

Gericht: VG Bayreuth
Aktenzeichen: B 1 K 12.70
Sachgebiets-Nr. 104021

Rechtsquellen:

Art. 36 StrWG BY
Art. 73 VwVfG BY
Art. 74 VwVfG BY
Art. 75 VwVfG BY

Hauptpunkte:

Staatsstraßenausbau, Ortsdurchfahrt, Planrechtfertigung,
Abwägungsmangel, Null-Variante

Leitsätze:

Das Abwägungsgebot ist verletzt, wenn die Null-Variante, d. h. die Ertüchtigung der bestehenden Ortsdurchfahrt, ohne Prüfung von vornherein ausgeschlossen wurde. Will sich ein Betroffener die Rüge der Existenzgefährdung offen halten, hat er innerhalb der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG (juris VwVfG BY) die in seiner Sphäre liegenden Umstände, aus denen er seine Befürchtung herleitet, ausreichend darzulegen.

veröffentlicht in:

Rechtskräftig: nein

Urteil der 1. Kammer vom 18.12.2014

B 1 K 12.70



Bayerisches Verwaltungsgericht Bayreuth

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

- Kläger -

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte *****

gegen

Freistaat Bayern,
vertreten durch: Regierung von Oberfranken,
Ludwigstr. 20, 95444 Bayreuth,

- Beklagter -

beigeladen:
Gemeinde *****,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,

wegen

straßenrechtlicher Planfeststellung,

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht Bayreuth, 1. Kammer,

durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichts Lederer,
den Richter am Verwaltungsgericht Holzinger,
den Richter am Verwaltungsgericht Lorenz,
den ehrenamtlichen Richter Hartmann und
die ehrenamtliche Richterin Kolb,

aufgrund mündlicher Verhandlungen vom **19. September 2014** und **18. Dezember 2014**
am **18. Dezember 2014**

folgendes

Urteil:

1. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 23.12.2011 wird aufgehoben.
2. Der Beklagte hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
3. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.
Der Beklagte darf die Vollstreckung durch den Kläger durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe von 110 v.H. des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 v.H. des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

Der Kläger ist Vollerwerbslandwirt und bewirtschaftet eine Fläche von ca. 24 ha. Er wendet sich als grundstücksbetroffener Eigentümer gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken für den Bau der Ortsumgehung von ***** im Zuge der Staatsstraße **** „*****“ vom 23.12.2011.

Die Staatsstraße **** verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet den Raum ***** mit *****; sie mündet bei ***** – Stadtteil ***** – in die Bundesstraße B ** und ist eine wichtige Verbindung zwischen dem südwestlichen Landkreis ***** und dem Oberzentrum *****.

Die beigeladene Gemeinde ***** strebt seit längerem eine Entlastung der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße **** durch den Bau einer Ortsumgehung an. Da eine Ortsumgehung bis zum Inkrafttreten des 7. Ausbauplanes für Staatsstraßen vom 11.10.2011 nicht in einer staatlichen Ausbauplanung enthalten war, beschloss der Gemeinderat der Beigeladenen am 06.12.2006, den Bau dieser Ortsumgehung durch Übernahme einer kommunalen Sonderbaulast vorzunehmen. Die dafür notwendige öffentlich-rechtliche Vereinbarung wurde am 26.04.2007/04.05.2007 zwischen dem Freistaat Bayern und der Gemeinde ***** geschlossen. Im Zuge dieser Vereinbarung beantragte die Beigeladene mit Schreiben vom

09.09.2009 aufgrund eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses vom 07.09.2009 den Bau einer Ortsumgehung von ***** im Zuge der Staatsstraße ****.

Die geplante Trasse schließt bei Baukilometer 0+000 an den bestehenden Knotenpunkt der Staatsstraße **** mit der Staatsstraße **** an; diese Kreuzung soll als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Von dort verläuft die neue Trasse Richtung Norden zum *****, schwenkt in einem Rechtsbogen in Richtung Nordost, verläuft dann in Einschnittslage rd. 50 m vom nördlichen Waldrand entfernt weiter in Richtung *****. Zwischen Bau-km 1+540 und Bau-km 1+810 wird dabei ein Wasserschutzgebiet der Zone III (weitere Schutzzone) in Dammlage durchquert. Bei Bau-km 1+900 schwenkt die neue Trasse in die bestehende Trasse der Staatsstraße **** wieder ein. Bei Bau-km 1+878 wird die bestehende Ortsdurchfahrt von ***** wieder an die neue Ortsumgehung angebunden. Die Neubaulänge der vorgesehenen Ortsumgehung beträgt 2,054 km; sie verläuft bis Bau-km 1+845 in der Gemarkung ***** und von dort weiter bis zum Bauende bei Bau-km 2+054 in der Gemarkung *****.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 14.10.2009 das Anhörungsverfahren ein. Die eingereichten Planunterlagen lagen bei der Verwaltungsgemeinschaft ***** in der Zeit vom 02.11.2009 bis 02.12.2009 sowie in der Gemeinde ***** vom 09.11.2009 bis 09.12.2009 jeweils nach vorhergehender ortsüblicher Bekanntmachung durch Aushang in den Amtskästen und im Mitteilungsblatt November 2009 bei der Gemeinde ***** sowie im Mitteilungsblatt vom 26.10.2009 bei der Gemeinde ***** öffentlich zur Einsicht aus. In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft *****, bei der Gemeinde ***** oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der jeweiligen Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfristen endeten am 16.12.2009 (Verwaltungsgemeinschaft *****) bzw. am 23.12.2009 (Gemeinde *****). Nicht ortsansässige Betroffene wurden auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen zu erheben, hingewiesen.

Den Trägern öffentlicher Belange wurde Gelegenheit gegeben, Stellungnahmen zum Vorhaben abzugeben.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 09./10.02.2011 im Sportheim des TSV ***** erörtert.

Am 23.12.2011 erließ die Regierung von Oberfranken den Planfeststellungsbeschluss für

den Bau der Ortsumgehung ***** im Zuge der Staatsstraße ****
„*****“ von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+054 im Gebiet der Gemeinden
***** und *****. Mit dem Vorhaben sollte die nach einem Bürgerentscheid vom
17.06.2006 geforderte Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt in
***** und damit eine erhebliche Entlastung (ca. 65 %) erreicht werden.

Mit Schriftsatz vom 26.01.2012 erhob der Prozessbevollmächtigte des Klägers Klage zum
Verwaltungsgericht Bayreuth und beantragte:

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Ortsumgehung
***** im Zuge der Staatsstraße **** „*****“
von Bau-km 0 bis Bau-km 2+054 im Gebiet der Gemeinden
***** und *****, Landkreis *****, wird aufgehoben.

Der Kläger macht geltend, dass der Planfeststellungsbeschluss formell rechtswidrig sei, weil
kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbe-
hörde hänge von der Einstufung der Straße ab, die auch bestimme, nach welchen Vorschrif-
ten ein solches durchgeführt werde. Die Beigeladene sei Vorhabensträgerin und Trägerin
der Straßenbaulast aufgrund einer Vereinbarung zwischen ihr und dem Beklagten (Sonder-
baulast). Nach Art. 36 Abs. 3 Nr. 1 BayStrWG entfalle die Planfeststellung, wenn zwischen
den Beteiligten die für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlichen Vereinbarungen
geschlossen würden. Aufgrund der zwischen der Beigeladenen und dem Beklagten ge-
schlossenen Vereinbarung sowie des Umstandes, dass sich die Ortsumgehung ausschließ-
lich im Bereich der Gemeinden ***** und ***** befinde, habe es keines Planfest-
stellungsverfahrens bedurft; ein Bebauungsplan wäre ohne weiteres ausreichend gewesen,
auch wenn Art. 44 Abs. 1 BayStrWG die rechtliche Möglichkeit zur Übernahme der Straßen-
baulast des Freistaates Bayern durch eine Gemeinde ausdrücklich vorsehe.

Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sei fehlerhafterweise unterlassen wor-
den. Auch wenn keine formelle Unverträglichkeitsprüfung habe durchgeführt werden müs-
sen, hätte durch eine sog. FFH-Vorprüfung geklärt werden müssen, ob es prinzipiell zu er-
heblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes kommen könne.

Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34 BNatSchG schreiben eine Prüfung der Verträglich-
keit des Projektes oder Planes mit den festgelegten Erhaltungszielen des betroffenen
Gebietes vor. Dabei sei es grundsätzlich ohne Bedeutung, ob der Plan oder das Projekt
direkt Flächen innerhalb des Natura-2000-Gebietes in Anspruch nehme oder – wie hier –
von außen auf das Gebiet einwirke. Erst wenn erhebliche Einwirkungen nachweislich auszu-
schließen seien, sei eine Vertiefung der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Zen-

trale Frage sei, ob das streitgegenständliche Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ***** führen könne, an welches die neue Trasse direkt angrenze. In diesem Gebiet befänden sich Lebensräume besonders geschützter Arten wie z.B. des Prächtigen Hautfarns, verschiedener Fledermausarten, insbesondere der Mopsfledermaus und verschiedener Reptilien. Entgegen den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss sei keine ordnungsgemäße formell richtige und dokumentierte FFH-Vorprüfung vorgenommen worden. Es sei zwar ein artenschutzrechtliches Gutachten über die voraussichtlichen Auswirkungen auf das Vorkommen des „Prächtigen Dünnfarns“ eingeholt worden sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan auf spezielle artenschutzrechtliche Prüfungen eingegangen worden. Dies sei jedoch unzureichend erfolgt. Entgegen den Empfehlungen des o.g. Gutachtens vom 14.03.2008 sei die Einschnittstiefe der Trasse nicht verringert worden.

Der Planfeststellungsbeschluss verletze auch zwingendes Recht. Der Bau einer Ortsumgehung sei nicht erforderlich. Die Notwendigkeit werde damit begründet, dass die derzeit vorhandene Ortsdurchfahrt baulich unzureichend sei und dies zu einem Gefährdungspotential, insbesondere für Fußgänger, führe. Im Zeitraum von 2005 bis 2008 hätten sich 15 Unfälle, davon 6 mit Personenschaden, ereignet. Raumordnerische Entwicklungsziele sprächen jedoch nicht für das Vorhaben, sondern für den ordnungsgemäßen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt. Die beabsichtigte Ortsdurchfahrt habe nicht eine Entlastung von vorhandenen Siedlungsgebieten zur Folge, sondern die Belastung der von der Beigeladenen neu angelegten Neubaugebiete in unmittelbarer Nähe der neuen Trasse (ca. 100 m), die durch zusätzliche Lärm- und Luftverunreinigungen belastet würden. Das Vorhaben entspreche damit nicht den Zielen der Fachplanungsgesetze, insbesondere dem Landesentwicklungsprogramm Bayern für Staatsstraßen und sei damit objektiv nicht erforderlich.

Der Erläuterungsbericht weise im Hinblick auf die Verkehrsbelastung eine Vielzahl von Fehlern auf. Insbesondere sei der prognostizierte Verkehrsrückgang im Ort falsch berechnet worden. Tatsächlich verbleibe auch nach dem Bau der Umgehungsstraße noch ein Verkehr von 3000 Kfz/24h im Ortszentrum. Auf die Ausführungen von Herrn ***** in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vom 04.12.2009 und Herrn ***** vom 01.12.2009 werde verwiesen. Entgegen der gestellten Prognose werde das Verkehrsaufkommen vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2025 nicht um rund 7 – 7,5 % anwachsen. Es sei vielmehr mit einem erheblichen Verkehrsrückgang zu rechnen. In der Verkehrsuntersuchung vom März 2009 sei die Verkehrsbelastung unrealistisch hoch angenommen worden. Die angebliche Verringerung des Unfallrisikos werde nicht nachgewiesen; das hinzukommende Risiko von Unfällen im Bereich der Ortsumgehung sei nicht untersucht bzw. im Erläuterungsbericht nicht erwähnt worden. Das Staatliche Bauamt habe in seinem Schreiben vom 15.04.2008 an die Beigeladene ausdrücklich eine Gefahrensituati-

on in Bezug auf die Ortsdurchfahrt verneint. Der Freistaat Bayern habe auch wohl aus diesem Grund die Ortsumgehung ***** nicht in seinen 7. Ausbauplan für Staatsstraßen am 11.10.2011 aufgenommen. Auch wenn es nach dem Bau der Umgehungsstraße naturgemäß zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt komme, dann aber nicht in dem im Erläuterungsbericht dargestellten Umfang.

Etwaige Abwägungsmängel bei der dem Planfeststellungsbeschluss vorgelagerten Linienbestimmung schlugen auf das Planfeststellungsverfahren durch, weil sie – obwohl bindende Voraussetzung für die Planfeststellungsbehörde – nicht selbständig angefochten werden könnten. Ein solcher Fehler liege hier vor: Beim Variantenvergleich sei die sog. „Null-Variante“ (Beibehaltung der Staatsstraße **** im Bereich von ***** auf der bisherigen Trasse mit Verbesserungen) nicht untersucht worden. So könnten bei einer Verbesserung der bestehenden Ortsdurchfahrt (lärmreduzierende Asphaltdecke, Ausbau entsprechend den Vorgaben der RASSt im Hinblick auf Gehwege, Linien- und Gradientenführung, etc.) die Belastungen reduziert werden. Eine Kosten-Nutzen-Gegenüberstellung zwischen Neubau der Ortsumgehung und Beibehaltung der bisherigen Ortsdurchfahrt sei bislang auch nicht erfolgt.

Auch werde das FFH-Gebiet ***** entgegen den Annahmen im Planfeststellungsbeschluss beeinträchtigt.

Der Beklagte habe die Belange des Naturschutzes nicht ausreichend berücksichtigt; es liege deshalb ein Abwägungsdefizit vor, weil der Sachverhalt in Bezug auf die im FFH-Gebiet lebenden besonders geschützten Tiere und Pflanzen (Prächtiger Dünnpfarn, Mopsfledermaus, Abendsegler, andere Fledermausarten, Zauneidechse) nicht hinreichend ermittelt worden sei.

Die Straße führe zu einer starken Trennung zwischen dem Nordrand von ***** und dem Wald, weil die Trasse im Bereich des ***** in einem tiefen Einschnitt durch den bewaldeten Wald geführt werde und widerspreche damit dem Entwicklungskonzept Oberfranken Ost, in dem die Erhaltung und der Ausbau von ruhigen, naturbezogenen, für die Erholung geeigneten Bereichen in Nachbarschaft von Siedlungsgebieten gefordert werde.

Durch das vorgesehene Nassbecken sei nicht ausgeschlossen, dass Wasser von der Trasse über das Regenrückhaltebecken in den ***** und dann in den ***** fließe, was zu einer erheblichen Beeinträchtigung von dort lebenden Neunaugen führen könne.

Darüber hinaus sei zu beachten, dass die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Maßnahmen erst in etlichen Jahren wirksam würden.

Bei der Lärmberechnung sei nicht berücksichtigt worden, dass nach dem raumordnerischen Entwicklungsziel des Landesentwicklungsprogramms Bayern bestehende Siedlungsgebiete

zu entlasten seien und insbesondere neuen Wohngebieten kein zusätzlicher Lärm zugeführt werden dürfe. Die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen belegten, dass die Umgehungsstraße insbesondere für *****, wo die Trasse auf einem Damm geführt werde, zu zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen führen werde. Auch wenn möglicherweise die zulässigen Lärmrichtwerte nicht überschritten würden, widerspreche dies den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern. Der Lärm in der Ortsdurchfahrt könne auch durch geeignete andere Maßnahmen um 3 – 7 dB/A reduziert werden, was von der Vorhabensträgerin aber nicht überprüft worden sei.

Dasselbe gelte für die von der Trasse ausgehenden Luftverunreinigungen.

Es sei nicht untersucht worden, wie sich das von der Trasse abfließende, über ein Regenrückhaltebecken gesammelte Wasser auf die in ***** und ***** lebenden Tiere auswirke. Auch die Auswirkungen auf das Grundwassersystem seien nicht konkret überprüft worden. Darüber hinaus sei das Regenrückhaltebecken mit ca. 400 qm nicht ausreichend dimensioniert. Es sei nicht gewährleistet, dass durch überlaufendes Wasser, insbesondere bei Starkregenereignissen, die Qualität der benachbarten Oberflächengewässer nicht beeinträchtigt werde. Dies sei insbesondere deshalb erforderlich, weil sich diese Gewässer in einem FFH-Gebiet befänden.

Entgegen der sog. Null-Variante werde durch die Bodenversiegelung gegen das Gebot verstoßen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Die geplante Trasse führe zu einer Beeinträchtigung der Jagdausübung und ziehe eine massive Verminderung des Jagdwertes nach sich.

