ist.

123 2.2.2.1 Mit seiner Rüge hinsichtlich unzureichender Lärmschutzmaßnahmen für die Wohngrundstücke „An der Wies“ in Grainau ist der Kläger gemäß § 2 Abs. 3 UmwRG und § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG präkludiert. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen (vgl. B.II.1. und B.III.2.2.1.2).

124 Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die Frage der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen sieben Anwesen im Wohngebiet „An der Wies“ in Grainau ausführlich geprüft. Sie hat aber die Errichtung einer Lärmschutzwand in diesem Bereich angesichts der unverhältnismäßigen Kosten, des beschränkten Nutzens und der erheblichen Eingriffe in das Landschaftsbild abgelehnt. Stattdessen hat sie für die betroffenen Anwesen passiven Lärmschutz gewährt (vgl. PFB S. 137). Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Entscheidung darüber, in welcher Form sie Schallschutzmaßnahmen gewährt, einen Abwägungsspielraum (vgl. oben B.II.1). Mit den von der Planfeststellungsbehörde für den Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen angeführten Gründen hat sich der Kläger nicht substantiiert auseinandergesetzt.

125 2.2.2.2 Soweit der Kläger unzureichende Lärmschutzmaßnahmen für das Wohngebiet „Breitenau“ im Bereich des südlichen Tunnelportals rügt, verhilft dies seinem Klagebegehren ebenso wenig zum Erfolg. Der Beklagte hat für die am ungünstigsten gelegenen Gebäude in diesem Bereich Lärmwerte von 46 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht errechnet (vgl. oben B.III.2.2.1.1). Soweit der Kläger kritisiert, die Reflexionen der Schallwellen durch die höhere Felswand sei bei der Planung der Schallschutzwand nicht berücksichtigt worden, kommt es hierauf nicht entscheidend an. Ebenso wenig kommt es auf die Schätzungen des Ingenieurbüros *****_***** aus dem Jahr 1977 und des Deutschen Wetterdienstes aus dem Jahr 1982 an, denn damals wurde nicht die heutige Plantrasse mit ihren konkreten Lärmschutzmaßnahmen beurteilt. Die heutige Amtstrasse zeichnet sich dadurch aus, dass das südliche

Tunnelportal in einem Einschnitt liegt und die Trasse nach Überbrückung der Maximilianstraße wiederum in einem längeren Einschnitt verläuft; die direkt angrenzenden Straßenabschnitte werden mit Lärmschutzwänden versehen (vgl. PFB-Unterlage 11.1, S. 17). Nach den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde wurden bei den Lärmberechnungen auch die auftretenden Reflexionen mit berücksichtigt (vgl. PFB S. 132). Selbst wenn dies jedoch unzureichend erfolgt sein sollte, hätte dies keinen Einfluss auf das Ergebnis der Abwägung zum Lärmschutz im PFB im Sinne von § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG gehabt. Denn die maßgeblichen Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV für Wohngebiete (vgl. oben B.III.2.2.1.1) werden am ungünstigsten Objekt am Tag um rund 13 dB(A) und bei Nacht um rund 10 dB(A) unterschritten. Selbst der Kläger räumt ein, dass er bei seinen punktuellen Prüfungen lediglich Diskrepanzen in der Größenordnung von 2 bis 3 dB(A) habe feststellen können (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 32). Er geht deshalb davon aus, dass die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV nicht überstiegen werden (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 33). Unabhängig davon ergibt sich, dass im Bereich der Siedlung „Breitenau“ die Lärmgrenzwerte für Wohngebäude bei Tag und bei Nacht soweit unterschritten werden, dass selbst bei den vom Kläger behaupteten Fehlern in der Lärmberechnung die vom Beklagten vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen als bei Weitem ausreichend angesehen werden können.

126 2.3 Der Kläger behauptet, der PFB enthalte bei der Behandlung der Belange des Artenschutzes Abwägungsfehler. Hinsichtlich der Arten Schlingnatter, Gelbbauchunke, Laubfrosch und Gelbringfalter ist er jedoch mit seinen Einwendungen gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG präkludiert, weil er sie nicht innerhalb der Äußerungsfrist des § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG erhoben hat. In seinem Einwendungsschreiben vom 5. Juni 2007 hat er lediglich die Art Mopsfledermaus ausdrücklich erwähnt, obwohl er aufgrund der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen die örtlichen Vorkommen von Flora und Fauna hätte bezeichnen können, für die nach seiner Auffassung besondere Risiken bestehen (vgl. oben B.II.2.1).

