

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 10.40022
Sachgebietsschlüssel: 1040

Rechtsquellen:

§ 60, § 74 Abs. 1 VwGO,
Art. 14 GG,
§§ 17 - 17e FStrG,
§ 1 FStrAbG,
§ 50 Satz 1 BImSchG,
§ 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV,
Art. 3, 6 Abs. 2 - 4, Art. 12 ff., Art. 16 Abs. 1 und Anhang II, Anhang IV
der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie),
§§ 33, 34, 42 BNatSchG 2007,
Art. 13b, 13c, 49a BayNatSchG

Hauptpunkte:

Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bei versäumter Klagefrist,
Zurechenbarkeit von Organisationsverschulden einer Rechtsanwaltsfachgehilfin bei konkreter
Einzelanweisung,
Planfeststellung Autobahn A 94 im Abschnitt Pastetten-Dorfen,
Klage eigentumsbetreffener Kläger,
Planrechtfertigung,
Habitatschutz nach der FFH-Richtlinie,
prioritäre Lebensraumtypen,
Artenschutz,
fachplanungsrechtliche Abwägung,
abschnittsweise Planung,
Planzielerreichung,
Trennungsgrundsatz,
Zwangspunktwirkung,
persönliche Betroffenheiten,
Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Leitsätze:

Zur Zulässigkeit der Autobahn A 94 im Planfeststellungsabschnitt Pastetten-Dorfen

Urteil des 8. Senats vom 24. November 2010

8 A 10.40022

*Großes
Staatswappen*

Verkündet am 24. November 2010
Ang. Venus
als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

1. **** *****
 2. ***** *****
 3. ***** *****
- **** ** ***** *****

- Klagepartei -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte ***** ***** ** *****
***** ** ***** *****

gegen

Freistaat Bayern,

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

- Beklagter -

wegen

Planfeststellung A 94 (Pastetten-Dorfen)

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Allesch,
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Müller,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Kurzidem

aufgrund der mündlichen Verhandlungen vom **21., 22. und 27. Oktober 2010**
folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Von den Kosten des Verfahrens tragen die Kläger zu 1 und 2 ein Drittel und die Klägerin zu 3 zwei Drittel. Die Kläger zu 1 und 2 tragen ihren Anteil als Gesamtschuldner.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Klagepartei wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss (PFB) der Regierung von Oberbayern vom 3. Dezember 2009 für den vierstreifigen Neubau der Autobahn A 94 im Abschnitt Pastetten-Dorfen.
- 2 1. Die Kläger zu 1 und 2 bewirtschaften einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit Kuh- und Pferdehaltung auf dem Grundstück Fl.Nr. 323 Gemarkung *****-****. Der Betrieb umfasst nach Angaben der Kläger ca. 12 ha Eigenfläche. Das Eigentum an dem Hofgrundstück und an den zu dem Betrieb gehörenden landwirtschaftlichen Grundstücken Fl.Nr. 423 Gemarkung ***** und Fl.Nr. 1386 Gemarkung ***** haben die Kläger zu 1 und 2 im Jahr 2006 auf ihre Tochter, die Klägerin zu 3, übertragen. Das weiter zum Betrieb gehörende Grundstück Fl.Nr. 748/1 Gemarkung ***** steht im Eigentum der Kläger zu 1 und 2. Von letzteren drei Grundstücken sollen für den Bau des streitbefangenen Abschnitts der Trasse der A 94 und für die Änderung der entlang der Trasse verlaufenden Staatsstraße St 2086 (vgl. Bauwerksverzeichnis Nrn. 221 ff.) insgesamt 5.407 m² dauerhaft und 1.280 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

- 3 2. Gegenstand des Planvorhabens ist der Neubau der etwa 17,4 km langen Strecke der Autobahn A 94 im Teilabschnitt Pastetten-Dorfen von Bau-km 16 + 980 (nordöstlich von Pastetten) bis Bau-km 34 + 423 (südlich von Dorfen) im Zuge der geplanten Autobahnverbindung München-Mühldorf-Simbach-Pocking. Die im Endausbau insgesamt rund 150 km lange Autobahn soll die Landeshauptstadt München mit dem südostbayerischen Raum verbinden. Sie beginnt im Stadtgebiet von München, wo sie am Autobahnkreuz München-Ost mit der Autobahn A 99 verknüpft ist, und soll an ihrem Ende bei Pocking in die Autobahn A 3 münden. Von der Gesamtstrecke sind insgesamt ca. 70 km fertiggestellt. Das streitbefangene Planungsvorhaben stellt den zweiten Abschnitt der insgesamt rund 39 km langen „Trasse Dorfen“ dar. Der westlich anschließende, derzeit im Bau befindliche erste Bauabschnitt Forstinning-Pastetten (Bau-km 10 + 755 bis Bau-km 16 + 980) wurde durch Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 in der Fassung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 planfestgestellt. Die hiergegen gerichteten Klagen der Klagepartei (Az. 8 A 06.40024) und weiterer Personen (Az. 8 A 06.40023, 8 A 06.40025 und 8 A 06.40026) blieben vor dem Verwaltungsgerichtshof (Urteile vom 30.10.2007) und dem Bundesverwaltungsgericht (Beschlüsse vom 5.12.2008 (Az. 9 B 28.08 [NVwZ 2009, 320], 9 B 29.08 und 9 B 30.08) ohne Erfolg. Das Bundesverfassungsgericht nahm mit Beschluss vom 22. März 2010 (Az. BVerfG 1 BvR 599/09) die Verfassungsbeschwerde der Klagepartei nicht zur Entscheidung an. Für den östlich an das Planvorhaben anschließenden dritten Bauabschnitt Dorfen-Heldenstein leitete die Regierung von Oberbayern am 25. September 1998 das Planfeststellungsverfahren ein.
- 4 Mit Schreiben vom 19. Mai 1999 beantragte die Autobahndirektion Südbayern die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens im streitbefangenen Abschnitt. Die Planfeststellungsunterlagen lagen unter Hinweis auf die Einwendungsfrist und den Ausschluss verspäteter Einwendungen in mehreren Gemeinden öffentlich aus. Die Klagepartei erhob mit Schreiben vom 2. August und 18. November 1999 sowie vom 20. März 2001 Einwendungen. Am 3., 4., 10. und 11. Mai 2001 fanden Erörterungstermine statt.
- 5 Aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen änderte die Autobahndirektion Südbayern die Planung (erste Tektur) und beantragte mit Schreiben vom 8. November 2002 das Planfeststellungsverfahren mit diesen Änderungen fortzusetzen. Die Änderung umfasste im Wesentlichen Anpassungen im nachgeordneten landwirt-

schaftlichen Wegenetz, in Teilbereichen eine Verstärkung aktiver Lärmschutzmaßnahmen, eine Umstellung des Entwässerungssystems der Autobahn sowie Anpassungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Die Regierung von Oberbayern informierte mit Schreiben vom 21. Februar 2003 die Betroffenen über die Planänderungen unter Beifügung der geänderten Planfeststellungsunterlagen. Die Klagepartei erhob mit Schreiben vom 3. April 2003 Einwendungen. Am 20. November 2003 fand ein weiterer Erörterungstermin statt.

- 6 Am 21. Dezember 2004 meldete der Freistaat Bayern Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, die unmittelbar von der Plantrasse berührt würden (FFH-Gebiete DE 7637-371 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ und DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“), sowie Gebiete, die von der Autobahn im nächsten Abschnitt Dorfen-Heldenstein betroffen würden (FFH-Gebiete DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ und „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ DE 7839-371), an die Europäische Kommission nach. Die Autobahndirektion Südbayern erstellte entsprechende Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (zweite Tektur). Technische Änderungen der Planung wurden nicht vorgenommen. Mit Schreiben vom 17. März 2006 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, das Planfeststellungsverfahren mit diesen Planfeststellungsunterlagen fortzusetzen. Die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurden in mehreren Gemeinden öffentlich ausgelegt. Die Klagepartei erhob mit Schreiben vom 2. Juni 2006 Einwendungen. Ein Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.
- 7 Nach Abschluss des gerichtlichen Verfahrens zum ersten Abschnitt Forstinning-Pastetten änderte die Autobahndirektion Südbayern die Planung erneut (dritte Tektur) und beantragte mit Schreiben vom 27. März 2009 die Fortsetzung des Verfahrens auf der Grundlage dieser Änderungen. Diese Planänderung umfasst insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Neben einer Trassenverschiebung im Bereich der Lappachquerung von bis zu 13 m, einer Änderung der Spannweite und der Pfeilerstellungen von Brücken, einer Einbeziehung der Anschlussstelle Dorfen in den Planungsabschnitt und Anpassungen im nachgeordneten Straßennetz wurde das Entwässerungssystem mit dem Ziel der vollständigen Versickerung des Straßenwassers geändert und der Umfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen erweitert. Daneben aktualisierte die Planfeststellungsbehörde die Planung der Lärmschutzanlagen aufgrund einer Fortschreibung der Verkehrsprognose auf den Prognosehori-

zont 2025 und ergänzte die Planungsunterlagen um die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung. Die Planänderungsunterlagen wurden in mehreren Gemeinden öffentlich ausgelegt. Die Klagepartei erhob mit Schreiben vom 14. Mai 2009 Einwendungen. Einen Erörterungstermin führte die Behörde nicht durch.

- 8 Am 3. Dezember 2009 stellte die Regierung von Oberbayern den Plan fest. In dem Planfeststellungsbeschluss wurde das Vorhaben unter anderem mit wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen und immissionsschutzrechtlichen Auflagen im Abschnitt zwischen Pastetten und Dorfen mit den Änderungen und Ergänzungen der ersten bis dritten Tektur zugelassen. Zugleich erteilte die Behörde die wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in Oberflächengewässer und in das Grundwasser und verfügte die straßenrechtliche Widmung, Umstufung und Einziehung bestehender öffentlicher Straßen. Die Einwendungen Privater – auch der Klagepartei – gegen das Vorhaben wies die Behörde zurück, soweit sie ihnen nicht durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss oder durch Planänderung oder Zusagen des Vorhabensträgers entsprach. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 30. Dezember 2009 im Oberbayerischen Amtsblatt unter Anfügung einer Rechtsbehelfsbelehrung und unter Hinweis auf die öffentliche Auslegung des Beschlusses sowie des festgestellten Plans in der Zeit vom 11. bis 25. Januar 2010 in den Gemeinden Pastetten, Hörlkofen, Lengdorf und St. Wolfgang sowie der Stadt Dorfen öffentlich bekannt gemacht.
- 9 3. Am 26. Februar 2010 hat unter anderem die Klagepartei gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Verwaltungsgerichtshof Klage erhoben. Bereits am 25. Februar 2010 hat sie die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragt; der Senat hat mit Beschluss vom 8. April 2010 (Az: 8 AS 10.40016 u.a.) das Ruhen dieses Verfahrens angeordnet.
- 10 Zur Begründung der Klage macht die Klagepartei im Wesentlichen geltend: Die Klage sei zulässig. Wegen der Versäumung der Klagefrist werde Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragt. Aufgrund eines Versehens habe eine sonst zuverlässige, gut ausgewählte und überwachte Kanzleiangestellte entgegen der Anweisung eines der Bevollmächtigten der Klagepartei am Nachmittag des 25. Februar 2010 bei der Posteinlaufstelle des Verwaltungsgerichtshofs persönlich lediglich den Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO, nicht aber auch die Klageschrift eingereicht. Diese

sei deshalb erst mit dem allgemeinen Posteinlauf am 26. Februar 2010 beim Verwaltungsgerichtshof eingegangen.

Die Klage sei auch begründet. Der Planfeststellungsbeschluss sei formell rechtswidrig. Die lange Verfahrensdauer sei unverhältnismäßig und verstoße gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens. Die Verfahrensdauer sei auf die fehlerhafte Trassenwahl zurückzuführen. Die Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sei bereits im Jahr 1984 vorgenommen worden. Es sei nicht zumutbar, dass die Grundstücke der Klagepartei für so lange Zeit mit dem Makel einer „drohenden Überplanung“ belastet seien. Auch der Grundsatz der Formen- und Verfahrensklarheit sei verletzt, weil nach drei Tekturen nicht mehr nachvollziehbar sei, welche Regelungen Geltung beanspruchten. Die Klagepartei sei aufgrund der Fülle der Unterlagen bei den kurzen Äußerungsfristen gehindert, ihre Rechte wahrzunehmen. Dadurch sei die Waffengleichheit nicht mehr gewährleistet. Die Nichtdurchführung der Erörterungstermine zur zweiten und dritten Tektur verstieße gegen die Anforderungen aus Art. 20a GG. Die jetzige Planung unterscheide sich nach eigenen Angaben des Beklagten signifikant von der früheren. Zwischen dem letzten Erörterungstermin und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses lägen nahezu sieben Jahre. Eine Fehlerheilung sei nicht möglich, weil die Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache beeinflusst hätten.

Der Planfeststellungsbeschluss leide auch an materiellen Fehlern.

Dem Vorhaben fehle die planerische Rechtfertigung. Die gesetzliche Bedarfsvorgabe erfülle auch die Trasse Haag. Das Planungskonzept sei willkürlich, weil darin ausschließlich der Planung zuträgliche raumordnerische Belange sowie verkehrliche und verkehrspolitische Ziele berücksichtigt worden seien. Außerdem seien diese Ziele abwägungsfehlerhaft. Das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit werde durch die Trasse Dorfen nicht besser verwirklicht als die Trasse Haag. Das Ziel der Anbindung des nördlichen Teils von Südostbayern an den Flughafen München könne durch die Trasse Dorfen nicht erreicht werden. Entgegen der Auffassung des Beklagten entlaste die Trasse Dorfen das nachgeordnete Straßennetz nicht besser als die Trasse Haag. Diese Annahme beruhe auf einer Verkehrsuntersuchung von Prof. ***** aus dem Jahr 2008, die gravierende methodische Mängel aufweise. Sie stelle hinsichtlich der Entlastungswirkung fehlerhaft allein auf die Kraftfahrzeuge anstatt auf die betroffenen Bewohner ab. Auch sei das Untersuchungsgebiet im Süden „abgeschnitten“ und die Flughafentangente Ost aus dem Untersuchungsgebiet ausgenommen

worden. Die Verkehrsuntersuchung beruhe außerdem auf einem fehlerhaften Berechnungsmodell.

Die Trasse Dorfen stehe mit den Vorgaben des FFH-Gebietsschutzes nicht in Einklang. Das Vorhaben führe in den drei von der EU-Kommission in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommenen FFH-Gebieten zu unverträglichen Eingriffen, weil deren Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt würden. Die nationale Schutzgebietsausweisung dieser FFH-Gebiete und die damit zusammenhängende Festlegung der Erhaltungsziele für die Gebiete sei entgegen Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl EG Nr. L 206 S. 7 - Habitatrichtlinie - FFH-RL) noch nicht erfolgt. Daher sei die FFH-Verträglichkeitsprüfung nur anhand der Erhaltungsziele der Standard-Datenbögen anstatt der konkretisierten Erhaltungsziele durchgeführt worden. Dadurch sei bei der Prüfung ein zu geringer Schutzmaßstab angelegt worden. Lege man der Verträglichkeitsprüfung richtigerweise die gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele in der mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmten Version vom 27. Oktober 2006 zugrunde, sei das Vorhaben unverträglich. Aber auch bei Anlegung des geringeren Schutzmaßstabs sei das Vorhaben nicht verträglich. Die Auswahl der im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ vorkommenden charakteristischen Arten zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraumtyp *91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) in die Verträglichkeitsuntersuchung sei fehlerhaft. Die Auswirkungen des Vorhabens beschränkten sich nicht auf Verkehrslärmimmissionen, sondern seien aufgrund der zahlreichen Brückenquerungen durch negative Veränderungen des Licht- und Feuchtigkeitshaushalts gekennzeichnet. Deshalb hätten bestimmte Laufkäferarten berücksichtigt werden müssen. Gleiches gelte hinsichtlich des Steinkrebsses. Beim Rimbach und an der Lappach seien, wie der **** ***** mit Schreiben vom 30. Mai 2006 geltend gemacht habe, potenzielle Lebensräume des Steinkrebsses festgestellt worden. Die Kohärenzdarstellung im Planfeststellungsbeschluss sei ebenfalls fehlerhaft. Das Schutzgebiet „Isental mit Nebenbächen“ werde vierfach mittig durchschnitten. Dadurch sei der funktionale Zusammenhang des Gebiets nicht mehr gewährleistet. Zu Unrecht schätze der Beklagte die Beeinträchtigung der Auenwäldervegetation durch Veränderungen der Sonneneinstrahlung in den Brückenbereichen des FFH-Gebiets als gering ein. Die vom Beklagten als schattenverträglich eingestufte Traubenkirsche komme an keinem der Brückenbauwerke vor; außerdem sei sie kein Baum, sondern ein Strauch. Die Summenwirkung der geplanten Trasse und der Hochwasserschutz-

maßnahme Schwindegg sei ebenfalls nicht berücksichtigt worden. Beide Maßnahmen wirkten sich negativ auf den prioritären Lebensraum Auenwälder aus und seien im Zusammenwirken in Bezug auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen. Dass die Hochwasserschutzmaßnahme abgeschlossen sei, ändere daran nichts. Dies habe der Europäische Gerichtshof in seiner Entscheidung vom 14. Januar 2010 (Rs. C-226/08) bestätigt. Abweichungsmöglichkeiten nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL oder nachträgliche Heilungsmöglichkeiten seien schon deswegen nicht gegeben, weil mit der Trasse Haag eine Alternativlösung zur Verfügung stehe.

Die Behandlung des europäischen Artenschutzes sei fehlerhaft erfolgt. Zu Unrecht habe die Behörde angenommen, dass für die betroffenen 15 Fledermausarten genügend Ausweichquartiere verblieben. Unzutreffend habe sie auch ein Vorkommen des Springfrosches verneint.

Der Planfeststellungsbeschluss verletze das Abwägungsgebot. Die Abschnittsbildung sei wegen der entstehenden Folgeprobleme im nachgeordneten Netz, insbesondere bei der Ortsdurchfahrt Schwindkirchen, nicht gerechtfertigt. Die Trassenwahl sei abwägungsfehlerhaft. Dies könne auch im streitgegenständlichen Verfahren noch gerügt werden. Die Zwangspunktwirkung des Planungsabschnitts Forstinning-Pastetten stelle keinen für die Abwägung besonders gewichtigen Belang dar. Auch der Verkehrslärmschutz sei zu Unrecht als Belang von sehr hoher Bedeutung zugunsten der Trasse Dorfen gewertet worden. Es sei außer Acht gelassen worden, dass durch die Trasse Dorfen ein bislang von Verkehrslärmimmissionen weitgehend freier Raum erstmals massiv verlärmert werde und daneben der Verkehrslärm der Bundesstraße B 12 bestehen bleibe. Die öffentlichen Belange des Flächenverbrauchs, des Natur- und Umweltschutzes, des Wasserrechts, der Luftreinhaltung und des Waldrechts sprächen ebenso wie die gemeindlichen Belange und die privaten Belange zugunsten der Trasse Haag. Während die Trasse Haag im Bereich des bereits vorbelasteten Raums durch die stark befahrene B 12 geführt werde, führe die Trasse Dorfen durch einen unvorbelasteten Naturraum. Von der Trasse Haag würden weitaus weniger besonders geschützte und vom Aussterben bedrohte Arten betroffen als von der Trasse Dorfen. Auf der Trasse Haag komme es zudem nur zu einer Verstärkung vorhandener Beeinträchtigungen, während die Trasse Dorfen erstmalige Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge habe. Auf der Trasse Dorfen würden zwei FFH-Gebiete mehrfach mittig durchschnitten und ein weiteres FFH-Gebiet mittelbar beeinträchtigt; die Trasse Haag führe hingegen lediglich im Bereich des Großhaager Forsts auf ca. 2,5 km Länge an der Grenze eines FFH-Gebiets ent-

lang („Ebersberger und Großhaager Forst“). Im Bereich der Trasse Dorfen lägen verteilt 56 Bäche, Gräben und Stillgewässer; im Bereich der Trasse Haag würden hingegen nur 20 Fließgewässer gequert. Auf der Trasse Haag würden nur Waldflächen in Anspruch genommen, die durch die B 12 bereits stark vorbelastet seien. Die Realisierung der Trasse Dorfen erfordere weitaus mehr private Flächen als die Trasse Haag. Zudem sei auf der Trasse Dorfen mit höheren Strukturschäden und mit einer höheren Anzahl von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe zu rechnen. Die Bundesstraße B 15 neu sei beim Trassenvergleich fehlerhaft unberücksichtigt geblieben.

Auch die persönlichen Belange der Klagepartei seien fehlerhaft abgewogen worden. Die Inanspruchnahme ihrer Grundflächen bedrohe den Betrieb der Klagepartei in seiner Existenz, auch wenn es sich um einen landwirtschaftlichen Kleinbetrieb handle. Zudem sei mit Umsatzeinbußen infolge der Schadstoffbelastung durch die Autobahn sowie mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen beim Anwesen der Klagepartei zu rechnen.

11 Die Klagepartei beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 3. Dezember 2009 aufzuheben,

hilfsweise

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 3. Dezember 2009 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist,

weiter hilfsweise

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 3. Dezember 2009 bis zu einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Frage des Schutzregimes bei der verzögerten Unterschutzstellung eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 4 Abs. 4 FFH-RL nicht vollziehbar ist, und das Klageverfahren solange auszusetzen.

12 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

- 13 Der Planfeststellungsbeschluss verstoße weder gegen formelles noch gegen materielles Recht. Die Planrechtfertigung für die Trasse Dorfen sei gegeben. Dies habe der Senat im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 bestätigt. Neue Gesichtspunkte seien von der Klagepartei nicht vorgebracht worden. Die Klagepartei gehe fälschlich davon aus, dass die Entwicklung von Planungszielen dem Abwägungsgebot unterliege.

Die Vorgaben des FFH-Gebietsschutzes seien nicht verletzt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ sei nicht zu beanstanden. Die Ausweisung des Gebiets als nationales Schutzgebiet sei nicht verzögert worden; die Frist für die Ausweisung sei noch nicht abgelaufen. Im Übrigen vergrößere sich der Prüfungsrahmen nicht dadurch, dass zur Bestimmung der Erhaltungsziele auf den Standard-Datenbogen zurückgegriffen werde. Der strenge Gebietschutz greife bereits mit der Aufnahme von Gebieten in die Kommissionsliste. Die Anwendung des strengen Schutzregimes des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL sei durch § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und Art. 13b ff. des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) gewährleistet. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung sei auch nach dem strengen Prüfungsmaßstab des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL durchgeführt worden. Die von der Naturschutzverwaltung erarbeiteten gebietsbezogenen „konkretisierten Erhaltungsziele“ fügten den im Standard-Datenbogen enthaltenen Lebensraumtypen und Arten keine weiteren hinzu. Die Auswahl der charakteristischen Arten zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens sei zutreffend erfolgt. Die Tierart Steinkrebs sei im Standard-Datenbogen nicht enthalten und komme innerhalb des FFH-Gebiets nicht vor. Die von der Klagepartei angeführten Laufkäferarten kämen im Bereich der Querungsstellen aufgrund der dort herrschenden Standortbedingungen nur teilweise vor. Im Übrigen sehe der Planfeststellungsbeschluss den Erhalt der Auenwäldervegetation in den Brückenbereichen vor. Die von der Klagepartei angeführten Verhältnisse an Vergleichsbrücken seien mit denen an den Querungsstellen der A 94 nicht vergleichbar. Der Lebensraumtyp *91E0 werde durch die veränderte Sonneneinstrahlung an den Brücken nicht beeinträchtigt, weil die besonnten Bereiche bei den hohen Brückenbauwerken an der Isen und an der Lapach wesentlich breiter seien als bei niedrigen Bauwerken und weil ein Teil der Auenwälderbäume wie die Traubenkirsche (*Prunus padus*) schattenverträglich sei. Ob die Traubenkirsche ein Baum sei und an den Vergleichsbrücken derzeit tatsächlich vorkomme, sei für die Frage der Auswirkungen auf die Auenwälder in ihrem

gesamten Artenspektrum unerheblich. Die Auswirkungen der Hochwasserschutzmaßnahme bei Schwindegg auf das FFH-Gebiet hätten nicht berücksichtigt werden müssen. Dies habe der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 bereits entschieden. Eine andere Beurteilung ergebe sich auch nicht aus der von der Klagepartei angeführte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, die sich zum Zusammenwirken zweier Projekte nicht äußere. Zudem gebe es für das FFH-Gebiet kein Erhaltungsziel „Biotopvernetzungs-Funktion“.

Die Ausführungen der Klagepartei zum Artenschutz seien unsubstanziert. Der Springfrosch komme in dem streitbefangenen Planfeststellungsabschnitt nicht vor. Durch die im Planfeststellungsbeschluss als Auflage angeordnete qualifizierte ökologische Baubegleitung sei im Übrigen die Beherrschung von artenschutzrechtlichen Risiken sichergestellt.

Die Trassenwahl sei fehlerfrei erfolgt. Dies hätten der Verwaltungsgerichtshof und das Bundesverwaltungsgericht in ihren Entscheidungen vom 30. Oktober 2007 und vom 5. Dezember 2008 auch im Hinblick auf den Verkehrslärmschutz bereits entschieden. Zu Recht habe die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung den Umfang der Abtretungsverluste und die strukturelle Schwäche des Betriebs berücksichtigt. Die Abwägungsrelevanz der Flächenverlustgrenze von 5% und der strukturellen Schwäche von landwirtschaftlichen Betrieben habe der Senat in seiner Rechtsprechung anerkannt.

- 14 Der Senat hat in den Parallelverfahren 8 A 10.40021 u.a. einzelne örtliche Verhältnisse entlang der Trasse Dorfen sowie im Bereich betroffener Grundstücke anderer Klageparteien durch Einnahme eines Augenscheins festgestellt. Wegen dieser Feststellungen wird auf die diesbezüglichen Niederschriften vom 20. und 29. Juli 2010, die auch den Klägerbevollmächtigten dieses Verfahrens zugeleitet wurden, verwiesen.
- 15 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten dieses Verfahrens und der durch Beschluss in der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2010 beigezogenen Akten der Parallelverfahren, der den ersten Bauabschnitt betreffenden Gerichtsverfahren sowie auf die vorgelegten Planfeststellungsakten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

16 Die Klage ist zulässig, aber nicht begründet.

A.

17 Die Klage ist zulässig, insbesondere ist die Klagefrist gewahrt.

18 Zwar hat die Klagepartei die Ein-Monats-Frist zur Erhebung der Klage (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO) nicht eingehalten. Da die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 17 Sätze 3 und 4 FStrG, Art. 74 Abs. 5 BayVwVfG durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt und der mit ordnungsgemäßer Rechtsmittelbelehrung versehene Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausgelegt wurde, ist die Klagefrist bereits mit dem Ende der Auslegungsfrist (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG) am 25. Februar 2010 abgelaufen. Die Erhebung der Klage durch die Bevollmächtigten der Klagepartei am 26. Februar 2010 (Eingang der Klageschrift beim Verwaltungsgerichtshof) war damit um einen Tag verspätet. Der Klagepartei ist aber auf ihren Antrag Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren. Über die Gewährung einer Wiedereinsetzung in die versäumte Klagefrist entscheidet der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der anhängigen Klage inzident (vgl. BVerwG vom 8.3.1983 NJW 1983, 1923; vom 28.8.1987 NJW 1988, 578/579).

19 Nach § 60 Abs. 1 und 2 VwGO ist auf Antrag Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren, wenn jemand ohne Verschulden verhindert war, eine gesetzliche Frist einzuhalten. Der Antrag ist binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen (§ 60 Abs. 2 Satz 1 VwGO). Dabei sind die Tatsachen zur Begründung des Antrags glaubhaft zu machen (§ 60 Abs. 2 Satz 2 VwGO) und die versäumte Rechtshandlung innerhalb der Antragsfrist nachzuholen. Diese Voraussetzungen liegen vor.

20 Der am 9. März 2010 beim Verwaltungsgerichtshof eingegangene Wiedereinsetzungsantrag genügt den formellen Anforderungen des § 60 Abs. 2 VwGO. Er wurde formgerecht und rechtzeitig innerhalb der Zwei-Wochen-Frist des § 60 Abs. 2 Satz 1 VwGO gestellt. Zugleich wurden die zur Begründung dienenden Tatsachen glaubhaft gemacht (§ 60 Abs. 2 Satz 2 VwGO) und die versäumte Rechtshandlung der Klageerhebung nachgeholt. Die Tatsachen zur Begründung des Wiedereinsetzungsantrags wurden mit den vorgelegten eidesstattlichen Versicherungen der Rechtsan-

waltsfachangestellten der Bevollmächtigten der Klagepartei vom 1. März 2010 glaubhaft gemacht.

- 21 Die Klagefrist wurde ohne Verschulden versäumt. Denn die Bevollmächtigten der Klagepartei, deren Verhalten sich diese gemäß § 173 Satz 1 VwGO i. V. m. § 85 Abs. 2 ZPO zurechnen lassen muss, waren ohne eigenes Verschulden an der Einhaltung der Klagefrist gehindert.
- 22 Das Verschulden von Hilfspersonen ist dem bevollmächtigten Anwalt als eigenes Organisationsverschulden nur dann zuzurechnen, wenn er dieses zu vertreten hat, etwa weil er die Hilfsperson nicht mit der zu erwartenden Sorgfalt ausgewählt und angeleitet hat, erforderliche Anweisungen nicht gegeben oder die Einhaltung der Anordnungen nicht regelmäßig überprüft hat (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 16. Aufl. 2009, RdNr. 21 zu § 60 m.w.N.). Bei fristwahrenden Schriftsätzen muss der Prozessbevollmächtigte für eine wirksame Ausgangskontrolle anhand eines Fristenkalenders Sorge tragen (vgl. BGH vom 13.10.1993 NJW-RR 1994, 565; vom 26.9.1995 NJW 1996, 130 m.w.N.). Hat der Anwalt einer bisher zuverlässig arbeitenden Hilfsperson eine konkrete Einzelanweisung erteilt, darf er sich darauf verlassen, dass diese befolgt wird. Eine Verpflichtung, sich nachträglich über die Ausführung der Weisungen zu vergewissern, trifft ihn nicht (vgl. BGH vom 30.10.2008 NJW 2009, 296).
- 23 Nach diesen Maßstäben ist den Bevollmächtigten der Klagepartei das Verschulden ihrer Kanzleiangestellten nicht zuzurechnen. Durch Vorlage der eidesstattlichen Versicherung der Angestellten sowie durch den Vortrag des Bevollmächtigten der Klagepartei im Schriftsatz vom 8. März 2010 ist glaubhaft gemacht, dass einer der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei die Rechtsanwaltsfachangestellte B*** am 25. Februar 2010 angewiesen hat, den bereits fertig gestellten Klagebegründungsschriftsatz zusammen mit dem Antragsschriftsatz nach § 80 Abs. 5 VwGO persönlich bei der Poststelle des Verwaltungsgerichtshofs abzugeben. Entgegen dieser Weisung hat die Rechtsanwaltsfachangestellte aber versehentlich nur den Umschlag, der die Antragsschrift enthielt, nicht aber den Umschlag mit der bereits fertig gestellten Klagebegründungsschrift bei der Einlaufstelle des Verwaltungsgerichtshofs abgegeben, so dass dieser verspätet erst am folgenden Tag auf dem Postweg beim Verwaltungsgerichtshof eingegangen ist. Weiterhin ist durch die eidesstattliche Versicherung der zur Fristenkontrolle beauftragten Rechtsanwaltsfachangestellten H***

glaubhaft gemacht, dass diese die Einhaltung der Fristen routinemäßig und somit auch am Abend des 25. Februar 2010 im Fristenbuch kontrolliert hat. Da der Prozessbevollmächtigte der Klagepartei somit alles zur Fristwahrung Erforderliche getan hat, muss er für das Versehen seiner Rechtsanwaltsfachgehilfin nicht einstehen, so dass auch der Klagepartei selbst ein Verschulden nicht zugerechnet werden kann. Dass die Angaben der Bevollmächtigten der Klagepartei, es handle sich bei Frau B*** um eine gut ausgebildete und zuverlässig arbeitende Rechtsanwaltsfachgehilfin, die von ihnen sorgfältig ausgewählt und angeleitet worden sei und deren Tätigkeit regelmäßig überwacht werde, unzutreffend wären, ist von den Beteiligten weder geltend gemacht noch sonst ersichtlich.

B.

- 24 Die Klage ist im Haupt- und im ersten Hilfsantrag unbegründet.
- 25 Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 3. Dezember 2009 weist keine Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit führen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 26 Da die Klagepartei, deren Grundstücke sich im Planfeststellungsabschnitt befinden und für das Planvorhaben in Anspruch genommen werden sollen, aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. § 19 Abs. 2 FStrG) unmittelbar in ihrem durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Grundeigentum betroffen ist, unterliegt der Beschluss einer gerichtlichen Überprüfung nicht nur im Hinblick auf deren subjektive Belange, sondern auch im Hinblick auf – für den Eingriff in ihr Grundeigentum kausale – objektive Rechtsverstöße (sog. Vollüberprüfung). Denn die Klagepartei hat einen Anspruch darauf, von einer Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben, die nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient (Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG), insbesondere nicht gesetzmäßig ist (vgl. BVerwG vom 18.3.1983 BVerwGE 67, 74/75 ff.; vom 12.8.2009 UPR 2010, 193 [RdNr. 23]).
- 27 Solche Rechtsfehler liegen nicht vor. Der Planfeststellungsbeschluss leidet weder in verfahrensrechtlicher (I.) noch in materiell-rechtlicher (II.) Hinsicht an einem Rechtsfehler, der nach diesem Prüfungsmaßstab zum Erfolg des Aufhebungsbegehrens oder des hilfsweise geltend gemachten Feststellungsbegehrens führen könnte. Maß-

geblicher Beurteilungszeitpunkt ist grundsätzlich der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG vom 21.5.1976 BVerwGE 51, 15/24 ff.; vom 14.9.1992 BVerwGE 91, 17/19 ff.; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1225 [RdNr. 29]).