Es liege ein unzumutbarer Eingriff in das Grundeigentum des Klägers vor, der eine Existenzgefährdung zur Folge habe. Dem volllandwirtschaftlichen Betrieb des Klägers werde eine Fläche von 1,5 ha ganz oder vorübergehend entzogen. Ihm sei es dann nicht mehr möglich, ausreichende Rücklagen für Instandhaltung und Neuanschaffungen zu erwirtschaften. Die gutachtliche Stellungnahme von Herrn _*. vom 04.08.2011 berücksichtige dies nicht und sei deshalb nicht verwertbar.

Die o.g. Fehler der Planfeststellung ließen sich nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren beheben.

Die Regierung von Oberfranken beantragte mit Schriftsatz vom 30.07.2012,

die Klage abzuweisen.

Auch wenn die Planung der Ortsumgehung durch einen Bebauungsplan theoretisch möglich gewesen wäre, sei dies problematisch, weil das Gebiet von zwei Gemeinden betroffen sei. Es bestehe ein Wahlrecht zwischen beiden rechtlichen Möglichkeiten, weil sich mit der Be-

gründung des Klägers auch umgekehrt die Erforderlichkeit eines Bebaungsplanverfahrens verneinen lasse.

Die FFH-Vorprüfung sei eine überschlägige Beurteilung mit geringem Ermittlungsaufwand. Wenn nur mit erheblichem zusätzlichem Aufwand eindeutig feststellbar wäre, ob durch ein bestimmtes Vorhaben ein Natura-2000-Gebiet beeinträchtigt werden könne, sei davon auszugehen, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Wenn aber erhebliche Beeinträchtigungen zweifelsfrei ausgeschlossen seien, seien keine weiteren Untersuchungen notwendig. Das Sachgebiet Naturschutz der Regierung von Oberfranken habe mit Schreiben vom 06.11.2009 bestätigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „***** um *****“ nicht zu besorgen seien. Die FFH-Vorprüfung sei ordnungsgemäß erfolgt. Die Klassifizierung eines Vorkommens als „potentiell möglich“, die im Gutachten des Büros **** vom 02.06.2009 vorgenommen worden sei, sei zulässig, wenn ein Vorkommen nicht sicher festgestellt werden könne, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und von Zufallsfunden ihr Vorkommen aber plausibel sei. Folge dieser Einstufung sei, dass das Vorkommen unterstellt werde. Im Fall der Zauneidechse sei dies geschehen und als Auflage (Anlage von Steinhaufen) berücksichtigt worden.

Das vom Kläger als landesplanerisches Ziel B IV 1.4.3 LEP angeführte Ziel, dass Siedlungsgebieten kein zusätzlicher Lärm zugeführt werden dürfe, existiere als solches nicht. Einschlägig sei vielmehr das Ziel B V 1.1.6, wonach beim Verkehrswegeaus- und neubau sowie der Verkehrsbedienung Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden sollen. Diese Berücksichtigung habe im Rahmen der Abwägung stattgefunden.

Die zugrundeliegende Verkehrsprognose sei im Erörterungstermin am 09./10.02.2011 und im Planfeststellungsbeschluss ausführlich behandelt worden. Im Ergebnis lasse sich festhalten, dass von den bis zu 9.200 Kfz täglich etwa 2/3 Durchgangsverkehr seien, die durch die Ortsumgehung ***** künftig umfahren würden. Methodische Fehler seien nicht erkennbar, wobei Details des innerörtlichen Ziel- und Quellverkehrs nicht ausschlaggebend sein dürften, solange sich am Gesamtergebnis nichts Wesentliches ändere.

Eine förmliche Linienbestimmung finde bei Bundesfernstraßen statt; hier handle es sich jedoch um eine Staatsstraße. Das Planziel der Herausnahme des Durchgangsverkehrs lasse sich durch einen Ausbau im Bestand nicht erreichen.

Es sei zutreffend, dass Ausgleichsmaßnahmen bereits zum Zeitpunkt der Bauausführung wirksam sein müssten. Unter V.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses sei daher festgesetzt worden, dass die CEF-Maßnahmen bereits im Vorlauf des eigentlichen Straßenbaus umgesetzt sein müssten. Dies bedeute aber nicht, dass z.B. zu pflanzende Bäume bereits die volle Größe erreicht haben müssen.

Nach der erneut eingeholten Äußerung des WWA Hof erscheine das Regenrückhaltebecken ausreichend dimensioniert. Die Ausbildung als Nassbecken und nicht als Trockenbecken entspreche dem Wunsch des WWA und diene gerade der Rückhaltung.

Die Belange des Klägers, insbesondere die geltend gemachte Existenzgefährdung, seien ausreichend berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde könne regelmäßig davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung führe, wenn der Verlust der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen einen Anhaltswert von 5 % nicht übersteige. Darüber hinausgehende Flächenverluste erforderten regelmäßig eine Begutachtung des Einzelfalles. Dies sei hier durch das eingeholte Gutachten des Sachverständigen ***** erfolgt. Weiter ins Detail gehende Überlegungen habe der Gutachter nicht anstellen können, da der Kläger weitergehende Angaben verweigert habe, was er sich als fehlende Mitwirkungsbereitschaft entgegenhalten lassen müsse.

Die Gemeinde ***** wurde mit Beschluss vom 27.01.2012 zum Verfahren beigelegt. Sie äußerte sich dahingehend, dass an dem Vorhaben festgehalten werde.

Die Kammer führte am 17.09.2014 einen Augenscheinstermin durch. In der mündlichen Verhandlung am 19.09.2014 wiederholten und vertieften die Beteiligten ihr schriftsätzliches Vorbringen. Der Beklagte legte entsprechend dem Beschluss der Kammer vom 19.09.2014 am 13.10.2014 ergänzende Unterlagen über die Verkehrslärmbelastung in der bestehenden Ortsdurchfahrt vor, die in der weiteren mündlichen Verhandlung am 18.12.2014 mit den Beteiligten erörtert wurden.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze samt Anlagen, die vorgelegten Behördenakten des Beklagten sowie auf die Niederschriften über den Augenscheinstermin und die mündlichen Verhandlungen Bezug genommen (§ 117 Abs. 3 Satz 2 VwGO).

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig. Insbesondere hat der Kläger gemäß § 42 Abs. 2 VwGO geltend gemacht, als durch die enteignungsrechtliche Vorwirkung (Art. 40 BayStrWG) des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses unmittelbar in seinem Grundeigentum Betroffener in seinem Recht aus Art. 14 Abs. 1 GG verletzt zu sein.

Die Klage hat auch in der Sache Erfolg. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken für den Bau der Ortsumgehung von ***** im Zuge der Staatsstraße **** „*****“ vom 23.12.2011 ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf Art. 36 Abs. 1 Satz 1, Art. 38 Abs. 1 BayStrWG. Nach diesen Vorschriften dürfen neue Staatsstraßen nur gebaut werden, wenn vorher der Plan in einem Verfahren nach Art. 72 – 78 BayVwVfG festgestellt ist. Ein Planfeststellungsverfahren dient der Bewältigung von Konflikten, die mit der Genehmigung von technischen Großvorhaben, etwa im Straßenbau, entstehen können. Der erstrebte Ausgleich von öffentlichen und privaten Interessen benötigt einen Gestaltungsspielraum, das sogenannte Planungsermessen der Genehmigungsbehörde, der von den Gerichten – anders als in sonstigen öffentlich-rechtlichen Verfahren – nur eingeschränkt überprüfbar ist. Nach der Rechtsprechung liegen die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit in der Planrechtfertigung (Erforderlichkeit der Planung), der Beachtung zwingender Rechtsvorschriften (Planungsleitsätze) und dem Gebot der gerechten Abwägung. Nur insoweit ist der Plan auch gerichtlich überprüfbar. Damit ist bei der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle eines Planfeststellungsbeschlusses von einer umfassenden planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde auszugehen (vgl. BVerwG, stRspr., z.B. U.v. 14.2.1975 – IV C 21.74 – und U.v. 15.1.2004 – 4 A 11.02 – BVerwGE 120, 1/13).