127 Hinsichtlich der Art Mopsfledermaus rügt der Kläger Fehler bei der Erhebung der Daten sowie bei der Bewertung der Gefährdung der Art durch das geplante Straßenvorhaben. Die Planfeststellungsbehörde hat sich jedoch mit diesen Einwänden ausführlich auseinandergesetzt (vgl. PFB S. 70 f., 158). Bezüglich der Erfassung der Art Mopsfledermaus sind dem Beklagten keine Fehler unterlaufen, wie bereits oben

ausgeführt wurde (vgl. oben B.II.2.2). Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Art durch die Planfeststellungsbehörde lässt ebenfalls keine Abwägungsfehler erkennen. Sie hat vorsorglich den Tötungstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG a.F. durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen als erfüllt angesehen und eine Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG a.F. auch für die Art Mopsfledermaus erteilt (vgl. oben B.II.2.2). Die Planfeststellungsbehörde gelangt unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange des Naturschutzes zu der Einschätzung, dass die für das Straßenvorhaben sprechenden Belange überwiegen (vgl. PFB S. 140 f.). Diese Einschätzung kann der Kläger nach dem oben Gesagten durch seine Einwände gegen die Behandlung der Art Mopsfledermaus in der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht erschüttern. Selbst wenn jedoch der Planfeststellungsbehörde dabei ein Fehler unterlaufen wäre, könnte dies ihre Abwägungsentscheidung hinsichtlich des Gesamtbelangs Naturschutz nicht erschüttern. Denn den Naturschutzbelangen steht trotz eines erheblichen Gewichts bei der Interessenabwägung kein abstrakter Vorrang zu (vgl. BVerwG vom 7.3.1997 BVerwGE 104, 144/148). Die Planfeststellungsbehörde hat einen Verzicht auf das Straßenbauvorhaben, die Errichtung des Vorhabens auf der BN-Trasse sowie weitere Maßnahmen zugunsten des Naturschutzes aus nachvollziehbaren Gründen, insbesondere aus Kostengründen, ausgeschlossen. Angesichts dessen ist nicht zu erkennen, dass ein Abwägungsfehler im Rahmen des Gesamtbelangs Naturschutz in Bezug auf eine einzige Art, auch wenn es sich um eine streng geschützte Art im Sinne von § 10 Abs. 2 Nr. 11 Buchst. b BNatSchG a.F. handelt, auf das Abwägungsergebnis im Sinne von § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG von Einfluss gewesen sein könnte. Denn Mängel im Hinblick auf den Grundsatz der Problembewältigung oder die Alternativenprüfung sind nicht von Einfluss gewesen, wenn die bestehende Kostendifferenz so groß ist, dass die konkrete Möglichkeit einer abweichenden Alternativenwahl durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen ist (vgl. BVerwG vom 18.4.2007 Az. 9 A 34/06 Rd.Nr. 43 – Juris; Sauthoff in Müller/Schulz, FStrG, 1. Aufl. 2008, Rd.Nr. 39 zu § 17e). Vorliegend hat der Beklagte dem Kostenunterschied zwischen der Plantrasse und der BN-Trasse insbesondere hinsichtlich der Verlängerung des Kramertunnels und der Einhausung auf dem Gebiet der amerikanischen Siedlung so großes Gewicht beigemessen (vgl. PFB S. 115 ff.), dass nicht angenommen werden kann, er hätte sich bei dieser Kostendifferenz anders entschieden als im PFB geschehen.

128 2.4 Hinsichtlich der erstmals in der mündlichen Verhandlung des Senats (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 4 f.) vorgebrachten Rügen zum Hochwasserschutz an der

Loisach im Norden der Plantrasse sowie zum Grundwasseraufstau durch die Herstellung einer Grundwasserwanne im Kreuzungsbereich B 23 neu/B 23 alt im Norden ist der Kläger gemäß § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG und § 2 Abs. 3 UmwRG präkludiert, weil er seine Einwendungen nicht innerhalb der Äußerungsfrist nach § 17a Nr. 3 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG erhoben hat und diese auch nicht im weiteren Verwaltungsverfahren geltend gemacht hat. Hierzu wurde von Klägerseite eingeräumt, dass die Einwendungen im Verwaltungsverfahren bezüglich der Einengung des Hochwasserbereichs durch die zweite Brücke mit Straßendamm im Hochwasserbett der Loisach im Norden nicht vom Kläger, sondern von einem Anlieger stammen (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 4). Die Einwendungen privater Betroffener können jedoch einen eigenen fristwahrenden Einwendungsschriftsatz des Klägers nicht ersetzen.

129 Im Übrigen wurde die Frage des Einflusses der Grundwasserwanne auf den Grundwasserfluss in dem betroffenen Bereich vom Beklagten untersucht und anhand eines Gutachtens von Prof. Dr. **** vom 11. Juli 2007 nachvollziehbar beurteilt (vgl. PFB S. 168). Das Gutachten, mit dem sich der Kläger nicht näher auseinandergesetzt hat, gelangt zu dem Ergebnis, dass sich im Bereich der bestehenden Wohnbebauung der Weidlegrabensiedlung kein messtechnisch nachweisbarer Grundwasseraufstau durch das Bauvorhaben einstellen werde (vgl. VGH-Akt Bl. 309).