28 I. Gegen den Planfeststellungsbeschluss bestehen keine relevanten verfahrensrechtlichen Bedenken.

29 1. Entgegen der Auffassung der Klagepartei verletzt der Planfeststellungsbeschluss nicht wegen überlanger Dauer des Planfeststellungsverfahrens das rechtsstaatliche Gebot der fairen Verfahrensgestaltung (Art. 2 Abs. 1 GG i.V.m. Art. 20 Abs. 3 GG) oder das Eigentumsgrundrecht (Art. 14 Abs. 1 GG) der Klagepartei.

30 Zwar beinhaltet der – auch im Planfeststellungsverfahren geltende (vgl. BVerwG vom 5.12.1986 BVerwGE 75, 214/230; vom 18.3.2009 UPR 2010, 29 [RdNr. 24]) – Anspruch auf ein faires, rechtsstaatliches Verfahren den Grundsatz der zügigen Verfahrensdurchführung (vgl. Jarass/Pieroth, GG, 11. Aufl. 2011, RdNr. 103 zu Art. 20 m.w.N.). Dieser Grundsatz ist hier aber nicht deswegen verletzt, weil das Planungsverfahren seit der Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr im Jahr 1984 und der Einleitung im Jahr 1999 bis zum Abschluss durch den Planfeststellungsbeschluss vom 3. Dezember 2009 einen erheblichen Zeitraum beansprucht hat. Abgesehen davon, dass eine Zeitspanne von 25 Jahren zwischen dem Beginn der Planung und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bei umfangreichen fernstraßenrechtlichen Planungsverfahren wie dem vorliegenden nicht außergewöhnlich ist, ist die Dauer des Verfahrens vor allem darauf zurückzuführen, dass sich die Behörde aufgrund von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und überaus umfangreichen Einwendungen privater Personen, aufgrund der nach dem Ministerratsbeschluss der Staatsregierung vom 28. September 2004 erfolgten Meldung dreier FFH-Gebiete an die EU-Kommission sowie aufgrund des den ersten Planabschnitt Forstinning-Pastetten betreffenden gerichtlichen Verfahrens, in dem auch wesentliche Teile des streitbefangenen Planabschnitts im Wege der Vorschau zu beurteilen waren, veranlasst gesehen hat, die Planung in drei Tekturen (Art. 74 Abs. 8 BayVwVfG) nachzubessern. Dies ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, zumal Planänderungen der Planerhaltung und damit im Ergebnis der Verkürzung des weiteren Verfahrens dienen. Stellt die Planfeststellungsbehörde im Laufe des Verwaltungsverfahrens fest, dass die Planung Fehler aufweist oder weiterer Optimierung bedarf, ist sie aus rechtsstaatlichen Gründen zu Nachbesserungen

im Wege von Planänderungen verpflichtet. Insbesondere die sich aus der Nachmeldung der FFH-Gebiete ergebenden Änderungen im Hinblick auf das europäische Naturschutzrecht waren daher von der Planfeststellungsbehörde zwingend zu beachten. Denn nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs obliegt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in einer Richtlinie vorgesehenen Ziele zu erreichen und alle zur Erfüllung dieser Verpflichtung geeigneten Maßnahmen allgemeiner und besonderer Art zu treffen (Art. 4 Abs. 3 EUV), allen Trägern öffentlicher Gewalt in den Mitgliedstaaten und damit auch den Verwaltungsbehörden (vgl. EuGH vom 13.1.2004 DVBl 2004, 373 [RdNr. 20 ff.]; vom 5.10.2004 DVBl 2005, 35/39 [RdNr. 110 ff.]; vom 4.7.2006 NJW 2006, 2465/2467 [RdNr. 108 ff.]; vom 18.7.2007 EuGRZ 2007, 426/429 [RdNr. 46 ff.]). Die Planfeststellungsbehörde war deshalb nach der Nachmeldung der FFH-Gebiete gehalten, die volle Wirksamkeit der Richtlinie zu gewährleisten und zu einem mit den Zielen der Richtlinie vereinbaren Ergebnis zu gelangen (EuGH vom 13.1.2004 DVBl 2004, 373 [RdNr. 20]; vom 5.10.2004 DVBl 2005, 35/40 [RdNr. 118 f.]; BVerwG vom 9.1.2007 NWVBl 2007, 428/429; so auch Urteil des Senats vom 30.10.2007 Az. 8 A 06.40024 [RdNr. 39 f.]). Darin liegt keine unzulässige Verfahrensverzögerung. Regelungen, die eine zeitliche Grenze für behördliche Verfahren vorschreiben, gibt es ohnehin nicht.

- 31 Im Übrigen ist nicht ersichtlich, inwiefern die konkrete Verfahrensdauer dafür ursächlich gewesen sein sollte, dass die Klagepartei ihre Rechte im Planfeststellungsverfahren nicht hinreichend hätten wahrnehmen können. Die Klagepartei hat auch nicht dargelegt, was sie im Verfahren noch vorgetragen hätte, wenn ihr mehr als die vorgegebene Zeit zur Verfügung gestanden hätte. Verstöße gegen Verfahrensvorschriften können aber nur dann erheblich sein, wenn sie sich auf - nicht präkludierte - materielle Rechte ausgewirkt haben (vgl. BVerwG vom 15.1.1982 BVerwGE 64, 325; vom 8.6.1995 BVerwGE 98, 339/361; vom 6.5.2008 NVwZ 2008, 795 [RdNr. 7]).
- 32 Eigentumsrechte der Klagepartei sind durch die Länge der Verfahrensdauer ebenfalls nicht verletzt. Der Auffassung der Klagepartei, dass die jahrelange Ungewissheit über den Ausgang des Planfeststellungsverfahrens eine unverhältnismäßige Eigentumsbeeinträchtigung darstelle, kann nicht gefolgt werden. Das Vertrauen in die unveränderte Beibehaltung der bisherigen Grundstückssituation ist als bloße Chance durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt. Das Eigentumsgrundrecht schützt den Eigentümer, der im Vertrauen auf die Beständigkeit der Eigentumsordnung auf seinem Grundstück Werte geschaffen hat, erst gegen die

Entwertung des Geschaffenen infolge einer Änderung jener Ordnung, nicht aber gegen Veränderungen der durch die Lage und Beschaffenheit oder seine Einbettung in die Landschaft und Natur geprägten Grundstückssituation (vgl. BVerfG vom 15.07.1981 BVerfGE 58, 300/349 f.; vom 2.3.1999 BVerfGE 100, 226/242; BVerwG vom 24.6.1993 BVerwGE 94, 1/11 f.; vom 19.8.2004 Az. 4 A 9/04 <juris>; BGH vom 23.6.1988 BGHZ 105, 15/18 ff.). Infolgedessen liegt auch in der Ungewissheit darüber, ob ein Vorhaben wie der Bau einer Autobahn eine Grundstückssituation nachhaltig verändern wird, keine unzumutbare Eigentumsbelastung.

33 2. Ebenso wenig ist der Grundsatz des fairen Verfahrens durch die gesetzlichen Fristen der Präklusionsvorschriften des § 17a Nr. 7 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG verletzt.

34 Der Gesetzgeber verfolgt mit der Präklusionsregelung legitime Ziele. Er hat gesehen, dass bei einer wichtigen Infrastrukturmaßnahme wie dem Fernstraßenbau zwischen Bürgerbeteiligung, planerischer Informationsaufbereitung und effektivem Rechtsschutz einerseits sowie dem Ziel einer behördlichen Verfahrensbeschleunigung und den Belangen der Rechtssicherheit in Bezug auf die Zulassungsentscheidung andererseits ein Spannungsverhältnis besteht. Durch die Beteiligung der Betroffenen bereits im Verwaltungsverfahren wird ein Teil ihres Rechtsschutzes vorverlagert und ihnen damit die Möglichkeit zur Einflussnahme auf den Inhalt der Zulassungsentscheidung eröffnet. Dies ermöglicht schon frühzeitig einen Ausgleich der Individual- und der öffentlichen Interessen (vgl. BVerfG vom 8.7.1982 BVerfGE 61, 82/115). Einerseits kann der Betroffene seine Interessen, auch soweit sie nicht eigene Rechtspositionen, sondern öffentliche Belange betreffen, vortragen und auf ihre Behandlung dringen. Andererseits stärkt die Regelung die Bestandskraft der einmal erteilten Zulassungsentscheidung gegenüber solchen Drittbetroffenen, die sich am Verwaltungsverfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt haben. Für den Vorhabensträger wird das Risiko der Anfechtbarkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung überschaubarer (vgl. BVerwG vom 30.1.2008 NuR 2008, 406 [RdNr. 29] m.w.N.). Durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist deshalb geklärt, dass Präklusionsvorschriften, die der Gesetzgeber zur Verfahrensbeschleunigung erlassen hat, weder den Anspruch auf effektiven Rechtsschutz noch den Anspruch auf rechtliches Gehör verletzen, wenn die Mitwirkungsobliegenheiten im Verwaltungsverfahren für den betroffenen Bürger erkennbar und den gerichtlichen Rechtsschutz nicht in unzumutbarer, aus Sachgründen nicht mehr zu rechtfertigen-

der Weise erschweren (vgl. BVerfG vom 8.7.1982 BVerfGE 61, 82/110, 116 f; vom 27.12.1999 BauR 2000, 535/536) und wenn die betroffene Partei ausreichend Gelegenheit hatte, sich zu allen für sie wichtigen Punkten zur Sache zu äußern, dies aber aus von ihr zu vertretenden Gründen versäumt hat (BVerfG vom 30.1.1985 BVerfGE 69, 126/136; vom 2.2.2006 Az. 2 BvR 1453/03 <juris>; vom 15.10.2009 NJW-RR 2010, 421). Für den Anspruch auf ein faires Verfahren gilt nichts anderes.

35 Nach diesem Maßstab liegt eine Verletzung des Grundsatzes des fairen Verfahrens nicht vor. Dass die Fristen im Verwaltungsverfahren generell zu kurz gewesen wären, um Einwendungen rechtzeitig vorzubringen, ist nicht ersichtlich. Die Klagepartei hat im Verwaltungsverfahren in allen Verfahrensstadien auch vielfältige Einwendungen vorgetragen (vgl. Schriftsätze vom 2.8.1999, 18.11.1999, 20.3.2001, 3.4.2003, 2.6.2006 und 14.5.2009). Welche weiteren Einwendungen sie infolge der Ausschlussfristen nicht rechtzeitig hat vorbringen können, legt sie selbst nicht dar. Aus diesem Grund ist auch nicht ersichtlich, inwieweit durch die Anwendung der Präklusionsvorschriften die als Ausprägung der Rechtsstaatlichkeit und des allgemeinen Gleichheitssatzes gebotene Waffengleichheit im Prozess (vgl. BVerfG vom 7.10.1980 BVerfGE 55, 72/94) und gleichmäßige Verteilung des Risikos am Verfahrensausgang (vgl. BVerfG vom 25.7.1979 BVerfGE 52, 131/144) verletzt sein könnte, wie die Klagepartei meint. Vorschriften des europäischen Gemeinschaftsrechts stehen den Präklusionsvorschriften ebenfalls nicht entgegen (vgl. BVerwG vom 11.11.2009 UPR 2010, 103 [RdNrn. 3 ff.]; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1225 [RdNrn 107 ff.]; vom 14.9.2010 NuR 2011, 53 [RdNrn. 6 ff.]).

36 3. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht deshalb gegen das Gebot der Formen- und Verfahrensklarheit, weil die zugrunde liegende Planung dreimal tektiert wurde.

37 Dieses aus dem Grundsatz der Rechtssicherheit (Art. 20 Abs. 3 GG) folgende Gebot verlangt, dass der von dem Verfahren Betroffene nicht in Zweifel gelassen wird, in welchem Verfahren er sich befindet, welche Form die Behörde anwendet und wie der Verfahrensgang gestaltet wird (vgl. Schmitz in Stelkens/Bonk, Verwaltungsverfahrensgesetz, 7. Aufl. 2008, RdNr. 57 zu § 9 m.w.N.). Diesen Anforderungen wurde entsprochen. Allein der Umstand, dass im Laufe des Verfahrens die Planung nach der jeweils erfolgten Auslegung mehrere Änderungen im Sinn von Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG erfahren hat, begründet für sich genommen ebenso wenig einen Verstoß

gegen das Gebot der Formen- oder Verfahrensklarheit wie die Tatsache, dass der Planfeststellungsbeschluss einschließlich aller planfestgestellten Unterlagen 408 Seiten und fünf Aktenordner umfasst. Wie aus den festgestellten Planfeststellungsunterlagen zu ersehen ist und die Klagepartei selbst vorbringt, waren die jeweiligen Änderungen durch entsprechende Violett- bzw. Roteintragungen in den ausgelegten und festgestellten Unterlagen gekennzeichnet. Inwieweit einzelne Farbkennzeichnungen zu einer Unklarheit geführt hätten oder nicht mehr nachvollziehbar gewesen wären, wird von der Klagepartei nicht substantiiert dargelegt. Ihr diesbezügliches Vorbringen beschränkt sich insoweit auf eine nicht näher begründete pauschale Behauptung.

38 4. Ein Verfahrensfehler liegt ferner nicht darin, dass die Planfeststellungsbehörde jeweils davon abgesehen hat, nach dem Ablauf der Einwendungsfrist zur zweiten und zur dritten Tektur einen erneuten Erörterungstermin durchzuführen.

39 Soll ein bereits ausgelegter Plan geändert werden, bedarf es grundsätzlich keines erneuten Erörterungstermins, sondern allenfalls einer neuen Anhörung. Dies gilt selbst dann, wenn durch die Planänderung nach Art. 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Drittbetroffener erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Das ergibt sich aus dem Umkehrschluss des Art. 73 Abs. 8 Satz 2 Halbsatz 2 BayVwVfG, der eine entsprechende Anwendung des die Pflicht zur Durchführung eines Erörterungstermins regelnden Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG nur in Fällen anordnet, in denen sich die Änderung auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirkt. Eine Pflicht zur Durchführung von mündlichen Erörterungsterminen lässt sich entgegen der Auffassung der Klagepartei auch nicht aus Art. 20a GG entnehmen. Der staatliche Auftrag zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere verpflichtet weder den Gesetzgeber noch die Exekutive, das Verwaltungsverfahren in bestimmter, dem Umweltschutz dienender Weise auszugestalten (vgl. Schmitz in Stelkens/Bonk, *Verwaltungsverfahrensgesetz*, RdNr. 48 zu § 9; vgl. auch BVerfG vom 12.10.2010 DVBl 2011, 92 [RdNr. 122]). Auch § 17a Nrn. 5 und 6 FStrG schreiben die Durchführung eines Erörterungstermins nicht vor. Etwas anderes gilt erst dann, wenn die Planänderungen einzeln oder zusammen das Gesamtkonzept des Vorhabens berühren und damit zu einem neuen Vorhaben führen, die Planänderungen also insgesamt so weitreichend sind, dass es sich um ein Vorhaben handelt, das nach Art, Gegenstand, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist. In diesen Fällen liegt keine bloße Planänderung im Sinn von

Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG mehr vor (vgl. BVerwG vom 2.2.1996 UPR 1996, 235; vom 27.10.2000 BVerwGE 112,140/145; vom 15.1.2004 NVwZ 2004, 732/733; vom 15.7.2005 Az. 9 VR 39/04 <juris> [RdNr. 3]; vom 12.8.2009 UPR 2010, 193 [RdNr. 29])).

40 Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt. Vielmehr handelt es sich bei der zweiten und dritten Tektur um bloße die „Identität“ des Vorhabens wahrende Planänderungen (vgl. BVerwG vom 27.3.1992 BVerwGE 90, 96/98; vom 27.10.2000 BVerwGE 112,140/145). Die zweite Tektur beschränkt sich im Wesentlichen auf eine das Vorhaben als solches nicht berührende naturschutzfachliche Darstellung der projektbedingten Auswirkungen auf die von der Trasse Dorfen betroffenen drei FFH-Gebiete in den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen vom 10. März 2006 (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1 bis 17.3). Eine Änderung des Gesamtkonzepts der Planung ist damit nicht verbunden. Die dritte Tektur beinhaltet ebenfalls nur Planänderungen, die ohne Auswirkungen auf das Gesamtkonzept der Planung sind. Sie umfasste insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Dazu gehören neben einer geringen Trassenverschiebung im Bereich der Lappachquerung von bis zu 13 m insbesondere die Änderung des Entwässerungssystems mit dem Ziel der vollständigen Versickerung des Straßenwassers und die Erweiterung des Umfangs der landschaftspflegerischen Maßnahmen. Außerdem wurde aufgrund der Fortschreibung der Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2025 in der Verkehrsuntersuchung „Bundesautobahn A 94 München-Mühldorf-Pocking, Abschnitt Forstinning-Heldenstein“ von Prof. ***** vom 18. Juni 2008 (Verkehrsuntersuchung 2008) die Planung der Lärmschutzanlagen aktualisiert und die Planungsunterlagen um die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) ergänzt (vgl. Planfeststellungsunterlagen 6 T, 12.1 T, 12.6 T, 12.7 T). Soweit ferner auch die Anschlussstelle Dorfen aus dem dritten in den zweiten – streitbefangenen – Planfeststellungsabschnitt (mit den damit verbundenen Anpassungen im nachgeordneten Straßennetz) verlagert wurde, wurde lediglich die Abgrenzung der Planungsabschnitte geringfügig geändert; auf das Gesamtvorhaben bleibt dies ohne Einfluss. Alle diese Änderungen haben also entweder keine oder lediglich geringfügige Auswirkungen auf die Trassenführung und sonstige Planungsdetails; die Gesamtkonzeption des Vorhabens wird in keiner Weise berührt.

41 Im Übrigen ist auch hier weder erkennbar noch von der Klagepartei dargelegt, inwiefern sich die fehlenden Erörterungstermine bei der zweiten und dritten Tektur im

Ergebnis auf die Entscheidung über das Vorhaben und damit auf die Inanspruchnahme des Grundeigentums der Klagepartei ausgewirkt haben könnten.

42 II. Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht an einem materiellen Rechtsfehler, der dem Aufhebungsbegehren oder dem hilfsweise geltend gemachten Feststellungsbegehren zum Erfolg verhelfen würde.

43 1. Das Vorhaben verfügt im planfestgestellten Abschnitt Pastetten-Dorfen über die notwendige Planrechtfertigung.

44 Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn sie auf die Zielsetzung des Bundesfernstraßengesetzes ausgerichtet und erforderlich, also vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/9 f.; vom 8.7.1998 BVerwGE 107, 142/145). Dieses Bedürfnis ergibt sich regelmäßig bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan. Die A 94 ist auch im planfestgestellten Abschnitt im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nach der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20. Januar 2005 (BGBl I S. 201) - FStrAbG - in der Fassung des Art. 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl I 2833) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und damit nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung wie auch das gerichtliche Verfahren verbindlich. Die gerichtliche Prüfung hat sich insoweit auf die Frage zu beschränken, ob der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Davon wäre nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raums an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. BVerwG vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 43]; vom 9.6.2010 Az. 9 A 20/08 <juris> [RdNr. 38]; BVerfG vom 8.6.1998 NVwZ 1998, 1060). Das ist nicht der Fall. Dass die Entscheidung des Gesetzgebers, die A 94 in den Fernstraßenbedarfsplan aufzunehmen, im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsverhältnisse sachlich gerechtfertigt war, stellt weder die Klagepartei ernsthaft infrage noch bestehen hierfür sons-

tige Anhaltspunkte. Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Vorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (vgl. BVerwG vom 24.2.2004 Az. 4 B 101.03 <juris> [RdNr. 6]; BayVGH vom 22.7.2003 Az. 8 A 01.40083 <juris> [RdNr. 28]).

- 45 Die Tatsache, dass von der Planfeststellungsbehörde zusätzlich zu den vom Bundesgesetzgeber mit der Aufnahme in den Bedarfsplan verfolgten Planungszielen weitere Zielvorstellungen entwickelt wurden, stellt die Planrechtfertigung nicht infrage. Diese erhöhen im Gegenteil das Gewicht der für das Vorhaben sprechenden Belange. Neben landes- oder regionalplanerischen Planungszielen handelt es sich hier bei vor allem um verkehrliche und verkehrspolitische Zielsetzungen. Dabei geht es der Behörde vor allem darum, dass eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien geschaffen, die Verkehrssicherheit erhöht und zwischen den bestehenden Bundesstraßen B 12 und B 388 zur leistungsfähigen Erschließung des dazwischen liegenden und verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raums Forstinning – Dorfen – Heldenstein ein neuer Verkehrskorridor geschaffen werden soll (vgl. PFB S. 173 f.). Auch hierbei handelt es sich um Ziele, die das Vorhaben mit Blick auf die vom Bundesfernstraßengesetz verfolgten Ziele des § 1 Abs. 1 FStrG als vernünftigerweise geboten erscheinen lassen.
- 46 Der Einwand der Klagepartei, dass das Planungskonzept willkürlich sei, weil darin lediglich für die Trasse Dorfen sprechende Belange eingeflossen seien, stellt, selbst wenn er zuträfe, die Planrechtfertigung schon deswegen nicht infrage, weil sich diese jedenfalls aus der Aufnahme in den Bedarfsplan ergibt. Der Verkehrsbedarf für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben wird nicht in Zweifel gezogen, wenn auf Landesebene entwickelte zusätzliche Zielvorstellungen für das Vorhaben wegfielen (vgl. BVerwG vom 18.6.1997 NVwZ-RR 1998, 292/294; vom 12.8.2009 UPR 2010, 193 [RdNr. 33]). Ob einzelne Planungsziele auch durch die Trasse Haag erreicht werden könnten, weil die in der Bedarfsplankarte zeichnerisch dargestellte Trassenwahl für die Trasse Dorfen an der Bindungswirkung des Bedarfsgesetzes nicht teilnimmt, ist vor diesem Hintergrund ebenfalls unerheblich (vgl. BVerwG vom 5.12.2008 NVwZ 2009, 320 [RdNr. 23]; vgl. auch den im Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes aufgenommenen Vorbehalt, BT-Drs. 15/3412, S. 12). Im Übrigen betreffen die Einwände gegen die

Trassenwahl nicht die Frage der Planrechtfertigung, sondern der Trassenfindung und -abwägung.

47 2. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen Vorschriften, die dem Schutz von FFH-Gebieten dienen.

48 Nach der hier noch maßgeblichen rahmenrechtlichen Vorschrift des § 34 Abs. 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 25. März 2002 (BGBl I S. 1193) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873) – BNatSchG 2007 (die weiteren bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgenommenen Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes durch Gesetz vom 8.4.2008 [BGBl I S. 686] und vom 22.12.2008 [BGBl I S. 2986] sind für den vorliegenden Rechtsstreit ohne Belang) – i.V.m. den ausfüllenden Bestimmungen der Art. 13c Abs. 2, Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG, mit denen Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL umgesetzt worden ist, sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebiets zu überprüfen. Sie dürfen nach § 34 Abs. 2 BNatSchG 2007, Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG grundsätzlich nur zugelassen werden, wenn die Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des jeweiligen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Das ist der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es keine solchen Auswirkungen gibt. Sind nach den Ergebnissen der Verträglichkeitsprüfung erhebliche Beeinträchtigungen zu besorgen, ist das Projekt vorbehaltlich einer Befreiung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG 2007, Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unzulässig (vgl. zu diesem Prüfungsmaßstab BVerwG vom 13.5.2009 NVwZ 2009, 1296 [RdNr. 45]).

49 Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung hat hier hinsichtlich der drei besonderen Schutzgebiete „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ (FFH-Gebiet DE 7637-371), „Isental mit Nebenbächen“ (FFH-Gebiet DE 7739-371) sowie „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (FFH-Gebiet DE 7839-371) stattgefunden. Die beiden ersten Gebiete werden von der geplanten Trasse der A 94 unmittelbar berührt; letzteres Gebiet wird durch den Folgeabschnitt Dorfen-Heldenstein mittelbar betroffen. Dementsprechend ist hier eine Prüfung im Wege einer Vorausschau erfolgt. Nach den Ergebnissen dieser FFH-Verträglichkeitsprüfung durfte der Beklagte davon

ausgehen, dass das Vorhaben für sich genommen und im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten mit den Erhaltungszielen des Gebiets verträglich ist und erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu besorgen sind. Das Vorbringen der Klagepartei gibt keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

50 2.1. Entgegen der Auffassung der Klagepartei verstößt der Planfeststellungsbeschluss nicht deswegen gegen Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, weil eine mitgliedstaatliche Gebietsausweisung der drei FFH-Gebiete durch eine landesrechtliche Schutzgebietsverordnung nach Art. 4 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG 2007, Art. 13b Abs. 2 Satz 2, Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG noch nicht erfolgt und infolgedessen das Vorhaben nicht an konkret festgelegten Schutzzwecken einer solchen Rechtsverordnung, sondern an den für FFH-Gebiete maßgeblichen Erhaltungszielen der Standard-Datenbögen gemessen worden ist.

51 Nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erfordern Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung dürfen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt – vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL – nur zustimmen, wenn sie festgestellt haben, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Ist – wie hier – ein Gebiet als Gebiet von gemeinschaftlichen Bedeutung in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 FFH-RL aufgenommen worden, weist nach Art. 4 Abs. 4 FFH-RL der betreffende Mitgliedsstaat dieses Gebiet so schnell wie möglich – spätestens aber binnen sechs Jahren – als besonderes Schutzgebiet aus. Ist das Gebiet durch eine solche Natura-2000-Verordnung des Mitgliedstaats als besonderes Schutzgebiet ausgewiesen worden, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem „Schutzzweck“ und den dazu erlassenen Vorschriften (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG 2007, Art. 13b Abs. 2 Satz 2, Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG). Für die Begriffsbestimmung des „Schutzzwecks“ verweist § 10 Abs. 1 Nr. 10 BNatSchG 2007 i.V.m. § 2c BayNatSchG auf die hierzu erlassenen Vorschriften über Schutzgebiete. Diese Verweisung trägt der sich aus § 33 Abs. 2 und 3 BNatSchG 2007 ergebenden grundsätzlichen Verpflichtung der Länder Rechnung, die in Rede stehenden, eingetragenen Gebiete nach Maßgabe des Art. 4 Abs. 4 FFH-RL entsprechend den jeweiligen

Erhaltungszielen zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft im Sinn von § 22 Abs. 1 BNatSchG 2007 zu erklären und dabei den Schutzzweck entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen zu bestimmen (vgl. BVerwG vom 13.5.2009 NVwZ 2009, 1296 [RdNr. 47]). Für Bayern ist eine entsprechende Verpflichtung in Art. 13b Abs. 1 und 2 BayNatSchG enthalten.

52 Solange eine Unterschutzstellung durch eine solche Rechtsverordnung nicht oder nicht ordnungsgemäß erfolgt ist, ergibt sich der Maßstab für die Überprüfung eines Projekts aus den allgemeinen Bestimmungen des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG 2007 i.V.m. Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 75]). Nach diesen Bestimmungen sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des jeweiligen Gebiets zu überprüfen. § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG 2007, auf den § 2c BayNatSchG insoweit verweist, definiert die „Erhaltungsziele“ als Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in einem FFH-Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume und Arten nach den Anhängen I bzw. II der FFH-RL sowie der in einem Vogelschutzgebiet vorkommenden, in Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. EG Nr. L 103 S. 1 – Vogelschutz-RL) aufgeführten oder in Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume. Diese sind durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standard-Datenbögen zu ermitteln, in denen die Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 75]; vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 72] unter Bezugnahme auf EuGH vom 14.9.2006 NVwZ 2007, 61 [RdNr. 39, 45 und 51]; Urteil des Senats vom 30.10.2007 Az. 8 A 06.40024 [RdNr. 115]). Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 77]; BayVGH vom 30.9.2009 NuR 2010, 355).

53 Da bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine solche Verordnung nicht erlassen war, durfte die Planfeststellungsbehörde demgemäß auf die zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standard-Datenbögen zurückgreifen. Ein Verstoß gegen das Schutzregime des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL ergibt sich daraus nicht. Zwar sind bei der Unterschutzstellung in einer landesrechtlichen Verordnung weitergehende

Schutzvorschriften und damit strengere - landesrechtliche - Anforderungen möglich (Art. 33 Abs. 3 Satz 4 BNatSchG 2007). Hieraus ergibt sich aber hinsichtlich des FFH-Rechts kein höherer Schutzmaßstab, weil sich auch der Schutzzweck einer Verordnung nach § 22 Abs. 2 BNatSchG 2007, Art. 13b Abs. 2 BayNatSchG lediglich an den jeweiligen in § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG 2007, Art. 2c BayNatSchG definierten Erhaltungszielen ausrichten muss, die den Meldebögen zu entnehmen sind (vgl. Tausch, Bayerisches Naturschutzgesetz, Kommentar, 2007, RdNr. 12 zu Art. 13b; Egner in Naturschutzrecht in Bayern, Stand Juni 2010, RdNr. 9 zu Art. 13b; Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 2003, RdNr. 30 zu § 34; Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, RdNr. 13 zu Art. § 34 BNatSchG 2002).

- 54 Etwas anderes lässt sich auch nicht der von der Klagepartei angeführten Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 7. Dezember 2000 Rs. C-374/98 (NuR 2001, 210) entnehmen. Diese Entscheidung hatte die Frage der Anwendbarkeit des Art. 7 FFH-RL zum Gegenstand. Die Bestimmung sieht vor, dass das weniger strenge Schutzregime des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-Richtlinie an die Stelle des strengen Schutzregimes des Art. 4 Vogelschutz-RL für diejenigen Schutzgebiete tritt, die von den Mitgliedstaaten nach der Vogelschutz-Richtlinie zu besonderen Schutzgebieten erklärt worden sind. Der Europäische Gerichtshof hat entschieden, dass „faktische“ Vogelschutzgebiete, die entgegen der Verpflichtung eines Mitgliedstaats nicht zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt wurden, weiterhin der Regelung des strengen Schutzregimes des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL unterliegen. Ein Mitgliedstaat solle aus der Missachtung seiner gemeinschaftsrechtlichen Pflichten keinen Vorteil ziehen und sich deshalb nicht auf Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL berufen können. Diese Rechtsprechung ist auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar. Zum einen liegt ein gemeinschaftswidriges Verhalten des Freistaats Bayern insoweit nicht vor, zumal im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (3.12.2009) die Sechs-Jahres-Frist des Art. 4 Abs. 4 FFH-RL zur Unterschutzstellung der FFH-Gebiete in landesrechtliche Verordnungen noch nicht abgelaufen war; die Aufnahme der FFH-Gebiete in die Kommissionsliste ist erst mit der Bekanntmachung der Richtlinie 2004/798/EU am 28. Dezember 2004 (Abl. EG 2004 L 382) bzw. mit der Bekanntmachung der Richtlinie 2008/25/EG am 15. Januar 2008 (Abl. EU Nr. L 12/383) erfolgt. Zum anderen ergibt sich – wie ausgeführt – für den Freistaat Bayern aus der noch nicht erfolgten Unterschutzstellung durch eine Schutzgebietsverordnung hinsichtlich der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen kein Vorteil. Soweit die Klage-

partei auf die von der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern mit Stand von April 2005 bzw. vom 27. Oktober 2006 formulierten weitergehenden „gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele“ verweist (vgl. Planfeststellungsunterlagen 17.1 T S. 10, 17.2 T S. 8, 17.3 T S. 5), ist anzumerken, dass die behördeninterne Formulierung dieser Schutzziele keine Schutzgebietsausweisung nach Art. 13b Abs. 2 BayNatSchG darstellt. Im Übrigen weisen diese Konkretisierungen keine anderen Lebensraumtypen und Arten auf als die Standard-Datenbögen.

- 55 2.2. Entgegen der Auffassung der Klagepartei erweist sich die Beurteilung des Beklagten, dass das Vorhaben mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ verträglich ist, als rechtmäßig.
- 56 2.2.1. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ des Büros für Landschaftsarchitektur Dr. ***** vom 27. März 2009 begegnet keinen rechtlichen Bedenken.
- 57 Nach § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG 2007, Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu überprüfen. Ob ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des jeweiligen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, erfordert eine Einzelfallbeurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt. Um projektbedingte Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. Auf dieser Basis sind sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten (vgl. BVerwG vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 68 ff.]). Sind Ermittlungs- und Bewertungsdefizite der einem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten FFH-Verträglichkeitsprüfung gegeben, die nicht nach § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG unbeachtlich sind, ist der Planfeststellungsbeschluss außer Vollzug zu setzen, weil solche Mängel grundsätzlich nur durch ein ergänzendes Verfahren nach §§ 17d, 17e Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 FStrG behoben werden können (vgl. BVerwG vom 10.12.2009 NuR 2010, 117).