Planerische Gestaltungsfreiheit bedeutet allerdings nicht die Übertragung einer schrankenlosen Planungsbefugnis. Dem Wesen rechtsstaatlicher Planung entspricht vielmehr, dass die Planung rechtlichen Bindungen unterworfen ist, deren Einhaltung der Kontrolle der Verwaltungsgerichte unterliegt. Diese Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit beruht nicht zuletzt auf der enteignungsrechtlichen Vorwirkung gemäß Art. 40 BayStrWG, wonach die Behörden berechtigt sind, auf der Grundlage des festgestellten Plans entschädigungspflichtige Enteignungen vorzunehmen und damit erheblich in das durch Art. 14 GG geschützte Grundrecht einzugreifen (vgl. VG München, U.v. 25.9.2012 – M 2 K 11.1283 – juris). Für die straßenrechtliche Planung ergeben sich solche Bindungen in formeller Hinsicht aus dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren. Materielle Bindungen folgen zum einen aus dem Erfordernis einer der straßenrechtlichen Zielsetzung entsprechenden Rechtfertigung des Planvorhabens, zum anderen aus gesetzlichen Planungsleitsätzen und schließlich aus den Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben.

Nach diesen Kriterien ist der Planfeststellungsbeschluss vom 23.12.2011 formell rechtmäßig. Die Zuständigkeit des Beklagten als Planfeststellungsbehörde folgt aus Art. 73 Abs. 1 Satz 1, Art. 74 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG i.V.m. Art. 36, 39 Abs. 1 BayStrWG. Die Vorschriften über Verfahren und Form wurden eingehalten. Dem Kläger wurde beim Erörterungstermin ausführlich Gelegenheit gegeben, seine Einwendungen darzulegen. Etwaige sonstige Verletzungen rechtlichen Gehörs sind nicht ersichtlich. Die Planunterlagen wurden auch ordnungsgemäß ausgelegt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 23.12.2011 weist jedoch materielle Fehler auf. Nach Auffassung der Kammer fehlt für das Vorhaben bereits eine hinreichende Planrechtfertigung, jedenfalls aber ist er zur Überzeugung des Gerichts deshalb rechtswidrig und aufzuheben, weil die Möglichkeit eines Ausbaus der bestehenden Ortsdurchfahrt der Staatsstraße bei der Planung ohne nähere Prüfung vorzeitig ausgeschieden und nicht in die Abwägung möglicher Ausbauvarianten einbezogen wurde.

Die Planrechtfertigung stellt einen selbständigen Kontrollmaßstab dar, der als Rechtsfrage grundsätzlich der vollständigen gerichtlichen Überprüfung unterliegt (vgl. u.a. BVerwG, U.v. 21.3.1996 – 4 C 26.94 – BayVBI 1996, 567/568 m.w.N. und U.v. 11.7.2001 – 11 C 14.00 - juris). Dies beruht auf der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden, bis hin zur Zulässigkeit der Enteignung reichenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116/177 – juris Rn. 182). Das ist zwar nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, setzt aber voraus, dass die Maßnahme zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich ist, etwa weil ein dringendes Verkehrsbedürfnis nach den tatsächlichen Umständen gegeben ist. Eine zum Wohl der Allgemeinheit objektiv nicht erforderliche Maßnahme mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung ist auch dann nicht gerechtfertigt, wenn sie der Gesamtkonzeption der planenden Behörde entsprechen würde. Das Verwaltungsgericht muss grundsätzlich voll überprüfen, ob der Plan durch Gründe des Gemeinwohls hinreichend gerechtfertigt ist, und darf den Planfeststellungsbeschluss nur dann als rechtmäßig bestätigen, wenn die Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG gegeben sind (vgl. BVerwG, U.v. 6.12.1985 – 4 C 59.82 – BVerwGE 72, 282 – juris Rn. 13). Diese Grundsätze

bedeuten nach Auffassung des Gerichts für die vorliegende Streitsache, dass nicht allein deshalb, weil die Beigeladene und die planende Behörde das Vorhaben bereits mit der Zielvorgabe in Angriff genommen haben, den Durchgangsverkehr aus dem Ort ***** herausbringen zu wollen, jede Möglichkeit des Ausbaus der Staatsstraße **** im Bereich *****, die nicht zu einer Umgehungstrasse führt, einfach ausgeschieden werden darf. Genau dies ist jedoch die tragende Argumentation im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss, wenn dort auf Seite 29 unter „2.2 Trassenwahl“ folgende Ausführungen gemacht werden:

*„Ausgangspunkt für die Planung einer Ortsumgehung von ***** war das Ziel, den hohen Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt ***** von rund zwei Drittel des Gesamtverkehrsaufkommens (6.000 bis 7.000 Fahrzeuge bei einem Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 9.000 und 10.000 Fahrzeugen pro Tag) aus dem Ortsbereich heraus zu verlagern und die Ortsdurchfahrt von diesem Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies ist nur durch den Bau einer Ortsumgehung möglich und nicht durch einen mehr oder weniger verkehrsgerechten Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt.“*
„Ein irgendwie gearteter Ausbau der Staatsstraße auf der bestehenden Linie innerhalb der Ortsdurchfahrt - von verschiedenen Einwendern auch als Prüfungspflicht einer sog. "Nullvariante" ins Verfahren eingebracht - war in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu prüfen.“

Nach Auffassung des Gerichts handelt es sich um einen unzulässigen Zirkelschluss, wenn mit dem Argument, Ziel der Planung sei, den Durchgangsverkehr aus dem Ortsbereich heraus zu verlagern, die Erforderlichkeit einer Umgehungstrasse begründet und die Notwendigkeit einer näheren Prüfung des Ausbaus der vorhandenen Ortsdurchfahrt verneint wird. Vielmehr muss nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Planfeststellungsbehörde beachten, dass eine Verpflichtung besteht, bei der vorzunehmenden Abwägung der einzustellenden Belange rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden und in diesem Rahmen alternative Planungen auf ihre jeweilige Eingriffsintensität bei gleicher planerischer Zielsetzung zu prüfen und gegebenenfalls auch offen zu sein für eine Null-Variante. Dabei entbindet nicht einmal die gesetzliche Linienbestimmung für den Ausbau einer Bundesfernstraße die Planfeststellungsbehörde von der Prüfung, ob das Vorhaben den rechtlichen Anforderungen genügt, sondern sie hat insgesamt eine eigenständige auf aktuellen sachverständigen Stellungnahmen beruhende Entscheidung über das Planvorhaben zu treffen (vgl. vor allem BVerwG, U.v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 – BVerwGE 138, 226 – juris Rn. 62; U.v. 14.4.2010 – 9 A 13.08 – BVerwGE 136, 332 – juris Rn. 19; ähnlich U.v. 3.5.2013 – 9 A 16.12 – BVerwGE 146, 254 – juris Rn. 20).

Die Planrechtfertigung ergibt sich nicht bereits aus der Einstufung der Maßnahme in der Bedarfsplanung für Staatsstraßen in Bayern. Nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung steht die Planrechtfertigung für den Bau von Bundesfernstraßen bereits dann fest,

wenn dieser im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen und dem dazu erstellten Bedarfsplan vorgesehen ist (vgl. u.a. BVerwG, U.v. 21.3.1996 – 4 C 26.94 – BayVBI 1996, 567/568 m.w.N.; BayVGh, U.v. 24.7.2014 – 8 A 13.40002 – juris). Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese Planung mit Gesetzeskraft festgestellt wird. Für Staatsstraßen gilt dies nicht. Allerdings erstellt der Freistaat Bayern Ausbaupläne, für die ein Bewertungsverfahren eingesetzt wird, das aus den Komponenten Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und Umweltrisikoeinschätzung (URE) besteht, eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien ermöglicht und als Kriterium für die Beurteilung der Planrechtfertigung herangezogen werden kann. Der Bau der hier planfestgestellten Ortsumgehung war im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern überhaupt nicht enthalten, im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern ist er mit der Dringlichkeit 1R aufgenommen, was bedeutet, dass das Projekt unter Antragstellung und unter Regie des Freistaats Bayern trotz grundsätzlicher Bauwürdigkeit voraussichtlich erst im Zeitrahmen von 2021 bis 2025 verwirklicht werden würde. Diese Einstufung kennzeichnet jedoch nur die Dringlichkeit aus rein staatlicher Sicht, d.h. die Bewertung der Rangfolge, wenn die Straße nur vom Freistaat Bayern geplant, gebaut und finanziert werden müsste. Um ein Projekt vorziehen zu können, existiert gerade deshalb das Institut der Baulastvereinbarung – wie sie im vorliegenden Fall am 26.04.2007/04.05.2007 zwischen dem Freistaat Bayern und der Gemeinde ***** geschlossen wurde. Wird ein Staatsstraßenbauvorhaben dementsprechend wie hier in kommunaler Baulast geplant und gebaut, so erfolgt die Finanzierung u.a. aus dem „Programm Staatsstraßen in kommunaler Sonderbaulast“ des Freistaats; ein Teil der aufzuwendenden Kosten trifft dabei aber auch die Gemeinde. Hinsichtlich der Dringlichkeit bewirkt der Bau in kommunaler Baulast eine Veränderung bei der Dringlichkeitseinstufung. Im Ergebnis ist ein solches Staatsstraßenbauvorhaben dann zu beurteilen, als wäre es in Dringlichkeitsstufe 1 eingestuft (vgl. BayVGh, U.v. 22.11.2011 – 8 B 09.2587 – unter Bezugnahme auf Bayerisches Staatsministerium des Innern, 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern, Vertiefte Informationen zum neuen Ausbauplan, Stand: 11.10.2011, S. 10). Diese Einstufung beinhaltet jedoch keine Bindung des Gerichts (vgl. BVerwG, U.v. 21.3.1996 – 4 C 26.94 – BayVBI 1996, 567/568 m.w.N.; BayVGh, B.v. 14.2.2005 – 8 CS 04.2912 – juris Rn. 17), wie dies bei der Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Fall ist.