130 Auch mit den Auswirkungen des Baus der zweiten Loisachbrücke im Norden hat sich die Planfeststellungsbehörde befasst. Der Flusslauf der Loisach werde so korrigiert bzw. erweitert und entsprechend angepasst, dass ein im Durchschnitt hundertjährliches Hochwasserereignis (HQ 100) ungehindert abfließen könne. Die Furcht vor einem Rückstau und einer Überschwemmung für die Weidlegrabensiedlung oder das Gut Schwaigwang sei deshalb nicht begründet (vgl. PFB S. 168). In der mündlichen Verhandlung des Senats wurde hierzu von Beklagtenseite erläutert, die Maßnahme an der Loisach erfolge im Benehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim. Als Ausgleich für die Baumaßnahme werde der Flussquerschnitt auf der Nordseite des Flusses vergrößert (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 4). Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim bestätigt in seiner Stellungnahme vom 18. Juni 2007 (S. 2), dass gemäß den Planunterlagen die Höhenlage der Straßengradiente und der Brückenbauwerke gegenüber dem maßgeblichen Hochwasserspiegel von HQ 100 des jeweiligen Vorfluters unter Berücksichtigung eines entsprechenden Freibords ausreichend bemessen ist. Auf Vorschlag des Wasserwirtschaftsamts wurde zudem in den Planfest-

stellungsbeschluss die Auflage aufgenommen, dass Konstruktionsmerkmale der Brückenbauwerke im Detail anhand von Plänen oder im Gelände mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen sind. Hierzu zählen neben den Brücken u.a. auch Baustraßen in Gewässernähe, Behelfsbrücken über Gewässer, Leergerüste von Brücken, Absetzbecken, Leichtstoffabscheider, Dücker sowie die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen längs der Gewässer (vgl. PFB S. 14). Aufgrund dieser Maßgaben und Auflagen im PFB hat das Wasserwirtschaftsamt Weilheim in seinem Gutachten vom 30. August 2007 (S. 3) zu den von privaten Einwendern erhobenen Rügen, die der Kläger im vorliegenden Gerichtsverfahren wiedergibt, ausgeführt, dass die Furcht vor einem Rückstau und einer erhöhten Überschwemmungsgefahr für die Weidlegrabensiedlung durch das Bauvorhaben nicht begründet sei. Ein korrigierender Eingriff durch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim hinsichtlich der Maßnahmen zum Hochwasserschutz ist demnach noch während der Detailplanung durch den Beklagten gesichert. Ein Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde ist insoweit nicht zu erkennen.

- 131 2.5 Als weiteren wesentlichen Gesichtspunkt für ihre Entscheidung gegen die BN-Trasse hat die Planfeststellungsbehörde zudem angeführt, dass der vom Kläger bei der BN-Trasse vorgesehene Kreisverkehrsplatz vor dem Nordportal des Kramertunnels nicht verwirklicht werden könne (vgl. PFB S. 113). Damit wäre auch der vom Kläger propagierte Verzicht auf die zweite Brücke über die Loisach im Norden nicht möglich. Nach der vom Beklagten in Auftrag gegebenen verkehrstechnischen Untersuchung wäre eine Kreisverkehrsanlage an der genannten Stelle nicht ausreichend leistungsfähig und würde aufgrund der damit verbundenen Rückstaugefahr in den Kramertunnel für die Fahrtrichtung „Garmisch-München (Augsburg)“ ein erhebliches und nicht hinnehmbares Gefahrenpotential verursachen. Der Verkehr der Fahrbeziehung vom Farchanter Tunnel Richtung Garmisch (Burgstraße) würde bei dieser Lösung Vorrang vor dem Verkehr aus dem Kramertunnel erhalten. Aufgrund der starken Ein- und Abbiegebeziehungen würden zusätzliche Fahrspuren erforderlich, die bei jeder Variante über das Loisachbauwerk geführt werden müssten. Zur sicheren Abwicklung des Verkehrs für die starke Fahrbeziehung „Garmisch-München (Augsburg)“ hat deshalb der Verkehrsgutachter Prof. Dr. ***** eine Einfädelspur für den neuen Knotenpunkt B 23 neu (Ortsumgehung Burgrain) zwingend und mit ausreichender Länge bis über die Loisach empfohlen (vgl. PFB S. 125). Bei der vom Kläger vorgeschlagenen Kreisverkehrslösung sei dagegen der weitere Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße nach Burgrain nicht berücksichtigt worden. Die Gemein-