- 58 Solche Mängel liegen indes hier nicht vor. Die Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens beruht auf einer ausreichenden Erfassung und Bewertung der maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets.
- 59 2.2.1.1. Entgegen der Auffassung der Klagepartei ist die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ nicht deswegen fehlerhaft, weil zur Erfassung und Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den im Standard-Datenbogen enthaltenen prioritären Lebensraumstyp des Anhangs I der FFH-RL *91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* [Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion Albae]) – insbesondere zur Beurteilung der Störungen der Funktionsbeziehungen im Bereich der in diesem FFH-Gebiet geplanten Querungsstellen an der Isen und der Lappach – nur ausgewählte Vogelarten, nicht aber die Tiergruppe der Laufkäfer als charakteristische Art dieses Lebensraumtyps einer gesonderten Prüfung unterzogen wurden (vgl. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 27.3.2009, Planfeststellungsunterlage 17.1 T, S. 23 f., 51 ff., 62 ff.).
- 60 Zwar kommen als charakteristische Arten eines Lebensraumtyps, die für den günstigen Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraums von Bedeutung sind (vgl. Art. 1 Buchst. e Spiegelstrich 3 FFH-RL) und deshalb den Umfang der gebotenen Bestandserfassung und -bewertung beeinflussen können, nicht nur die im Standard-Datenbogen angesprochenen Arten in Betracht. Die FFH-Richtlinie knüpft mit dem Begriff der charakteristischen Arten an den jeweiligen fachwissenschaftlichen Meinungsstand an; danach können grundsätzlich auch einzelne dort nicht aufgeführte Arten für einen bestimmten Lebensraumtyp prägend sein. Deswegen hat die Bestandserfassung und -bewertung grundsätzlich diejenigen nach dem Stand der Fachwissenschaft für den betreffenden Lebensraum charakteristischen Arten einzubeziehen, deren Betroffenheit über die Prüfung des Lebensraums als Ganzen nicht adäquat erfasst wird, auch wenn diese Arten im Standard-Datenbogen nicht gesondert als Erhaltungsziele benannt sind (vgl. BVerwG vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 79]; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1225 [RdNr. 55]; vgl. auch Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004, S. 32). Damit sollen die Lebensraumtypen auch als Lebensstätten und Lebensräume der wildlebenden Tiere und Pflanzen geschützt werden (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 48]).

- 61 Als danach zu untersuchende charakteristische Arten sind allerdings von vornherein nur solche in Betracht zu ziehen, die in dem betreffenden Lebensraum tatsächlich vorkommen (vgl. Art. 2 Abs. 2 i.V.m. Art. 1 Buchst. e FFH-RL, § 10 Abs. 1 Nr. 9a BNatSchG 2007). Dies ist nach Angaben des Beklagten bei den von der Klagepartei angeführten Laufkäferarten *Carabus granulatus* und *Elaphyrus cupreus* nicht der Fall (vgl. PFB S. 119); auch in der von der Klagepartei vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung des Planungsbüros ***** von Juni 2007 (S. 189 ff.) wird ein tatsächliches Vorkommen der genannten Laufkäferarten nicht bestätigt. Nach dieser Untersuchung wurden diese Käferarten bei den Bestandserhebungen an den beiden Querungsstellen der Isen und der Lappach nicht kartiert. Ob es sich bei den von der Klagepartei weiter aufgeführten Käferarten (vgl. Klagebegründungsschrift vom 8.4.2010, S. 47 f.) um charakteristische Arten des Lebensraumtyps *91E0 handelt, die in der Verträglichkeitsprüfung hätten berücksichtigt werden müssen, muss nicht entschieden werden. Selbst wenn das der Fall wäre, wäre dieser Mangel nach § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG unbeachtlich, weil eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Arten durch Zerschneidungseffekte, wie sie die Klagepartei geltend macht, nicht zu erwarten ist. Infolge der Weite und Höhe der geplanten Brückenbauwerke über die Isen und die Lappach einerseits und der vorgesehenen Absenkung des Bodens unter den Brücken andererseits ist die Beibehaltung der wesentlichen vegetationskundlich-strukturellen Merkmale und damit die Durchgängigkeit der Querungsstellen für bodengebundene Tierarten gewährleistet (siehe dazu unten B II. 2.2.2.1.1., RdNrn. 69 ff.).
- 62 2.2.1.2. Zu Unrecht rügt die Klagepartei auch die fehlende Untersuchung des als Art des Anhangs II der FFH-RL aufgeführten Steinkrebsses (*Austropotamobius torrentium*).
- 63 Der Steinkrebs und sein Habitat sind weder als Erhaltungsziel im Standard-Datenbogen aufgeführt noch war er als in einem Lebensraum vorkommende charakteristische Art nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG 2007 in die FFH-Verträglichkeitsprüfung aufzunehmen. Die Bestände des Steinkrebsses, die nach den Angaben des *****
***** ** ***** **** im Einwendungsschreiben vom 30. Mai 2006 bei der Anhörung zur zweiten Tektur, auf das sich die Klagepartei beruft, sehr gut erhalten sind, befinden sich nach ihren eigenen Angaben in fünf Quellbächen des Isensystems außerhalb des FFH-Gebiets (vgl. Klagebegründungsschrift S. 46). Nach einer auch von der Klagepartei nicht infrage gestellten Auskunft des Büros Dr. *****

im Schreiben vom 28. August 2006 sind direkte oder indirekte Auswirkungen der unterstrom geplanten Autobahntrasse auf diese Bestände auszuschließen (vgl. PFB S. 89). Eine nähere Untersuchung der Auswirkungen der A 94 auf die Erhaltungsziele des Steinkrebsses im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung war daher nicht erforderlich.

64 2.2.2. Der Planfeststellungsbeschluss ist auf der Grundlage der in der Verträglichkeitsprüfung ermittelten Daten rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets nicht vorliegt. Es bedurfte daher auch keiner Zulassung im Wege der Abweichungsentscheidung (Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL, § 34 Abs. 2 BNatSchG 2007, Art. 49a Abs. 2 Bay-NatSchG). Ebenso wenig war eine Alternativenprüfung gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG 2007 erforderlich.

65 Ob ein Projekt ein FFH-Gebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinn der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL; ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben. Ist der Erhaltungszustand ungünstig, ist Maßstab, ob durch das geplante Vorhaben der ungünstige Erhaltungszustand weiter verschlechtert oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindert wird (vgl. Art 2 Abs 2 FFH-RL, § 34 Abs. 2, § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG 2007). Das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip, das in Art. 6 Abs. 3 FFH-RL seinen Niederschlag gefunden hat, verlangt allerdings nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ auszurichten. Ein Projekt ist vielmehr dann zulässig, wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Um zu einer verlässlichen Beurteilung zu gelangen, muss die Verträglichkeitsprüfung die „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ berücksichtigen und setzt somit die „Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen“ voraus. Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge, die sich auch bei Ausschöpfung dieser Erkenntnismittel derzeit nicht ausräumen lassen, müssen freilich kein unüberwindbares Zulassungshindernis darstellen. Insoweit ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten, die kenntlich gemacht und begründet werden müssen. Für die Frage, ob die Erhaltung bzw. die Wiederherstel-

lung eines günstigen Erhaltungszustands gewährleistet ist, dürfen zugunsten des zu beurteilenden Projekts die vom Vorhabensträger geplanten oder in der Planfeststellung angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden; denn es macht aus der Sicht des Habitatschutzes keinen Unterschied, ob durch ein Projekt verursachte Beeinträchtigungen von vornherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst durch entsprechende Vorkehrungen erlangen (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 53]; vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 94]; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1225 [RdNr. 57]).

66 Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe ist der Beklagte fehlerfrei zu der Auffassung gelangt, dass sowohl hinsichtlich des Erhaltungsziels „Auenwälder“ als prioritärer Lebensraumtyp (nachfolgend 2.2.2.1) als auch hinsichtlich des Erhaltungsziels „Bachmuschel“ als Art des Anhangs II der FFH-RL (2.2.2.2) erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind.

67 2.2.2.1. Unter Berücksichtigung der angeordneten Schutzmaßnahmen sind bezogen auf den prioritären Lebensraumtyp Auenwälder erhebliche bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen im Sinn von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nicht zu besorgen.

68 Die Klagepartei ist mit ihren Einwendungen bezüglich der Beeinträchtigung der Auenwälder zwar nicht nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert. Ihr Einwendungsschreiben zur dritten Tektur vom 14. Mai 2009 enthält ausreichende Ausführungen zu den Auenwäldern (Verschiebung der Trasse im Bereich Lappachquerung, Auswirkungen auf Laufkäfer). Gleiches gilt hinsichtlich des dort in Bezug genommenen Einwendungsschreibens vom 2. Juni 2006 zur zweiten Tektur sowie der in Bezug genommenen Stellungnahme ***** vom Mai 2006. Dass auch das erst in der Klagebegründung angeführte Gutachten *****-***** von Juni 2007 nicht ausdrücklich im Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 erwähnt ist, ist unschädlich, weil es sich insoweit um eine zulässige Konkretisierung und Vertiefung des bisherigen Sachvortrags handelt (vgl. BVerwG vom 30.9.1993 ZfBR 1994, 43). Die Einwendungen sind aber in der Sache nicht berechtigt.

69 2.2.2.1.1. Entgegen der Befürchtung der Klagepartei sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele insbesondere nicht infolge von Vegetationsverlusten oder durch die Veränderung der Lichtverhältnisse im Bereich der Brückenbauwerke über das Isental

und über das Lappachtal zu erwarten. Der Senat hat diesbezüglich bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 138 ff.) im Rahmen der dort allerdings noch in der Vorausschau auf den streitgegenständlichen Bauabschnitt vorzunehmenden Beurteilung des Vorhabens nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ ausgeführt:

70 „1.3.3 Kern des Konzepts für die Querung der im Bereich der Trasse liegenden Teile des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ sind Großbrücken, die nicht nur das jeweilige Gewässer, sondern auch die angrenzenden, das FFH-Gebiet bildenden Auwaldsäume überspannen sollen. Hierbei kommt der Planung entgegen, dass sich der als FFH-Gebiet gemeldete Bereich nur als schmaler Saum entlang der Isen und ihrer Nebenbäche hinzieht. Allerdings ist zwischen den Beteiligten umstritten, ob nicht bereits diese Überbrückungen einen erheblichen Eingriff in das FFH-Gebiet zur Folge hätten, insbesondere, wie deren Auswirkungen auf den prioritären Lebensraumtyp *91E0 (Erlen-Eschen-Weichholzauwald) zu bewerten sind.

1.3.3.1 Vergleichsweise unproblematisch ist hierbei die Querung des Isentals.

Nach dem aktuellen Planungsstand soll die Trasse die Isen bei Bau-km 24+500,5 auf einer 585 m langen Brücke mit einer lichten Höhe von maximal 11 m queren; eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand verläuft an beiden Seiten der Brücke (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl. 2.2). Das den Flusslauf begleitende Auwaldband weist gerade im Bereich der in Aussicht genommenen Querung eine Lücke auf. Beeinträchtigt wird deshalb allenfalls eine kleine, überwiegend aus Weiden bestehende Auwaldinsel im Südteil des geplanten Brückenbauwerks. In diese müsste für die Errichtung der Stützpfeiler auf ca. 40 m² durch Rodung eingegriffen werden; auf ca. 280 m² wäre ein Gehölz-Rückschnitt erforderlich (ca. 150 m² unter der Brücke und ca. 130 m² in einem 5 m breiten Streifen neben der Brücke). Für eine ungehinderte Regeneration der Gehölze, in die durch Kronenrückschnitt eingegriffen werden muss, sollte dieser indessen nach der Darstellung des Sachverständigen Dr. ***** zeitlich deutlich vor den Brückenbaumaßnahmen durchgeführt werden (vgl. Niederschrift vom 9.10.2007, S. 8). Im Übrigen besteht nach Norden ein Abstand von ca. 60 m zum nächsten kleinflächigen Auwaldfragment und von ca. 100 m zum nächsten größeren, galerieartig ausgebildeten Auwaldbestand. Der Erhaltungszustand wird aufgrund der Lückenhaftigkeit und der Dominanz von Weiden an der Querungsstelle als ungünstig („C“) beurteilt. Die Wiederherstellungsoptionen werden aber schon wegen der Höhe der geplanten Brücke nicht beeinträchtigt; die Maßnahme ist insoweit neutral (vgl. auch EuGH vom 14.6.2007 NuR 2007, 477/478 [RdNr. 29]). Durch Standort und Ausrichtung der Brückenpfeiler können Eingriffe in die Auendynamik vermieden werden. Die Durchlässigkeit des überbrückten Bereichs bleibt erhalten (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 45 f.; zum Erhaltungszustand vgl. auch S. 26). Die Wiederherstellung des Auwalds könnte zudem durch besondere Gestaltungsmaßnahmen gefördert werden, z.B. durch Verbesserung der Wachstumsbedingungen unter

den Brücken im Wege der Vernässung des Geländes oder durch Verringerung der Verschattung im Wege des Auseinanderrückens von Richtungsfahrbahnen (vgl. Erläuterung Dr. *****, Niederschrift vom 9.10.2007, S. 8). Wiederherstellungsmaßnahmen drängen sich aber wegen der Fragmentierung des Lebensraumtyps in den Ortslagen an der oberen Isen nicht vorrangig auf (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 29). Bei dieser Sachlage sind keine objektiven Umstände ersichtlich, die für den Eintritt erheblicher Beeinträchtigungen sprechen könnten.

1.3.3.2 Differenzierter ist die Situation bei den weiteren Gewässerquerungen auf der Trasse Dorfen, den Brücken über die Täler der Lappach, der Goldach und des Rimbachs.

1.3.3.2.1 Die Trasse Dorfen soll die Lappach bei Bau-km 31+693,5 queren. Hier ist aktuell die Errichtung einer 275 m langen Brücke mit einer lichten Höhe von 15 m über dem Gelände und beidseitigen Lärmschutzwänden von 2,50 m Höhe zur Abwehr verkehrsbedingter Immissionen geplant (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4 Bl. 3.2). Der Erhaltungszustand des Auwalds im Umfeld ist nach den Ermittlungen des vom Vorhabensträger beauftragten Sachverständigen Dr. ***** insgesamt als günstig („B“) zu beurteilen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 47), wenn auch an der unmittelbaren Querungsstelle der Gehölzsaum etwas schmal ausgebildet ist und hier bereits Eingriffe durch Bewirtschaftungsmaßnahmen festzustellen sind (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 26 f.). Die in der mündlichen Verhandlung vom Beklagten vorgelegten Fotografien des Bestands zeigten im Übrigen deutlich erkennbare Nachpflanzungen jüngerer Datums, also künstliche und möglicherweise missbräuchliche Eingriffe von dritter Seite (vgl. auch Niederschrift vom 9.10.2007, S. 5). Die Auendynamik ist hier bereits etwas verändert (vgl. Gewässerstrukturkartierung Dr. *****, S. 6, Abb. 3). Wenn die Brücke wie nach dem jetzigen Planungsstand in Einzelsegmente gegliedert werden soll, wäre lediglich die Rodung eines sehr kleinflächigen Bestands im Umfang von 40 m² für die Errichtung der Stützpfeiler erforderlich. Diese Konstruktion erscheint jedoch technisch nicht zwingend. Denn es ist ohne weiteres einsichtig, dass durch eine andere Bauweise der Brücke ihre Spannweite notfalls auch so gewählt werden könnte, dass ein Eingriff in die Auwaldbestände des FFH-Gebiets überhaupt vermieden würde. Bei der derzeit geplanten Höhe der Brücke von 15 m kann nach Einschätzung des Sachverständigen Dr. ***** ein Auwald weiterhin existieren, auch wenn er in seiner Entwicklung eventuell eingeschränkt bleiben wird. Um das Bauwerk und das Lichtraumprofil auf der Brücke freizuhalten, wäre lediglich ein Rückschnitt auf einer Fläche von 710 m² unter und 270 m² neben der Brücke erforderlich. Der Gehölzbestand unter der Brücke ermöglicht nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. ***** die Aufrechterhaltung einer Gehölzverbindung zwischen den beidseits der Lappach verbleibenden Auwald-Restbeständen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 47 f.). Wie die Brücke letztendlich ausgeführt wird, wird erst im Planfeststellungsverfahren für den betreffenden Folgeabschnitt endgültig festgelegt; ein Eingriff erscheint damit derzeit in diesem Punkt nicht zwingend.

...

1.3.4 Insgesamt ist nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. ***** an den Querungsstellen der Trasse im FFH-Gebiet ein vollständiger Verlust des prioritären Lebensraumtyps Auwald nur dort zu erwarten, wo unmittelbar Stützpfeiler für die Brücken gesetzt werden oder Bachverlegungen vorgenommen werden müssen. Diese Verluste würden sich nach dem aktuellen Planungsstand für sämtliche Querungsbereiche auf insgesamt nur etwa 540 m² summieren. Auch hier sind indessen in der Vorausschau technische Ausführungsarten denkbar, die diese Verluste nochmals weiter vermindern würden, zumal etwa die Ausführung der Brücken im Einzelfall noch nicht abschließend festgelegt ist (s. oben). Ansonsten würden die Bestände nur durch Kronenrückschnitt beeinträchtigt, wobei dies regelmäßig auf ca. 1.920 m², einmalig auf ca. 750 m² erfolgen müsste (Zahlenangaben gemäß Planfeststellungsunterlage 17.1, Tabelle 4, S. 53). Im Übrigen könnten die Bedingungen für den Lebensraumtyp Auwald durch gezielte Gestaltungsmaßnahmen an den Querungsstellen wie etwa Bodenabtrag zur Bildung grundwassernaher Feuchtzonen gegenüber den aktuellen Bedingungen merklich verbessert werden (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 52). Die gesamte Fläche des Auwaldbestands im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ beträgt nach den Ermittlungen des Sachverständigen Dr. ***** ca. 129 ha. Die bei Verwirklichung der aktuellen Planung zu gewärtigenden direkten Verluste betreffen demnach 0,04% dieser Bestände, regelmäßiger Rückschnitt wäre auf 0,15% notwendig, einmaliger Rückschnitt (der zudem rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt werden soll, vgl. Niederschrift vom 9.10.2007 S. 8) sogar nur auf 0,06% der Auwaldflächen. Die Eingriffe in das FFH-Gebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenso wie nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. ***** in ihren Wirkungen als geringfügig oder neutral, jedenfalls als nicht erheblich einzustufen. Diese Ausführungen erscheinen plausibel, zumal Eingriffe dieser Art in ihren flächenhaften Auswirkungen Bewirtschaftungsmaßnahmen von Landwirten nicht unvergleichbar sind, die die Auwaldsysteme in ihrer Dynamik nie messbar beeinträchtigt haben. Für die Erforderlichkeit einer Bagatellschwelle „Null“ finden sich danach jedenfalls keine Anhaltspunkte.

1.3.5 Diese Einschätzung wird von der Klageparteiseite dezidiert bestritten. Die hierzu vorgelegte Ausarbeitung des Sachverständigen Dipl. Ing. ***** (von den Klagepartei vorgelegt als Anlage K 47, im Folgenden: Gutachten *****) vermag indessen den Senat nicht vom Gegenteil zu überzeugen.

1.3.5.1 Bei der Isenquerung beurteilt der Sachverständige Dipl.-Ing. ***** die Wiederherstellungsoptionen zwar deutlich negativer als der Beklagte (vgl. Gutachten ***** S. 139). Damit bleibt aber letztlich die Einschätzung bestehen, dass angesichts der aktuell vorhandenen Lücke im Auwald an der Querungsstelle zumindest hier keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele zu besorgen ist. Denn angesichts der bereits in erheblichem Umfang hier vorzufindenden untypischen Baumarten (vgl. auch die Bestandsaufnahme

im Gutachten ***** S. 135) erscheinen Wiederherstellungsmaßnahmen gerade an dieser Stelle des FFH-Gebiets zur Wahrung der Erhaltungsziele kaum sinnvoll. Kohärenzsicherungsmaßnahmen in Form von Abgrabungen (zur Vernässung des Bodens unter den Brücken) gewährleisten hier dagegen auch nach Auffassung der Klagepartei die Durchgängigkeit des Auensystems (vgl. die hierzu in der mündlichen Verhandlung am 10.10.2007 übergebenen Grafiken des Planungsbüros *****).

1.3.5.2 Anders werden die geplanten Querungen von Goldach, Lappach und Rimbach vom Sachverständigen Dipl.-Ing. ***** gesehen. An der in Aussicht genommenen Querungsstelle der Goldach ist nach seiner Bestandsaufnahme ein gut ausgeprägter Auwald vorhanden, der flächendeckend dominante Bäume dieses prioritären Lebensraumtyps aufweist (vgl. Gutachten ***** S. 150). Die Querungen von Lappach und Rimbach sollen in Bereichen erfolgen, in denen die Auwaldbestände sich auch nach diesen Ermittlungen in einem insgesamt günstigen Erhaltungszustand zeigen. Insbesondere die Schwarzerlen (*Alnus glutinosa*) würden den Eingriff durch die Brückenbauwerke, unabhängig von einem eventuellen Rückschnitt, langfristig „mit großer Sicherheit nicht überleben“ bzw. zum Teil bereits kurzfristig „standortbedingt absterben“ (vgl. Gutachten ***** S. 145, 151, 161). Maßgebliche Faktoren hierfür seien vor allem die Verschattung unter den Brückenfeldern, geringerer Niederschlag sowie verstärkter Konkurrenzdruck von für diese Standortbedingungen toleranteren, hier untypischen Arten, sog. Neophyten (vgl. Gutachten ***** S. 145 f., 151 ff., 161 ff.).

1.3.5.3 Diese Befürchtungen hat der Beklagte indessen zur Überzeugung des Senats hinreichend entkräften können.

1.3.5.3.1 Dass eine auwaldartige Vegetation unter Autobahnbrücken, auch solchen in Ost-West-Richtung, grundsätzlich existieren kann, belegt die Untersuchung und Bild-Dokumentation des Sachverständigen Dr. ***** in den Planfeststellungsunterlagen (vgl. Ordner Gutachten und Untersuchungsergebnisse zu den Unterlagen der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Reg.Nr. 4, Untersuchung und Bild-Dokumentation Dr. ***** vom Dezember 2005). Die dokumentierten Vergleichsfälle zeigen, dass Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen auch unter Brücken durchaus möglich ist, sofern diese Bereiche nicht, wie früher weithin üblich, im Interesse der Landwirte, etwa zum Unterstellen von Maschinen, befestigt oder als Grünland genutzt werden (vgl. Bild-Dokumentation Dr. ***** a.a.O., S. 4 ff., 15 ff.) und für eine ganzjährige Durchfeuchtung gesorgt wird (vgl. auch Darstellung von Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung vom 26.9.2007, Niederschrift S. 7). Dies wird letztlich auch von der Klagepartei nicht völlig in Abrede gestellt.

Das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. ***** , in dem die im Detail aufgenommenen Bestände an den dokumentierten Vergleichsstandorten dargestellt sind, kommt indessen zum Ergebnis, dass unter den geplanten Autobahnbrücken zumindest die für den geschützten Lebensraum typischen

Gehölze auf Dauer nicht überleben könnten. Diese Einschätzung wird indessen maßgeblich u.a. auf die Annahme gestützt, an den untersuchten Stellen der Vergleichsstandorte habe es ursprünglich – vor Errichtung der Brücken – einen prioritären Auwaldbestand gegeben, der sich unter dem Einfluss der Brückenbauwerke zu jenem jetzt feststellbaren Zustand entwickelt habe, der wegen der zwischenzeitlich hier vorzufindenden atypischen Arten nicht mehr als prioritärer Auwald angesehen werden könne. Hierfür gibt es aber keinen eindeutigen Beleg. Der Sachverständige Dipl.-Ing. ***** erklärt insoweit nur, dass die Vegetation im Brückenfeld nicht dem prioritären Lebensraumtyp Auwald zuzuordnen sei, „obwohl dies mit hoher Prognosesicherheit vor dem Bauvorhaben nicht so war“ (Gutachten ***** S. 123).“

- 71 An dieser Auffassung hält der Senat auch für die streitbefangene Planung der Überbrückungen fest. Die Planung hat sich in Bezug auf die Brückenbauwerke im Vergleich zu dem dem Urteil vom 30. Oktober 2007 zugrunde liegenden Planungsstand nicht wesentlich geändert. An der Brücke über das Isental ist nunmehr eine Stützweite von 585 m (statt ursprünglich 580 m) vorgesehen. Bei der Brücke über das Lappachtal soll gegenüber der ursprünglichen Planung eine Trassenverschiebung um ca. 13 m nach Süden erfolgen, wo eine weniger dichte Stelle im Auwald betroffen ist. Zudem sollen die überbrückten Bereiche als wechselfeuchte bzw. periodisch überschwemmte Feuchtgebiete gestaltet werden (vgl. Bauwerksverzeichnis, Planfeststellungsunterlage 6 T, Nrn. 116, 229 und S 5). Diese Änderungen lassen eine abweichende Beurteilung nicht zu. Insbesondere sind Veränderungen zulasten der Belange des Naturschutzes nicht ersichtlich.
- 72 Nach den plausiblen Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ vom 27. Februar 2009 (Planfeststellungsunterlage 17.1 T, S. 67 ff.) wird sich der Auwaldbestand durch den Autobahnbau zwar verändern und mit dem bisherigen Bestand nicht identisch sein. Erhebliche Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps *91E0 sind aber dennoch nicht zu erwarten. Ein direkter Flächenverlust des prioritären Lebensraumtyps *91E0 an den Querungsstellen ist nicht gegeben, da die Brückenkonstruktion so gewählt wurde, dass die Pfeiler oder Stützscheiben außerhalb des Lebensraumtyps errichtet werden. Unter den Brücken werden sich infolge der hohen und weit gespannten Konstruktionen im Uferbereich der Fließgewässer wieder Standortbedingungen einstellen, die durch Stockaustrieb bzw. Bestandsfortentwicklung eine Entwicklung von landschaftstypischen gewässerbegleitenden Ufergebüsch des Lebensraumtyps *91E0 ermöglichen, auch wenn aufgrund der Lage unter dem Brückenbauwerk ein regelmäßiger Rückschnitt (13 Bäume unterhalb bzw. vier Bäume neben der Brücke) erforderlich ist.

Nach den Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind jedenfalls Bedingungen zu erwarten, die aufgrund der hohen Brücken eine ausreichende Belichtung für einen auwaldtypischen Gehölzwuchs sicherstellen. Die überbrückten Bereiche werden durch Bodenabtrag gestaltet und mit standorttypischem Substrat bedeckt, damit dort grundwassernahe, auentypische Feuchtzonen zur Förderung des Gehölzwachstums entstehen. Dadurch wird die erforderliche Wasser- und Nährstoffversorgung sichergestellt, die für die Entwicklung und das Aufwachsen von Auwaldbäumen und begleitender Strauch- und Krautvegetation notwendig ist. Die Vernetzung der Lebensräume beidseits der Trasse wird damit nicht unterbrochen. Auch die Veränderungen der Sonneneinstrahlung unter den Brückenbauwerken lassen nach den schlüssigen Einschätzungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung eine erhebliche Beeinträchtigung der Auwälder nicht erwarten.

- 73 Die Ausführungen des von der Klagepartei beigezogenen Gutachters Dipl. Ing. ***** in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom Juni 2007 (S. 189 ff.) und in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 geben keinen Anlass für Zweifel an der Richtigkeit dieser Darstellung. Zwar ist Dipl. Ing. ***** unter Berufung auf wissenschaftliche Untersuchungen von Prof. Kneitz (vgl. Kneitz, Minimierung der Zerschneidungseffekte durch Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen in: Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 755, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr 1997) zu dem Ergebnis gelangt, dass jedenfalls unter der Lappachbrücke eine erhebliche Beeinträchtigung der Auwälder vorliege, weil die Lichtdefizite unter den Autobahnbrücken zum Ausfall verschiedener Pflanzenarten führten und bestehende Bäume unter den Brücken absterben würden. Dies hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung noch einmal bekräftigt. Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. ***** die der Untersuchung Kneitz zugrunde gelegten Brückenbauwerke mit der vorliegenden Planung schon deswegen nicht vergleichbar sind, weil diese eine zum Teil erheblich niedrigere lichte Höhe aufweisen als die Brücke über die Lappach mit einer lichten Höhe von bis zu 15 m. Dass unter Autobahnbrücken auwaldtypische Vegetation möglich ist, belegen auch die Bild-Dokumentation von Dr. ***** vom Dezember 2005 sowie die in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 vorgelegten Fotografien unter Vergleichsbrücken der A 96. Die dokumentierten Vergleichsfälle zeigen, dass Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen auch unter Brücken vorhanden ist, wenn diese Bereiche nicht, wie früher weithin üblich, im Interesse der Landwirte etwa zum

Unterstellen von Maschinen befestigt oder als Grünland genutzt werden und wenn für eine ganzjährige Durchfeuchtung gesorgt wird. Im Übrigen hat der Sachverständige Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 bestätigt, dass unter den Brücken keine Rodung, sondern immer nur ein Rückschnitt der vorhandenen Pflanzen vorgesehen ist, der ohne Einfluss auf den Auwald bleibt. Zur Bewässerung der Bereiche unter den Brücken sieht die Planung eine Absenkung des Geländes unter den Brückenbauwerken vor, die für eine ausreichende Durchfeuchtung des Bodens und einen Bewuchs mit Vegetation des Lebensraumtyps *91E0 im Bereich unter den Brücken und damit für den Erhalt von Auwaldvegetation sorgt. Dr. ***** hat in der mündlichen Verhandlung insoweit nachvollziehbar dargelegt, dass durch Abgrabungen um 1 m bis zum Schwankungspegel des Grundwassers sowie durch natürliche Überschwemmungsereignisse der Bereich der Lappachbrücke über weite Teile des Jahrs hinweg bewässert wird, so dass insgesamt eine ausreichende Feuchtigkeitszufuhr und damit die Durchgängigkeit der Auwaldvegetation gewährleistet ist (vgl. Niederschrift S. 8). Der Kritik der Klagepartei, die Bereiche unter den in der Bild-Dokumentation Dr. ***** vom Dezember 2005 dargestellten Brückenbauwerken wiesen keinen Bestand des prioritären Lebensraumtyps *91E0 auf, steht dem nicht entgegen, weil unter den dort dargestellten Brückenbauwerken vergleichbare Maßnahmen nicht angeordnet wurden (vgl. Stellungnahme der Autobahndirektion vom 12.5.2010, S. 16, Blatt 100 ff. der Gerichtsakte). Dass die Belichtung infolge der lichten Höhe der Lappachbrücke für die Durchlässigkeit keine entscheidende Rolle spielt, hat der Sachverständige Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung ebenfalls bestätigt.

- 74 2.2.2.1.2. Soweit die Klagepartei rügt, dass die Traubenkirsche (*Prunus padus*) im Planfeststellungsbeschluss fehlerhaft als Baum anstatt als Strauch eingestuft worden sei, ergeben sich daraus keine Änderungen in der Bewertung möglicher Beeinträchtigungen. Ebenso unerheblich ist, ob diese als schattenverträglich eingestufte Baumart derzeit tatsächlich im Bereich der Brückenbauwerke vorkommt. Entscheidend ist vielmehr, dass die Vegetation unter der Brücke auch künftig dem Lebensraumtyp *91E0 zuzuordnen sein wird. Dies ist nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. ***** in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ und in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 der Fall. Danach ist ein Totalausfall des Baumbestands infolge der Veränderung der Sonneneinstrahlung unter den Brücken der Isen und der Lappach auszuschließen. Nach der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 70) wird

sich aufgrund der veränderten Lichtverhältnisse im Bereich der Brücke lediglich eine Verschiebung des Artenspektrums hin zu schattenverträglicheren Auwaldbaumarten ergeben; die künftige Vegetation wird jedoch auch künftig dem Lebensraumtyps *91E0 zuzuordnen sein. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Lebensraumtyps ergibt sich dadurch nicht. Der Senat ist bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNr. 153) der Auffassung des Sachverständigen Dr. ***** gefolgt, dass kleinflächige Veränderungen der Standortverhältnisse zu den natürlichen Bedingungen von Auwaldbeständen gehören, wie sie beispielsweise auch durch die überkommene landwirtschaftliche Nutzung immer wieder vorgenommen wurden. Vor diesem Hintergrund ist es plausibel, dass die Erheblichkeit von Eingriffen nicht anhand der Beeinträchtigung einzelner Exemplare der für diesen Lebensraum typischen Baumarten beurteilt werden kann, sondern das Auensystem als solches in den Blick genommen werden muss. Dies deckt sich mit dem Erhaltungsziel des Lebensraumtyps *91E0, wonach nicht einzelne Baumarten, sondern dieser Lebensraumtyp als solcher und seine Funktionsfähigkeit geschützt werden.

- 75 2.2.2.1.3. Im Ergebnis ergeben sich danach keine Anhaltspunkte für eine erhebliche Beeinträchtigung des prioritären Lebensraumtyps Auenwälder. Der Senat sieht deshalb keine Veranlassung, den zu dieser Thematik in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisanträgen der Klagepartei (Anträge Nr. 4 b) und c); vgl. Niederschrift vom 27.10.2010, S. 3) nachzugehen. Liegen bereits Gutachten und sachverständige Äußerungen vor, steht es nach § 98 VwGO, § 404 Abs. 1, § 412 Abs. 1 ZPO im Ermessen des Gerichts, ob es zusätzliche Sachverständigengutachten einholt. Ein weiteres Gutachten muss das Gericht nur einholen, wenn sich eine weitere Sachverhaltsaufklärung aufdrängt, insbesondere weil das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wurde oder weil die vorhandenen Gutachten Mängel aufweisen, die sie im gerichtlichen Verfahren zur Sachverhaltsfeststellung ungeeignet erscheinen lassen (vgl. BVerwG vom 26.4.2007 NVwZ 2007, 1074 [RdNr. 71]; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1225 [RdNr. 14]). Das ist etwa der Fall, wenn ein dem Gericht vorliegendes Gutachten grobe Mängel oder unlösbare Widersprüche aufweist, von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen ausgeht oder wenn Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Gutachters besteht (vgl. BVerfG vom 20.2.2008 Az. 1 BvR 2722/06 <juris>; BVerwG vom 4.1.2007 Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 353; vom 5.12.2008 NVwZ 2009, 320 [RdNr. 4]; vom 29.10.2009 Az. 9 B 41/09 <juris> [RdNr. 22]). Diese Voraussetzungen liegen bei der

FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und den sachverständigen Äußerungen des Gutachters Dr. ***** nicht vor. Diese Gutachten und sachverständigen Äußerungen beruhen auf fachlich fundierten Ermittlungen. Sachliche Mängel sind nicht ersichtlich. Die Ergebnisse sind plausibel begründet. Die Einholung zusätzlicher Gutachten würde daher den vorhandenen Gutachten und sachverständigen Äußerungen lediglich weitere fachliche Meinungen hinzufügen, ohne dass hiervon ein weiterer Erkenntnisgewinn zu erwarten wäre.