Eine Planrechtfertigung kann auch nicht aus dem Ergebnis des Bürgerbegehrens vom 17.06.2006 hergeleitet werden, weil gemäß Art. 18a Abs. 13 BayGO ein Bürgerentscheid nur die Wirkung eines Beschlusses des Gemeinderats hat. Damit konnte nur die Gemeinde verpflichtet werden, die Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um den Bau der Ortsumgehung in die Wege zu leiten, wie z.B. die Übernahme der Baulast durch die Gemeinde

durch Abschluss eines entsprechenden öffentlich-rechtlichen Vertrages. Das gesetzlich normierte Verfahren zum Bau einer Staatsstraße wird dadurch nicht ersetzt.

Das Gericht muss deshalb für seine Prüfung, ob die Maßnahme vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 24.11.1989 – 4 C 41.88 – BVerwGE 84, 123-134), weitere Kriterien heranziehen, wie das mit der Planung verfolgte Ziel. Dies bedeutet beispielsweise für Staatsstraßen, dass sie gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen müssen. Weiter müssen sie nach dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis unterhalten werden und in einem den technischen Regeln ihrer Straßenklasse und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand sein (vgl. VG Augsburg, U.v. 11.7.2012 – Au 6 K 11.1381). Als Prüfungsmaßstab kann das Ziel, die Verkehrsqualität der Staatsstraße **** zu steigern und den Verkehr unter Umgehung von Engstellen an sein Ziel zu führen, dienen. Diese Zielkonformität ist gegeben, wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden, insbesondere nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG die Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist. Erfüllt das Planfeststellungsvorhaben dieses Gemeinwohlerfordernis, steht die Zulässigkeit der Enteignung privater Grundstücksflächen dem Grunde nach fest. Dabei kann nicht jeder Verstoß gegen objektiv-rechtliche Vorschriften dazu führen, dem Eigentümer zur Wahrung des verfassungsrechtlichen Eigentumsschutzes ein Abwehrrecht zuzubilligen. Der in Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG verankerte Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Enteignung darf nicht mit einem allgemeinen Rechtmäßigkeitserfordernis gleichgesetzt werden. Er besagt lediglich, dass es dem Gesetzgeber vorbehalten ist, zu bestimmen, für welche Vorhaben und unter welchen Voraussetzungen und für welche Zwecke eine Enteignung zulässig sein soll (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – juris). Das mit der Planung verfolgte Ziel muss jedoch ein solches Gewicht aufweisen, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Bedeutung des Schutzes von Art. 14 GG eine Enteignung rechtfertigen kann.

Im vorliegenden Fall bestehen insoweit erhebliche Bedenken, weil die Ortsdurchfahrt der Staatsstraße **** in ***** entgegen den Darstellungen im Planfeststellungsbeschluss (Planfeststellungsbeschluss – PFB – S. 28) keine so problematische Streckenführung aufweist, dass eine Ortsumgehung objektiv zwingend geboten wäre. Wie sich die Kammer bei der Einnahme des Augenscheins überzeugen konnte, besitzt die Staatsstraße **** im gesamten Verlauf der Ortsdurchfahrt eine solche Breite, dass Begegnungsverkehr auch von Bussen und Lastkraftwagen ohne Behinderung möglich ist. Auch die im Straßenabschnitt zwischen Baukilometer 1+280 und 1+400 vorhandene Kurve hat keinen so engen Radius, dass daraus eine erhebliche Behinderung des Verkehrs resultieren würde. Ebenso ist nicht

ersichtlich, dass die in der Ortsdurchfahrt vorhandene Steigung von bis zu 6 % zu einer erheblichen Behinderung des Verkehrs führen würde (wobei festzuhalten ist, dass die planfestgestellte Trasse an einer Stelle sogar eine Steigung von 7,5 % aufweist).

Der bei der Ortsbesichtigung gewonnene Eindruck wird letztlich auch dadurch bestätigt, dass nach den Polizeiangaben (PFB, S. 28 unten) sich im Zeitraum von 2005 bis 2008 lediglich 15 Unfälle, davon 6 mit Personenschaden, ereignet haben. Da Unfallart und Unfallursache nicht erfasst sind, kann darüber hinaus auch diese an sich bereits nicht übermäßig hohe Unfallquote nicht ohne weiteres auf die Streckenführung zurückgeführt werden; als Ursachen kommen auch für den Innerortsverkehr typische Unfallursachen in Betracht, die sich auch durch den Bau einer Ortsdurchfahrt allenfalls in Relation zur Verringerung des Verkehrsaufkommens reduzieren.

Zutreffend ist allerdings – wovon sich die Kammer ebenfalls beim Augenschein überzeugen konnte –, dass südlich bzw. östlich der Staatsstraße im Bereich ab dem Dorfplatz (etwa Bau-km 0+820) in Fahrtrichtung ***** nur ein sehr schmaler Gehweg auf der südlichen Stra- ßenseite vorhanden ist. An drei Stellen wird dieser Gehweg durch vorstehende Hausecken so verengt, dass Fußgänger regelmäßig gezwungen sind, auf die Fahrbahn auszuweichen; eine Benutzung des Gehweges etwa mit einem Kinderwagen ist an diesen drei Stellen aus- geschlossen. Damit ist ein erhebliches Gefährdungspotential verbunden.

Nach allem wird die Staatsstraße **** mit Ausnahme des Fußgängerverkehrs dem Ver- kehrsbedürfnis einer Staatsstraße weitgehend gerecht und entspricht grundsätzlich den Erfordernissen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Abhilfe ist insoweit objektiv zwar geboten, setzt jedoch nach Auffassung der Kammer den Bau einer Ortsumgehung nicht zwingend voraus. Eine hinreichende Planrechtfertigung – die voraussetzen würde, dass das Vorhaben durch gewichtige Belange des Allgemeinwohls begründet ist, die den Interessen der mit enteignender Vorwirkung von der Planung betroffenen Grundstückseigen- tümer zumindest gleichkommen – lässt sich den diesbezüglichen Darlegungen im Planfest- stellungsbeschluss daher nicht entnehmen.

Aber auch die seitens der Planfeststellungsbehörde angeführte Verkehrsbelastung der Orts- durchfahrt von ***** erscheint dem Gericht nicht geeignet, die Planung einer Ortsum- gehung zu rechtfertigen, (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 24.11.1989 – 4 C 41.88 – BVerwGE 84, 123 – juris Rn. 55), nachdem es gerichtsbekannt in der näheren Umgebung von ***** Ortsdurchfahrten von Staats- oder Bundesstraßen mit noch stärkerer Belastung gibt. Soweit damit argumentiert wird, dass die Verkehrszählung bei der Ortsdurchfahrt von ***** eine ca. dreifache Belastung gegenüber dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen aller