deverbindungsstraße müsste ebenfalls abgesenkt und in einer Grundwasserwanne geführt werden sowie der Anschluss sich in einem ausreichenden Abstand zum Kreisverkehrsplatz befinden (vgl. PFB S. 126). In der mündlichen Verhandlung des Senats wurde vom Beklagten erläutert, dass der bei der BN-Trasse vorgesehene Kreisverkehrsplatz im Norden bei Spitzenbelastungen im Winter durch Skitouristen nicht ausreichend leistungsfähig sei (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 5), was zu Rückstaus in den Kramertunnel mit der Gefahr von Auffahrunfällen führen könne. Auch die vom Kläger übergebene Verkehrstechnische Stellungnahme 2009 der Fa. IFS gelangt zu dem Ergebnis, dass der einspurige Kreisverkehr die auftretenden Verkehrsspitzenströme nach der Prognose 2020 nicht bewältigen könne und es zu umfangreichen Rückstauungen, auch in den Kramertunnel hinein, kommen werde (S. 3). Die daraufhin vom Kläger vorgeschlagenen Alternativen einer zweispurigen Kreisverkehrsanlage mit zweispurigen Zufahrten oder eines Bypasses für die B 23 sind von ihm im Verwaltungsverfahren nicht vorgebracht worden, obwohl er im Erörterungstermin auf die Problematik hingewiesen worden war (vgl. Niederschrift vom 1.10.2007 S. 14); sie sind damit präkludiert (§ 2 Abs. 3 UmwRG). Unabhängig von der Präklusion des verspäteten Vorbringens des Klägers weist der Beklagte aber zu Recht darauf hin, dass die BN-Trasse durch diese Alternativen für eine Kreisverkehrsanlage im Norden zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch führen würde. Zudem wird laut Prof. Dr. ***** ein zweistreifiger Kreisverkehrsplatz von den Verkehrsteilnehmern nicht gern angenommen (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 5). Von dem vom Kläger behaupteten Vorteil seiner Kreisverkehrslösung würde somit bei Verwirklichung seiner Alternativlösungen wenig übrig bleiben.

- 132 Ferner hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung des Senats ausgeführt, dass nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung, Ausgabe 1995 (RAS-L 1995), der Mindestradius im Nordteil des Kramertunnels 500 m betragen müsse, während der Kläger nur einen Kurvenradius von 200 m vorgesehen habe (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 5). Eine normative Bindungswirkung kommt solchen Richtlinien zwar nicht zu (vgl. BayVGH vom 10.5.1999 BayVBI 2000, 82/84). Nach der Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23. August 1996 (AllIMBI Nr. 17/1996 S. 484) sind sie aber bei Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Bundesfernstraßen von den zuständigen Behörden einheitlich anzuwenden. Sie enthalten eine aktuelle Sachverständigenäußerung zur Anlage von Straßen, die nur durch ein anderes Sachverständigengutachten im Einzelfall widerlegt werden könnte. Der Kläger hat jedoch die Gültigkeit der Aus-

sagen der RAS-L 1995 im hier maßgeblichen Umfang nicht infrage gestellt. Demnach wäre vorliegend bei einer Straße der Kategorie A II mit einer Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70$ km/h (vgl. PFB-Unterlage 1, Erläuterungsbericht S. 80) zwar grundsätzlich ein Kurvenmindestradius von 180 m ausreichend (vgl. RAS-L 1995 Nr. 4.2.2 Tabelle 5), wie auch die Verkehrstechnische Stellungnahme 2009 der Fa. IFS (S. 3) annimmt. Es soll aber nach einer längeren geraden Strecke – wie hier im nördlichen Teil des Kramertunnels – der Kurvenmindestradius eines Kreisbogens 400 m nicht unterschreiten (vgl. RAS-L 1995 Nr. 4.2.2 Tabelle 4). Dieser Mindestradius bedeutet zwar keine starre Grenze, er stellt aber eine bewährte Ausbaugröße dar. Vorliegend ist weiter zu berücksichtigen, dass die Strecke im Tunnel verläuft und die erforderliche Haltesichtweite gesichert sein muss. Nach den Ausführungen des Beklagten in der mündlichen Verhandlung des Senats beträgt die erforderliche Haltesichtweite bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h mindestens 110 m. Hieraus errechnet sich ein Mindestradius für den nördlichen Kreisbogen des Kramertunnels an der Tunnelinnenwand von rund 500 m (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 2; VGH-Akt Bl. 302). Eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h für Pkw im Kramertunnel erscheint insoweit realistisch; so wurden für die schalltechnischen Berechnungen des Beklagten für die freie Strecke direkt vor und nach dem Kramertunnel Pkw-Geschwindigkeiten von 100 km/h vorausgesetzt (vgl. PFB-Unterlage 11.1 S. 8). Selbst wenn man jedoch die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70$ km/h für die Plantrasse zugrunde legen würde (vgl. PFB-Unterlage 1, Erläuterungsbericht S. 80), ergäbe sich immer noch eine erforderliche Haltesichtweite von mindestens 85 m (vgl. RAS-L 1995 Nr. 8.1.1 Bild 31; Nr. 9 Tabelle Spalte 7). Nach der vom Beklagten angewandten mathematischen Formel (vgl. VGH-Akt Bl. 302) für die Berechnung des Mindestradius im Tunnel, die vom Kläger nicht in Zweifel gezogen wurde, würde sich bei einer Haltesichtweite von 85 m somit ein Mindestradius für den nördlichen Kreisbogen des Kramertunnels an der Tunnelinnenwand von rund 300 m errechnen. Der vom Kläger der Tunnelplanung für die BN-Trasse zugrunde gelegte Kurvenradius von 200 m ist damit in jedem Fall bei Weitem unzureichend.