76 2.2.2.1.4. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumstyps Auenwälder ergibt sich auch nicht aus dem Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 2. Alternative FFH-RL). Ohne Erfolg rügt die Klagepartei insoweit, dass eine kumulative Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch die geplante Autobahntrasse Dorfen und die am 5. März 2003 genehmigte Hochwasserschutzmaßnahme bei Schwindegg vorliege.

77 Erhebliche Beeinträchtigungen können sich auch durch die kumulative Wirkung eines Projekts mit anderen Projekten und Plänen ergeben. Nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG 2007 sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH-Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das FFH-Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten. Eine an den Erhaltungszielen orientierte Prüfung ist grundsätzlich nicht möglich, ohne neben den vorhabenbedingten Einwirkungen auch solche Einwirkungen in den Blick zu nehmen, denen der geschützte Lebensraum oder die geschützte Art von anderer Seite unterliegt. Daher ist die Verträglichkeitsprüfung auch auf solche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung zu erstrecken, die sich durch Pläne und Projekte im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ergeben können, wenn die Auswirkungen der anderen Pläne und Projekte und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar ist. Das ist regelmäßig anzunehmen, wenn die hierfür erforderliche Genehmigung erteilt ist (vgl. BVerwG vom 21.5.2008 Buchholz 406.400 § 34 BNatSchG Nr. 1; vgl. auch Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004, Nr. 5.2.5.5). Die Einbeziehung von geplanten, genehmigten oder bereits abgeschlossenen Projekten und Plänen ist aber nur dann erforderlich, wenn sie ent-

weder das Gebiet dauerhaft beeinflussen und Anzeichen für eine fortschreitende Beeinträchtigung des Gebiets bestehen oder wenn sich im Zusammenwirken mit dem zu prüfenden Projekt Auswirkungen auf den Zustand der Lebensräume und Arten ergeben können. Dabei müssen die Projekte und Pläne nicht gleichzeitig betrieben werden. So kann etwa ein Projekt, das für sich allein keine erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat, zu einem früheren Zeitpunkt zugelassen werden, während ein zu einem späteren Zeitpunkt zur Genehmigung gestelltes Projekt unzulässig sein kann, weil es in der Summierung der Auswirkungen mit den Auswirkungen des ersten Vorhabens über die Erheblichkeitsschwelle hinausgehen würde (vgl. Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 2003, RdNrn. 47 f. zu § 34).

78 Nach diesen Maßstäben kann von einer erheblichen Beeinträchtigung des Lebensraumtyps Auenwälder im Zusammenwirken mit der Hochwasserschutzmaßnahme bei Schwindegg nicht ausgegangen werden. Der Senat hat hierzu bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 161 f.) ausgeführt:

79 „1.3.11 Kontrovers beurteilt werden schließlich die zu erwartenden Auswirkungen der Trasse Dorfen in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 2. Alternative FFH-RL).

Die Klageparteiseite problematisiert hier vor allem die kumulativen Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps Auwald durch die Planung der A 94 zusammen mit den Hochwasserschutzmaßnahmen bei Schwindegg, insbesondere im Ortsbereich (vgl. Gutachten ***** S. 237 ff.). Bei der Einschätzung, dass die geplanten Eingriffe durch die A 94/Trasse Dorfen zusammen mit diesen Maßnahmen die Erheblichkeitsschwelle überschreiten werden, geht der Sachverständige Dipl. Ing. ***** allerdings davon aus, dass die im weiteren Verlauf der A 94 notwendig werdenden Eingriffe schon für sich allein diese Schwelle überschreiten (vgl. Gutachten ***** S. 223 f.). Dies trifft indessen – wie vorstehend ausgeführt – nicht zu. Der „Erst-Recht-Schluss“ auf den Beeinträchtigungsgrad im Zusammenwirken mit diesen „anderen Plänen und Projekten“ ist deshalb nicht tragfähig. Hinzu kommt, dass die Hochwasserschutzmaßnahmen örtlich betrachtet an ganz anderen Stellen ausgeführt werden als der Bau der Autobahntrasse; jedenfalls insoweit kann von einem (räumlichen) Zusammenwirken der Projekte nicht die Rede sein. Die Planfeststellung für das Hochwasserschutzprojekt wurde außerdem zeitlich bereits vor der Nachmeldung des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ abgeschlossen. Darüber hinaus waren zum Zeitpunkt der Nachmeldung die Baumaßnahmen zur Verwirklichung dieses Vorhabens, insbesondere die erforderlichen Rodungen, auch bereits begonnen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass dieses Projekt bereits in der Nachmeldung berücksichtigt und bewertet wurde. Wenn

die Bayerische Staatsregierung (in Gestalt der bayerischen Umweltverwaltung) in Kenntnis dieser Hochwasserschutzmaßnahmen gleichwohl die Nachmeldung vorgenommen hat, bedeutet dies nichts anderes, als dass sie diesen kleinen Teil des Isentals in dem durch die Hochwasserschutzmaßnahmen geprägten Zustand als meldewürdig angesehen hat und keine (weiteren) Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch den Bau der A 94 befürchtete, die der Meldung hätten entgegenstehen können. Schließlich hat auch der Sachverständige Dr. ***** diese Maßnahmen bei seiner Begutachtung als Faktum (Negativum bei der Bewertung des Ist-Zustands) berücksichtigt (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007 S. 5; Planfeststellungsunterlage 17.1, Anhang S. 8, 13). Dabei ist er ebenfalls zum Ergebnis gelangt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu befürchten sind. Eine nennenswerte Vorbelastung, die auf die Hochwasserschutzmaßnahmen zurückzuführen wäre, und einen davon herührenden aktuell ungünstigen Erhaltungszustand der streitbefangenen Auenwälder hat der Sachverständige Dr. ***** nicht festgestellt (vgl. dazu auch Nrn. 5.2.5.1 und 5.2.5.5 des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau – Leitfaden FFH-VP – des Bundesministeriums für Verkehr, Ausgabe 2004). Die Klagepartei hat nicht plausibel aufgezeigt, weshalb diese Bewertung nicht vertretbar sein sollte, sondern stellt dem nur ihre eigene Bewertung gegenüber.“

- 80 Eine Änderung im Ergebnis dieser Bewertung ist auf der Grundlage der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ vom 27. Februar 2009 (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T) nicht veranlasst. Die Hochwasserfreilegung Schwindegg wurde danach bei der Bestandsbeschreibung und Bewertung sowie bei der Beschreibung des Erhaltungszustands und der Wiederherstellungserfordernisse der Lebensraumtypen und Arten bereits als Vorbelastung berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 159). Zudem wurde festgestellt, dass die durch die Hochwasserschutzmaßnahmen hervorgerufenen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und Arten die Beurteilung der Erhaltungsziele im Gebiet und an den von der A 94 betroffenen Querungsstellen nicht verändern. Die Verträglichkeitsprüfung ist infolgedessen plausibel zu dem Ergebnis gelangt, dass Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen durch diese Maßnahme nicht zu erwarten sind (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 159 f. und S. 167). Die hiergegen vorgebrachten Einwände der Klagepartei sind nicht geeignet, diese Bewertung infrage zu stellen. Ihr Einwand, in der Verträglichkeitsprüfung sei die Eingriffsintensität der Hochwasserschutzmaßnahme anhand der Erhaltungsziele nicht überprüft und bewertet worden, trifft nicht zu. Die nicht näher begründete weitere Behauptung, die Hochwasserschutzmaßnahme werde durch die Zerschneidungswirkung das Gebiet dauerhaft und bezüglich der charakteristischen Laufkäferarten fortschreitend beeinträchtigen, ist unsubstanziert. Die Ausführungen im Gut-

achten ***** von Juni 2007 (S. 236 ff.) sind schon deswegen nicht geeignet, diese Bewertung infrage zu stellen, weil sie sich nicht auf die Verträglichkeitsprüfung von 2009 bezieht.

- 81 Dem in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2010 (sinngemäß) gestellten Beweisantrag Nr. 4 d), durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis darüber zu erheben, dass die vom Schutzgebietssystem "Natura 2000" geforderte Kohärenz im Bereich des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ insbesondere unter Berücksichtigung anderer Pläne und Projekte auch durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen sichergestellt werden kann, brauchte der Senat schon deswegen nicht nachzugehen, weil er unsubstanziert ist. Die Klagepartei hat nicht konkret darlegt, welche „anderen Pläne und Projekte“ sowie welche „Kohärenzsicherungsmaßnahmen“ im Einzelnen als beweisenerheblich angesehen werden. Sollte es sich bei dem angesprochenen Projekt um die am 5. März 2003 genehmigte Hochwasserschutzmaßnahmen bei Schwindegg handeln, wäre der Beweisantrag jedenfalls unbegründet. Dem Gericht liegen zur Beurteilung der Frage der Sicherstellung der Kohärenz im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ geeignete gutachtliche Äußerungen des Sachverständigen Dr. ***** in der FFH-Verträglichkeitsprüfung und des von der Klagepartei beigezogenen Gutachters ***** im Gutachten von Juni 2007 vor. Gründe für die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens bestehen nicht.
- 82 2.2.2.2. Entgegen der Auffassung der Klagepartei sind erhebliche Beeinträchtigungen auch hinsichtlich des Erhaltungsziels „Bachmuschel“ (*Unio crassus*) nicht zu erwarten. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass durch den Betrieb der A 94 die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Bachmuschel infolge der Einleitung von chloridhaltigem Fahrbahnwasser in die Fließgewässer der Isen und der Lappach behindert wird.
- 83 Der Senat hat zur Frage einer möglichen Beeinträchtigung des Erhaltungsziels der Bachmuschel im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 156 ff.) – allerdings im Rahmen der Vorausschau – Folgendes festgestellt:
- 84 „1.3.7 Auch in Bezug auf die sonstigen Erhaltungsziele im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ erscheint die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, dass in der Vorausschau keine erheblichen Beeinträchtigungen

durch die Trasse Dorfen zu erwarten sind und damit das vorläufige Gesamturteil bezüglich der Folgeabschnitte positiv ausfällt.

1.3.8 Dies gilt insbesondere auch für die mittelbaren Auswirkungen der Planung. Gasförmige Emissionen sowie feste oder lösliche Stoffe, die über die Luft verfrachtet werden, fallen hierbei nach übereinstimmender Auffassung der Beteiligten wegen der geplanten Immissionsschutzwände nicht ins Gewicht (vgl. Gutachten ***** S. 164 f.). In den Blick zu nehmen sind allenfalls Immissionen, die über das Wasser in das FFH-Gebiet gelangen, insbesondere durch im Abwasser der Autobahn gelöstes Tausalz (vgl. hierzu im Einzelnen auch die Erörterung dieser Thematik im früheren Verfahrensabschnitt, Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 1.3.2005, S. 5 ff.). Neben dem Lebensraumtyp Auwald gilt die Betrachtung hier besonders den bei den Erhaltungszielen genannten Anhang-II-Arten der Bachmuschel (*Unio crassus*) und der Koppe (*Cottus gobio*). Die nachrichtlich zu den Planfeststellungsunterlagen genommenen Pläne der verschiedenen Querungen des FFH-Gebiets zeigen nunmehr indes einen veränderten Planungsstand (2. Tektur) mit erheblich erweiterten Regenrückhalte- und Absetzbecken (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4). Der frühere Planungsstand, der noch Gegenstand der Erörterung in der mündlichen Verhandlung am 1.3.2005 (vgl. Niederschrift S. 5-8) war, ist damit jedenfalls überholt, ohne dass hier von einer nicht mehr abänderbaren, endgültigen Planung ausgegangen werden kann. Nach der Begutachtung des Sachverständigen Dr. ***** müssen die Versickerungsanlagen in ihrer Dimensionierung auf ein 100-jährliches Niederschlagsereignis bezogen werden, so dass unter normalen Bedingungen kein Überlauf in die Vorfluter erfolgt. Ihre Platzierung an der Goldach soll zur Vermeidung flächenhafter Eingriffe außerhalb der Grenzen des FFH-Gebiets erfolgen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 116 f.). Unter diesen Bedingungen werden die Belastungen durch Tausalz und andere im Abwasser gelöste Stoffe weitestgehend minimiert und überschreiten nach Auffassung des Sachverständigen Dr. ***** nicht die Schwelle zur Erheblichkeit (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 115). Demgegenüber rügt der Sachverständige Dipl.Ing. ***** insbesondere, der Wasserpfad bei den geplanten Versickerungsanlagen sei bisher völlig unklar, Vegetationsschäden an salzempfindlichen Arten könnten deshalb nicht ausgeschlossen werden (vgl. Gutachten ***** S. 166). Er räumt indessen ein, dass der Zufluss salzhaltigen Wassers in die Lappach relativ langsam erfolgen werde, so dass die Salzkonzentrationen im Gewässer reduziert würden. Gefahren sieht er jedoch für jene Auwaldgehölze, in deren Wurzelbereich das salzhaltige Wasser bereits nach wenigen Metern gelangt (vgl. Gutachten ***** S. 170 ff.).

Aus der Sicht des Senats erscheint es zusammengefasst indes als plausibel, dass diese Gefahren über die – jeweils endgültige – Dimensionierung der Regenrückhaltebecken und deren Gestaltung (Positionierung, Versickerungseigenschaften, Ab- oder Überlauf) beherrscht werden können, so dass jedenfalls in der Vorausschau erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu gewärtigen sind. Ein Grad an Sicherheit, bei dem kein Prognoserisiko verbleibt, kann auch insoweit nicht verlangt werden (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07 RdNr. 21).

Erhebliche Beeinträchtigungen der Bachmuschel vermag der Sachverständige Dipl.Ing. ***** lediglich aufgrund von Datenlücken nicht auszuschließen, die seiner Meinung nach bestehen (vgl. Gutachten ***** S. 233 f.). Ein Lebendvorkommen dieser Art ist jedoch nach den umfangreichen Untersuchungen des Vorhabensträgers im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ nicht (mehr) festzustellen; eine Ausnahme konnte lediglich am Grimmelbach stromaufwärts der geplanten Goldach-Querung bestätigt werden (vgl. EPFB S. 90; Planfeststellungsunterlagen, Fischereibiologisches Gutachten des Sachverständigen Steinhörster von Februar 2006, S. 8 und Karte 2). Bezüglich der Koppe erwarten die Kläger ohnehin keine erheblichen Beeinträchtigungen (vgl. Gutachten ***** S. 229).“

85 An dieser Beurteilung hält der Senat auch für die streitbefangene Planung fest, soweit nicht die dritte Tektur Änderungen des Entwässerungssystems zum Inhalt hat. Diese bestehen vor allem darin, dass die in der zweiten Tektur vorgesehenen Absetz- und Regenrückhalteanlagen mit Ausnahme einer Anlage durch Absetz- und Versickerungsanlagen ersetzt wurden. Die vorgesehenen Entwässerungsanlagen bestehen nunmehr aus einem Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider sowie aus einem großvolumigen Versickerbecken, das das vorgereinigte Niederschlagswasser über eine belebte Oberbodenzone (Retentionsbodenfilter) versickert. Bei einigen Versickerungsbecken sind unter der Beckensohle Rigolenkörper (in Kies oder Kunststoff) vorgesehen, die das (gereinigte) Sickerwasser zunächst speichern und es dann nach und nach wieder dem Boden zuführen. Ein Drosselabfluss ist nur noch bei einigen wenigen Entwässerungsanlagen (vor allem im Isental) geplant; die Einleitung in den Vorfluter erfolgt bei diesen Anlagen nur im Fall von sommerlichen Starkregenereignissen, bei denen der Vorfluter viel Wasser führt (vgl. Erläuterungsbericht in der Fassung vom 27. Februar 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, S. 127 und S. 196, sowie Bauwerksverzeichnis, Planfeststellungsunterlage 6 T, Nrn. 16, 37, 54, 63, 101, 127, 127a, 157, 181, 187, 210, 232, 235). Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass es durch die geplanten Entwässerungsanlagen weder im Winter- noch im Sommerhalbjahr zu einer Einleitung von chloridhaltigem Fahrwasser kommen wird. Anderes gelte allenfalls bei extremen Regenereignissen. Auch in diesen Fällen komme es aufgrund der starken Verdünnungseffekte zu einer deutlichen Unterschreitung der für die Bachmuschel maßgeblichen Grenzwerte von 200 bis 300 mg Chlorid/l (vgl. PFB S. 137; Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 22.10.2010, S. 11 f.). Hiergegen bestehen keine Bedenken.

86 2.2.2.2.1. Es kann offen bleiben, ob die erstmals in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 vorgebrachten Einwände, die sich gegen die Untersuchungsme-

thode bezüglich möglicher Beeinträchtigungen der Bachmuschel durch im Fahrbahnwasser gelöste Salze richten, präkludiert sind (§ 17a Nr. 7 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Denn im Einwendungsschreiben vom 2. Juni 2006, auf das im Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 allgemein Bezug genommen wird, wird nur generalisierend die Behauptung erheblicher Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Tausalzen über Autobahnabwässer aufgestellt, ohne die zugrunde gelegte Untersuchungsmethode infrage zu stellen. Das gleiche gilt auch für die dort in Bezug genommene Stellungnahme ***** von Mai 2006 (auf das erstmals in der Klagebegründungsschrift erwähnte Gutachten ***** von Juni 2007, das insoweit zumindest „Datenlücken“ rügt [vgl. Gutachten S. 166 und S. 232 ff.] wird im Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 nicht verwiesen).

87 2.2.2.2. Die Einwände sind jedenfalls in der Sache nicht berechtigt. Die Ermittlung der Beeinträchtigungsintensität von Gewässern durch Tausalz-Einträge ist nach den in der mündlichen Verhandlung von dem Sachverständigen Dr. ***** bestätigten Angaben (vgl. Niederschrift S. 11 f.) in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ vom 27. Februar 2009 (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 84 f.) in der Weise erfolgt, dass zunächst mit Hilfe wasserchemischer Analysen am Auslauf ausgewählter Regenrückhaltebecken der A 96 Daten über die zu erwartende Stofffracht gesammelt wurden. Mit Hilfe der gewonnenen Abflussdaten wurde anschließend für alle Fließgewässer des FFH-Gebiets ein Wasserabflussmodell (Sickeranlage) zur Ermittlung der voraussichtlichen durchschnittlichen täglichen Abflussmengen an der A 94 erstellt. Die von dem Gutachter Dipl. Ing. ***** in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 gegen diese Untersuchungsmethode geäußerten Kritikpunkte hat der Sachverständige Dr. ***** mit überzeugenden Begründungen entkräftet:

88 Die Bedenken des Gutachters Dipl. Ing. ***** , dass die Messungen an den bestehenden Entwässerungsanlagen der Autobahn A 96 zur Beurteilung der Verhältnisse an der A 94 ungeeignet seien, teilt der Senat nicht. Der Gutachter hat sich vor allem dagegen gewandt, dass bei den zur Ermittlung der Beeinträchtigungsintensität der Gewässer vorgenommenen Untersuchungen in der Zeit von Februar bis August 2006 keine kontinuierlichen Messungen erfolgt seien. Der Sachverständige Dr. ***** hat hierzu in der mündlichen Verhandlung erläutert, dass vollständige Messungen für die Sommer- und Herbstphase in der Zeit vom 10. August bis 4. November 2005 ohne Salzaufbringung auf der Autobahn und für die Winter- und

Frühlingsphase in der Zeit vom 5. November 2005 bis 6. Februar 2006 mit Salzaufbringung auf der Autobahn durchgeführt worden seien. Messungen zwischen Februar und August seien nicht erforderlich gewesen, weil bei den Messungen in den überaus schneereichen Wochen vom 5. November 2005 bis 6. Februar 2006 die Chlorid-Konzentration den Wert von 1.000 mg/l nicht überschritten habe, obwohl der Winter 2005/2006 ein Extrem-Winter mit sehr hoher Salzaufbringung gewesen sei. Dies ist ohne Weiteres nachvollziehbar, zumal der Salzauftrag auf den Straßen im Frühjahr naturgemäß geringer ist als in den Wintermonaten. Auch die dagegen geäußerten Bedenken des Gutachters Dipl. Ing. *****, dass der Untersuchung Mischwasser aus verschiedenen Quellen, etwa auch aus Landstraßenbereichen zugrunde gelegt worden sei, teilt der Senat nicht. Nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen Dr. ***** ist es durchaus sinnvoll, von Mischwasser auszugehen, weil auch im praktischen Betrieb der A 94 Vermischungen aus verschiedenen Zuläufen zu erwarten seien (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 22.10.2010, S. 11).

- 89 Dem Einwand von Dipl. Ing. *****, dass bei der Untersuchung die Chlorideinträge durch die in der Planung vorgesehenen reinen Versickerungsanlagen über den Boden nicht hinreichend berücksichtigt worden seien, vermag der Senat ebenfalls nicht zu folgen. Der Sachverständige Dr. ***** hat hierzu ausgeführt, dass durch Versickerungsanlagen hervorgerufene Chlorideinträge in Gewässer minimal seien, weil in derartigen Versickerungsanlagen Wasser gespeichert werde und dort gegebenenfalls über eine Drossel langsam versickere. Zudem lägen die Sickerbecken im Grundwasserstrom des gesamten Voralpenlandes. Dies führe zu gravierenden Verdünnungseffekten. Ausnahmsweise Einträge durch Überflutungen seien nur bei Warmlufteinbrüchen nach längeren Frostperioden denkbar. Insoweit könne zwar ein kurzfristiger ruckartiger Ablauf nicht ausgeschlossen werden. Die Bachmuschel könne solche Stresssituationen allerdings dadurch überleben, dass sie ihre Atemöffnungen für diese Zeit verschließe. Dies entspricht auch dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 104 ff.). Dass die Bachmuschel aufgrund von Rezeptoren schädliche Chloridkonzentrationen erkennen und über mehrere Stunden ihre Atmung drastisch reduzieren kann, hat auch der vom Beklagten beigezogene Diplom-Biologe Dr. ***** in der mündlichen Verhandlung bestätigt (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 22.10.2010, S. 13).

- 90 Der Frage, ob die Auffassung des Gutachters Dipl. Ing. *****, der vom Beklagten angenommene Grenzwert von 300 mg/l für Chlorid liege im Hinblick auf die Vorbelastungen durch die Landwirtschaft zu hoch und müsse richtigerweise bei etwa 100 mg/l angesetzt werden, zutreffend ist, braucht nicht weiter nachgegangen zu werden. Zwar sind bei der Beurteilung der Frage, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führt, auch Vorbelastungen zu berücksichtigen, denen die geschützte Art von anderer Seite unterliegt (vgl. BVerwG vom 10.11.2009 DVBl 2010, 176). Auch der von dem Gutachter angegebene Grenzwert von 100 mg/l wäre aber nach dem Ergebnis der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht überschritten. Danach beträgt die maximal zu erwartende Chlorid-Konzentration in der Isen und der Lappach bei Realisierung der A 94 zwischen 67 und 86 mg Chlorid/l (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1. T, S. 87, 107).
- 91 Dem in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2010 (sinngemäß) gestellten Beweisantrag Nr. 4 a), durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis darüber zu erheben, dass durch den Bau und Betrieb der A 94 auf der Trasse Dorfen Verschlechterungen des derzeitigen Habitatzustandes der Bachmuschel durch erhöhte Chlorid-Konzentrationen in den Nebenbächen Lappach und Rimbach zu erwarten sind, brauchte der Senat schon deshalb nicht zu entsprechen, weil keine Tatsachen unter Beweis gestellt wurden, die eine Verschlechterung über der Erheblichkeitsgrenze des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL begründen könnten. Im Übrigen lagen dem Gericht zur Beurteilung der Frage möglicher Verschlechterungen des Habitatzustands der Bachmuschel durch Chlorid-Konzentrationen die gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen Dr. ***** und ***** vor. Gründe für die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens bestehen nicht.
- 92 2.3. Auch in Bezug auf den Folgeabschnitt Dorfen-Heldenstein steht der Planfeststellungsbeschluss mit den Anforderungen des FFH-Gebietsschutzes in Einklang. Der Planfeststellungsbeschluss erweist sich nicht wegen unüberwindlicher Planungshindernisse in der Vorausschau auf diesen Abschnitt als rechtswidrig. Dies hat der Senat im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 105 ff., 165 ff.) bereits rechtskräftig entschieden (auch wenn der Entscheidung insoweit keine bindende Wirkung nach § 121 VwGO zukommt, weil – im Unterschied zum Anlagenzulassungsrecht, vgl. § 8 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 BImSchG und BVerwG vom

19.12.1985 BVerwGE 72, 300 zu § 7a AtG 1969 – die im Rahmen der Vorausschau nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ zu treffende Entscheidung kein eigenständiger, der Bestandskraft unterliegender Regelungsteil des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses ist [vgl. BVerwG vom 10.4.1997 BVerwGE 104, 236/243]).

93 Die Klagepartei macht unter Berufung auf ihr Vorbringen im Verfahren gegen den ersten Planungsabschnitt erneut geltend, dass eine Beeinträchtigung des im weiteren Trassenverlauf berührten FFH-Gebiets „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“ nicht ausgeschlossen werden könne, weil die Fledermäuse der Wochenstube in der Pfarrkirche von Schwindkirchen die geplante Autobahntrasse überqueren müssten, um zu dem Nahrungshabitat des südlich von Schwindkirchen gelegenen Waldstücks „Hangmaul“ zu gelangen. Dazu hat der Senat im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 164 ff.) ausgeführt:

94 „1.4 Erhebliche Eingriffe sind auch nicht zu prognostizieren, soweit die Trasse Dorfen bei Schwindkirchen an der Goldach einen Teilraum des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ berührt. Die entgegenstehende Auffassung der Klagepartei erweist sich in der Vorausschau auch bezüglich dieses FFH-Gebiets als unbegründet.

1.4.1 Die Trasse verläuft hier südlich der Goldach etwa 750 m entfernt von der Pfarrkirche von Schwindkirchen. Im Dachstuhl dieser Kirche befindet sich eine „Wochenstube“ (Fortpflanzungskolonie) der nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Fledermausart Großes Mausohr (*Myotis myotis*) mit – nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers – aktuell 120 Muttertieren (vgl. Planfeststellungsunterlagen „Telemetrie von Mausohren der Wochenstube Schwindkirchen“ vom 10.3.2006 -Ökokart-Gutachten-). Dies hat zur Einbeziehung dieses Gebäudes in das vorgenannte FFH-Gebiet geführt. Im Gegensatz zu den beiden anderen vorstehend im Einzelnen behandelten FFH-Gebieten ist dieses nur quartierbezogen ausgewiesen. Die Trasse greift deshalb auch nicht flächig ein. Sie verläuft aber zwischen der Pfarrkirche von Schwindkirchen und weiter südlich gelegenen Nahrungshabitaten, insbesondere dem Waldstück „Hangmaul“ (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, Kartenblatt 4). Bei dieser Konstellation sind Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels, u.a. auch diese Kolonie des Großen Mausohrs zu erhalten und zu schützen, nicht von vornherein ausgeschlossen. Durch den Bau der A 94 sind Flächenverluste von Jagdgebieten durch Zerschneidung, Überbauung und Immissionsbelastung (Schall und Licht) denkbar. Zudem kommt in Betracht, dass eine Zerschneidung der Flugbahnen zum Verlust von Fledermausindividuen durch Kollision mit Kraftfahrzeugen beim Überfliegen der Autobahn führt (im Einzelnen vgl. auch EPFB S. 124 f.), zumal sich diese Fledermausart u.a. von Laufkäfern ernährt und deshalb auch in Bodennähe fliegt. Dementsprechend wird bei der gebietsbezogenen Konkreti-

sierung der Erhaltungsziele (Stand 11.11.2006) u.a. die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten genannt, wenn auch die rechtverbindlichen Erhaltungsziele (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele) sich hierzu nicht verhalten. Die mögliche Gefährdung der Kolonie des Großen Mausohrs in Schwindkirchen wurde vertieft in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 erörtert. Die Klagepartei haben insoweit auf Darlegungen der Klageparteiseite in einem Parallelverfahren Bezug genommen und sich diese damit zu eigen gemacht (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007, S. 8).

Die geplante Trasse berührt voraussichtlich nur zwei kleinere Waldflächen im Umfeld der Kolonie, umgeht jedoch insbesondere das Waldstück „Hangmaul“. Die voraussehbaren Flächenverluste an Wald (ca. 9,5 ha, bei einer „worst-case“-Betrachtung allenfalls bis zu 13 ha) sind unter Berücksichtigung des Flächenangebots in einem 15 km-Umkreis (10.000 ha) nach der plausibel begründeten Auffassung des Sachverständigen Dr. ***** ohne Gewicht und betreffen rein rechnerisch höchstens ein weibliches Tier mit Jungtier. Die Verluste von Offenland als Jagdrevier (vorübergehend während der Bauphase sowie dauerhaft durch Überbauung) fallen im Umfeld noch weniger ins Gewicht. Beeinträchtigungen durch Immissionen können durch dichte Waldunterpflanzungen neben der Straße zusätzlich begrenzt werden (im Detail vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, S. 30 und Kartenblätter 4, 5).

1.4.2 Beeinträchtigungen, die theoretisch die Erheblichkeitsschwelle tangieren könnten, drohen deshalb allenfalls durch das Kollisionsrisiko wegen Zerschneidung der Flugbahnen zwischen Wochenstube und Jagdgebieten – eine Gefahr, der vor allem noch unerfahrene Jungtiere ausgesetzt sind. Der Gefährdungsbereich erstreckt sich vom geplanten Parkplatz bei Oberstollnkirchen (Bau-km 36+350) bis zum Grimmelbach (Bau-km 40+300). Trotz zehn (gefahrloser) Über- und Unterquerungsmöglichkeiten bei den (z.T. eigens für diesen Zweck vorgesehenen) Brücken und Durchlässen in diesem Bereich bewertet auch der Sachverständige Dr. ***** die mögliche Beeinträchtigung ohne weitere schadensbegrenzende Maßnahmen als erheblich (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3 Tabelle S. 33 und S. 34). Diese Gefahren können aber seiner Einschätzung nach durch zielgerichtete Maßnahmen soweit beherrscht werden, dass sie eindeutig unterhalb der Schwelle der Erheblichkeit bleiben. Im Wesentlichen geht es dabei um ein besonderes Zeitmanagement der Baumaßnahmen, eine geeignete Gestaltung von Unterführungen, eine strukturierte Bepflanzung des unmittelbaren Umfelds der Autobahn, die die Fledermäuse zu Unterführungen oder potenziellen Querungsstellen hinleitet, sowie die Errichtung von Hindernissen (z.B. von Erdwällen entlang der Autobahntrasse), die ein Überfliegen der Autobahn in Bodennähe verhindern (im Einzelnen vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, S. 35 ff., Maßnahmen S 1 – S 11; vgl. auch Ökokart-Gutachten S. 25 ff.). Als Querungshilfen sind beispielsweise schmale Brückenbauwerke geplant, die als Erweiterung ohnehin vorgesehener Straßenbrücken errichtet werden sollen; diese Querungshilfen sollen als Leitlinien mit Buschwerk bepflanzt werden. Dass entsprechend gestaltete Durchlässe sich ebenfalls

als Querungsstellen für Fledermäuse eignen und von diesen auch angenommen werden, belegt die Untersuchung der Sachverständigen Liegl („Fledermäuse an Autobahn-Untertunnelungen“, Untersuchung an der A 8 Ulm – München vom August 2003, vom Beklagten vorgelegt in der mündlichen Verhandlung vom 17.10.2007), in der auch Querungen durch das Große Mausohr nachgewiesen sind (vgl. Gutachten Liegl, Tabelle 1). Danach wurden von den untersuchten Querungen über 78% regelmäßig bis intensiv von Fledermäusen durchflogen (vgl. Gutachten Liegl, S. 8). Auf Nachfrage des Gerichts hat der Vorhabensträger ausgeführt, an der A 8 bei Augsburg (Bereich Westliche Wälder) herrschten ähnliche Verhältnisse wie bei Schwindkirchen (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 7), so dass die dortigen Erfahrungen herangezogen werden könnten. Die Vorschläge des Sachverständigen Dr. ***** orientieren sich zudem an den Empfehlungen der „Arbeitsgemeinschaft Querungshilfen“ (vgl. Positionspapier Querungshilfen für Fledermäuse, Stand April 2003, vom Beklagten übergeben in der mündlichen Verhandlung am 17.10.2007).