Staatsstraßen ergeben habe, erachtet die Kammer dies als Scheinargument. Bei der durchschnittlichen Belastung aller Staatsstraßen sind auch Strecken in ländlichen Gebieten fern von größeren Städten enthalten, welche zu einem relativ niedrigen Niveau bei der gesamten durchschnittlichen Verkehrsbelastung führen. Dies kann zur Überzeugung des Gerichts kein Maßstab für die Beurteilung der Erforderlichkeit einer Ortsumgehung sein, die zu Enteignungen in größerem Umfang führt. Es liegt auf der Hand, dass der Verkehr auf einer Staatsstraße in den Ortsdurchfahrten immer mehr zunimmt, je näher der betreffende Ort an der nächsten größeren Stadt liegt. Aus der Sicht des Gerichts wäre die Planung einer Ortsumgehung daher nur gerechtfertigt, wenn die Planfeststellungsbehörde ermittelt und dargelegt hätte, dass die Verkehrsbelastung in ***** zu so starken Beeinträchtigungen von schützenswerten Belangen der Allgemeinheit führt (sei es hinsichtlich der Unfallzahlen, nicht mehr zumutbaren Immissionen, insbesondere durch Verkehrslärm, oder in anderen wesentlichen Punkten), dass diese durch einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt nicht mehr hinreichend ausgeglichen werden können und der Bau einer Ortsumgehung daher trotz der damit verbundenen Nachteile (Notwendigkeit von Enteignungen, erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere weitere Versiegelung des Bodens durch eine zusätzliche befestigte Straßentrasse, neue Belastung bisheriger ruhiger Wohngegenden in ***** durch Verkehrslärm) notwendig ist. Ausreichende Feststellungen zu entsprechend schwerwiegenden Belastungen der Anwohner bzw. der Allgemeinheit durch den Verkehr auf der derzeitigen Trasse der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße lassen sich jedoch weder dem Planfeststellungsbeschluss noch den vorgelegten Akten des Planfeststellungsverfahrens entnehmen. Aus der Sicht des Gerichts fehlt dem Vorhaben – das von vorneherein nur als Ortsumgehung konzipiert war – daher bereits eine ausreichende Planrechtfertigung.

Stellt man an das Vorliegen einer Planrechtfertigung geringere Anforderungen, als es das erkennende Gericht im Hinblick auf die enteignende Vorwirkung eines Planfeststellungsbeschlusses für geboten erachtet, so wurde zur Überzeugung der Kammer jedenfalls eine nähere Prüfung der sog. Null-Variante – Ausbau der Ortsdurchfahrt im Wesentlichen auf der bestehenden Trasse und Verzicht auf eine Umgehungstrasse – unter Missachtung des Gewichts der Interessen der betroffenen Grundeigentümer und unzureichender Berücksichtigung der in eine Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange vorschnell rechtswidrig ausgeschieden. Dieser Fehler lag so früh im Verfahren und wiegt nach Auffassung der Kammer so schwer, dass er durch eine Planergänzung nicht behoben werden kann.

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 18.3.1983 – 4 C 80.79 – BVerwGE 67, 74) kann der Eigentümer eines durch eine straßenrechtliche Planfeststellung mit enteig-

nender Wirkung betroffenen Grundstücks die Verletzung des Abwägungsgebots auch mit der Begründung geltend machen, öffentliche Belange seien nicht hinreichend berücksichtigt worden, sofern sich dieser Verstoß auf seine subjektive Rechtsstellung ausgewirkt haben kann. Dies ist hier der Fall.

Das Abwägungsgebot ist nach der Rechtsprechung dann verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt wird oder wenn der Ausgleich zwischen den durch die Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, U.v. 25.1.1996 – 4 C 5.95 – BVerwGE 100, 238/251). Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen in die Abwägung einbezogen werden, sie müssen ferner mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden, und schließlich darf – auf der Ebene des Abwägungsergebnisses – die Bevorzugung einer bestimmten Lösung nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, B.v. 20.12.1988 – 7 NB 2.88 – juris Rn. 22).

Nach diesen Kriterien weist die vorgenommene Abwägung Mängel auf. Der Beklagte hat in seine Abwägungsentscheidung zum einen Dinge nicht eingestellt, die nach Auffassung des Gerichts zwingend hätten eingestellt werden müssen, nämlich die derzeit vorhandene Belastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt durch Verkehrslärm. Weiter hat er in seine Abwägung eine Prüfung der sog. Null-Variante nicht einbezogen und in keiner Weise näher untersucht, welche Vor- und Nachteile mit einer solchen Lösung gegenüber den ansonsten nur untersuchten Umgehungstrassen verbunden wäre. Er hat damit das Gewicht und die Bedeutung der maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange verkannt und war deshalb nicht in der Lage, eine korrekte Abwägung vorzunehmen, insbesondere konnte er nicht abwägen, ob durch die Beibehaltung und Ertüchtigung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Null-Variante) ebenfalls ausreichende Verbesserungen der Verkehrsführung erreicht werden könnten.

Der Beklagte ist – wie schon dargelegt – offensichtlich davon ausgegangen, dass die erstrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt von ***** vom Durchgangsverkehr für sich allein genommen bereits ein so großes Gewicht besitzt, dass weitere Ermittlungen nicht erforderlich sind, weil dieses Planungsziel nur durch eine vollständige Neuplanung erreicht werden kann. Dabei hat er jedoch verkannt, dass die Verkehrsbelastung als solche noch keinen so schwerwiegenden Eingriff in Rechte der Anwohner darstellt, dass damit Eingriffe in Grund-

rechte, wie dies bei Enteignungen der Fall ist, gerechtfertigt werden können. Wegen der mit der Planfeststellung verbundenen enteignungsrechtlichen Vorwirkung ist die Berücksichtigung dieses Aspektes bei der Abwägung eine zwingende Notwendigkeit. Nach Auffassung der Kammer werden Anwohner an Straßen nicht bereits automatisch durch die Höhe des täglichen Verkehrsaufkommens belastet. Eine relevante Belastung folgt erst aus den durch dieses Verkehrsaufkommen verursachten nachteiligen Folgen, wie z.B. der Belastung der Anwohner durch Verkehrslärm, erhebliche Verkehrsbehinderungen wegen Überlastung der Straße, hohe Unfallhäufigkeit, Gefährdung von Fußgängern etc. Erst diese Folgen können in Rechte der davon Betroffenen eingreifen. Dahingehende Ermittlungen wurden vom Beklagten nur oberflächlich durchgeführt; eine konkrete Ermittlung der Lärmbelastung der Anwohner der Ortsdurchfahrt liegt weder dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde noch sind entsprechende konkrete schalltechnische Berechnungen in den Planunterlagen enthalten. Sie wurden ausweislich der im gerichtlichen Verfahren nachgereichten Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen erst am 01.10.2014 vorgenommen (auch dies allerdings nicht nach dem aktuellen Stand der Verkehrsbelastung, sondern orientiert an der Verkehrsprognose für das Jahr 2025). Damit hat die Behörde für ihre Abwägungsentscheidung wesentliche Tatsachen nicht ermittelt. Da die entsprechenden Berechnungen erst nachträglich erstellt wurden, konnten sie naturgemäß nicht in die Abwägungsentscheidung einfließen.

Jedoch auch bei den von ihm bei der Abwägung berücksichtigten Umständen hat der Beklagte nach Auffassung der Kammer eine fehlerhafte Gewichtung vorgenommen. Er hat die Bedeutung des Verkehrsaufkommens überbewertet und sie nicht mit dem ihr zukommenden Gewicht gewichtet. Die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt ist zwar hoch, allerdings selbst nach den Zahlen, die die Planfeststellungsbehörde ihrer Entscheidung zugrunde legt, nicht so hoch, dass dieser Aspekt alle anderen Belange überwiegen könnte. Von einer Überlastung der Ortsdurchfahrt geht auch der Beklagte erkennbar selbst nicht aus; dafür sprechen auch weder die ermittelten Unfallzahlen von 15 Unfällen im Zeitraum von 2005 bis 2008 noch andere Umstände wie Staus etc. oder auch die Verkehrsbelastung selbst. Dabei kann hier offen bleiben, ob die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Prognose über die zu erwartende Zunahme des Verkehrsaufkommens zutrifft, was vom Kläger massiv bestritten wird. Nach dem eingeholten Verkehrsgutachten weist die Staatsstraße **** eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von bis zu 9.200 Kraftfahrzeugen/Tag auf. Dieser Wert liegt nach Angaben des Beklagten weit über dem DTV der bayerischen Staatsstraßen (ca. 3.822 Fahrzeuge/Tag) nach der durchgeführten Straßenverkehrszählung 2005 (PFB, S. 37, Planunterlage 1). Allein diese Verkehrsbelastung erfordert nach Auffassung des Gerichts jedoch nicht unbedingt den Bau einer Ortsumgehung (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 24.11.1989 – 4 C 41.88 – BVerwGE 84, 123 – juris Rn. 55). Soweit damit argumentiert wird,

dass die Verkehrszählung bei der Ortsdurchfahrt von ***** eine ca. dreifache Belastung gegenüber dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen aller Staatsstraßen ergeben habe, erachtet die Kammer dies als Scheinargument (siehe oben).