- 133 Soweit der Kläger dem entgegenhält, seine Alternativtrasse sei nicht endgültig durchkonstruiert und könne im Wege der Feintrassierung noch entsprechend geändert werden (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 2), belegt dies anschaulich, dass der Beklagte eine noch genauere Untersuchung der BN-Trasse als geschehen nicht hat vornehmen können, weil der Kläger die Trassierung laufend ändern will. Zudem handelt es sich bei der Aufweitung des Kurvenradius einer Tunneltrasse im Kramer-

massiv von 200 m auf eine Größenordnung von 300 bis 500 m nicht mehr um eine Frage der Feintrassierung. Von einer derart erheblichen Veränderung des Kurvenradius im nördlichen Teil des Kramertunnels würden möglicherweise ganz andere Gesteinsformationen im Kramermassiv sowie andere Untergrundverhältnisse im Bereich der Hangquellmoore und der Hangmoorquellen betroffen werden. Ferner würde sich die BN-Trasse bei einer Aufweitung des Kurvenradius in eine Größenordnung zwischen 300 und 500 m immer mehr der Plantrasse annähern (vgl. oben B. III.1.3.3). Die vom Kläger behaupteten Vorteile der BN-Trasse gegenüber der Amtstrasse in diesem Abschnitt würden damit in jedem Fall schwinden.

134 Bei der vom Kläger in der mündlichen Verhandlung des Senats weiter in Betracht gezogenen Möglichkeit, den Kreisverkehrsplatz direkt in den „Saffersteinbruch“ zu verlegen, würden sich die verkehrstechnischen Schwierigkeiten noch erhöhen. Durch die Situierung der Kreisverkehrsanlage unmittelbar vor dem Nordportal des Kramertunnels würde sich die Gefahr von Auffahrunfällen bei einem Rückstau noch verstärken. Auch im Übrigen wäre dieser Kreisverkehrsplatz nach Auffassung des Beklagten nicht verkehrssicher (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 3). Denn die Zufahrtsäste zum Kreisverkehr könnten aufgrund der beengten Verhältnisse im „Saffersteinbruch“ nicht gut ausgestaltet werden; dies wäre insbesondere dann nicht möglich, wenn der Kreisverkehr zweispurig mit zweispurigen Zufahrten oder mit einem Bypass für die B 23 ausgestaltet werden müsste (vgl. auch Verkehrstechnische Stellungnahme 2009 der Fa. IFS S. 3). Um den Kreisverkehrsplatz im „Saffersteinbruch“ gut zu platzieren und die Tunnelstrecke mit dem erforderlichen Mindestradius anschließen zu können, müssten deshalb erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet „Ammergebirge“ erfolgen, was vom Kläger nicht bestritten wird (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 3; vom 28.5.2009 S. 5). Der Beklagte hat somit ohne Rechtsfehler die BN-Trasse im Norden mit einem Kreisverkehrsplatz vor dem Tunnelportal im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung negativ beurteilt.

135 Demgegenüber bestehen keine nachvollziehbaren Bedenken gegen die Führung der Plantrasse im Norden. Die Einwände des Klägers gegen deren Verkehrssicherheit (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 3) überzeugen nicht. Insbesondere ist bei der Amtstrasse ein Rückstau in den Kramertunnel nicht zu besorgen. Zu der von Klägerseite kritisierten Verkehrsführung in der Beziehung B 23 alt Richtung Garmisch/Burg-rain hat Prof. Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung des Senats ausgeführt, dass hier lediglich 40 Kfz/h als Linksabbieger, die aus dem Kramertunnel kämen, anfielen

und somit ohne Weiteres bewältigt werden könnten (vgl. Niederschrift vom 20.5.2009 S. 3). Dies wird auch durch dessen Verkehrsuntersuchung B 23 Kramertunnel vom 23. März 2007 bestätigt, wonach die Gesamtverkehrsbelastung auf der genannten Verkehrsbeziehung 960 Kfz/24h beträgt (vgl. Plan 8a). Der Kläger hat dem nichts weiter entgegengesetzt. Die Planfeststellungsbehörde durfte somit ohne Rechtsfehler davon ausgehen, dass die Plantrasse in dem betreffenden Nordabschnitt verkehrssicher ist.