1.4.3 Die Klagepartei stellt die Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen in Abrede. Sie weist darauf hin, die Lebenserwartung des Großen Mausohrs betrage sieben bis zehn Jahre, wobei die Reproduktionsrate sehr niedrig sei (ab der Geschlechtsreife ein Junges pro Jahr). Verluste von 10% könnten deshalb bereits zum Aussterben einer Population führen. Die Art sei nachtaktiv und jage mit Sonarortung. Die Nacht schränke andere Wahrnehmungsmöglichkeiten ein. Demgegenüber hat der Sachverständige Dr. Zahn (LMU-München, Mitglied des Arbeitskreises Querungshilfen), unterstützt vom Sachverständigen Dipl.-Biologen Dr. ***** (Kieler Institut für Landschaftsökologie -KIfL-), in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 (vgl. Niederschrift S. 7 ff.) ausgeführt, das Mausohr jage am Boden und fliege deshalb tief; es jage z.B. auch auf gemähten Wiesen. Die geplanten Maßnahmen (Errichtung von seitlichen Wällen an der Autobahn, Bepflanzung derselben, Errichtung eines Maschendrahtzauns von 4 m Höhe im Bereich des Mittelstreifens, in der Anfangszeit Errichtung weiterer seitlicher Zäune) seien weitgehend schlüssig; die meisten Tiere würden solche Überflughilfen in Anspruch nehmen und beachten. Es gebe aber Ausnahmen, z.B. bei Jungtieren. Ferner komme es dadurch zu Kollisionsrisiken, dass einzelne Tiere diese neuen Strukturen an der Autobahn untersuchten. Das Große Mausohr sei nicht lärmempfindlich, werde aber wohl durch Licht irritiert. Der Bereich einer Autobahn sei als offenes Gelände ein potenzielles Jagdrevier für die Art Großes Mausohr. Wälder würden jedoch als Jagdgebiete bevorzugt. In der Nähe von stark frequentierten Straßen habe das Große Mausohr Probleme mit der Ortung von Beutetieren. Einzelne Kollisionen seien deshalb nicht auszuschließen. Es sei beim Großen Mausohr jedoch eine Verhaltensvariabilität festgestellt worden; das Verhalten auf dem Hinflug sei anders als auf dem Rückflug; diese Fledermausart sei eingeschränkt lernfähig. Eine hohe Verkehrsdichte halte Tiere von einer Querung ab. Ein Tunnel sei für die Art Großes Mausohr nicht relevant, d.h. die Art würde nicht in einen Tunnel hineinfliegen. Unterführungen würden dagegen eher angenommen als Querungshilfen. Insgesamt sei ein Kollisionsrisiko nicht völlig auszuschließen, wenn auch nicht sehr wahrscheinlich. Die vorgesehenen Maßnahmen des Beklagten seien

nach dem Stand der Wissenschaft wohl die bestmöglichen. Ergänzend hat der Sachverständige Dr. ***** herausgestellt, der Populationsbegriff sei hier großräumig zu sehen; er sei auf alle Tiere im Überwinterungshabitat zu erstrecken. Im Übrigen seien die günstigsten Orte für die Querungshilfen mit Telemetrieuntersuchungen festgestellt worden und würden daher an den richtigen Standorten errichtet.

1.4.4 Zusätzlich zu diesen Erkenntnissen hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 folgende Erklärung abgegeben (vgl. Niederschrift S. 11 f.):

,1. Der Beklagte geht davon aus, dass das erst im übernächsten Abschnitt gelegene FFH-Gebiet Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland kein unüberwindliches oder tatsächliches Hindernis darstellt.

2.1 Es ist in dem nachfolgenden relevanten Planfeststellungsabschnitt vorgesehen und technisch möglich und wird hiermit zugesagt, folgende technische Schutzmaßnahmen zu treffen, wie sie in der Unterlage 17.3. der FFH-Verträglichkeitsprüfung S. 35 im Einzelnen aufgeführt sind (S 1 bis S 11). Diese Maßnahmen berücksichtigen die derzeit besten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Vermeidung von Kollisionen mit Fledermäusen, insbesondere mit der Art Großes Mausohr. Der Beklagte geht davon aus, dass diese Maßnahmen nachweislich sicherstellen, dass die als Erhaltungsziel geschützte Population des Großen Mausohrs in einem günstigen Erhaltungszustand stabil bleiben wird. Diesbezüglich wird auf die dem erkennenden Senat heute übergebenen Gutachten sowie auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung und den Planfeststellungsbeschluss Bezug genommen.

2.2 Für den Fall, dass derzeit dementsgegen von wissenschaftlichen Unsicherheiten, insbesondere hinsichtlich der Wirksamkeit der genannten Schutzmaßnahmen auszugehen ist, wird der Beklagte in dem nachfolgend relevanten Planfeststellungsverfahren folgendes Schutzkonzept durchführen und sagt dies hiermit zu:

- Umweltbaubegleitung als Risikomanagement zur Umsetzung der Maßnahme,
- vorgesehene Monitoringmaßnahmen: jährliche Zählung der Wochenstubbentiere in Schwindkirchen bis fünf Jahre nach Freigabe der Autobahn; Vergleich der Zählergebnisse mit der Populationsentwicklung im Südbayerischen Raum einschließlich FFH-Gebiet und Referenzpopulation; ein Jahr nach Verkehrsfreigabe der Autobahn erneute Telemetrierung der Flugrouten und Erfassung der Nahrungsbiotope (Methode siehe Öko-Card 2005),
- Risikomanagement zum Monitoring: bei nachhaltiger Abnahme der Individuenzahl Erhöhung der Überflughindernisse (Zaun, Wall, Bepflanzung), Rückbau des Zaunes auf den Mittelstreifen; erneute Telemetrierung im Jahr nach der Umsetzung der Risikomanagementmaßnahmen.

2.3 Im Falle, dass dementsgegen auch von wissenschaftlichen Unsicherheiten bezüglich der Wirksamkeit des beschriebenen Monitorings und des be-

schriebenen Risikomanagements auszugehen sein sollte und diese Unsicherheit auch nicht durch zulässige Prognosen und Abschätzungen beseitigt werden können, wäre es möglich, eine Beeinträchtigung der Population des Großen Mausohrs durch folgende technische Maßnahmen auszuschließen:

- Überspannung der Autobahn mit Netzen in den kritischen Bereichen,
- mehrere Landschaftsbrücken bis zu 150 m Länge,
- Einhausung der kritischen Strecke.

3. Dem Beklagten steht in den nachfolgenden Abschnitten in dem Falle, dass der Beweis nicht gelingt, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen die Population stabil bleibt, die rechtliche Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL offen, jedenfalls ist diese in der Vorausschau derzeit nicht ausgeschlossen.'

1.4.5 Nach dem bereits oben im Einzelnen herausgearbeiteten, im Vergleich zu einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung deutlich größeren Maßstab, der bei einer vorausschauenden Beurteilung anzuwenden ist, kann jedenfalls auf der Grundlage der vorgesehenen Schutzmaßnahmen in Verbindung mit dieser Erklärung (die eine Zusage nach Art. 38 BayVwVfG darstellt) davon ausgegangen werden, dass sich der Trasse Dorfen im weiteren Verlauf auch in der Form des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstellen. Wie mehrfach herausgestellt, ist dabei eine Prognosesicherheit nicht gefordert (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, Az. 9 B 38.07, RdNr. 21). Im Übrigen würde man nach den plausiblen Darlegungen der Mehrzahl der Sachverständigen ohnedies von einer Wochenstube in einem günstigen Erhaltungszustand und von einer Neutralität der Maßnahme ausgehen können (vgl. auch EuGH vom 14.6.2007 NuR 2007, 477/478 f. [RdNrn. 29 ff.]). Im Extremfall könnten die Probleme überdies z.B. auch durch eine Überspannung mit Netzen und/oder auch durch eine Einhausung der Autobahn überwunden werden, die dann in etwa den Bereich der geplanten Querungshilfen betreffen müsste (etwa drei bis vier Kilometer, vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 9).

1.4.6 Darüber hinaus stünde dem Beklagten äußerstenfalls auch die Möglichkeit offen, eine Befreiung aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls zu erteilen. Denn nach § 34 Abs. 3 BNatSchG, Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) besteht grundsätzlich die Möglichkeit, ein Vorhaben trotz damit verbundener erheblicher Beeinträchtigungen des Gebietsschutzes aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zuzulassen. Hierbei wäre nach neuester Auffassung der EU-Kommission deren Beteiligung u.U. nicht mehr erforderlich (vgl. Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, vom 23.7.2007 Az. B. 2/AK D [2007] 13459).

1.4.7 Der Verweis auf eine „zumutbare Alternative“ (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) in Form der Trasse Haag verfängt insoweit nicht. Denn es kann dem Planungsträger nicht zugemutet werden, allein wegen noch nicht bis ins

letzte Detail geklärter Probleme einer bestimmten Planung von vornherein auf eine Planungsalternative auszuweichen, mit der wesentliche Teile der verfolgten Planungsziele – hier die für die Trasse Dorfen sprechenden raumordnerischen Belange – nicht erreicht werden können. Eine Alternative, die insoweit auf einen anderen Projektinhalt hinausläuft, weil der Beklagte dann das selbständige Teilziel der Erschließung des Raums Dorfen aufgeben müsste, ist in diesem Sinn nicht zumutbar (vgl. BVerwG vom 13.6.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/55 [RdNr. 567]; OVG Rheinland-Pfalz vom 15.5.2007 NuR 2007, 557/559 f.). Von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 42 Abs. 1 BNatSchG kann – gegebenenfalls sogar noch während des gerichtlichen Verfahrens – eine Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG erteilt werden (vgl. BVerwG vom 21.6.2006 NVwZ 2006, 1161/1164 f. [RdNrn. 40 ff., 46 ff.] m.w.N. aus der Rspr. des EuGH). Darüber hinaus wären auch auf der Trasse Haag Probleme des europäischen Naturschutzrechts zu überwinden (s. dazu unten). Die abschließende vorausschauende Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde (vgl. EPFB S. 125) entspricht deshalb den rechtlich an sie zu stellenden Anforderungen.“

- 95 Auch insoweit ist für den planfestgestellten Abschnitt – auf der Grundlage der aktualisierten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ vom 27. Februar 2009 (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3. T) – keine abweichende Beurteilung veranlasst. Der nunmehr vorgebrachte Einwand der Klagepartei, die vom Beklagten seinerzeit zugesagten Maßnahmen könnten keinen wirksamen Schutz sicherstellen, weil „insoweit einschlägige wissenschaftliche Erkenntnisse fehlten“, ist unsubstanziert. Die Klagepartei legt nicht dar, hinsichtlich welcher der zugesagten Maßnahmen und aus welchen Gründen sie wissenschaftliche Erkenntnisse für nötig hält. Im Übrigen ist im Rahmen der Vorausschau hinsichtlich der Folgeabschnitte, in denen der Gebietsschutz zum Tragen kommt, eine Prognosesicherheit nicht erforderlich (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 NuR 2008, 176 [RdNr. 21]).
- 96 3. Der Planfeststellungsbeschluss weist keine artenschutzrechtlichen Mängel im Sinn von Art. 12 ff. FFH-RL, §§ 39 ff. BNatSchG 2007 auf, die zu seiner Aufhebung oder der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen könnten.
- 97 Der Beklagte hat auf der Grundlage einer nicht zu kritisierenden Bestandsaufnahme zu Recht die Vereinbarkeit des planfestgestellten Vorhabens mit dem Artenschutzrecht bejaht. Dass durch das Vorhaben bau- oder betriebsbedingt Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG 2007 erfüllt werden, ist nicht zu befürchten. Soweit die Planfeststellungsbehörde die Verwirklichung eines Verbotstatbestands

nicht ausgeschlossen hat, greifen jedenfalls die im Planfeststellungsbeschluss nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 erteilten Ausnahmen.

- 98 Bei der Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG 2007 erfüllt sind, steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative sowohl bei der ökologischen Bestandsaufnahme als auch bei deren Bewertung zu, namentlich bei der Quantifizierung möglicher Betroffenheiten und bei der Beurteilung ihrer populationsbezogenen Wirkungen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bei ihrer Beurteilung auf die artenschutzrechtlichen Gutachten des Landschaftsarchitekten Dr. ***** über die „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ vom 27. Februar 2009 im planfestgestellten Abschnitt Pastetten-Dorfen sowie im Folgeabschnitt Dorfen-Heldenstein gestützt (vgl. Planfeststellungsunterlagen 12.6 T und 12.7 T). Die gerichtliche Kontrolle ist auf die Frage beschränkt, ob die auf diese Gutachten gestützten Einschätzungen der Planfeststellungsbehörde naturschutzfachlich vertretbar sind und nicht auf einem unzulänglichen oder gar ungeeigneten Bewertungsverfahren beruhen (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 NuR 2009, 112 [RdNrn. 65 ff.]). Das ist nicht der Fall. Das Vorbringen der Klagepartei gibt keine Veranlassung, an der Vertretbarkeit der Bewertungen zu zweifeln.
- 99 3.1. Mit ihrem erstmals im Klageverfahren vorgebrachten Einwand, die Planfeststellungsbehörde habe zu Unrecht im Untersuchungsraum ein Vorkommen der in Anhang IV der FFH-Richtlinie angeführten Amphibienart Springfrosch (*Rana dalmatina*) verneint, ist die Klagepartei bereits nach § 17a Nr. 7 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG ausgeschlossen, weil sie ihn im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hat.
- 100 Einwendungen gegen ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben müssen im Verfahren so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Hinsicht sie bestimmte Belange einer näheren Prüfung unterziehen soll. Der Betroffene muss wenigstens in groben Zügen darlegen, welche Beeinträchtigungen er befürchtet, ohne dies allerdings im Einzelnen begründen zu müssen. Anzuknüpfen ist an die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen. Nach deren Konkretetheit richten sich die Anforderungen an den Umfang und die Detailliertheit der Darlegungen. Ist etwa der Naturschutz in den ausgelegten Unterlagen ausführlich behandelt worden, genügt ein allgemeiner Hinweis auf die Zerstörung der Landschaft mit ihrer Fauna

und Flora nicht, um einem Planbetroffenen die spätere Einwendung offen zu halten, die Planfeststellungsbehörde hätte bestimmte Tier- und Pflanzenarten in bestimmter Hinsicht einer näheren Betrachtung unterziehen müssen. Umgekehrt kann einem Planbetroffenen nicht entgegengehalten werden, seine Einwendung erschöpfe sich in einer allgemeinen Kritik an der Behandlung des Naturschutzes in den Planfeststellungsunterlagen, wenn diese selbst diesen Aspekt nur rudimentär behandeln (vgl. BVerwG vom 30.1.2008 NuR 2008, 406 [Rn. 30 f.]; vom 9.7.2008 NuR 2009, 112 [RdNr. 49]).

101 Nach diesem Maßstab ist der Einwand präkludiert. Im Verfahren zur dritten Tektur wurde das Vorkommen der Amphibienart Springfrosch sowohl im planfestgestellten Abschnitt als auch im Folgeabschnitt Dorfen-Heldenstein in den ausgelegten Gutachten zur saP vom 27. Februar 2009 ausführlich behandelt. Im Rahmen der saP zum Abschnitt Pastetten-Dorfen ist im Gutachten festgestellt, dass nach der Amphibienkartierung 2008 im planfestgestellten Bauabschnitt kein Vorkommen des Springfrosches mehr gegeben ist (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.6 T, S. 58, 59). Im Rahmen der saP zum Abschnitt Dorfen-Heldenstein wurde ein Vorkommen des Springfrosches bejaht, erhebliche Störungen aber aufgrund der vorgesehenen Planung von Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässen ausgeschlossen (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.7 T, S. 30). Einwände hiergegen hat die Klagepartei in ihrem Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 nicht erhoben. Insbesondere hat sie nicht geltend gemacht, dass aufgrund des Funds eines Springfrosches am Grimmelbach beim Augenschein am 15. April 2004 im Verfahren Forstinning-Pastetten (vgl. Niederschrift über den Augenschein vom 15.4.2004 im Verfahren 8 A 02.40040, S. 9), auf das sie sich nunmehr beruft, eine andere Beurteilung veranlasst wäre. Die Amphibienart Springfrosch ist lediglich im Einwendungsschreiben zur ursprünglichen Planung vom 2. August 1999 (S. 60) erwähnt, auf das im Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 Bezug genommen wird. Darin hat die Klagepartei lediglich gerügt, dass diese Amphibienart durch den Bau der A 94 infolge einer Durchschneidung von Wanderbeziehungen beeinträchtigt werde. Fehler in Bezug auf die Ermittlung des Vorkommens hat die Klagepartei nicht kritisiert. Dies reicht angesichts der Ausführungen in der saP nicht aus, um diesen Einwand im gerichtlichen Verfahren noch geltend machen zu können.

102 Im Übrigen gäbe der vier Jahre vor Erstellung der Kartierung liegende Fund eines Springfrosches am Grimmelbach schon deswegen keine Veranlassung, die Richtig-

keit der saP infrage zu stellen, weil es für die artenschutzrechtliche Beurteilung maßgeblich auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt. Zudem befindet sich der Fundort im dritten Bauabschnitt Dorfen-Heldenstein, so dass er allenfalls im Rahmen der Vorausschau auf diesen Bauabschnitt von Bedeutung sein könnte. Insoweit sind nach den – auch von der Klagepartei nicht angegriffenen – Feststellungen der saP aber erhebliche Störungen wegen der vorgesehenen Planung von Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässen nicht zu erwarten. Schließlich knüpfen die gesetzlichen Regelungen in § 10 Abs. 2 Nr. 4 und § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 an den Erhaltungszustand einer lokalen Population an; die Erheblichkeitsschwelle wird insoweit populationsbezogen bestimmt. Von einer lokalen Population kann aber nur die Rede sein, wenn die derselben Art oder Unterart angehörenden Individuen innerhalb ihres Verbreitungsgebiets in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen (vgl. BVerwG vom 9.6.2010 UPR 2011, 68 [RdNrn. 47 ff.]). Substanzierte Angaben zu diesen Tatbestandsmerkmalen hat die Klagepartei indes nicht gemacht.

103 3.2. Mit ihrer ebenfalls erstmals im Klageverfahren geltend gemachten Rüge, für die von dem Vorhaben betroffenen Fledermausarten seien als Ersatz für ihre Quartiere, die wegen des erforderlichen Abbruchs von fünf Gebäuden und wegen der notwendigen Fällung von Großbäumen entfielen, nicht genügend Ausweichquartiere vorhanden, ist die Klagepartei ebenfalls präkludiert.

104 In der saP zum Abschnitt Pastetten-Dorfen wird zur Betroffenheit der vom Bau der A 94 berührten Fledermausarten und zu den vorgesehenen Konfliktvermeidungsmaßnahmen ausführlich Stellung genommen (Planfeststellungsunterlage 12.6 T, S. 20 bis 50). Danach sind artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen bei den fünfzehn vorkommenden oder in ihrem Vorkommen unterstellten Fledermausarten auch unter Berücksichtigung eines „worst-case-Szenarios“ von vornherein auszuschließen, weil ihre Vorkommenswahrscheinlichkeit im Gebiet äußerst gering sei. Ebenso ließen ihre Verhaltensweisen keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben erwarten, die sich auf ein individuelles Kollisionsrisiko, auf die ökologische Funktion der Lebensstätten oder auf die lokalen Populationen der Arten auswirken könnten (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.6 T, S. 25 ff.). Hinsichtlich der übrigen sieben Fledermausarten ist festgestellt, dass die Verwirklichung von Verbotstatbeständen im Sinn von § 42 Abs. 1 BNatSchG 2007 durch entsprechende Konfliktvermeidungsmaßnahmen (z.B. durch Brücken und Durchlässe in Reichweite der Kolonien, die

zum Durchflug geeignet sind, ferner etwa Maßnahmen zum Erhalt und zur Neuordnung des Leitstrukturensystems, vgl. Planfeststellungsunterlage 12.6 T, S. 29 ff.) weitgehend ausgeschlossen werden könne bzw. die Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 erfüllt seien. Hinsichtlich der zum Abbruch vorgesehenen Gebäude würde als Schutzmaßnahme die vorgesehene Kontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung und im Fall des Nachweises einer Population ein Umsetzen in geeignete Ersatzquartiere empfohlen (vgl. Schutzmaßnahme S 2 Nr. 5, Planfeststellungsunterlage 12.5. T, Blatt 2). Hinsichtlich der Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten als mögliche Fledermausquartiere (vgl. Schutzmaßnahme S 2 Nr. 4) wird eine Beschränkung der Rodungszeit auf den Zeitraum zwischen 1. und 30. September vor Eintritt der Winterruhe der Fledermäuse vorgeschlagen. Die saP kommt zu dem Ergebnis, dadurch sei sichergestellt, dass eine Tötung schlafender Fledermäuse verhindert und für potenziell vorhandene Tiere eine Umsiedlung oder Bereitstellung von Ausweichquartieren (Fledermausnistkästen) ermöglicht werde (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.6. T, S. 10).

105 Hierzu hat die Klagepartei in ihren Einwendungsschreiben nicht Stellung genommen. Im Einwendungsschreiben zur ursprünglichen Planung vom 2. August 1999 wird lediglich gerügt, dass sich die Zerschneidung von Waldgebieten auf das Jagdverhalten der nördlich und südlich der geplanten Trasse vorkommenden Fledermausarten auswirke, etwa die nördlich von Harthofen vorkommende Fledermausart „Großes Mausohr“ Bereiche ihres Jagdreviers verliere (vgl. Einwendungsschreiben S. 60). Im Einwendungsschreiben vom 2. Juni 2006 hat die Klagepartei lediglich Beeinträchtigungen des im dritten Bauabschnitt gelegenen FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ geltend gemacht. Dieses Vorbringen reicht angesichts der detaillierten Ausführungen in der saP nicht aus.

106 Im Übrigen hat die Klagepartei auch im Klageverfahren nichts vorgetragen, was die Vertretbarkeit der Einschätzungen in der saP infrage stellen könnte. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass ausreichende Ausweichquartiere und Lebensräume für die Umsiedlung nicht zur Verfügung stünden. Die nicht näher begründete gegenteilige Behauptung der Klagepartei ist unsubstanziert. Denn das Vorbringen spricht nur einen geringen Ausschnitt der Problematik betroffener Fledermauspopulationen an und ist auch insoweit weder gebietsbezogen noch populationsbezogen hinreichend substantiiert. Dass die jeweilige Fledermauspopulation als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreichen muss, nicht als

lebensfähige Elemente erhalten blieben, wird nicht dargelegt (vgl. BVerwG vom 9.6.2010 UPR 2011, 68 [RdNr. 60]).

- 107 3.3. Die weitere Rüge, der Beklagte habe bei der Beurteilung des Erhaltungszustands der Populationen im Sinn von § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG 2007 zu Unrecht auf die lokalen Populationen im Sinn von § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 abgestellt, trifft nicht zu. Vielmehr hat sich die Behörde bei der Auslegung dieser Begriffsbestimmung an der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG vom 12.3.2008 BVerwGE 130, 299 [RdNr. 249]) orientiert und sowohl die Auswirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der betreffenden Fledermausarten in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet als auch die Auswirkungen auf örtliche Populationen geprüft (vgl. PFB S. 274 f.).
- 108 3.4. Schließlich greift auch der Einwand, dass Ausnahmen nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 für Fledermausarten nicht hätten erteilt werden dürfen, weil mit der Trasse Haag eine zumutbare Alternative zur Verfügung stehe, nicht durch. Die Trasse Haag scheidet als zumutbare Alternative bereits deshalb aus, weil mit ihr wesentliche mit der Planung verfolgte Ziele nicht verwirklicht werden könnten. Zudem sprechen immissionsschutzrechtliche Gründe und der durch den ersten Bauabschnitt Forstinning-Pastetten gesetzte Zwangspunkt, dem behördlicherseits hohes Gewicht beigemessen werden durfte, gegen die Trasse Haag. Die zugunsten der Trasse Haag sprechenden Gründe sind demgegenüber nicht von ausschlaggebendem Gewicht. Auf die unten stehenden Ausführungen zur Trassenabwägung wird Bezug genommen (vgl. B II 4.2., RdNrn. 125 ff.).
- 109 4. Der Planfeststellungsbeschluss genügt dem fachplanerischen Abwägungsgebot des § 17 Satz 2 FStrG.
- 110 Nach dieser Vorschrift sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich derjenigen der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die gerichtliche Kontrolle ist insoweit darauf beschränkt, ob eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat (Abwägungsausfall), in die Abwägung alle öffentlichen und privaten Belange eingestellt wurden, die nach Lage der Dinge einzustellen waren (Abwägungsdefizit), die Bedeutung dieser Belange zutreffend erkannt wurde (Abwägungsfehleinschätzung) und der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen

in einer Weise vorgenommen wurde, die zur objektiven Gewichtigkeit der Belange in einem sachgerechten Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität). Innerhalb dieses Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit für die Zurückstellung eines anderen Belangs entscheidet. Der Behörde ist gerade aufgetragen, in Ausübung ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit eine derartige Abwägung vorzunehmen und dabei alle naheliegenden Vor- und Nachteile zu ermitteln, diese zu gewichten und verantwortlich abzuwägen (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). Liegt ein Abwägungsmangel vor, ist dieser nach § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG nur dann erheblich, wenn er offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist (vgl. BVerwG vom 16.8.1995 UPR 1995, 445).

- 111 Nach diesen Maßstäben sind offensichtliche und kausale Abwägungsmängel, auf die sich die Klagepartei zur Stützung ihres Haupt- und ihres ersten Hilfsantrags berufen könnte, nicht festzustellen. Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange in ihrer Bedeutung erkannt, in die Prüfung vollständig eingestellt und gegenüber den übrigen Belangen auch nicht in beachtlicher Weise objektiv fehlengewichtet. Insbesondere ist das Vorhaben weder unter dem Gesichtspunkt einer unzulässigen Abschnittsbildung (4.1.) noch hinsichtlich der Trassenwahl (4.2.) zu beanstanden. Auch die persönlichen Betroffenheiten der Klagepartei durch die Inanspruchnahme von Flächen ihres landwirtschaftlichen Betriebs sind abwägungsfehlerfrei behandelt worden (4.3.). Jedenfalls wären etwaige Mängel bei der Abwägung nicht erheblich (§ 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG).
- 112 4.1. Die Bildung von Abschnitten durch die Aufteilung der Strecke in den planfestgestellten Abschnitt und in weitere Teilabschnitte ist mängelfrei.
- 113 Eine planungsrechtliche Abschnittsbildung ist zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 10.4.1997 BVerwGE 104, 236/243; vom 5.12.2008 NVwZ 2009, 320 [RdNr. 21]; vom 12.8.2009 UPR 2010, 193 [RdNr. 113]). Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

- 114 4.1.1. Dem planfestgestellten Abschnitt kommt eine selbständige Verkehrsfunktion zu. Er bindet im Westen an den bestandskräftig planfestgestellten und bereits im Bau befindlichen Abschnitt Forstinning-Pastetten an. Das Abschnittsende gewinnt durch die Verknüpfung mit der Bundesstraße B 15 bei Dorfen Verkehrswirksamkeit. Der Lückenschluss im Fernstraßennetz gewährleistet die überregionale Verkehrsfunktion des planfestgestellten Abschnitts. Daneben besitzt der planfestgestellte Abschnitt auch ohne die Fortsetzung der A 94 in Richtung Osten eine eigenständige regionale Verkehrsfunktion, insbesondere durch die Anbindung an das Staatsstraßennetz (hier St 2084), zumal nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG die Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und auf diese Weise die Netzfunktion der Bundesfernstraßen ergänzt wird. Die eigenständige regionale Verkehrsfunktion stellt im Übrigen auch die Klagepartei nicht in Abrede.
- 115 4.1.2. Unüberwindliche Hindernisse für die nach der Gesamtplanung vorgesehene Fortführung der A 94 liegen ebenfalls nicht vor.
- 116 Die grundsätzlich zulässige Teilplanung muss das Gesamtvorhaben im Blick haben. Sie ist rechtlich nicht zulässig, wenn von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich unbewältigt bleiben. Dies läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach der Art eines (abwägungsbegrenzenden) „vorläufigen positiven Gesamturteils“. Eine Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Für die gerichtliche Prüfung kommt es entscheidend darauf an, ob sich nach summarischer Würdigung des Sachverhalts die Realisierbarkeit des Vorhabens ausschließen lässt (vgl. BVerwG vom 10.4.1997 BVerwGE 104, 236/243; vom 23.11.2007 NuR 2008, 176 [RdNr. 20]; vom 5.12.2008 Az. 9 B 30/08 <juris> [RdNr. 9]).
- 117 Solche Hindernisse liegen nicht vor. Sie ergeben sich insbesondere nicht in Bezug auf den FFH-Gebietsschutz (vgl. dazu die Ausführungen unter B II. 2.3, RdNrn. 92 ff.). Dem Vorhaben stehen aber auch nicht deswegen unüberwindliche Hindernisse entgegen, weil, wie die Klagepartei meint, mit dem – vorübergehenden – Ende der

Autobahn bei Dorfen das nachgeordnete Straßennetz einer unzumutbaren Überlastung durch den abfließenden Autobahnverkehr ausgesetzt sein könnte.

118 Dem Einwand, dass die Folgeprobleme bei der Ortsdurchfahrt von Schwindkirchen nicht bewältigt werden könnten, vermag der Senat nicht zu folgen. Zwar wird die Staatsstraße St 2084, die durch Schwindkirchen verläuft, nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. ***** vom 3. März 2005 im Jahr 2020 im Bereich zwischen der Bundesstraße B 15 und Heldenstein nach Fertigstellung des planfestgestellten Abschnitts bis zur Inbetriebnahme des dritten Planungsabschnitts Dorfen-Heldenstein zusätzlich um ca. 5.100 bis 9.000 Kfz/24h belastet (vgl. Verkehrsuntersuchung 2005, Plan 11b). Die Gesamtbelastung wird dann zwischen ca. 8.600 Kfz/24h westlich von Schwindkirchen und bis ca. 15.500 Kfz/24h östlich von Schwindegg betragen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2005, Pläne 10b und 10c). Dies ist nach Auffassung des Senats aber für die Zeit bis zur Fertigstellung des dritten Bauabschnitts hinnehmbar, zumal die zuständige Straßenbaubehörde bereit ist, den baulichen Zustand der St 2084 zwischen der B 15 und Schwindkirchen zu verbessern. Zudem hat die Autobahndirektion Südbayern zugesichert, die Beschilderung auf der A 94 so zu gestalten, dass der weiträumige Schwerlastverkehr während der Zeit des vorübergehenden Bauendes bei Dorfen ab der Anschlussstelle Forstinning von Westen sowie ab der Anschlussstelle Heldenstein von Osten weiterhin über die Bundesstraße 12 geleitet wird (vgl. PFB S. 222). Sollte diese Maßnahme nicht ausreichend sein und sich der Schwerlastverkehr von der B 12 auf die A 94 und die St 2084 verlagern, ist im Planfeststellungsbeschluss ein Entscheidungsvorbehalt über eine befristete, abschnittsweise Sperrung der St 2084 für den weiträumigen Schwerlastverkehr aufgenommen (vgl. Entscheidungsausspruch Nr. 7). Gegebenenfalls auftretenden Überlastungen des Verkehrs auf der St 2084 kann daher durch administrative Maßnahmen wirksam entgegengewirkt werden.

119 4.2. Auch die Trassenwahl begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

120 4.2.1. Zwar kann die Klagepartei Abwägungsmängel hinsichtlich der Trassenwahl erneut in vollem Umfang geltend machen, obwohl der Senat im rechtskräftigen Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 50 bis 104) bereits im Rahmen der Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens im ersten Bauabschnitts rechtskräftig entschieden hat, dass die Trassenwahl zugunsten der Trasse Dorfen fehlerfrei erfolgt ist. Der Senat schließt sich diesbezüglich der Rechtsprechung des Bundesverwal-

tungsgerichts an, wonach die Aufspaltung in Abschnitte nicht dazu führen darf, dass die Frage nach einer besser geeigneten Alternative nur im Rahmen des auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden kann. Selbst dann, wenn mit dem ersten Bauabschnitt ein Zwangspunkt für den Folgeabschnitt geschaffen wird, darf die Alternativenprüfung nicht zulasten der im nachfolgenden Abschnitt Betroffenen eingeschränkt werden. Zeigt sich im Rechtsstreit über den nachfolgenden Abschnitt, dass die auch für den ersten Planabschnitt maßgebliche Trassenwahl fehlerhaft ist, steht der Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht die Bestandskraft der für den vorangegangenen Abschnitt erlassenen Planungsentscheidung entgegen. Die Planung muss in jedem Teilstück dem Einwand stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist (vgl. BVerwG vom 2.11.1992 DVBl 1993, 161/163; vom 31.1.2002 NVwZ 2002, 1103/1108, vom 14.7.2005 Az. 9 VR 23/04 <juris> [RdNr. 6]). An der im Urteil vom 4. November 2008 Az. 8 A 07.40043 (DVBl 2009, 735 = KommunalPraxis BY 2009, 71 <jeweils nur Leitsatz>) vertretenen gegenteiligen Auffassung hält der Senat insoweit nicht mehr fest.

- 121 4.2.2. Abwägungsfehler liegen indessen hier nicht vor.
- 122 Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Erst recht ist es nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer "besseren" Planung leiten zu lassen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig und offensichtlich als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG vom 21.5.2008 Buchholz 406.400 § 34 BNatSchG 2002 Nr. 1; vom 12.8.2009 BVerwGE 134, 308 [RdNr. 119]). Das Gleiche gilt, wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. BVerwG vom 21.1.1998 NVwZ 1998, 616; vom 19.5.1998 DVBl 1998, 900; vom 16.3.2006 BVerwGE 125, 116 [RdNr. 98]; BVerwG vom 22.7.2010 Az. 7 VR 4/10 <juris> [RdNr.

29] zum Luftverkehr). Erheblich sind auch solche Fehler nur, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (§ 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG). Für den Erfolg der Anfechtungsklage genügt es allerdings nicht, dass der Kläger vielfältige Nachteile der konkreten Trassenführung aufzeigt. Ein rechtlich erheblicher und damit durchgreifender Abwägungsfehler liegt erst dann vor, wenn den bestehenden Nachteilen keinerlei erkennbare Vorteile öffentlicher oder privater Art gegenüberstehen oder wenn die Behörde die rechtliche Bedeutung und das Gewicht der von ihr abzuwägenden Belange verkannt hat (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 DVBl 1998, 900). Trassenvarianten, die sich auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem früheren Verfahrensstadium oder auf vorangegangenen Planungsebenen ausgeschieden werden. Ein Abwägungsfehler liegt auch in diesem Fall erst vor, wenn sich die nicht näher untersuchte Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 NuR 2009, 112 [RdNr. 135]; vom 18.3.2009 NuR 2009, 776 [RdNr. 130 ff.]).