Kommt man aber zu der Auffassung, dass bei der Abwägung bereits dem Verkehrsaufkommen per se nicht die Bedeutung zukommt, die der Beklagte ihm zugemessen hat, gilt dies auch für die mit der Ortsumgehung erreichbare Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Die erreichbare Verminderung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge ist deshalb im vorliegenden Fall bei der Abwägung keinesfalls von der überragenden Bedeutung, die ihr im Planfeststellungsbeschluss zugesprochen wird. Dabei erscheint die vorgenommene Abwägung schon insoweit problematisch, als auch nach dem Verkehrsgutachten der Ingenieursgemeinschaft Dr.-Ing. ***** nach dem Bau der Ortsumgehung ein erhebliches Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt verbleibt. Der Beklagte geht im Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 27) von einer täglichen Verkehrsmenge von bis zu 9.200 Kraftfahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil zwischen 5 und 6 % aus, wobei der reine Durchgangsverkehr ca. 60 – 70 % beträgt. Nach dem Ausbau wird erwartet, dass nach wie vor ca. 3000 Kfz/Tag – also mehr als 30 % – auf der bisherigen Ortsdurchfahrt verbleiben werden. Auf das eingeholte Verkehrsgutachten der Ingenieursgemeinschaft Dr.-Ing. ***** vom März 2009 (Planunterlage 1) wird hierzu verwiesen. Nachdem im vorliegenden Fall nicht eine bestehende Trasse durch eine andere ersetzt werden soll, sondern beim Bau einer Umgehungstrasse ein völlig neues Straßenstück in bisher unberührter Natur unter Beibehaltung der bisherigen Ortsdurchfahrtstrasse hinzukommt, hätte sich aus der Sicht des Gerichts der Planfeststellungsbehörde aufdrängen müssen, näher zu prüfen, welche Vor- und Nachteile mit der einen oder der anderen Variante verbunden sind. Ein Ausscheiden der Null-Variante wäre nach Auffassung des Gerichts nur dann gerechtfertigt gewesen, wenn im Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgestellt worden wäre, dass die Beibehaltung einer Ortsdurchfahrt der Staatsstraße in ***** mit so starken Beeinträchtigungen von schützenswerten Belangen der Allgemeinheit verbunden wäre (sei es hinsichtlich der Unfallzahlen, nicht mehr zumutbaren Immissionen, insbesondere durch Verkehrslärm, oder in anderen wesentlichen Punkten), dass diese durch einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt nicht mehr hinreichend ausgeglichen werden könnten und der Bau einer Umgehungstrasse daher trotz der damit verbundenen Nachteile (Notwendigkeit von Enteignungen in großem Umfang, erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere weitere Versiegelung des Bodens durch eine zusätzliche befestigte Straßentrasse, neue Belastung bisheriger ruhiger Wohngebieten in ***** durch Verkehrslärm) notwendig ist.

Aus Sicht des Gerichts hätte der Beklagte insbesondere den Belang des Lärmschutzes nä-

her untersuchen müssen. Die Frage der Zumutbarkeit der Lärmbelastung der Anwohner orientiert sich an der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV – vom 12.6.1990 BGBl I S. 1036), wonach zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen ist, dass der Beurteilungspegel in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nicht überschreitet.

Nach den Angaben des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 33) ergeben sich nach schalltechnischen Berechnungen an den der Staatsstraße **** nächstgelegenen Wohnhäusern Immissionspegel von 69,2 dB(A) am Tag und 61,8 dB(A) in der Nacht, womit die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete um 5,2 dB(A) am Tag und 7,8 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Konkrete Berechnungen zu diesen Angaben, welcher Lärmbelastung die Anwohner der Ortsdurchfahrt ausgesetzt sind, sowie Angaben dazu, für welche Anwesen Lärmberechnungen vorgenommen wurden, sind in den vorgelegten Behördenakten nicht enthalten und deshalb auch nicht nachprüfbar. Diese wurden ausweislich der im gerichtlichen Verfahren nachgereichten Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen erst am 01.10.2014 vorgenommen. Damit fehlten der Planfeststellungsbehörde für ihre Abwägung und vor allem für das frühzeitige Ausscheiden der Null-Variante eine hinreichende Tatsachengrundlage.

Entgegen der Auffassung des Klägers kann sowohl in Bezug auf die Verkehrsbelastung als auch in Bezug auf den Verkehrslärm das eingeholte Verkehrsgutachten der Ingenieursgemeinschaft Dr.-Ing. ***** vom März 2009 (Planunterlage 1) und die dort erstellte Verkehrsprognose herangezogen werden. Erhebliche methodische Mängel dieses Gutachtens konnte auch der vom Kläger beigezogene sachkundige Berater nicht belegen. Es mag zutreffen, dass das Gutachten in einigen Details problematisch – möglicherweise auch unzutreffend – ist. Sofern diese Annahme des Klägers stimmen sollte, hat dies aber keine spürbaren Auswirkungen auf die hier maßgeblichen und allein entscheidungserheblichen Fragen. Wie oben bereits ausgeführt, ist – jedenfalls im vorliegenden Fall – für Planrechtfertigung und Abwägung der gegeneinander stehenden Interessen nicht die Verkehrsbelastung als solche von Bedeutung, sondern die durch dieses Verkehrsaufkommen verursachten nachteiligen Folgen, namentlich die Belastung durch Verkehrslärm. Erst diese Folgen können in Rechte der davon Betroffenen eingreifen. Damit ist nicht die Verkehrsmenge von Bedeutung, sondern die Änderung der Schallleistung, die ihrerseits auf der Verkehrsmenge beruht.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Lautstärkeverdoppelung oder Lautstärkehalbierung erst dann hervorgerufen wird, wenn sich der Schalldruckpegel um etwa 10 dB(A) erhöht oder senkt. Eine Verdoppelung der Schalleistung (z.B. zwei identische Schallquellen statt einer) bewirkt dagegen nur eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A); d.h. sollte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge verdoppeln, führt das zu einer Schalldruckpegelerhöhung von 3 dB(A) (jeweils nach wikipedia: Schalldruckpegel bzw. Verkehrslärm). Die hier in der Diskussion stehenden Abweichungen der von Kläger bzw. Beklagtem jeweils prognostizierten Verkehrsmengen im Jahr 2025 bewegen sich allenfalls im Bereich von einigen Hundert Fahrzeugen. Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Schalleistung ergibt sich aus den jeweiligen Prognoseergebnissen nicht; die Abweichungen im prognostizierten Verkehrsaufkommen sind damit so gering, dass sich daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf den Verkehrslärm ergeben, keinesfalls aber eine Änderung des Schalldruckpegels im Bereich von 3 dB(A). Damit sind die gerügten Ungenauigkeiten des Gutachtens ohne nennenswerte Bedeutung.

Nach den nachgereichten Lärmberechnungen ergeben sich zwar – auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 – für viele der nächstgelegenen Anwesen in der Ortsdurchfahrt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 9 dB(A) am Tag und auch Entlastungen durch den Bau der Ortsumgehung von 4 dB(A) am Tag und 7 dB(A) in der Nacht. Eine derartige Überschreitung der Immissionsrichtwerte stellt ein durchaus gewichtiges Argument für den Bau einer Ortsumgehung dar. Andererseits bleiben nach diesen Berechnungen auch nach dem Bau der Ortsumgehung für eine Vielzahl von Anwesen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 3 dB(A) am Tag und von bis zu 10 dB(A) in der Nacht bestehen. Gleichzeitig werden durch den Bau der Ortsumgehung bisher nicht lärmbelastete Grundstücke im nördlichen und östlichen Teil der Ortschaft (trassennahe Wohngebiete) neu belastet. Zu beachten ist dabei auch, dass bei einigen dieser Wohngebiete, vor allem im Bereich *****, der Verkehrslärm durch die planfestgestellte Trasse nach den vorliegenden Berechnungen teilweise nur wegen eines Abschlags aufgrund Verwendung lärmmindernden Belags die zulässigen Grenzwerte nach der 16. BImSchV nicht überschreitet (vgl. PFB, S. 67). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist aber jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern eines auszubauenden Verkehrswegs in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einzustellen. Dies gilt auch dann, wenn sie unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit bleibt und deshalb keine Schutzansprüche auslöst (vgl. BVerwG, B.v. 23.10.2014 – 9 B 29.14 – juris Rn. 6; U.v. 23.11.2005 – 9 A 28.04 – BVerwGE 124, 334/345; U.v. 20.5.1998 – 11 C 3.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 50 m.w.N.). Nach Auffassung des Gerichts hätte daher wegen der auch beim Bau einer Umgehungstrasse weiterhin bestehenden

Belastung der Anwohner mit Verkehrslärm auf der Ortsdurchfahrtsstrecke sowie der neuen Belastung von bisher ruhigen Wohngebieten mit Verkehrslärm durch den Bau einer Umgehungstrasse zwingend geprüft und in der Abwägung berücksichtigt werden müssen, ob die Entlastung der Anwohner der bisherigen Ortsdurchfahrt von Verkehrslärm in Verbindung mit den weiteren Vorteilen einer Umgehungstrasse so stark ist, dass sie zum einen die Neubelastung ruhiger Wohngebieten mit Lärm als auch die Enteignung privaten Grundeigentums und die sonstigen Nachteile einer Umgehungstrasse (insbesondere Eingriffe in Natur und Landschaft) rechtfertigen kann.