- 136 2.6 Der Kläger rügt schließlich als Verstoß gegen das Abwägungsgebot, dass der Beklagte die Alternativtrasse nicht ausreichend geprüft habe. Dieser Vorwurf trifft jedoch nicht zu; die Planfeststellungsbehörde hat die BN-Trasse sehr gründlich untersucht.
- 137 2.6.1 Soweit der Kläger hinsichtlich seiner im Einwendungsschreiben vom 5. Juni 2007 dargestellten BN-Trasse der Planfeststellungsbehörde eine mangelnde Prüfdichte vorwirft, kann dem nicht gefolgt werden. Der Beklagte hat sich mit der BN-Trasse ausführlich befasst, wobei er zum Teil auch auf Erkenntnisse zur VE-Linie und zur VE-Variante verwiesen hat (vgl. PFB S. 111 ff.). Entgegen den Vorwürfen des Klägers hat die Planfeststellungsbehörde auch gesehen, dass die BN-Trasse, wie sie vom Kläger dann im Erörterungstermin vorgestellt wurde, nicht die Schule, den Kindergarten und den Campingplatz der amerikanischen Siedlung tangiert sowie die erforderlichen Sicherheitsabstände zu den baulichen Anlagen auf dem Gelände einhalten kann (vgl. PFB S. 117). Der Vorwurf der mangelnden Prüfdichte ist schon deshalb von der Hand zu weisen, weil die BN-Trasse auch nach der eigenen Aussage des Klägers (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 17) in wesentlichen Punkten der VE-Linie entspricht, die vom Beklagten für die Genehmigung des damaligen Vorentwurfs im Jahr 1998 sehr genau untersucht worden ist. Sofern die BN-Trasse nicht in allen Details so genau untersucht werden konnte wie die Plantrasse und die VE-Linien, ist dies zudem darauf zurückzuführen, dass der Kläger seine Trassierung immer wieder änderte (vgl. oben B.III.1.6.1). Wie auch die ausführliche Erörterung in der mündlichen Verhandlung des Senats gezeigt hat, ist die BN-Trasse aber sehr genau untersucht worden. Etwaige Lücken in der Erfassung konnten durch Erkenntnisse zur Plantrasse und zu den VE-Linien im Wesentlichen geschlossen werden.

- 138 2.6.2 Der Kläger behauptet in diesem Zusammenhang ferner, dass durch einen enormen Zeitdruck in Bezug auf die Skiweltmeisterschaft im Jahr 2011 in Garmisch-Partenkirchen eine erhebliche Fehlerquelle entstanden sei. Soweit er jedoch nicht konkret aufzeigt, welche angeblichen Abwägungsfehler auf diesen Zeitdruck zurückzuführen seien, bleibt dieses Argument ohne Wirkung. Auf das vom Kläger hier auch angesprochene Verfahren nach Art. 48, 80 A ZA-NTS ist weiter unten noch einzugehen. Im Übrigen spricht die vom Kläger berichtete Erörterung im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 2. Oktober 2007 gegen den betonten enormen Zeitdruck; denn dort war man sich angeblich klar, dass bei einer etwaigen Klage des Klägers gegen den PFB das Straßenbauvorhaben bis zum Beginn der Skiweltmeisterschaft 2011 nicht werde fertig gestellt werden können (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2008 S. 47). Somit hätte die Entfaltung eines enormen Zeitdrucks und damit zwangsläufig eine Konfrontation mit dem Kläger hinsichtlich der von ihm vertretenen Belange wenig Sinn ergeben.
- 139 2.6.3 Ferner behauptet der Kläger, die deutschen Behörden hätten eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den amerikanischen Stellen gescheut. Stattdessen hätten sie Linienführungen untersucht, die von vornherein eine ablehnende Haltung der amerikanischen Seite provoziert hätten. Soweit sich der Kläger hierbei auf eine Medieninformation der Regierung von Oberbayern vom 4. Dezember 2007 beruft, führt dies nicht weiter. Zunächst ist eine Presseerklärung nicht das geeignete Mittel, um einen umfangreichen PFB einer Behörde zu interpretieren. Zudem weist auch die genannte Medieninformation darauf hin, dass die Durchführung des Freigabeverfahrens nach dem ZA-NTS deshalb nicht erforderlich gewesen sei, weil die planfestgestellte Lösung eine dem Vorhabensträger zumutbare Alternative darstelle. Auf die Frage des Freigabeverfahrens wird unten noch näher eingegangen. Im Übrigen hat der Beklagte mit der VE-Linie eine Trasse untersucht und mit der amerikanischen Seite erörtert, die von den amerikanischen Behörden nicht sofort abgelehnt wurde (vgl. VGH-Akt BI. 88).
- 140 2.6.4 Schließlich will der Kläger einen Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde bei der Trassenwahl darin sehen, dass für die BN-Trasse kein Freigabeverfahren nach Art. 48 Abs. 5 ZA-NTS bzw. bei dessen Erfolglosigkeit ein Streitbeilegungsverfahren nach Art. 80 A ZA-NTS durchgeführt worden ist. Der Kläger kann eine etwaige Nichtbeachtung dieser Vorschriften rügen, weil der Beklagte darauf abgestellt hat, dass der Verwirklichung der BN-Trasse auch die besonderen Rechtsverhältnisse

mit den Stationierungsstreitkräften entgegenstünden (vgl. PFB S.117 ff.). Zur Durchführung der genannten Verfahren waren die deutschen Behörden vorliegend jedoch nicht verpflichtet.