- 123 Gemessen an diesen Grundsätzen liegen erhebliche Abwägungsfehler nicht vor. Insbesondere sind abwägungsrelevante Gesichtspunkte, die die Plantrasse Dorfen infrage stellen könnten, nicht ersichtlich. Die Behörde hat die in die Abwägung einzustellenden Belange erkannt und sachlich vertretbar gewürdigt.
- 124 Die Planfeststellungsbehörde hat die beiden Trassen vor allem unter folgenden Gesichtspunkten verglichen (vgl. PFB S. 190 ff., Planfeststellungsunterlage 1 T, 2009, S. 60 f. und S. 95 ff.):
- Planzielerreichung,
 - Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung,
 - Zwangspunktwirkung,
 - Verkehrsverhältnisse und Verkehrswirksamkeit,
 - Flächenverbrauch, Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte,
 - Verkehrslärmschutz,
 - Naturschutz und Umweltbelange (FFH-Gebietsschutz, Artenschutz, Verlust gesetzlich geschützter Biotope, Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen und Lebensräumen, Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds, der Kulturlandschaft und der Erholungsfunktion der Landschaft),
 - wasserrechtliche Belange,
 - Luftreinhaltung,
 - waldrechtliche Belange,
 - Belange der Gemeinden,
 - sonstige öffentliche Belange (Kostengesichtspunkte),
 - private Belange (Inanspruchnahme privater Flächen).

- 125 Bei der Gewichtung dieser Belange hat die Planfeststellungsbehörde den Gesichtspunkten der Planzielerreichung, des Verkehrslärmschutzes, der Zwangspunktwirkung und des Naturschutzes sehr hohes Gewicht, den übrigen Belangen hohes Gewicht beigemessen (vgl. PFB S. 215). Zur Begründung ihrer Auswahlentscheidung zugunsten der Trasse Dorfen hat sich die Behörde letztlich darauf gestützt, dass die planfestgestellte Trasse Dorfen im Vergleich mit der Trasse Haag trotz bestimmter Nachteile in Einzelpunkten bei einer Gesamtschau vorzugswürdig sei. Nur die Trasse Dorfen gewährleiste die Erreichung sämtlicher Planungsziele, während die Trasse Haag wesentliche Planziele verfehle. Zudem vermöge die Trasse Dorfen dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG weitaus besser Rechnung zu tragen als die Trasse Haag, nachdem die Flächenzuordnung bei Realisierung der Trasse Dorfen zu deutlich weniger Lärmbelastigungen in ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten führe als bei der Trasse Haag. Schließlich sei aufgrund des bestandskräftig planfestgestellten und bereits im Bau befindlichen ersten Bauabschnitts Forstinning-Pastetten eine Zwangspunktwirkung für die Weiterführung der A 94 entstanden, der nur die Trasse Dorfen Rechnung tragen könne. Die Trasse Haag weise zwar hinsichtlich des Belangs des Naturschutzes Vorteile gegenüber der Trasse Dorfen auf. Diese Vorteile könnten die Vorteile der Trasse Dorfen bei den anderen Belangen von sehr hohem Gewicht aber nicht überwiegen (vgl. PFB S. 214 ff.).
- 126 Diese vergleichende Bewertung hält sich im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit. Sie lässt bei der Ermittlung und Gewichtung der abwägungsrelevanten Gesichtspunkte keine erheblichen Mängel erkennen, aufgrund derer die Entscheidung zugunsten der Trasse Dorfen als fehlerhaft erschiene und sich die von der Klagepartei favorisierte Trasse Haag als vorzugswürdig aufdrängte. Das Vorbringen der Klagepartei gibt keinen Anlass zu einer abweichenden Beurteilung.
- 127 4.2.2.1. Die Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe in ihr Planungskonzept willkürlich raumordnerische Belange eingestellt, ist nicht berechtigt.
- 128 Die Auswahl der in die Abwägung verschiedener Planungsvarianten einzustellenden Belange ist wie ihre Gewichtung ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit. Die Berücksichtigung einzelner Ziele der Raumordnung und Landesplanung in der Planungskonzeption ist daher grundsätzlich zulässig (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/ 13 f.; vom 18.12.1998 Buchholz 407.4 § 17 FStrG

Nr. 144; vom 27.10.2000 BVerwGE 112, 140/148 ff.). Es ist deshalb keinesfalls „willkürlich“, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Trassenentscheidung den raumordnerischen Zielsetzungen des im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gültigen Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 8. August 2006 (GVBl S. 471 ff), des Regionalplans Südostoberbayern und des Regionalplans München, die sämtliche die Linienführung über die Trasse Dorfen vorsehen, hohes Gewicht beigemessen hat (vgl. PFB S. 171). Der Senat hat hierzu im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNr. 56 ff.) – bezogen auf entsprechende Erwägungen im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 30. April 2007 S. 11 ff. – Folgendes ausgeführt:

129

„3.2.1 Maßgeblicher Gesichtspunkt dafür, die A 94 nicht auf der Trasse Haag, sondern auf der Trasse Dorfen zu bauen, war das mit dieser Trassenführung verfolgte planerische Ziel, den aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde bisher straßenmäßig nur unzureichend erschlossenen Raum Dorfen weitergehend zu erschließen und angemessen an das Fernstraßennetz anzubinden (vgl. EPFB S. 11 ff.), hierbei aber die vorhandene Erschließung des Raumes Haag durch die B 12, also mit einer Straße des Durchgangsverkehrs, zu erhalten. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde einer raumordnerischen Zielbestimmung gefolgt, die der Planung auf Landesebene entspringt. Sie war bereits angelegt im Landesentwicklungsprogramm in der Fassung gemäß § 2 Nr. 4 des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25. April 2000 (GVBl S. 280). Dort wurde das neue Ziel B X 4.2 eingefügt, wonach wegen der herausragenden Bedeutung des Lückenschlusses im Autobahnnetz Planung und Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen zügig weiterzuführen seien. Nach der aktuellen Fassung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006, die am 1. September 2006 in Kraft getreten ist (GVBl S. 471), führt nunmehr nur noch eine Entwicklungsachse von München über Dorfen, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau (Ziel B V 1.4.2 und zeichnerisch verbindliche Zielbestimmung der Entwicklungsachse über Dorfen in der Strukturkarte, Tz. A II 3 i.V.m. Anhang 3). Diese Zielbestimmung des Landesentwicklungsprogramms – das alte Ziel B X 4.2 war bereits Gegenstand von Normenkontrollverfahren sowie einer (sachlich erfolglosen) Popularklage von Seiten betroffener Gemeinden (vgl. BVerwG vom 16.1.2003 NVwZ 2003, 730; BayVerfGH vom 15.7.2002 VerfGH 55, 98) – hat unabhängig von der Frage einer Bindungswirkung (vgl. dazu BayVGH vom 19.4.2005 DÖV 2006, 478 f.) für die Trassenwahl jedenfalls erhebliches Gewicht in der Abwägung (vgl. EPFB S. 38 ff.; vgl. auch BVerwG vom 8.7.1998 BVerwGE 107, 142/145).

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 im Gegensatz zur früheren Fassung vom 25. April 2000 darauf verzichtet hat, eine bestimmte

Trasse als Ziel der Raumordnung und Landesplanung zu bestimmen (nur auf diese frühere Fassung bezog sich die Entscheidung des BayVGH vom 19.4.2005 a.a.O.). Vielmehr hat es dort als zeichnerisch verbindliche Darstellung eines Ziels eine Entwicklungsachse festgelegt (Signatur „grünes Band“). Nach Tz. A II 3 LEP soll eine Entwicklungsachse – u.a. – insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen. Der Regionalplan Südostoberbayern verfolgt gleichgerichtete Zielsetzungen (vgl. auch EPFB S. 12). Die Darstellung einer Entwicklungsachse über Dorfen konkretisiert damit die raumstrukturelle Entwicklungs- und Erschließungsabsicht des Freistaats Bayern für den Raum Dorfen. Sie äußert sich insbesondere auch in der Führung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahn mit Anbindung an den Verdichtungsraum (Metropolregion) München (vgl. dazu auch Tz. A I 3.1.4, 3. Spiegelstrich LEP) über den Trassenkorridor Dorfen. Es ist deshalb rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde dieser raumstrukturellen Zielbestimmung hohes Gewicht in der Abwägung zuerkannt hat (vgl. auch BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage Nr. I 8/2006, 1/5 f. u. RdNrn. 78 ff.). Die Trasse Haag verfehlt demgegenüber dieses Ziel der Verkehrserschließung (vgl. EPFB S. 34). Aus diesem Grund stellt sich auch auf der Basis der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 die Frage des Verhältnisses der Bindungswirkung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1, Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) zu § 16 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 FStrG nicht mehr.

Dem EPFB vom 30. April 2007 ist zu entnehmen, dass gerade diese raumordnerischen Belange für die Trassenentscheidung ausschlaggebend waren. Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass unter dem Stichwort Planungskonzept zunächst diese Belange dargestellt werden (EPFB S. 12 f.), bevor eine nähere Aufgliederung in Detailziele erfolgt (EPFB S. 13 f.). Diese Zielgewichtung wird schließlich auch durch den Erläuterungsbericht in der Fassung vom 31. Oktober 2006 (im Folgenden: Erläuterungsbericht, s. dort S. 28 f.) bestätigt. Die Gewichtung der Detailziele ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen.

Soweit die Klageparteiseite bereits den grundsätzlichen planerischen Ansatz infrage stellen will, sind dem die normativen bzw. planerischen Gestaltungsspielräume des Normgebers der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern und der diese berücksichtigenden Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten. Der Einwand, der Raum Dorfen sei bereits ausreichend mit Straßen erschlossen und habe hinreichenden Anschluss an das Fernstraßennetz, zeigt insoweit keinen rechtlich relevanten Gesichtspunkt auf, der die Trassenabwägung zweifelhaft erscheinen lassen könnte. Was im Sinn der planenden Behörde als „ausreichend erschlossen“ anzusehen ist, gehört zum Kernbereich des gerichtlich nicht nachprüfaren Planungsspielraums. Im Übrigen zeigt bereits ein Blick auf die Karte, dass das planerische Anliegen, das mit dem Neubau der A 94 auf der Trasse Dorfen verfolgt wird, nicht von der Hand zu weisen ist. Während nördlich und südlich in vergleichsweise kurzen Abständen

voneinander jeweils Fernstraßenverbindungen in Ost-West-Richtung existieren (nördlich A 92 und B 388, südlich B 12 und B 304) erscheint der Raum um Dorfen gewissermaßen ausgespart. Er wird lediglich in Nord-Süd-Richtung durch die (schlecht ausgebaute) B 15 erschlossen.“

- 130 An diesen Ausführungen hält der Senat auch für den vorliegenden Planungsabschnitt fest. Soweit die Klagepartei dem entgegenhält, dass auch die Trasse Haag die mit der Entwicklungsachse verfolgten Ziele verwirklichen könne, verkennt sie, dass im Landesentwicklungsprogramm Bayern ausschließlich die Trasse Dorfen als Ziel festgelegt ist (vgl. Tz. A II 3 LEP i.V.m. der Strukturkarte in Anhang 3, dort als „grünes Band“ dargestellte Entwicklungsachse) und nach den örtlichen Verhältnissen nur die Trasse Dorfen das planerische Anliegen der Erschließung des Raums Dorfen erfüllen kann.
- 131 4.2.2.2. Entgegen der Auffassung der Klagepartei liegen Abwägungsfehler auch nicht im Hinblick auf die in die Abwägung eingestellten, mit dem Vorhaben verbundenen verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen des Beklagten vor.
- 132 Insbesondere bestehen gegen die Annahme der Planfeststellungsbehörde, dass die Planungsziele nur bei Realisierung der Trasse Dorfen erreicht werden könnten, die Trasse Haag hingegen wesentliche Planziele verfehle, keine rechtlichen Bedenken. Soweit sich die Klagepartei zur Begründung ihrer gegenteiligen Auffassung pauschal auf ihr Vorbringen im Verfahren Az. 8 A 06.40024 zum ersten Bauabschnitt beruft, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Urteil vom 30. Oktober 2007 (RdNrn. 60 bis 78) verwiesen. Auch die neuerlichen Rügen greifen nicht durch.
- 133 Die Frage nach einer Alternative ist abhängig von dem jeweiligen Planungskonzept. Dieses verfolgt stets bestimmte Ziele, die ihrerseits von einem Bewerten und Gewichten anderer Zielsetzungen abhängig sind. Die Frage, ob für ein von der Planfeststellungsbehörde angenommenes Planungsziel ein Bedürfnis besteht, unterliegt nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Hat die Planfeststellungsbehörde einen Ausbaubedarf sachgerecht begründet, ist das Gericht nicht befugt, diese Einschätzung durch eigene Ermittlungen zu ersetzen oder sich gar von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen. Rechtswidrig ist die Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde erst dann, wenn die von ihr als maßgebend angesehenen Zielsetzungen im Verhältnis zu anderen jegliches Gewicht vermissen lassen, zu einer erkennbaren Disproportionalität der eingestellten Gewichte führen oder gar nur vor-

geschobene Belange sind (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107,1/10 ff.; vom 18.12.1998 Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 144; vom 5.12.2008 Az. 9 B 29/08 <juris> [RdNr. 5]). Das ist nicht der Fall.

- 134 Nach den Ausführungen im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss (S. 173 ff.) hat der Beklagte wie schon beim ersten Bauabschnitt seiner Planungskonzeption folgende zehn verkehrlichen und verkehrspolitischen Planungsziele zugrunde gelegt:
- 135
- Es soll eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien geschaffen werden (Ziel 1).
 - Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden (Ziel 2).
 - Zwischen den bestehenden Bundesstraßen B 12 und B 388 soll zur leistungsfähigen Erschließung des dazwischen liegenden und verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raums Forstinning – Dorfen – Heldenstein ein neuer Verkehrskorridor geschaffen werden (Ziel 3).
 - Beabsichtigt ist die ausgewogene Verkehrserschließung sowohl des Raums Dorfen als auch des Raums Haag durch Bundesfern- und Staatsstraßen (Ziel 4).
 - Die bestehende B 12 soll als leistungsfähiger überregionaler Straßenzug erhalten bleiben (Ziel 5).
 - Das nachgeordnete Straßennetz soll durch den Bau der Autobahn A 94 entlastet werden (Ziel 6).
 - Durch den Anschluss an eine Autobahn soll die verkehrliche Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding verbessert werden (Ziel 7).
 - Die Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den Flughafen München soll verbessert werden (Ziel 8).
 - Der regionale und überregionale Durchgangsverkehr soll von den Hauptsiedlungsgebieten und Siedlungsschwerpunkten soweit wie möglich ferngehalten werden (Ziel 9).
 - Engpässe und Gefahrenstellen sollen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit beseitigt werden (Ziel 10).
- 136 Die von der Klagepartei gegen diese Ziele angeführten Einwände greifen nicht durch.
- 137 4.2.2.2.1. Mit dem Einwand, die Annahme der Planfeststellungsbehörde, durch den Bau der Trasse Dorfen könne das Planungsziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit (Ziel 2) besser verwirklicht werden als durch die Trasse Haag, sei unzutreffend, weil sie nicht berücksichtigt habe, dass der Verkehr aus dem südostbayerischen Raum in Richtung Süden zur B 15 auch künftig nicht die Trasse Dorfen, sondern die Trasse

der B 12 von Heldenstein bis Haag nutzen werde, und dass infolge der Zunahme des Schwerverkehrs bis zum Jahr 2025 die Unfallsituation auf der B 12 nahezu unverändert bleibe, zeigt die Klagepartei keinen Abwägungsmangel auf.

- 138 Die B 12 weist derzeit eine Unfalldichte auf, die im Vergleich mit anderen Bundesstraßen in Bayern um ca. 37% über dem bayerischen Durchschnitt liegt. Nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchung 2008 wird durch den Bau der Trasse Dorfen die künftige Verkehrsbelastung der B 12 (ohne Berücksichtigung der B 15 neu) im Vergleich zum Prognose-Nullfall um bis zu 18.400 Kfz/24h abnehmen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 4a-4c). Die Verkehrsbelastung der B 12 sinkt dadurch auf Werte zwischen 5.800 und 12.700 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 3a-3c). Auch der Schwerverkehr wird weitgehend auf die A 94 verlagert (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, S. 13 f.). In diesem Rückgang darf die Behörde zu Recht einen wesentlichen Gewinn an Verkehrssicherheit erblicken.
- 139 Soweit die Klagepartei unter Berufung auf die Verkehrsuntersuchung 2008 geltend macht, beim Bau der Trasse Dorfen werde rund 51 % der heutigen Verkehrsbelastung, im besonders unfallträchtigen Abschnitt zwischen Haag-Ost und Heldenstein sogar rund 85 % auf der B 12 verbleiben, vergleicht sie das unter Berücksichtigung der Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens prognostizierte Aufkommen im Jahr 2025 fälschlich mit dem aktuellen Aufkommen im Zeitpunkt der Gutachtenerstellung (2008). Richtigerweise muss aber dem prognostizierten Aufkommen das Aufkommen im Prognose-Nullfall 2025 gegenübergestellt werden. In diesem Fall ergibt sich für den besonders unfallträchtigen Abschnitt zwischen Haag und Heldenstein eine Entlastung von zwischen 54% und 69%. Der Verkehr auf der B 12 wird damit mehr als halbiert (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 2a bis 2c und 3a bis 3c). Zudem hat die Klagepartei in ihren Vergleich den Verkehr auf der B 15 neu einberechnet. Auch das ist fehlerhaft, weil – wie noch ausgeführt wird (vgl. unten B II. 4.2.2.3.2., RdNrn. 166 ff.) – die Planung dieser Fernstraße weder in zeitlicher noch in örtlicher Hinsicht ausreichend konkretisiert ist.
- 140 4.2.2.2.2. Nicht berechtigt ist auch der Einwand, die Behörde habe die regionalen Planungsziele (Ziele 3 bis 5) willkürlich als Belange von sehr hohem Gewicht bewertet.

141 Abgesehen davon, dass die Planfeststellungsbehörde beim Trassenvergleich nicht nur den Zielen 3 bis 5 sehr hohe Bedeutung zugemessen hat, sondern gleichermaßen auch der Erreichung Planziele 2 und 6 (vgl. PFB S. 190 ff.) sowie den Belangen des Verkehrslärmschutzes, der Zwangspunktwirkung des ersten Planfeststellungsabschnitts und auch dem – für die Trasse Haag anführbaren – Belang des Naturschutzes (vgl. PFB S. 215), wird Entscheidung über die Trassenwahl nicht bereits deshalb fehlerhaft, weil die Planfeststellungsbehörde einen Belang einem anderen vorgezogen hat. Vielmehr macht die Bewertung der privaten und öffentlichen Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander das Wesen einer Planung als einer im Kern verkehrspolitischen Entscheidung aus, die gerichtlich nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 BVerwGE 125, 116 [RdNr. 98]). Fehlgewichtungen, die die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Behörde überschritten, liegen nicht vor. Die regional ausgerichteten verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen der Ziele 3 bis 5 stellen vielmehr schlüssige und vertretbare Erwägungen zur Steuerung einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung dar. Der Senat hat hierzu bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNrn. 68 ff.) ausgeführt:

142 „... Es ist plausibel, dass die bisher fehlende Erschließung des Raums um Dorfen mit einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Fernstraßenverbindung sinnvollerweise nur durch den Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen erfolgen kann; in Bezug auf diese Ziele wäre ein Bau auf der Trasse Haag deutlich defizitär. Hierbei ist es müßig, im Sinn des Vortrags der Klagepartei über Nutzen und Notwendigkeit einer derartigen Fernstraßenanbindung zu rechten, zumal insoweit auch negative Bewertungen betroffener Gemeinden im Korridor Dorfen rechtlich unerheblich sind. Diese Zielvorgabe ist keineswegs willkürlich oder bloß vorgeschoben und damit rechtswidrig, sondern stellt eine landesplanerisch in der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 abgesicherte, auch sonst rechtlich zulässige und nachvollziehbare strukturpolitische Zielsetzung dar. Es liegt grundsätzlich im planerischen Ermessen der Behörde, ihre Planung an derartigen Zielsetzungen auszurichten....

...In die gleiche Richtung geht das fünfte Detailziel der Planung, wonach die B 12 als überregionaler Straßenzug erhalten bleiben soll. Nach Fertigstellung der A 94 wird die B 12 zwar möglicherweise zu einer Staatsstraße abgestuft werden. Sie soll jedoch in ihrem jetzigen Verlauf ohne Ortsdurchfahrten erhalten bleiben und kann auch dann die Funktion, den Raum Haag zu erschließen und an das Fernstraßennetz anzuschließen (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG –), weiterhin auf hohem Niveau erfüllen (vgl. EPFB S. 27). Zusätzlich dient sie auch als Erschließungsstraße für zahlreiche Außenbereichsanwesen in ihrem Verlauf, was beim Bau

der A 94 auf der Trasse Haag die Herstellung von Ersatzstraßen erfordern würde (vgl. Niederschrift über den Augenschein vom 25.3.2004, s. dort Besichtigungspunkt 15, S. 10; vgl. auch die vom Beklagten vorgelegte Mappe 3, Trasse Haag, Erschließungssituation, Parallelstraße). Das Ziel ist damit nicht bloß vorgeschoben, um die Trasse Dorfen zu ermöglichen. Dass sich die Frage einer Erhaltung der B 12 im fraglichen Abschnitt zwangsläufig nur beim Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen stellt, ist rechtlich ohne Bedeutung.

Die Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe in diesem Zusammenhang zu Unrecht einen Vorteil der Trasse Dorfen darin gesehen, dass das „Anlagevermögen“ in Form der bestehenden B 12 erhalten werde, greift nicht durch. Vielmehr geht es der Planfeststellungsbehörde insoweit erkennbar um den Vorteil der Erhaltung der groß- wie kleinräumigen Verkehrserschließungsfunktion (vgl. EPFB S. 28); dies stellt einen sachgerechten Gesichtspunkt der Abwägung dar. Im Übrigen würde ein Bau der Trasse Haag zur Folge haben, dass die bestehende B 12 in großen Teilen beseitigt werden müsste. Denn anders, als es der Klagepartei offenbar vorschwebt, stellt der Bau der Trasse Haag nicht den Ausbau einer Bundesstraße zu einer Autobahn dar; vielmehr müsste die A 94 hier über große Strecken vollständig neu trassiert werden...“

- 143 Die vorliegende Planung zum zweiten Bauabschnitt gibt keine Veranlassung, von dieser Beurteilung abzuweichen.
- 144 4.2.2.2.3. Keine rechtlichen Bedenken bestehen auch gegen die Annahme der Planfeststellungsbehörde, dass mit der Trasse Dorfen das Ziel der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (Ziel 6) deutlich besser erreicht werden könne als mit der Trasse Haag (vgl. PFB S. 193).
- 145 Die Planfeststellungsbehörde stützt sich hinsichtlich dieser Einschätzung maßgeblich auf eine Stellungnahme des Verkehrsgutachters Prof. ***** vom 11. Oktober 2006 und auf die Verkehrsuntersuchung 2008. Nach der Stellungnahme vom 11. Oktober 2006 wird das nachgeordnete Straßennetz im Korridor zwischen der B 388 im Norden und der B 304 im Süden gegenüber dem Nullfall durch die Trasse Dorfen um 8 % entlastet, durch die Trasse Haag dagegen um 4 % zusätzlich belastet. Daraus ergibt sich insgesamt für die Trasse Dorfen eine um 12 % höhere Entlastungswirkung. Auch nach der Verkehrsuntersuchung 2008 ermöglicht die Trasse Dorfen im Untersuchungsbereich eine deutlich stärkere Verkehrsentslastung der bebauten Bereiche und des nachgeordneten Straßennetzes als die Trasse Haag. Gleichzeitig ergibt sich danach durch die Trasse Dorfen für die Gemeinden eine weitaus geringere Zusatzbelastung (drei Gemeinden) als durch die Trasse Haag (13 Gemeinden; vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, S. 15).

- 146 Es kann offen bleiben, ob die Klagepartei mit ihren erstmals im Klageverfahren vorgebrachten Einwänden gegen die Verkehrsuntersuchung 2008 präkludiert ist. Die Einwände sind jedenfalls der Sache nach nicht durchgreifend. Die maßgeblich auf die gutachterlichen Stellungnahmen von Prof. ***** vom 7. April und 16. August 2010 sowie dessen Ausführungen in der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2010 gestützte Kritik der Klagepartei an dieser Verkehrsprognose überzeugt nicht.
- 147 Verkehrsprognosen unterliegen nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie nach den zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG vom 9.7.2008 NuR 2009, 112 [RdNr. 156]; vom 18.3.2009 NuR 2009, 776 [RdNr. 105]; vom 20.1.2010 NVwZ 2010, 1151 [RdNr. 30]; vom 9.6.2010 NVwZ 2011, 177 [RdNr. 73]). Bei Anwendung dieser Maßstäbe erweist sich die Verkehrsprognose 2008 nicht als fehlerhaft:
- 148 4.2.2.2.3.1. Die grundsätzliche Kritik von Prof. ***** am Modell zur Berechnung der künftigen Belastung des Straßenquerschnitts von Prof. ***** bleibt ohne Erfolg. Es ist nicht nachvollziehbar und auch nicht substantiiert geltend gemacht, dass das der Verkehrsuntersuchung 2008 von Prof. ***** zugrunde gelegte, auf Verkehrsbefragungen (Herkunfts-Ziel-Befragungen) und Verkehrszählungen beruhende „Routenwahlmodell“ zur Berechnung der künftigen Belastung des Straßenquerschnitts einen methodisch grundsätzlich ungeeigneten Ansatz darstellt. Die Differenzen zwischen den Gutachtern bestehen hauptsächlich hinsichtlich der Anwendung des Modells. Die Angriffe gegen den von Prof. ***** gewählten Ansatz richteten sich vor allem dagegen, dass die erhobenen Daten der Verkehrsbefragungen verändert worden seien („unzulässige Eichung“ der durch Verkehrsbefragung ermittelten Daten, „unzulässige Matrixkorrektur“). Außerdem seien bei der Hochrechnung der erfragten Daten auf den Prognosehorizont Strukturveränderungen (z.B. Siedlungsstrukturänderungen, Arbeitsplatzveränderungen) und andere Einflussgrößen (z.B. die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel) nicht auf der Grundlage aktueller Strukturdaten über die Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen berücksichtigt worden; stattdessen sei lediglich eine prozentuale Hochrechnung der Verkehrsbewegungen

vorgenommen worden. Weiterhin wird geltend gemacht, dass die Anwendung des Modells durch Prof. ***** nach dem Lehrbuch von Prof. J. W. Korte (Grundlagen der Straßenverkehrsplanung, Bauverlag GmbH 1960) veraltet sei und Weiterentwicklungen der Modellanwendung der letzten 40 Jahre, die unter maßgeblicher Beteiligung des Inhabers des Lehrstuhls für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart Prof. ***** entwickelt worden seien, unberücksichtigt ließen. Wegen des zu hohen Aufwands der Befragungen seien die maßgeblichen Fahrten zwischen den Orten heute nicht mehr durch Befragungen, sondern durch eigene Modellrechnungen zu ermitteln.

149 Diesen Vorwürfen ist der Gutachter Prof. ***** in der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2010 mit nachvollziehbaren Begründungen entgegengetreten (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 21.10.2010, S. 5 ff.). Er hat erläutert, dass die Veränderung der Eingangsdaten keine unzulässige Matrixkorrektur darstelle. Vielmehr habe er, da mit der Matrix auf der Grundlage von Befragungen nicht der gesamte Verkehr abgebildet werden könne, insbesondere noch die Binnenverkehre fehlten, die Matrix ergänzt; hierzu habe er Knotenpunktzählungen verwendet und ausgewertet. Auch den Vorwurf der Nichtberücksichtigung von Strukturveränderungen hat der Gutachter entkräftet. Statt der aufwendigen Heranziehung von Einwohner- und Arbeitsplatzdaten würden bei seiner Methode Veränderungen verkehrszellenbezogen auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsbefragungen und -zählungen sowie aufgrund in 40-jähriger Tätigkeit gewonnener Erfahrungswerte berücksichtigt, die namentlich auch auf Kenntnissen aus vielen Verkehrsuntersuchungen über die Entwicklungen in den Gemeinden beruhten. Dies erscheint plausibel, zumal Anhaltspunkte dafür, dass die Verkehrsprognosen des Gutachters Prof. ***** aufgrund der von ihm angewandten Methode in der Vergangenheit zu unzutreffenden Ergebnissen geführt hätten, dem Senat weder vorliegen noch von der Klagepartei substantiiert benannt werden konnten. Die vielfachen Untersuchungsaufträge des Beklagten an den Gutachter sprechen im Gegenteil dafür, dass dessen Gutachten zu zutreffenden und in der Praxis gut verwertbaren Ergebnissen geführt haben.

150 Dass in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion möglicherweise neuere Methoden zur Anwendung des Routenwahlmodells diskutiert werden, rechtfertigt nicht den Schluss, die der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsprognose habe eine methodisch fehlerhafte Grundlage. Da gänzlich deckungsgleiche Ansichten in der

wissenschaftlichen Diskussion von vornherein nicht zu erwarten sind, sind unterschiedliche methodische Ansätze typisch und deshalb hinzunehmen, solange sich kein allgemein anerkannter fachlicher Standard durchgesetzt hat (vgl. BVerwG vom 9.6.2010 NuR 2010, 870 [RdNr. 86]). Letzteres ist nicht der Fall. Die von Prof. *****-**** zitierten Skripten von Prof. *****(Universität Stuttgart) zur Verkehrsplanung II WS 2009/2010 richten sich an Studenten und reichen als solches Unterrichtsmaterial zur Begründung eines in der Wissenschaft allgemein anerkannten fachlichen Standards nicht aus. Mit ihnen kann nicht belegt werden, dass die Verkehrsuntersuchung 2008 unwissenschaftlich und für eine Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastung untauglich wäre oder nicht dem Stand der Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Untersuchung entsprochen habe.

151 4.2.2.2.3.2. Dem Einwand, ein methodischer Fehler liege darin, dass die Verkehrsuntersuchung 2008 bezüglich der Entlastungswirkung allein auf die Querschnittsbelastung der Straße durch Fahrzeuge anstatt auf die Zahl der betroffenen Anwohner abgestellt habe, ist der Gutachter Prof. ***** in der mündlichen Verhandlung dahingehend entgegengetreten, dass die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes anhand des Parameters der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, nicht der betroffenen Anwohner zu beurteilen sei. Dies erscheint einleuchtend und jedenfalls vertretbar, zumal verkehrliches Ziel des Beklagten die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (Ziel 6) und nicht, worauf der Einwand offenbar abzielt, die Entlastung der Einwohner von Lärm und Luftschadstoffen ist.

152 4.2.2.2.3.3. Auch der Einwand, Prof. ***** habe das Untersuchungsgebiet fehlerhaft abgegrenzt, weil es im Süden willkürlich abgeschnitten und die Flughafentangente Ost ausgegrenzt worden sei, ist nicht berechtigt. Die Nichteinbeziehung der Straßen des untergeordneten Straßennetzes der Bereiche südlich der Trasse der B 12 hat Prof. ***** nachvollziehbar damit begründet, dass zum einen das Waldgebiet südwestlich der B 12 (Ebersberger und Großhaager Forst) und zum anderen der Inn im Südosten, der nur von wenigen Brücken gequert werde, eine natürliche räumliche Begrenzung für den Untersuchungsraum darstelle. Darüber hinaus hat der Gutachter berücksichtigt, dass die entlastende Wirkung einer Trasse Haag infolge des Ausbaus der südlich verlaufenden Bundesstraße B 304 durch die inzwischen fertiggestellten Umfahrungen Zorneding und Ebersberg relativ gering ist. Die Einbeziehung lediglich der in die Untersuchung aufgenommenen wesentlichen Straßenzüge südlichwestlich (z.B. St 2080 und St 2086) und südöstlich (insbesondere der Innquerungen, z.B. St

2352 und St 2091, vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 7:3) der Trasse Haag erscheint daher sachlich vertretbar. Dass einige nunmehr in die Untersuchung 2008 aufgenommen Straßenzüge in der dem Verfahren zum ersten Bauabschnitt zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung „Bundesautobahn A 94 München-Mühldorf-Pocking, Abschnitt Forstinning-Heldenstein“ von Prof. ***** vom 20. August 2004 (Verkehrsuntersuchung 2004) noch nicht enthalten waren (vgl. Verkehrsuntersuchung 2004, Plan 6:3), ist für die Rechtmäßigkeit des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses unerheblich. Die Behauptung, dass die Flughafentangente Ost nicht in die Untersuchung 2008 einbezogen worden sei, ist unzutreffend (vgl. Stellungnahme Prof. ***** vom 7.10.2010, S. 6, insoweit übereinstimmend mit der Stellungnahme Prof. ***** vom 7.4.2010, S. 1).