- 141 Soweit der Kläger behauptet, der von der BN-Trasse zu unterquerende bloße Wiesenbereich des US-Geländes sei für die gemeinsame Verteidigungsaufgabe offensichtlich unerheblich, nach dem Minimierungsgebot ohne Weiteres bis auf die Verbindungswege zwischen den Gebäuden freizugeben und seine Funktion für Sport und Spiel auf die mindestens 10.000 m² große Wiese nördlich der „Family Houses“ zu übertragen, kann dem nicht gefolgt werden. Es sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die amerikanischen Behörden die Nutzung des Areals auch nur teilweise aufgeben wollten. Eine freiwillige Zurückgabe auch nur eines Teils der Liegenschaft nach Art. 48 Abs. 5 Buchst. a ZA-NTS steht somit nicht im Raum. Allerdings beurteilt sich der Liegenschaftsbedarf der Stationierungsstreitkräfte hinsichtlich bestehender Liegenschaftsüberlassungen ausschließlich nach der Einschätzung des jeweiligen Entsendestaats, die von den deutschen Behörden ohne eigene weitere Prüfung hinzunehmen ist (vgl. BGH vom 18.7.2003 NJW-RR 2004, 570/572). Dabei trifft die Behauptung des Klägers nicht zu, es sei nicht ersichtlich, weshalb und inwieweit die amerikanische Seite den betroffenen Bereich nach Abschluss der Bauarbeiten nicht weiter zu Sport und Spiel solle nutzen können. Denn es steht fest, dass die Einhausung aus dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ deutlich herausragen würde. Zwischen den Beteiligten ist lediglich strittig, in welcher Höhe sich der Erdwall über der Betondecke aus dem Urgelände erheben würde (vgl. oben B.III.1.2 und 1.6.3).
- 142 Für ein Freigabeverlangen nach Art. 48 Abs. 5 Buchst. b ZA-NTS ist jedoch erforderlich, dass ein eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der Benutzung der Liegenschaft besteht. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Nach der hinsichtlich der sonstigen Gesichtspunkte im Ergebnis abwägungsfehlerfreien Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist mit der Plantrasse für den Vorhabensträger eine zumutbare Alternativplanung vorhanden. Nach der rechtlich nicht zu beanstandenden Auffassung des Beklagten zeigt diese insbesondere beim Kostenvergleich Vorteile, die deren Nachteile hinsichtlich Landschaftsbild und -verbrauch aufwiegen. Zudem weist die BN-Trasse mit dem geplanten Kreisverkehr am nördlichen Tunnelportal nach rechtlich vertretbarer Auffassung der Planfeststellungsbehörde einen weiteren Nachteil auf. Selbst bei einem Gleichstand in der Bewertung beider Trassenalternativen

ließe sich kein eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der Benutzung der Liegenschaft begründen. Dies gilt unabhängig davon, ob die deutsche Seite eine vollständige oder eine nur teilweise Freigabe der Liegenschaft verlangen wollte. Wie bereits oben ausgeführt, hat die amerikanische Seite ein berechtigtes Interesse daran, dass auch die teilweise Freigabe einer Liegenschaft nur aufgrund eines eindeutig überwiegenden deutschen Interesses, das ihre Sicherheitsinteressen berücksichtigt, verlangt wird (vgl. oben B.III.1.6.3).

- 143 Die Planfeststellungsbehörde hat daher ohne Rechtsfehler ein eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der Benutzung der Liegenschaft nicht feststellen können (vgl. PFB S. 119 f.). Für diese Feststellung musste sie sich nicht nochmals mit allen Argumenten des Klägers zu der Vorzugswürdigkeit der BN-Trasse auseinandersetzen, sondern konnte auf ihre Erkenntnisse im Rahmen der Variantenabwägung verweisen. Die Planfeststellungsbehörde hat auch nicht den Fehler eines unzulässigen Ringschlusses begangen, indem sie die BN-Trasse bereits wegen des aufwändigen Verfahrens nach Art. 48 Abs. 5 und Art. 80 A ZA-NTS abgelehnt hätte, wie der Vortrag des Klägers suggeriert. Denn sie hat klargestellt, im Rahmen ihrer Gesamtabwägung sei sie nicht davon ausgegangen, dass die Regelungen des ZA-NTS zum Schutz der Stationierungsstreitkräfte einen unüberwindbaren Belang darstellen würden (vgl. PFB S. 111).
- 144 Demnach war das vom Kläger geforderte Streitbeilegungsverfahren nach Art. 80 A ZA-NTS nicht erforderlich. Nach der rechtlich nicht zu beanstandenden Auffassung der insoweit zuständigen Planfeststellungsbehörde besteht ein eindeutig überwiegendes deutsches Interesse an der teilweisen Benutzung der betroffenen Liegenschaft nicht. Eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung des ZA-NTS, die zwischen dem Entsendestaat und der deutschen Seite beizulegen wäre, ist damit nicht gegeben. Im Übrigen ist die Auffassung des Beklagten nicht von der Hand zu weisen, dass hinsichtlich der geprüften VE-Linien eine Konsultation auf der niedrigsten geeigneten Ebene im Sinne von Art. 80 A Abs. 1 Satz 1 ZA-NTS stattgefunden hat. Das Ergebnis dieser Konsultation war, dass sich die amerikanische Seite, um zur Verwirklichung der Ortsumgehung beizutragen, bereit erklärt hat, Flächen entlang der bisherigen Liegenschaftsgrenze freizugeben (vgl. PFB S. 120). Auch angesichts dessen bestand kein Anlass, für die seitens der Planfeststellungsbehörde nicht bevorzugte BN-Trasse ein Streitbeilegungsverfahren durchzuführen und gegebenen-

falls gemäß Art. 80 A Abs. 1 Satz 2 ZA-NTS die Meinungsverschiedenheit den zuständigen höheren Militär- oder Zivilbehörden zur Beilegung vorzulegen.