153 4.2.2.2.3.4. Der Klagepartei kann auch nicht darin gefolgt werden, dass die Verkehrsuntersuchung 2008 deswegen mangelhaft sei, weil sie im Widerspruch zu verschiedenen Annahmen in der Verkehrsuntersuchung 2004 stehe. Den Rückgang der für das Jahr 2025 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) des Restverkehrs auf der B 12 im Abschnitt Haag-Heldenstein (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 3b und 3c: 8.800 bis 6.600) gegenüber der für das Jahr 2020 prognostizierten Belastung um 20 % (vgl. Verkehrsuntersuchung 2004, Pläne 5b und 5c: 11.000 bis 8.400 Kfz/24 h) hat der Gutachter in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar mit der Aktualisierung der Daten aufgrund neuerer Untersuchungen, mit der Einbeziehung weiterer Straßen südlich der B 12 in den Untersuchungsraum und mit zusätzlichen Messungen auch in den Randbereichen erklärt (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 21.10.2010, S. 5). Auch die in der mündlichen Verhandlung beanstandeten Unterschiede in der Bewertung der Mobilitätssteigerung (Verkehrsuntersuchung 2008, S. 9: Steigerung von 22.500 Kfz/24 h auf 26.900 Kfz/24 h = ca. 20 %; Verkehrsuntersuchung 2004, S. 5: Steigerung von 20.700 Kfz/24 h auf 22.700 Kfz/24 h = ca. 10 %) begegnen angesichts der Aktualisierung der Zahlen und des Prognosehorizonts keinen durchgreifenden Bedenken. Soweit die Klagepartei die Unterschiede zu der in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Verkehrsuntersuchung „Verlegung der St 2068 Umgehung Weßling vom 10. Juli 2008“ beanstandet, in der der Gutachter eine Mobilitätsentwicklung von 8 % bis zum Jahr 2015 und von 1 bis 2 % bis zum Jahr 2025 angenommen hat, hat der Gutachter nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass sich diese Zahlen nicht auf den Großraum der A 94 zwischen München und der A 3 bei Suben bezögen, sondern auf die Entwicklung im gesamten Bundesgebiet.

- 154 4.2.2.2.3.5. Soweit die Klagepartei beanstandet, dass die in der Verkehrsuntersuchung 2004 zur A 94 (Plan 5a) ermittelten Zahlen über die durchschnittliche Verkehrsbelastung im nachgeordneten Straßennetz erheblich von den entsprechenden Zahlen in der Verkehrsuntersuchung „Flughafentangente Ost, Prognose 2020“ vom 19. September 2003 (vgl. Blatt 219 ff. der Gerichtsakte im Verfahren 8 A 10.40021, Plan 4) abwichen, kann daraus schon deswegen kein Abwägungsfehler abgeleitet werden, weil nicht die Verkehrsuntersuchung 2004, sondern die aktualisierte Verkehrsuntersuchung 2008 Grundlage für die Abwägungsentscheidung des Beklagten im streitgegenständlichen Bauabschnitt war. Im Übrigen hat Prof. ***** in der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2010 hierzu plausibel erläutert, dass die Verkehrsuntersuchungen zur Flughafentangente Ost und zur A 94 auf unterschiedlichen Berechnungsmodellen beruhten und deswegen nicht vergleichbar seien (vgl. Niederschrift S. 6). Die eingesetzten Zahlen in den jeweiligen Randbereichen seien für die Ergebnisse der jeweiligen Untersuchungen nicht entscheidend.
- 155 4.2.2.2.3.6. Auf die Rügen der Klagepartei zum Verlagerungspotenzial von der Autobahn A 8 (München – Salzburg) zur A 94 kommt es nicht an. Die Klagepartei kritisiert, nach der Verkehrsuntersuchung 2008 von Prof. ***** (S. 8 und 13) sei das Verlagerungspotenzial von der A 8 auf die A 94 – vor allem auch in Bezug auf den Schwerlastverkehr –, allerdings unter zusätzlicher Berücksichtigung des Verkehrs auf den Autobahnen A 3 und A 93, mit 15.800 Kfz/24 h angesetzt worden. Demgegenüber habe Prof. ***** in der in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Verkehrsuntersuchung „A 8 München–Salzburg im Abschnitt Bernau–Bundesgrenze, Analyse 2007/2009, Prognose 2025“ vom Oktober 2009/Mai 2010, die Verkehrsbefragungen am Grenzübergang Walserberg von 1993 und 2005 berücksichtige, ein Verlagerungspotenzial von nur 4.000 Kfz/24 h angenommen. Wie diese Ergebnisse im Detail zu erklären sind, braucht nicht vertieft zu werden. Denn die Frage des Verlagerungspotenzials des Verkehrs von der A 8 auf die A 94 hatte – insoweit stimmen Klagepartei und Beklagter überein (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 21.10.2010, S. 11) – auf die Trassenwahl keinen Einfluss.
- 156 4.2.2.2.3.7. Soweit die Klagepartei bemängelt, dass nach der Verkehrsuntersuchung 2008 im Fall des Baus der Trasse Dorfen im Bereich der (trassen nahen) Straßen bei Dorfen und Obertaufkirchen kein Verkehrszuwachs zu verzeichnen sei (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 3b und 3c), bei Verwirklichung der Trasse Haag

hingegen sogar ein Anstieg des Verkehrsaufkommens in Dörfen erwartet würde (vgl. Pläne 7b und 7c), lässt sich daraus ebenfalls kein Mangel des Gutachtens herleiten. Prof. ***** hat diese Ergebnisse in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar damit erklärt, dass im Fall der Verwirklichung der Trasse Dörfen der Verkehr aus dem nordöstlich gelegenen Velden (Bundesstraße B 388) zur Autobahnanschlussstelle Dörfen auf nachgeordneten Straßen über Moosen geleitet werde, so dass der von Dörfen nach Nordwesten verlaufende Abschnitt der B 15 nicht tangiert werde. Im Fall der Verwirklichung der Trasse Haag werde der Verkehr dagegen über Taufkirchen gelenkt und verbleibe auf der B 15. In Bezug auf das Fahrziel Obertaufkirchen falle bei Verwirklichung der Trasse Dörfen ein Teil des Verkehrs weg, weil er sich auf die Autobahn umorientiere; es komme aber aus Richtung Norden etwa die gleiche Verkehrsmenge für Obertaufkirchen hinzu. Bei Verwirklichung der Trasse Haag ändere sich bezüglich des Fahrziels Obertaufkirchen ebenfalls nichts, weil diese Trasse in zu großer Entfernung liege und deshalb der Verkehr auf der Bundesstraße B 388 bleibe (vgl. Niederschrift S. 12). Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang auch anzumerken, dass die Klagepartei die Bedeutung solcher eher nebensächlicher Details für die Trassenwahl nicht hinreichend substantiiert hat.

157 4.2.2.2.3.8. Auch mit ihrem Vorwurf, in der Verkehrsuntersuchung 2008 sei nicht erkennbar, wie der Gutachter die erfragte Matrix der Verkehrsbeziehungen auf den Prognosehorizont hochrechne, welche Widerstandsfunktionen er verwende, wie er das Modell kalibriere und in welcher Weise er die Prognose erstelle, vermag die Klagepartei nicht durchzudringen. Da ihre Angriffe gegen die Tatsachenermittlung, Methodik und Plausibilität der Ergebnisse der Verkehrsprognose sich nicht als durchgreifend erwiesen haben, besteht kein Anlass, an der Richtigkeit der Berechnungen allein deshalb zu zweifeln, weil einzelne Vorgänge dem Gutachten möglicherweise nicht hinreichend zu entnehmen sind (vgl. BVerwG vom 9.6.2010 NuR 2010, 870 [RdNr. 93]).

158 4.2.2.2.3.9. Entgegen der Auffassung der Klagepartei musste bei der Bewertung der Entlastungswirkung der beiden Trassen auf das nachgeordnete Straßennetz die Bundesstraße B 12 nicht miteinbezogen werden, weil diese Straße als Bundesstraße der Aufnahme des weiträumigen Verkehrs dient und daher nicht dem nachgeordneten Straßennetz angehört. Diese Auffassung hat der Senat auf einen entsprechenden Einwand bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNr. 72) vertreten. Die Behauptung der Klagepartei, dass die B 12 nach Fertigstellung der

A 94 mit hoher Wahrscheinlichkeit nach § 2 Abs. 4 FStrG zu einer Staatsstraße abgestuft und als solche zum nachgeordneten Straßennetz zählen würde, ist unsubstantiiert und zudem sachlich nicht zutreffend. Nach der Zielsetzung des Beklagten soll die B 12 im Gegenteil als leistungsfähige Straßenverbindung erhalten bleiben (Ziel 5). Im Hinblick auf ihre weit nach Süden ausholende Trassenführung (bestehende Trasse über Haag) erfüllt sie auch nach der Realisierung der A 94 weiterhin die Klassifizierungsmerkmale des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG.

159 4.2.2.2.3.10. Unabhängig davon, dass die Einwände gegen die Verkehrsuntersuchung 2008 demnach unbegründet sind, ist nicht erkennbar, inwiefern etwaige Mängel des Gutachtens auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen wären. Dies wäre nur anzunehmen, wenn die konkrete Möglichkeit bestünde, dass die Planfeststellungsbehörde ohne die behaupteten Fehler anders entschieden hätte (vgl. BVerwG vom 25.1.1996 BVerwGE 100, 238/250; vom 9.6.2010 NVwZ 2011, 177 [RdNr. 36]). Das hält der Senat angesichts dessen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Gesamtabwägung dem Gesichtspunkt der Erreichung auch der weiteren Planungsziele ebenso wie anderen zugunsten der Trasse Dorfen angeführten Belangen, insbesondere dem Verkehrslärmschutz und der Zwangspunktwirkung des ersten Bauabschnitts, entscheidendes Gewicht beigemessen hat, für ausgeschlossen.

160 Der Senat hatte daher auch keinen Anlass, den in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2010 gestellten Beweisanträgen (Nrn. 1 und 2) zu entsprechen, und ein Sachverständigengutachten zu der Frage einzuholen, ob „der derzeitige und künftige Verkehr der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsprognose“ und „die verkehrlichen Entlastungswirkungen im nachgeordneten Straßennetz“ unzutreffend ermittelt worden seien. Im Übrigen handelte es sich insoweit um unzulässige Beweisermittlungsanträge, weil die Klagepartei nicht dargelegt hat, aufgrund welcher konkreter Einzeltatsachen der Verkehr bzw. die verkehrliche Entlastungswirkung unzutreffend ermittelt worden sein sollen (vgl. BVerwG vom 4.12.1998 NVwZ-RR 2000, 257/258; Geiger in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, RdNr. 27 zu § 86 m.w.N.). Auch lagen dem Senat geeignete sachverständige Äußerungen der Gutachter Prof. ***** und Prof. ***** zur Beurteilung dieser Fragen vor.

161 4.2.2.2.4. Soweit die Klagepartei geltend macht, dass das Planungsziel der verbesserten Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den

Flughafen München (Ziel 8) durch die Trasse Dorfen nicht erreicht werden könne, zeigt sie ebenfalls keine Abwägungsmängel auf.

- 162 Die Klagepartei meint, dass sich insoweit ein Konflikt mit dem Ziel der Fernhaltung des regionalen und überregionalen Durchgangsverkehrs von den Hauptsiedlungsgebieten und Siedlungsschwerpunkten (Ziel 9) und dem Ziel der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (Ziel 6) ergebe, weil die Verkehrsteilnehmer aus dem südostbayerischen Raum zum Flughafen München nicht den Weg über die A 94 bis zur Anbindung an die Flughafentangente Ost, sondern die kürzere Verbindung von der Anschlussstelle Pastetten der Trasse Dorfen über die Staatsstraße St 2331 durch die Orte Hörlkofen und Erding nehmen würden. Abgesehen davon, dass dem Ziel der Verbesserung der Anbindung an den Flughafen bei der Trassenabwägung kein eigenständiges Gewicht beigemessen wurde (vgl. PFB S. 190 ff. und 215), würde diese Argumentation wohl gleichermaßen, wenn auch in geringerem Umfang, auf die Trasse Haag zutreffen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 8a). Denn auch bei Realisierung der Trasse Haag existierte eine kürzere Verbindung zur Flughafentangente über die Staatsstraße St 2331. Im Übrigen erscheint es fraglich, ob eine Wegenutzung über die kürzeste statt die schnellste Strecke für alle Verkehrsteilnehmer unterstellt werden kann. Dagegen sprechen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2008, wonach bei Realisierung der Trasse Dorfen – wohl wegen der bei Nutzung der Trasse Dorfen und der Flughafentangente Ost zu erwartenden Fahrzeitverkürzung – mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens nicht nur auf der Staatsstraße St 2331, sondern in erheblichem Umfang auch auf der Flughafentangente Ost zu rechnen ist (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 4a).
- 163 4.2.2.3. Auch gegen die weiteren von der Planfeststellungsbehörde angestellten Erwägungen zum Trassenvergleich bestehen keine Bedenken.
- 164 4.2.2.3.1. Insbesondere ist es nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Trassenwahl dem Zwangspunkt, der auf der Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 7. März 2002 in der Fassung des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 und dessen teilweiser Realisierung im Bauabschnitt Forstinning-Pastetten entstanden ist, erhebliches Gewicht beigemessen hat.

- 165 Zwar erzeugen in vorangegangenen Abschnitten geschaffene Zwangspunkte keine strikten Bindungen. Sie können aber als – gegebenenfalls auch gewichtiger – öffentlicher Belang in der Abwägung berücksichtigt werden (vgl. BVerwG vom 2.11.1992 DVBl 1993, 161/163; vom 31.1.2002 NVwZ 2002, 1103/1108). Dem hat der Beklagte Rechnung getragen, indem er diesen Gesichtspunkt bei der Abwägung als Belang von sehr hohem Gewicht gewertet und ihm neben den Aspekten der Planzielerreichung und des Verkehrslärmschutzes ausschlaggebende Bedeutung beigemessen hat (vgl. PFB S. 196 und S. 215 f.). Nachdem der weichenstellende erste Bauabschnitt der A 94 Dorfen unanfechtbar planfestgestellt ist und die Rechtsbehelfe gegen diese Trassenwahl einschließlich der Vorausschau auf die weiteren Planungsabschnitte bis hin zum Bundesverwaltungsgericht und zum Bundesverfassungsgericht erfolglos geblieben sind, liegt es ersichtlich auf der Hand, dass dieser Weichenstellung in der behördlichen Abwägung sehr hohes Gewicht beigemessen werden durfte.
- 166 4.2.2.3.2. Die Trassenwahl ist auch nicht deswegen fehlerhaft, weil der Beklagte bei der Abwägung die Folgewirkungen eines Baus der Bundesstraße B 15 neu im Abschnitt zwischen der Bundesstraße B 388 und der A 94 unberücksichtigt gelassen hätte. Die entsprechenden Rügen sind ersichtlich verfehlt.
- 167 Die Klagepartei ist der Auffassung, dass der Bau der B 15 neu in die Abwägung hätte eingestellt werden müssen und dass sich bei Berücksichtigung dieser Straße – in der vorgesehenen Variante 4 – ergeben hätte, dass nur die Trasse Haag das landesplanerische Ziel der möglichst geringen Zerschneidung nach B I 2.2.9.1 LEP 2006 erfüllen könne. Diese Argumentation geht indessen schon deswegen fehl, weil der Bau der B 15 neu in dem betreffenden Abschnitt im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses im gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen von 2004 auf der Grundlage der gesamtwirtschaftlichen Bewertung und des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens nur als Straße des „weiteren Bedarfs“ dargestellt wurde und deshalb fraglich war und weiterhin ist, ob dieses Vorhaben in absehbarer Zeit verwirklicht werden wird. Ebenso unklar ist der gegebenenfalls zu realisierende Trassenkorridor für eine B 15 neu südlich der B 388; insoweit bedürfte es zur Konkretisierung noch raumordnerischer Untersuchungen. Diese Auffassung hat der Senat bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (vgl. RdNr. 70) vertreten. Zwar ist auch bei den Vorhaben des weiteren Bedarfs die Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG für die Planfeststellung verbindlich (vgl. BayVGH

vom 19.7.2006 VGH n.F. 59, 177 RdNr. 43 f.). Nur Straßen des vom Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan als vordringlich anerkannten Bedarfs sind aber nach Lage der Dinge in die Abwägung einzustellen, weil nur bei diesen Straßen hinreichend gewährleistet ist, dass sie in absehbarer Zeit (bis zum Jahr 2025) verwirklicht werden (vgl. BVerwG vom 4.12.2008 Buchholz 407.4 § 17e FStrG Nr. 4 [RdNr. 9]).

- 168 Aus der von der Klagepartei angeführten Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 25. Oktober 2007 (BT-Drs. 16/6833, S. 2), wonach „die Bundesstraße B 15 neu in Abhängigkeit von den Entscheidungen des Deutschen Bundestages bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung voraussichtlich erst nach 2020 durchgehend fertiggestellt sein wird“, ergibt sich nichts anderes. Wie auch dieser Antwort zu entnehmen ist, ist maßgeblich nicht auf die Auffassung der Bundesregierung, sondern auf die Einstufung des Gesetzgebers im Bedarfsplan abzustellen. Im Übrigen bestätigt diese Antwort die bestehende Unwägbarkeit bezüglich des „Ob“ und des „Wann“ der Verwirklichung dieses Vorhabens. Desgleichen ist in diesem Zusammenhang die Nichtberücksichtigung der B 15 neu nicht deswegen abwägungsfehlerhaft, weil sie bei der Bewertung der Verkehrsbelastung und der Lärmauswirkungen auf die Anwohner gleichwohl in die Betrachtung einbezogen wurde. Denn insoweit handelt es sich lediglich um eine „worst-case“-Betrachtung zulasten des Vorhabensträgers und zugunsten der Anwohner (vgl. PFB S. 177 f.).
- 169 4.2.2.3.3. Keine Bedenken bestehen hinsichtlich der Gewichtung des Flächenverbrauchs zugunsten der Trasse Dorfen.
- 170 Die Behauptung der Klagepartei, dass bei der Berechnung des Flächenverbrauchs der Verbrauch für Einschnitte und Dämme der Trasse Dorfen unberücksichtigt geblieben sei, trifft nicht zu. Für die Trasse Dorfen würde nach den Berechnungen des Beklagten eine Fläche von ca. 424,6 ha, für die Trasse Haag eine solche von ca. 455 ha benötigt (vgl. Erläuterungsbericht 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, Anhang 1, S. 1). Dies schließt für beide Trassen Böschungsf Flächen ebenso ein wie alle sonstigen neu zu überbauenden Flächen und Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Erläuterungsbericht 2009, S. 101). Eine Ungleichbehandlung der beiden Trassen ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.
- 171 Soweit die Klagepartei bemängelt, dass sich der Mehrbedarf für eine Trasse Haag vor allem daraus ergebe, dass die Trasse Dorfen sechs, die Trasse Haag dagegen

acht Anschlussstellen aufweise, dieser Umstand aber nicht zum Nachteil der Trasse Haag angeführt werden dürfe, kann ihr ebenfalls nicht gefolgt werden. Denn die höhere Anzahl der Anschlussstellen wurde nicht willkürlich gewählt, sondern rechtfertigt sich aus der höheren Siedlungsdichte sowie der längeren Streckenführung der Trasse Haag.

- 172 Nicht berechtigt ist auch die Kritik an der Erwägung, dass in eine Trasse Haag die bestehende Trasse der B 12 in einer Länge von 14,2 km einbezogen und eine Ersatzstraße in einer Länge von 12,1 m errichtet werden müsste (vgl. Erläuterungsbericht 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, S. 101). Die von der Klagepartei angeführte Tatsache, dass im Erläuterungsbericht 1998 noch 33,2 km der B 12 in die Trasse Haag einbezogen waren und eine Ersatzstraße mit einer Länge von nur 7,7 km vorgesehen war, ist unerheblich, weil es maßgeblich auf die Planung im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt. Die aktuellen Berechnungen des Beklagten sind außerdem ersichtlich plausibel. Sie ergeben sich aus der entlang der bestehenden B 12 (Trasse Haag) beidseits der Bundesstraße zahlreich vorhandenen Streubebauung. Die Notwendigkeit eines Trassenkorridors in der Breite eines Fußballfelds folgt dabei unmittelbar aus § 1 Abs. 3 FStrG.
- 173 Im Übrigen wäre fraglich, ob sich eine fehlerhafte Berechnung des Flächenbedarfs auf das Ergebnis ausgewirkt hätte, weil dem Flächenbedarf bei der Gesamtabwägung der Belange kein entscheidendes Gewicht beigemessen wurde.
- 174 4.2.2.3.4. In Bezug auf den Belang des Verkehrslärmschutzes hat die Planfeststellungsbehörde beim Trassenvergleich sowohl im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG als auch auf der Grundlage einer vergleichenden Lärmbilanz die Trasse Dorfen als deutlich besser eingestuft als die Trasse Haag. Auch insoweit sind Abwägungsfehler nicht ersichtlich.
- 175 4.2.2.3.4.1. Soweit die Klagepartei meint, dass die zusätzliche Neuverlärmung durch die Trasse Dorfen unter Beibehaltung der weiterhin stark befahrenen Bundesstraße B 12 im dicht besiedelten Korridor Haag unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes nicht besser abschneiden könne als die (Autobahn-)Trasse Haag, hat bereits das Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 7. März 2002 in der Fassung des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 ergeben, dass ihre entsprechende Argumentation rechtlich nicht haltbar ist (vgl.

BVerwG vom 5.12.2008 NVwZ 2009, 320 [RdNr. 24 ff.]; BayVGH vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 [RdNrn. 93 f.]). Die vergleichenden Betrachtungen der Planfeststellungsbehörde dazu (vgl. PFB S. 199 f.) sind offensichtlich rechtmäßig. Hierauf wird verwiesen. Dass die Planfeststellungsbehörde beim Trassenvergleich im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG die Lärmvorbelastung des Korridors Haag durch die bei Realisierung der Trasse Dorfen bestehen bleibende Bundesstraße B 12 außer Betracht lassen durfte, ist in diesem Verfahren ebenfalls geklärt worden (vgl. BVerwG vom 5.12.2008 NVwZ 2009, 320 [RdNr. 26 f.]; BayVGH vom 30.10.2007 Az. 8 A 06.40024 [RdNrn. 94]). Auch hierauf wird Bezug genommen.

176 4.2.2.3.4.2. Auch bei der (unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen und unter Einbeziehung der Vorbelastung) vorgenommenen vergleichenden Lärmbilanz hat die Planfeststellungsbehörde angenommen, dass sich zugunsten der Trasse Dorfen eine bessere Bilanz ergebe. Nach den auch von der Klagepartei nicht infrage gestellten Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss ist den Untersuchungen des Vorhabensträgers zu entnehmen, dass von der Trasse Dorfen auch unter Einbeziehung des Restverkehrs auf der B 12 deutlich weniger Personen lärmbeeinträchtigt sind als von der Trasse Haag. Es komme bei der Trasse Dorfen für acht Betroffene zu Überschreitungen eines nächtlichen Lärmgrenzwerts von 49 dB(A) in Wohngebieten und für fünf Betroffene in Dorf- und Mischgebieten, bei der Trasse Haag dagegen für 69 Personen in Wohngebieten und für keine Person in Dorf- und Mischgebieten (vgl. PFB S. 201). Im Außenbereich komme es auf der Trasse Dorfen insgesamt für rund 251 Personen zu Überschreitungen des nächtlichen Lärmwerts, bei der Trasse Haag dagegen für rund 367 Personen. Unterhalb der Grenzwerte bis zur Grenze von 43 dB(A), der für das nächtliche Ruhebedürfnis Bedeutung zugemessen werden könne, erweise sich die Trasse Dorfen ebenfalls günstiger als die Trasse Haag. Unter Berücksichtigung des Restverkehrs auf der B 12 ergäben sich bei der Trasse Dorfen Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) für rund 6.346 Betroffene (ca. 4.910 Personen im Korridor Dorfen und ca. 1.436 Personen im Korridor Haag). Dagegen komme es durch die Trasse Haag zu Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) für rund 12.592 Menschen (vgl. PFB S. 201).

177 4.2.2.3.4.3. Dass die Planfeststellungsbehörde bei der Betrachtung der Lärmvorsorge als Orientierungswert die 43 dB(A)-Isophone zugrunde gelegt hat, ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Diese Grenze ist für eine Vergleichsbetrachtung als Orientie-

rungshilfe geeignet, weil es sich hierbei um einen Wert handelt, der – unbeschadet der Regelungen des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV – als erhebliche Schwelle für die Feststellung einer Verlärmung des Ruhebereichs angesehen werden kann. Dies hat der Senat im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNr. 96) unter Bezugnahme auf seinen Beschluss vom 5. März 2001 (NVwZ-RR 2001, 579/582) bereits entschieden.

- 178 4.2.2.3.4.4. Die Klagepartei kann auch mit ihrem Einwand nicht durchdringen, die Planfeststellungsbehörde habe bei der bilanzierenden Lärmbetrachtung in Bezug auf die Trasse Haag entgegen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG vom 13.5.2009 BauR 2010, 202 [RdNr. 63]) mögliche Maßnahmen der Lärminderung nicht berücksichtigt und nicht hinreichend ermittelt, welche Maßnahmen erforderlich seien, um aktiven Volllärmschutz zu gewährleisten. Abgesehen davon, dass die Klagepartei mit diesem erstmals im Klageverfahren vorgebrachten Einwand nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert ist, weil sie ihn in ihren Einwendungsschreiben im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hat, trifft diese Behauptung nicht zu. Vielmehr wurde der Vergleich beider Trassen unter Berücksichtigung der nach der Verkehrslärmschutzverordnung erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (vgl. PFB S. 200 f.; Erläuterungsbericht 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, S.144, 146). Die Planfeststellungsbehörde ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass es unter Einbeziehung aller aktiven Lärmschutzmaßnahmen insgesamt für rund 4.910 Personen in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten (0,7 ha Wohngebietsflächen und 0,4 ha Dorf- und Mischgebietsflächen) zu einer Überschreitung des Orientierungswerts von 43 dB(A) nachts komme, während bei der Trasse Haag rund 12.592 Personen (3,7 ha Wohngebietsflächen, keine Dorf- und Mischgebietsflächen) betroffen seien (vgl. PFB S. 201; Erläuterungsbericht 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, S.149; vgl. auch Detailpläne der Planfeststellungsunterlagen 2.5.1 T und 2.5.2 T [Verkehrslärmbelastungen der Trasse Dorfen; Stand: 19.12.2008] sowie Detailpläne der Planfeststellungsunterlagen 2.5.3 T und 2.5.4 T [Verkehrslärmbelastungen der Trasse Haag; Stand: 19.12.2008]). Dass die Planfeststellungsbehörde hieraus gefolgert hat, die Trasse Dorfen sei unter Lärmschutzgesichtspunkten günstiger zu beurteilen als die Trasse Haag, weil im dicht besiedelten Korridor Haag weit mehr Menschen dem Verkehrslärm ausgesetzt seien, ist sachgerecht.

179 Mögliche Lärminderungen durch Verwendung eines sog. offenporigen Asphaltbelags brauchte die Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung der Lärmsituation auf der Trasse Haag entgegen der Auffassung der Klagepartei nicht zu berücksichtigen. Auch dies hat der Senat im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (RdNr. 98) bereits entschieden. Er hat hierzu ausgeführt:

180 „3.2.3.6.4 Schließlich ist auch die Berücksichtigung eines Straßenbelags mit einem Lärminderungspotenzial von -2 dB(A) bei der Berechnung des Restverkehrs auf der B 12 im Fall der Trasse Dorfen sachgerecht. Denn angesichts der aktuellen Verkehrsbelastung der B 12 kann davon ausgegangen werden, dass hier der Straßenbelag in einem relativ überschaubaren Zeitraum erneuert werden muss. Der Einbau eines neuzeitlichen Splittmastixasphalts (nicht abgesplittet) mit dem Korrekturwert von -2 dB(A) (Korrekturwert "D-StrO" nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV) ist dabei jedoch speziell in lärmbelasteten Gebieten Stand der Technik und stellt keine – besonders zu begründende – Maßnahme des aktiven Lärmschutzes dar (vgl. BayVGH vom 14.1.1998 Az. 8 A 95.40057 u.a. AU S. 12 ff.; vom 5.5.1998 Az. 8 A 97.40001 u.a. AU S. 28 ff.; BVerwG vom 1.4.1999 NVwZ-RR 1999, 567/568; vgl. ferner die Darlegungen der Vertreter der Autobahndirektion Südbayern in der mündlichen Verhandlung, Niederschrift vom 11.10.2007 S. 3/4). Umgekehrt war jedoch die Berücksichtigung eines sog. offenporigen Asphaltbelags (dem die Klägerseite eine konstante lärmindernde Wirkung von mehr als 8,5 dB[A] zuschreiben will) beim Trassenvergleich für die Beurteilung der Lärmsituation an der Trasse Haag nicht geboten. Die Behörde durfte diese Bauweise hier für zu aufwändig halten (vgl. Allgemeines Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4.8.2006 Nr. 1 Abs. 1, VkB I 2006, 665 i.V.m. dem Allgemeinen Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18.10.2004 Abs. 3, VkB I 2004, 584 f.; Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14.2.2007 Nr. II.1., AllMB I S. 208). Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in – hier nicht gegebenen – Fällen außerordentlicher Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, kann keine Verpflichtung hergeleitet werden, eine derartige Maßnahme in die Trassenabwägung einzustellen (vgl. hierzu im Einzelnen BayVGH vom 18.2.2004 NVwZ-RR 2005, 98 ff.).“

181 Daran wird festgehalten.

182 4.2.2.3.4.5. Der weitere Einwand der Klagepartei, die angefochtene Entscheidung fuße auf der Erwägung, dass § 50 Satz 1 BImSchG stets strikte Geltung beanspruche, trifft nicht zu. Vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde ihre Trassenwahl auf weitere gewichtige Belange gestützt (vgl. PFB S. 214 ff.). Der Planfeststellungsbeschluss befindet sich damit im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwal-

tungsgerichts, wie sie in Parallelverfahren zur Klage gegen den ersten Bauabschnitt betreffenden Entscheidungen zusammengefasst ist (vgl. BVerwG vom 5.12.2008 Az. 9 B 29/08 <juris> [RdNr. 11] und Az. 9 B 30/08 <juris> [RdNr. 7]).

- 183 4.2.2.3.5. Abwägungsfehler liegen auch hinsichtlich der Natur- und Umweltschutzbelange nicht vor. Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde – wie von der Klagepartei gefordert – erkannt und in die Abwägung eingestellt, dass die Trasse Haag insoweit Vorteile gegenüber der Trasse Dorfen aufweist.
- 184 Hinsichtlich des FFH-Gebietsschutzes hat die Behörde berücksichtigt, dass die Trasse Dorfen mit insgesamt fünf Brückenbauwerken im planfestgestellten Abschnitt die FFH-Gebiete „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ und „Isental mit Nebenbächen“ quert und im Folgeabschnitt die Flugrouten des Fledermausvorkommens im Bereich des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ betroffen sind. Weiterhin hat sie erkannt, dass durch die Trasse Haag unmittelbar keine FFH-Gebiete gequert werden oder betroffen sind, sondern die Trasse nach einer in Betracht kommenden Trassenvariante lediglich im Bereich des Großhaager Forsts auf einer Länge von ca. 2,5 km unmittelbar an der Grenze des FFH-Gebiets „Ebersberger und Großhaager Forst“ entlang führt. Sie hat im Hinblick auf die Betroffenheit von FFH-Gebieten deshalb die Trasse Haag als günstiger bewertet (vgl. PFB S. 203).
- 185 Auch im Hinblick auf den Artenschutz hat die Planfeststellungsbehörde die Trasse Haag für vorzugswürdig gehalten. Dabei hat sie angenommen, dass zwar artenschutzrechtliche Verbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG 2007 und Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG keiner der beiden Trassen entgegenstünden, weil diese durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden könnten, es aber bei beiden Trassen zu Beeinträchtigungen geschützter Arten komme. Eine qualitative und quantitative Bilanzierung der Beeinträchtigungen hat die Planfeststellung nicht für erforderlich gehalten. Im Ergebnis hat sie die Trasse Haag hinsichtlich der Belange des Naturschutzes jedenfalls deswegen als günstiger bewertet, weil sie den Eingriff infolge der Notwendigkeit einer vollständigen Neutrassierung der Trasse Dorfen in einem bisher vom Verkehr weitgehend unvorbelasteten Raum als schwerwiegender angesehen hat als den Eingriff durch die Trasse Haag, die teilweise durch ein bereits vorbelastetes Gebiet verlaufe (vgl. PFB S. 206).

186 Soweit sich die Klagepartei dagegen wendet, dass die Planfeststellungsbehörde die Unterschiede zwischen den Trassen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds, der Kulturlandschaft und der Erholungsfunktion der Landschaft nicht als entscheidungserheblich angesehen habe, zeigt sie ebenfalls keinen Abwägungsfehler auf. Die Behörde hat hierbei zugunsten der Trasse Haag berücksichtigt, dass die erforderlichen Lärmschutzanlagen aufgrund der dichten Besiedelung deutlich länger seien als bei der Trasse Dorfen und damit insbesondere die siedlungsnahen Landschaftsausschnitte beeinträchtigt würden. Zugunsten der Trasse Dorfen hat sie dagegen angeführt, dass diese aufgrund der größeren Geländehöhenunterschiede und der höheren Zahl tief eingeschnittener Täler eine größere Anzahl an Dammschüttungen und Einschnittsbauwerken benötige, die erhebliche Veränderungen im Landschaftsbild verursachen. Des Weiteren hat die Behörde zugunsten der Trasse Dorfen berücksichtigt, dass bei ihr mit 7,9 km mehr kulturlandschaftlich und agrarisch geprägte Gebiete durchschnitten würden als bei der Trasse Haag mit 0,8 km. Angesichts dieser von der Behörde angeführten Gesichtspunkte bestehen gegen die vorgenommene Annahme etwa gleichgewichtiger Beeinträchtigungen keine rechtlichen Bedenken. Die Klagepartei hat weder aufgezeigt, dass die diesen Erwägungen zugrunde liegenden Tatsachen unzutreffend sind, noch, dass die auf der Grundlage dieser Tatsachen vorgenommene Gewichtung fehlerhaft ist. Gleiches gilt hinsichtlich der Bewertung der Erholungsfunktion. Die Planfeststellungsbehörde hat angenommen, dass sich die Trasse Dorfen insoweit nachteilig auswirke, weil sie ein weitgehend unvorbelastetes Gebiet erstmals beeinträchtige, aber auch die Trasse Haag zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion führe, weil dieser Raum in diesem Korridor infolge der dichteren Besiedelung stärker von Erholungssuchenden aufgesucht werde als der Raum Dorfen. Dagegen ist nichts zu erinnern.