145 3. Entgegen der Auffassung des Klägers ist mithin das Ergebnis der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde im Sinne von § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG rechtlich nicht zu beanstanden. Insbesondere musste sich ihr die BN-Trasse nicht als vorzugswürdig aufdrängen.

146 Wie bereits ausgeführt, hat die Planfeststellungsbehörde ohne Rechtsfehler angenommen, dass die Plantrasse gegenüber der BN-Trasse erhebliche Kostenvorteile bei Bau und Unterhaltung des Kramertunnels und wegen der nicht erforderlichen Einhausung auf dem Gelände des „Breitenau Family Housing“ aufweist (vgl. oben B. III.1.6). Gegenüber den Vorteilen der BN-Trasse bei der Bewahrung des Landschaftsbilds und hinsichtlich des Landschaftsverbrauchs hat die Planfeststellungsbehörde den Kostengesichtspunkten den Vorrang eingeräumt (vgl. PFB S. 117) und sich abwägungsfehlerfrei für die Plantrasse entschieden. Zudem durfte die Planfeststellungsbehörde ihre Abwägungsentscheidung ohne Rechtsverstoß darauf stützen, dass die vom Kläger geplante BN-Trasse im Nordabschnitt nicht sicher ist, weil sie nicht den erforderlichen Mindestradius im Kramertunnel aufweist und der Kreisverkehrsplatz vor dem Nordportal nicht hinreichend verkehrssicher ist.

147 Selbst wenn aber der Vergleich zwischen der BN-Trasse und der Plantrasse, insbesondere unter Berücksichtigung der vorgenannten bedeutsamen Gesichtspunkte, einen Gleichstand ergeben hätte, wäre die Entscheidung für die Plantrasse rechtsfehlerfrei. Hierfür reichte es aus, dass die Behörde einen erheblich verlängerten Kramertunnel sowie die Einhausung auf dem Gelände der amerikanischen Siedlung aus grundsätzlichen Erwägungen wie z.B. der Unterhaltung ablehnt. Dies ist vorliegend im PFB geschehen (vgl. S. 115, 117) und wurde vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung des Senats nochmals bekräftigt (vgl. Niederschrift vom 28.5.2009 S. 2).

148 C) Nach dem oben Gesagten führen weder der Hauptantrag des Klägers auf Aufhebung des PFB noch sein erster Hilfsantrag auf Feststellung dessen Rechtswidrigkeit zum Erfolg. Ebenso wenig erfolgreich ist der zweite Hilfsantrag des Klägers, den Beklagten zu verpflichten, unter Abänderung des PFB zum Schutz der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete Auflagen zum aktiven Lärm-

schutz vorzusehen. Es ist bereits fraglich, ob der Kläger derartige Lärmschutzmaßnahmen unter Hinweis auf § 2 Abs. 1 und Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG überhaupt einklagen kann. Hierbei könnte sich ein aufgedrängter Lärmschutz dadurch ergeben, dass die tatsächlich betroffenen Anlieger einer Straßentrasse und damit potenziell Anspruchsberechtigten die von einem Naturschutzverein geforderten Maßnahmen ablehnen und stattdessen andere Einrichtungen bevorzugen würden. Dies kann jedoch letztlich dahinstehen.

- 149 Es bestehen jedenfalls Bedenken, ob der Verpflichtungsantrag des Klägers hinreichend bestimmt im Sinne von § 82 Abs. 1 Satz 2 VwGO ist. Denn der Kläger müsste zunächst angeben, für welche konkreten Bauabschnitte der Plantrasse er aktive Lärmschutzmaßnahmen fordert. Für einzelne Straßenabschnitte sieht der PFB nämlich durchaus aktive Lärmschutzeinrichtungen vor.
- 150 Soweit der Kläger aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Anwesen der Wohnsiedlung „An der Wies“ in Grainau fordert, ist er zudem gemäß § 2 Abs. 3 UmwRG und § 17a Nr. 7 Satz 2 FStrG mit seinem Vorbringen ausgeschlossen (vgl. oben B II. 1). Schließlich ist der behauptete Anspruch des Klägers auf Anordnung einer größeren Anzahl aktiver Lärmschutzmaßnahmen, als sie der PFB vorsieht, nicht begründet. Denn der Beklagte hat diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Plantrasse zum einen Teil vorgesehen und zum andern Teil abwägungsfehlerfrei abgelehnt, weil er sie für nicht erforderlich halten durfte (vgl. oben B III. 2.2.2).
- 151 Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.
- 152 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.
- 153 Gründe für die Zulassung der Revision gemäß § 132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

- 154 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.
- 155 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

157

Beschluss:

158

Der Wert des Streitgegenstands wird auf 30.000 Euro festgesetzt
(§ 52 Abs. 1 GKG).

159 Dr. Allesch

Dösing

Senftl