187 4.2.2.3.6. Abwägungsfehler lassen sich auch hinsichtlich der wasserrechtlichen Belange nicht erkennen. Entgegen der Auffassung der Klagepartei ist insbesondere die Wertung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass sich zwischen den beiden Trassen im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und des Grundwassers keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergäben.

188 In Bezug auf Oberflächengewässer hat die Planfeststellungsbehörde gesehen und in die Abwägung eingestellt, dass die Trasse Dorfen mit 56 Gewässern erheblich mehr Oberflächengewässer quert als die Trasse Haag mit 20 Gewässern. Diesen Umstand hat sie jedoch im Hinblick auf die Minimierung der hieraus resultierenden Risiken

durch vorgesehene Absetz- und Sickeranlagen nicht als Nachteil für die Trasse Dorfen gewertet (vgl. PFB S. 208). Die Behauptung der Klagepartei, dass hinsichtlich der betriebsbedingten Gefährdungen des Oberflächenwassers die Trasse Haag als vorteilhafter einzustufen sei, weil bei der Trasse Dorfen Versickerungen der Fahrbahnabwässer nur bedingt und mit technisch hohem Aufwand möglich seien, ist unsubstanziert und zudem unzutreffend. Die Planfeststellungsbehörde hat im Planfeststellungsbeschluss plausibel dargelegt, dass – im Gegenteil – ein Auffangen der wassergefährdenden Stoffe bei der Trasse Dorfen leichter zu bewerkstelligen sei als bei der Trasse Haag, weil die Böden entlang der Trasse Dorfen wesentlich bindiger und daher weniger sickerfähig seien. Dies hat nach den von der Klagepartei nicht angegriffenen Angaben des Planfeststellungsbeschlusses das Wasserwirtschaftsamt München in der gutachtlichen Stellungnahme vom 11. Dezember 2006 im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zum Abschnitt Forstinning-Pastetten bestätigt (vgl. PFB S. 209).

- 189 Wegen dieser Bodenbeschaffenheit hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt auch eine Gefährdung des Grundwassers im Bereich der Trasse Dorfen verneint (vgl. PFB S. 288). Warum dennoch bei Verwirklichung der Trasse Dorfen infolge des „verbleibenden Gefährdungspotenzials der B 12 mit ihrem außergewöhnlich hohen Restverkehr“ die Trasse Haag für das Grundwasser vorteilhafter sein soll, wie die Klagepartei behauptet, erschließt sich dem Senat nicht.
- 190 4.2.2.3.7. Hinsichtlich des Belangs der Luftreinhaltung hat die Planfeststellungsbehörde die Trasse Dorfen als günstiger eingestuft. Auch insoweit lassen sich Abwägungsfehler nicht erkennen.
- 191 Im Planfeststellungsbeschluss ist hierzu zunächst festgestellt, Berechnungen des Vorhabensträgers im Bereich des zur jeweiligen Trasse nächstgelegenen Wohn- oder Dorf- bzw. Mischgebiets (Gemeinde Lengdorf und Gemeinde Reichertsheim) hätten ergeben, dass eine Überschreitung der maßgeblichen Schadstoffparameter bei keiner Trasse zu erwarten sei. Dass die Planfeststellungsbehörde dennoch die Trasse Dorfen in Bezug auf die Luftreinhaltung als günstiger eingestuft hat, hat sie zum einen darauf gestützt, dass die Trasse Haag durchschnittlich geringere Abstände zu den Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten aufweise, wodurch höhere Luftschadstoffbelastungen durch Abgasemissionen in diesen Gebieten zu erwarten

seien. Zum anderen hat sie angenommen, dass sich die Trasse Haag aufgrund ihrer um 2,3 km längeren Streckenführung negativ auf den Kraftstoffverbrauch und damit auch auf die Abgasemissionen auswirke (vgl. PFB S. 210 f.). Diese Argumentation ist ohne Weiteres nachvollziehbar.

192 Der Einwand der Klagepartei, die Bewertung beruhe auf einer unzutreffenden Tatsachenbasis, weil die Planfeststellungsbehörde bei diesem Vergleich für den Fall der Verwirklichung der Trasse Dorfen die bestehen bleibende erhebliche Schadstoffbelastung durch die B 12 außer Betracht gelassen habe, greift ebenfalls nicht durch. Die Planfeststellungsbehörde ist bei dieser Wertung davon ausgegangen, dass für beide Trassen in etwa die gleiche Verkehrsmenge (DTV 40.000 Kfz/24h) mit denselben Lkw-Verkehrsanteilen zu erwarten sei (vgl. PFB S. 210). Da die Prognosebelastung auf der Trasse Haag tatsächlich aber um ca. 10 % höher ist als auf der Trasse Dorfen (vgl. Verkehrsgutachten 2008 von Prof. *****, S. 10 f.: DTV Trasse Haag 38.600 bis 50.700 Kfz/24h, DTV Trasse Dorfen 37.100 bis 45.100 Kfz/24h), ist davon auszugehen, dass die Planfeststellungsbehörde in ihrer Vergleichsberechnung nicht nur die Belastung durch die verbleibende B 12 im Fall der Verwirklichung der Trasse Dorfen aus der Berechnung ausgenommen hat, sondern ebenso für Fall der Verwirklichung der Trasse Haag den auf dieser Trasse verbleibenden Zusatzverkehr infolge der fehlenden Entlastung durch die Trasse Dorfen.

193 Die weiteren Bedenken der Klagepartei, die Nähe der jeweiligen Trasse zu Wohngebieten sei kein geeignetes Kriterium zur Bewertung der Schadstoffbelastung, teilt der Senat nicht. Nach den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss sind die meteorologischen Bedingungen für beide Korridore ähnlich, so dass von einer vergleichbaren Ausbreitung der Luftschadstoffe auszugehen ist (vgl. PFB S. 210). Die Behauptung der Klagepartei, dass die Trasse Dorfen acht siedlungsrelevante Luftaustauschbahnen queren würden, die Trasse Haag dagegen keine, hat sie nicht substantiiert dargelegt. Sie ist daher nicht geeignet, einen Abwägungsmangel zu belegen.

194 4.2.2.3.8. Auch hinsichtlich der waldrechtlichen Belange sind Fehler in der Abwägung nicht ersichtlich.

195 Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde aufgrund einer Bilanzierung der Beeinträchtigungen und Verluste von Waldflächen im Sinn des Bayerischen Waldgesetzes

abwägungsfehlerfrei die Trasse Dorfen günstiger als die Trasse Haag bewertet. Dabei hat sie angenommen, dass im Zuge der Trasse Haag bei einer Gesamtdurchschneidungslänge von 5,3 km Waldverluste von ca. 48 ha (davon 18,5 ha Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie), im Zuge der Trasse Dorfen hingegen bei einer Durchschneidungslänge von 4,3 km Verluste von ca. 29 ha (darunter 4,6 ha Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie) zu erwarten seien, so dass sich für die Trasse Haag ein um ca. 19 ha höherer Waldverlust ergebe (vgl. PFB S. 211 f.). Diese Bewertung ist sachlich vertretbar. Der Waldverlust durch die bestehende B 12 im Korridor Haag musste entgegen der Auffassung der Klagepartei bei der Abwägung nicht berücksichtigt werden, weil auch in Bezug auf die Trasse Haag ein Autobahnneubau und nicht der Ausbau einer Bundesstraße zu beurteilen war. Gleiches gilt hinsichtlich der Wertigkeit der betreffenden Waldflächen. Auch dies hat der Senat bereits im Urteil vom 30. Oktober 2007 Az. 8 A 06.40024 (vgl. RdNr. 89) entschieden.

- 196 Der Einwand der Klagepartei, der von der Planfeststellungsbehörde angenommene Funktionsverlust von 5,3 km bei der Trasse Haag sei naturschutzfachlich nicht nachvollziehbar, weil Arten mit großen Lebensraumsansprüchen im Bereich der Trasse Haag nicht vorkämen und Funktionsverluste durch die vorgesehene Grünbrücke abgemildert würden, greift schon deswegen nicht durch, weil sich das Maß von 5,3 km offensichtlich nicht auf ökologische Funktionsverluste für faunistische Arten, sondern auf die Länge der Durchschneidung von Waldflächen bezieht. Der Gesichtspunkt der Funktionsverluste für faunistische Arten und der darauf beruhenden ökologischen Wertigkeiten der Waldflächen war für die behördliche Abwägung der waldrechtlichen Belange nicht ausschlaggebend. Der Hinweis im Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB S. 211), es komme bei der Trasse Dorfen auf einer Länge von ca. 3 km „zur Zerschneidung von Funktionsbeziehungen zwischen den nördlich und südlich verbleibenden Waldbereichen“, besagt nichts anderes. Soweit sich die Klagepartei dagegen wendet, dass sich die vorgesehene Schneisenbreite und die Länge der Trassen in den Waldgebieten gegenüber früheren Planungen zulasten der Trasse Haag verändert habe, ist darauf hinzuweisen, dass maßgeblich ausschließlich die dem Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegende Planung ist. Anhaltspunkte dafür, dass die Bemessung des Verkehrswegs und die zugrunde liegenden planerischen Anforderungen nicht vertretbar wären oder gar Manipulationen vorlägen, ergeben sich aus der angeführten Änderung nicht.

- 197 4.2.2.3.9. Auch hinsichtlich der gemeindlichen Belange sind Abwägungsfehler nicht ersichtlich.
- 198 Die Planfeststellungsbehörde hat die Trasse Dorfen diesbezüglich als vorzugswürdig angesehen. Dabei hat sie in erster Linie die unterschiedlichen Auswirkungen der A 94 auf die Bauleitplanung (Wohn-, Dorf- bzw. Mischgebiete und Gewerbegebiete) der von den beiden Trassen betroffenen Gemeinden untersucht und festgestellt, dass bei der Trasse Dorfen aufgrund des größeren Abstands der Baugebiete zur Fahrbahn weniger ausgewiesene Wohngebiete betroffen sind als durch die Trasse Haag. Dies ist nicht zu beanstanden. Der Einwand der Klagepartei, dass sich „die Kommunen im Raum Dorfen bis in jüngste Zeit geschlossen gegen die Trasse Dorfen ausgesprochen hätten“, lässt nicht auf eine Beschränkung der gemeindlichen Planungshoheit durch das Vorhaben schließen. Klagen von Gemeinden gegen den streitbefangenen Planungsabschnitt sind im Übrigen beim Verwaltungsgerichtshof nicht anhängig. Frühere Klagen von Gemeinden, die ihre Belange durch die Trasse Dorfen als negativ berührt angesehen hatten, betrafen den Planfeststellungsbeschluss vom 7. März 2002 zum ersten Bauabschnitt Forstinning-Pastetten und wurden sämtlich vom Senat mit Urteilen vom 19. April 2005 (vgl. BayVBI 2006, 765) rechtskräftig abgewiesen. Insoweit steht fest, dass eine negative Betroffenheit von gemeindlichen Belangen nicht gegeben ist. Der weitere Einwand der Klagepartei, die Gemeinden im Raum Dorfen würden durch die Trasse Dorfen nicht nur ihre städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, sondern auch die Vorteile ruhiger Wohnlagen und ein für Touristen attraktives Umfeld verlieren, ist weder überzeugend noch hinreichend substantiiert. Überdies legt die Klagepartei insoweit nicht dar, inwiefern der behauptete Abwägungsmangel auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sein könnte (§ 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG).
- 199 4.2.2.3.10. Die Einwände zum Vergleich der Kosten beider Trassen greifen ebenfalls nicht durch.
- 200 Die Planfeststellungsbehörde hat in der dritten Tektur aufgrund einer Neuberechnung der Kosten angenommen, dass für die Trasse Dorfen insgesamt Kosten von ca. 364 Mio. €, für die Trasse Haag von ca. 347 Mio. € aufgewendet werden müssten, so dass sich für die Trasse Dorfen Mehrkosten von insgesamt 17 Mio. € ergäben. Sie hat daher der Trasse Haag unter Kostengesichtspunkten leichte Vorteile zuerkannt, diesem Aspekt allerdings kein entscheidungserhebliches Gewicht beigemessen (vgl.

PFB S. 213; Erläuterungsbericht 2009, Planfeststellungsunterlage 1 T, Anhang 1, S. 4). Auch insoweit sind Abwägungsfehler nicht ersichtlich.

- 201 Der Einwand der Klagepartei, angesichts der Finanzlage der öffentlichen Haushalte hätte dem Gesichtspunkt der Kostenersparnis zugunsten der Trasse Haag höheres Gewicht beigemessen werden müssen, ist nicht berechtigt. Der Kostengesichtspunkt war nur ein einzelner Faktor in der Abwägung, wobei die Differenz der Kostensätze gemessen an den Gesamtaufwendungen ohnedies relativ gering ist. Die Mindergewichtung gegenüber anderen Belangen (vgl. PFB S. 214 ff.) ist angesichts des weiten Gestaltungsspielraums der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Im Übrigen ist nicht erkennbar, dass etwaige Mängel in der Gewichtung des Kostengesichtspunkts auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen wären.
- 202 Mit ihren erstmals im Klageverfahren gegen den Kostenvergleich geltend gemachten Einwendungen ist die Klagepartei nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG, Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert. Dies gilt insbesondere auch für die in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 erhobenen Rügen, dass in die Abwägung tatsächlich eine höhere Kostendifferenz hätte eingestellt werden müssen, weil bei der Trasse Haag ein erhebliches Einsparpotenzial vorliege, und dass die Kostenaufstellung im Erläuterungsbericht 2009 (Planfeststellungsunterlage 1 T, Anhang 1, S. 4) fehlerhaft und nicht nachvollziehbar sei. Einwendungen gegen die Höhe der Kosten der Trassen hat die Klagepartei im Planfeststellungsverfahren lediglich in den Einwendungsschreiben vom 2. August 1999 und vom 18. November 1999 gegen die ursprüngliche Planung erhoben. Darin wird vor allem geltend gemacht, dass die Mehrkosten von damals geschätzten 30 Mio. DM für die Verlegung der Trasse Dorfen auf Hügel des Isentals (Variante Isental-Hang) nicht berücksichtigt worden seien, dass Kosten für Einhausungen (z.B. bei Maitenbeth) auch bei Trasse Dorfen anfielen, und dass die Kosten für die Kagnbachbrücke bei Reichertsheim auf der Trasse Haag unnötig seien. Diese Einwände sind durch die Neuberechnung der Kosten in der zweiten und dritten Tektur überholt. Die Einwendungsschreiben vom 3. April 2003 zur ersten Tektur und vom 2. Juni 2006 zur zweiten Tektur enthalten keine substantiierten Angriffe auf die Kostenberechnung. Im Einwendungsschreiben vom 14. Mai 2009 zur dritten Tektur werden lediglich die (überholten) Einwände zur ursprünglichen Planung in den Einwendungsschreiben vom 2. August 1999 und vom 18. November 1999 aufrechterhalten.

- 203 Außerdem hat sich in der mündlichen Verhandlung ergeben, dass die im Klageverfahren erhobenen Rügen zum Kostenvergleich nicht stichhaltig sind. Der vom Beklagten beigezogene Vertreter der Autobahndirektion Südbayern, Baudirektor Rehm, hat in der mündlichen Verhandlung vom 22. Oktober 2010 bestätigt, dass die Differenz der Kostenansätze der beiden Trassen allenfalls gering ist. Beide Trassen wiesen in technischer Hinsicht keine außergewöhnlichen baulichen Schwierigkeiten auf, so dass grundsätzlich mit Baukosten von jeweils etwa 8 bis 9 Mio. € für einen Baukilometer gerechnet werden müsse. Für die um etwa 2,3 km längere Trasse Haag ergäben sich damit Mehrkosten in Höhe von ca. 20 Mio. €. Zudem müssten für die Trasse Haag jeweils weitere 20 Mio. € für umfangreichere Lärmschutzmaßnahmen und für die Herstellung von Ersatzstraßen aufgewendet werden, so dass für diese Trasse insgesamt Mehrkosten in Höhe von 60 Mio. € in Ansatz zu bringen seien. Dem stünden bei der Trasse Dorfen Mehraufwendungen für den Bau von Großbrücken in Höhe von ca. 60 Mio. € gegenüber. Im Ergebnis ergäbe sich damit etwa ein Mehrkostengleichstand, allenfalls eine Kosteneinsparung zugunsten der Trasse Haag in Höhe von 10% der Gesamtkosten (vgl. Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 2010, S. 5). Diese Ausführungen sind ohne Weiteres nachvollziehbar. Anhaltspunkte dafür, dass der Kostenaufstellung unzutreffende Berechnungen zugrunde gelegt wurden, sind nicht ersichtlich.
- 204 Vor diesem Hintergrund erweist sich der in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2010 gestellte Beweisantrag (Nr. 3), ein Sachverständigengutachten darüber einzuholen, dass der Kostenvergleich für die Realisierung der Trassen Dorfen und Haag im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss unrichtig ist, als unerheblich. Zudem ist der Beweisantrag unsubstanziert, weil nicht dargelegt wird, aufgrund welcher Einzeltatsachen der Kostenvergleich unrichtig sein sollte.
- 205 4.2.2.3.11. Auch die Abwägung der privaten Belange ist abwägungsfehlerfrei erfolgt.
- 206 Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt und in die Abwägung eingestellt, dass die Trasse Dorfen private Belange, insbesondere privates Grundeigentum sowie land- und forstwirtschaftliche Betriebe, stärker beeinträchtigt als die Trasse Haag, weil für den Bau der Trasse Dorfen ca. 5 % mehr Flächen als für den Bau der Trasse Haag erworben werden müssten. Sie hat deshalb die Trasse Haag insoweit für leicht vorzugswürdig gehalten (vgl. PFB S. 214). Dass sie den privaten Belangen im Rahmen der Trassenabwägung dennoch eine geringere Bedeutung beigemessen hat (ledig-

lich Bedeutung von „hohem Gewicht“) als den (Allgemeinwohl-)Belangen der Planzielerreichung, des Verkehrslärmschutzes, der Zwangspunktwirkung des ersten Planungsabschnitts und des Naturschutzes (Bedeutung von „sehr hohem Gewicht“, vgl. PFB S. 215), ist unter Abwägungsgesichtspunkten nicht zu bemängeln. Die Behörde hat gesehen, dass das von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Grundeigentum „in hervorgehobener Weise“ zu den abwägungsbeachtlichen Belangen gehört, hat aber gleichwohl anderen noch höher gewichteten öffentlichen Belangen gegenüber den Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer und Betriebsinhabern an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums den Vorrang eingeräumt. Das ist vor dem Hintergrund der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums durch die gesetzlichen Regelungen des Fachplanungsrechts (vgl. BVerwG vom 9.6.2010 NVwZ 2011, 177 [RdNr. 148]) und der Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 GG) nicht zu beanstanden.

207 4.3. Anhaltspunkte dafür, dass der Planfeststellungsbeschluss die persönlichen Betroffenheiten der Klagepartei, insbesondere Umfang und Bedeutung des Zugriffs auf ihren Grundbesitz oder ihre Immissionsbelastung, verkannt oder fehlerhaft abgewogen hätte, sind nicht ersichtlich.

208 Will die Planfeststellungsbehörde zur Verwirklichung eines planfeststellungsbedürftigen Vorhabens durch Flächeninanspruchnahmen in Rechte Dritter eingreifen, muss sie das Gewicht der mit dem Eingriff verbundenen Nachteile den mit dem Vorhaben verbundenen Vorteilen abwägend gegenüberstellen. Dabei muss sie auch die Möglichkeit einer Existenzgefährdung oder -vernichtung vorhandener landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe in ihre Überlegungen einbeziehen. Eine nähere Auseinandersetzung mit dem Einwand der Existenzgefährdung ist nur dann entbehrlich, wenn die Planfeststellungsbehörde deutlich macht, sie halte die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen Betriebes verwirklicht werden solle. Bei einem Abtretungsverlust von weniger als 5 % der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betriebs kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (vgl. BVerwG vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1295 [RdNr. 27]; BayVGH vom 24.5.2005 BayVBI 2007, 564/565). Diese 5 %-Grenze ist auch dann eingehalten, wenn die Abtretungsverluste

durch geeignete und vertretbare Angebote von Ersatzland unter dieser Grenze gehalten werden (vgl. BayVGH vom 24.5.2005 VGH n.F. 58, 155/164 f.). Bedarf es einer sachverständigen Begutachtung, ist zu prüfen, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Eine gegebene langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Ab einem Jahresgewinn von 25.000 € dürfte jedenfalls ein existenzfähiger Vollerwerbsbetrieb vorliegen (vgl. BayVGH vom 30.10.2007 Az. 8 A 06.40024 [RdNr. 240]). Bei Betrieben, die auch ohne Beeinträchtigung durch das Vorhaben nicht lebensfähig sind, ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Zukünftige Betriebsentwicklungen, die noch nicht konkretisiert sind und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lassen, muss die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung nicht berücksichtigen (vgl. BVerwG vom 28.1.1999 UPR 1999, 268; vom 18.3.2009 Az. 9 A 35.07 <juris> [RdNr. 25]; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1295 [RdNr. 28]). Ist die Frage der Existenzgefährdung oder -vernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebs zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich damit begnügen, den Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen, weil damit sichergestellt wird, dass der mit der Planfeststellung für die grundstücksbetroffenen Kläger ausgelöste Konflikt, der zum teilweisen Verlust ihres Grundeigentums führt, zumindest im nachfolgenden Enteignungsentschädigungsverfahren bewältigt wird (vgl. zum Ganzen BVerwG vom 5.11.1997 UPR 1998, 149; vom 14.4.2010 NVwZ 2010, 1295 [RdNr. 28]; vom 9.6.2010 NVwZ 2011, 177 [RdNr. 148 f.]).

- 209 Diesen Vorgaben hat die Planfeststellungsbehörde entsprochen. Entgegen der Auffassung der Klagepartei hat der Beklagte die von ihr geltend gemachte Existenzgefährdung zu Recht verneint. Dies folgt schon daraus, dass sich die Abtretungsverluste bei ihrem Betrieb mit – nach eigenen Angaben – 12 ha Eigenfläche nach den nachvollziehbaren Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss mit 5.407 m² auf weniger als 5 % der Betriebsflächen belaufen; die Schwelle, über der eine Existenzgefährdung einer näheren Prüfung bedarf, ist deshalb nicht erreicht. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde ausgeführt, dass der Vorhabensträger über geeignete

Grundstücke verfüge, die der Klagepartei im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschflächen angeboten würden und die die Abtretungsverluste reduzieren könnten (vgl. PFB S. 353). Daran, dass die angebotenen Ersatzflächen hinreichend geeignet sind und damit ein vertretbares Angebot vorliegt, hegt der Senat nach Sachlage keine Zweifel. Im Übrigen ist die Klagepartei wegen ihrer Abtretungsverluste auf das Entschädigungsverfahren nach dem Bayerischen Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung (BayEG) zu verweisen. Auf die Frage, ob der Kleinbetrieb der Klagepartei überhaupt Grundlage für eine gesicherte Existenz sein kann, kommt es mithin nicht an.

- 210 Eine unzumutbare Belastung durch Luftschadstoffe hat die Klagepartei nicht substantiiert dargelegt (vgl. dazu BVerwG vom 18.3.2009 NuR 2009, 776 [RdNrn. 113 ff.]; vom 12.8.2009 UPR 2010, 193 [RdNr. 105 ff.]). Relevante Schadstoffeinträge in der Trasse benachbarte landwirtschaftliche Grundstücke hat die Planfeststellungsbehörde schon wegen des Abstands der landwirtschaftlichen Nutzflächen der Klagepartei zur Fahrbahn von mehr als 10 m ausgeschlossen (vgl. PFB S. 354). Hiergegen hat die Klagepartei keinerlei Einwände geltend gemacht. Gleiches gilt hinsichtlich der Lärmbelastung. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB S. 354) werden bei dem ca. 270 m vom geplanten Fahrbahnrand entfernten Wohnhaus der Klagepartei die für den Außenbereich einschlägigen Lärmgrenzwerte mit 53 dB(A) nachts eingehalten und mit 58 dB(A) tags sogar deutlich unterschritten.

C.

- 211 Die Klage bleibt auch im zweiten Hilfsantrag ohne Erfolg.
- 212 Es besteht keine Veranlassung, dem Europäischen Gerichtshof die Frage nach dem anzuwendenden Schutzregime bei einer gemeinschaftswidrigen Verzögerung der innerstaatlichen Unterschutzstellung eines FFH-Gebiets vorzulegen. Wie ausgeführt (vgl. oben B. II. 2.1., RdNrn. 50 ff.) liegt eine gemeinschaftswidrige Verzögerung der Unterschutzstellung eines von der Trasse Dorfen berührten FFH-Gebiets schon deswegen nicht vor, weil im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses die Sechs-Jahres-Frist nach Art. 4 Abs. 4 FFH-RL noch nicht abgelaufen war. Im Übrigen ist durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt, dass

sich der Maßstab für die Überprüfung eines Projekts aus den den Standard-Datenbögen zu entnehmenden Erhaltungszielen ergibt, solange eine Unterschutzstellung durch eine landesrechtliche Rechtsverordnung noch nicht erfolgt ist (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054 [RdNr. 75]). Eine Aussetzung des Verfahrens zur Vorlage nach Art. 267 Abs. 1 b, Abs. 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) kommt somit nicht in Betracht.

D.

- 213 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Sätze 1 und 2 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO. Gründe für die Zulassung der Revision sind nicht gegeben (§ 132 Abs. 2 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung

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.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfefverfahren, 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 den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen 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.

Dr. Allesch

Müller

Kurzidem

Inhaltsverzeichnis:

	Tatbestand	RdNrn. 1 ff.
	Entscheidungsgründe	RdNrn. 16 ff.
A.	Zulässigkeit der Klage, Klagefrist	RdNrn. 17 ff.
B.	Begründetheit der Klage im Haupt- und im ersten Hilfsantrag	RdNrn. 24 ff.
I.	Keine Verfahrensfehler	RdNrn. 28 ff.
1.	Keine Verletzung des Gebots des fairen Verfahrens und des Eigentumgrundrechts wegen überlanger Verfahrensdauer	RdNrn. 29 ff.
2.	Keine Verletzung des Gebots des fairen Verfahrens durch Präklusionsvorschriften	RdNrn. 33 ff.
3.	Kein Verstoß gegen den Grundsatz der Formen- und Verfahrensklarheit	RdNrn. 36 f.
4.	Keine erneuten Erörterungstermine	RdNrn. 38 ff.
II.	Keine materiellen Rechtsfehler	RdNrn. 42 ff.
1.	Planrechtfertigung	RdNrn. 43 ff.
2.	FFH-Gebietsschutz im planfestgestellten Abschnitt	RdNrn. 47 ff.
2.1.	Anzuwendender Schutzmaßstab	RdNrn. 50 ff.
2.2.	FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“	RdNrn. 55 ff.
2.2.1.	Unbedenklichkeit der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Isental mit Nebenbächen“	RdNrn. 56 ff.
2.2.1.1.	Laufkäfer als charakteristische Arten des Lebensraumtyps *91E0 in der FFH-Verträglichkeitsprüfung	RdNrn. 59 ff.
2.2.1.2.	Steinkrebs in der FFH-Verträglichkeitsprüfung	RdNrn. 62 f.
2.2.2.	Keine erheblichen Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele	RdNrn. 64 ff.
2.2.2.1.	Keine Beeinträchtigung des prioritären Lebensraumtyps Auenwälder	RdNrn. 67 ff.
2.2.2.1.1.	Veränderung der Vegetation und der Lichtverhältnisse unter Brückenbauwerken	RdNrn. 69 ff.
2.2.2.1.2.	Beeinträchtigung einzelner Baumarten	RdNr. 74
2.2.2.1.3.	Ablehnung der Beweisanträge Nrn. 4 b) und 4 c)	RdNr. 75
2.2.2.1.4.	Keine Beeinträchtigung durch Zusammenwirken mit der Hochwasserschutzmaßnahme bei Schwindegg	RdNrn. 76 ff.
2.2.2.2.	Keine Beeinträchtigung der Art Bachmuschel	RdNrn. 82 ff.
2.2.2.2.1.	Präklusion	RdNr. 86

2.2.2.2.2.	Keine Beeinträchtigung durch Tausalz-Einträge	RdNrn. 87 ff.
2.3.	FFH-Gebietsschutz im Folgeabschnitt Dorfen-Heldenstein in der Vorausschau	RdNrn. 92 ff.
3.	Artenschutz	RdNrn. 96 ff.
3.1.	Springfrosch	RdNrn. 99 ff.
3.2.	Fledermausarten	RdNrn. 103 ff.
3.3.	Begriff der Population im Sinn von § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG 2007	RdNr. 107
3.4.	Trasse Haag als zumutbare Alternative	RdNr. 108
4.	Abwägungsgebot	RdNrn. 109 ff.
4.1.	Abschnittsbildung	RdNrn. 112 ff.
4.1.1.	Selbständige Verkehrsfunktion	RdNr. 114
4.1.2.	Keine unüberwindlichen Hindernisse	RdNrn. 115 ff.
4.2.	Trassenwahl	RdNrn. 119 ff.
4.2.1.	Erneute Rügemöglichkeit zur Trassenwahl	RdNr. 120
4.2.2.	Keine Abwägungsfehler	RdNrn. 121 ff.
4.2.2.1.	Raumordnerische Belange	RdNrn. 127 ff.
4.2.2.2.	Verkehrliche und verkehrspolitische Zielsetzungen	RdNrn. 131 ff.
4.2.2.2.1.	Planungsziel Erhöhung der Verkehrssicherheit	RdNrn. 137 ff.
4.2.2.2.2.	Regionale Planungsziele	RdNrn. 140 ff.
4.2.2.2.3.	Planungsziel Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, Verkehrsuntersuchung 2008	RdNrn. 144 ff.
4.2.2.2.3.1.	Kritik am „Routenwahlmodell“	RdNrn. 148 ff.
4.2.2.2.3.2.	Abstellen auf Querschnittsbelastung der Straße durch Fahrzeuge anstatt auf Zahl der betroffenen Anwohner	RdNr. 151
4.2.2.2.3.3.	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	RdNr. 152
4.2.2.2.3.4.	Widerspruch zur Verkehrsuntersuchung 2004	RdNr. 153
4.2.2.2.3.5.	Widerspruch zur Verkehrsuntersuchung „Flughafentangente Ost, Prognose 2020“ von 2003	RdNr. 154
4.2.2.2.3.6.	Widerspruch zur Verkehrsuntersuchung „A 8 München-Salzburg im Abschnitt Bernau-Bundesgrenze, Analyse 2007/2009, Prognose 2025“ von 2009/2010	RdNr. 155
4.2.2.2.3.7.	Behandlung des Verkehrsaufkommens	RdNr. 156
4.2.2.2.3.8.	Erkennbarkeit der Berechnungsvorgänge	RdNr. 157
4.2.2.2.3.9.	Einbeziehung der bestehenden B 12 bei der	RdNr. 158

	Bewertung der Entlastungswirkung	
4.2.2.2.3.10.	Kein Einfluss von Mängeln der Verkehrsuntersuchung 2008 auf das Abwägungsergebnis	RdNr. 159
4.2.2.2.4.	Planungsziel verbesserte Anbindung der nördlichen Bereiche Südostoberbayern an Flughafen München	RdNrn. 161 f.
4.2.2.3.	Weitere Erwägungen zum Trassenvergleich	RdNrn. 163 ff.
4.2.2.3.1.	Berücksichtigung der Zwangspunktwirkung	RdNrn. 164 f.
4.2.2.3.2.	Bundesstraße B 15 neu	RdNrn. 166 ff.
4.2.2.3.3.	Flächenverbrauch	RdNrn. 169 ff.
4.2.2.3.4.	Verkehrslärmschutz	RdNrn. 174 ff.
4.2.2.3.4.1.	Trennungsgrundsatz § 50 Satz 1 BImSchG	RdNr. 175
4.2.2.3.4.2.	Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen	RdNr. 176
4.2.2.3.4.3.	43 dB(A)-Isophone als Orientierungswert bei der Lärmvorsorge	RdNr. 177
4.2.2.3.4.4.	Bilanzierende Lärmbetrachtung	RdNrn. 178 ff.
4.2.2.3.4.5.	Keine Annahme der strikten Geltung des § 50 Satz 1 BImSchG	RdNr. 182
4.2.2.3.5.	Natur- und Umweltschutzbelange	RdNrn. 183 ff.
4.2.2.3.6.	Wasserrechtliche Belange	RdNrn. 187 ff.
4.2.2.3.7.	Luftreinhaltung	RdNrn. 190 ff.
4.2.2.3.8.	Waldrechtliche Belange	RdNrn. 194 ff.
4.2.2.3.9.	Gemeindliche Belange	RdNrn. 197 f.
4.2.2.3.10.	Kostenvergleich	RdNrn. 199 ff.
4.2.2.3.11.	Private Belange	RdNrn. 205 f.
4.3.	Persönliche Betroffenheit der Klagepartei	RdNrn. 207 ff.
C.	Begründetheit der Klage im zweiten Hilfsantrag	RdNrn. 211 f.
D.	Nebenentscheidungen	RdNr. 213