Zu ergänzen ist hierzu weiter, dass beim Ausschluss der Null-Variante aus einer näheren Prüfung nach Ansicht der Kammer fehlerhaft unberücksichtigt geblieben ist, dass mit einer Ortsumgehung keine nachdrückliche Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts verbunden ist, weil wegen der verbleibenden Verkehrsmenge die kritischen Punkte an den Engstellen am Gehweg südlich bzw. östlich der Staatsstraße im Bereich ab dem Dorfplatz (etwa Bau-km 0+820) in Fahrtrichtung Bayreuth wohl nicht beseitigt werden können. Insbesondere muss weiterhin eine für den Begegnungsverkehr mit Lastwagen und Bussen ausreichende Breite der Fahrbahn verbleiben, womit die Fußgänger an den drei Engstellen des Gehsteigs auch nach dem Bau der Ortsumgehung gezwungen sind, auf die Fahrbahn auszuweichen.

Auch die Verkehrsbehinderung wegen der in der Ortsdurchfahrt bestehenden Steigung wird durch den Bau der Ortsumgehung nicht beseitigt. Letztlich weist die Ortsumgehung sogar eine größere Steigung (7,5 %) als die Ortsdurchfahrt (6 %) auf, so dass auch außerorts erhebliche Probleme in Bezug auf die Verkehrssicherheit, vor allem im Winter, zu erwarten sind. Auf die gerichtsbekanntete Situation auf der Bundesstraße B ** zwischen ***** und *****, die eine vergleichbare Steigung aufweist, wird insofern verwiesen.

Nachdem neben diesen Fragen der Verkehrssicherheit auch, wie bereits oben dargelegt, entlang der planfestgestellte Trasse nach den vorliegenden Berechnungen die zulässigen Grenzwerte nach der 16. BImSchV teilweise nur wegen eines Abschlags aufgrund Verwendung lärmmindernden Belags eingehalten werden können, spricht nach Auffassung des Gerichts alles dafür, dass der Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt als der sogenannten Null-Variante zu Unrecht vorab ausgeschlossen und nicht in die Abwägung einbezogen wurde. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass der Planfeststellungsbeschluss die Entscheidung über die Zulässigkeit einer Enteignung miterfasst und Art. 14 Abs. 3 GG vor einem Eigentumsentzug schützt, der nicht zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich oder nicht gesetzmäßig ist (u.a. BVerwG, U.v. 10.4.1997 – 4 C 5.96 – juris). Nach Auffassung der Kam-

mer wäre es unerlässlich gewesen, zu prüfen und abzuwägen, ob bzw. welche Möglichkeiten bestehen, die vorhandene Ortsdurchfahrt so zu gestalten, dass zum einen eine annähernd gleichwertige Verbesserung in Bezug auf die Lärmbelastung erreicht werden kann und zum anderen die drei Engstellen am Gehweg südlich bzw. östlich der Staatsstraße im Bereich ab dem Dorfplatz (etwa Bau-km 0+820) in Fahrtrichtung Bayreuth beseitigt werden können oder ob auf die Durchführung der Maßnahme überhaupt hätte verzichtet werden müssen. Von einer Planung muss nämlich dann Abstand genommen werden, wenn sich auf späteren Planungsstufen herausstellt, dass dem Vorhaben unüberwindliche Belange entgegenstehen (vgl. BVerwG, U.v. 3.5.2013 – 9 A 16.12 – BVerwGE 146, 254 – juris Rn. 84).

Der Beklagte kann sich nicht darauf berufen, dass das Planungsziel, den Verkehr aus dem Ortsbereich zu verlagern, ohne den Bau der Umgehung nicht erreichbar ist. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Der Vorhabensträger darf von einer an sich möglichen Alternative erst dann Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt werden (vgl. BVerwG, U.v. 27.1.2000 – 4 C 2.99 – BVerwGE 110, 302 – juris Rn. 30). Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind nicht nur dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen (ständige Rechtsprechung), sondern auch dann, wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. BVerwG, U.v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 – BVerwGE 138, 226 – juris Rn. 57). In der vorliegenden Sache hatte die Planfeststellungsbehörde weder die Belange ausreichend ermittelt und bewertet, die für eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf der Staatsstraße aus ***** heraus sprechen, noch hat sie eine konkrete Prüfung und Gewichtung vorgenommen, welche öffentlichen und privaten Belange gegen den Bau einer Umgehungstrasse sprechen. Insbesondere hat sie verkannt, das mit jeder Umgehungstrasse zwangsläufig erhebliche Eingriffe in privates Grundeigentum verbunden sind, denen bei der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen ein besonderes Gewicht zukommt (vgl. BVerwG, B.v. 30.9.2008 – 7 VR 1.08 – juris Rn. 8). Verbunden mit den schon dargelegten anderen Nachteilen einer Umgehungstrasse und den erheblichen Kosten für eine solche gegenüber denen einer Ertüchtigung der bisherigen Ortsdurchfahrt, stellt sich das Ausscheiden der Null-Variante ohne nähere Prüfung für das

Gericht als so gravierender Mangel dar, dass dieser als offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss zu bewerten ist.

Der damit vorliegende Abwägungsfehler ist nach Art. 75 Abs. 1a BayVwVfG auch erheblich und führt zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Da die fehlende nähere Prüfung der Null-Variante die grundsätzliche Entscheidung betrifft, ob ggf. auf den Bau einer Ortsumgehung verzichtet werden kann, kommen nach Auffassung der Kammer weder eine Planergänzung noch ein ergänzendes Verfahren in Betracht.

Ergänzend und zur Klarstellung sei noch darauf hingewiesen, dass die weiteren vom Kläger vorgebrachten Gesichtspunkte nicht zum Erfolg der Klage hätten führen können.

Abgesehen von dem nach Auffassung des Gerichts rechtswidrigen Ausschluss der Null-Variante ist die Trassenwahl im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht zu beanstanden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält Untersuchungen von mehreren Planungsvarianten (vgl. PFB, S. 29 ff.). Bei der Untersuchung der Planungsvarianten wurden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten und ihre Auswirkungen auf die in Frage stehenden öffentlichen und privaten Belange gegenübergestellt. Dabei bestehen keine Bedenken gegen die Auswahl der dann planfestgestellten Trasse gegenüber den geprüften Varianten, ohne dass dies hier einer Vertiefung bedarf. Der Beklagte hat insoweit die nach Lage der Dinge für die Trassenprüfung wesentlichen und abwägungsrelevanten Gesichtspunkte in das Abwägungsprogramm eingestellt. Dass hierbei die von der Planfeststellungsbehörde als abwägungsrelevant eingestuften Gesichtspunkte im Einzelnen falsch gewichtet worden wären oder in einer ihrer Bedeutung nicht angemessenen Weise in die Abwägung eingestellt worden wären, ist nicht ersichtlich. Die vom Kläger insoweit vorgebrachten Rügen greifen nach Auffassung der Kammer nicht durch (vgl. Art. 75 Abs. 1a BayVwVfG).

Soweit der Kläger rügt, dass keine Planfeststellung erforderlich gewesen wäre, weil ein Bebauungsplanverfahren ausgereicht hätte, verkennt der Kläger, dass die Entscheidung, welches Verfahren angewandt werden soll, im planerischen Ermessen des Beklagten und der Beigeladenen liegt. Anhaltspunkte dafür, dass dieses Ermessen fehlerhaft ausgeübt wurde, sind nicht ersichtlich.

Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Beklagte auf Grund der FFH-Vorprüfung davon ausgegangen ist, dass das planfestgestellte Vorhaben nicht geeignet ist, das FFH-Gebiet ***** erheblich zu beeinträchtigen und

daher insoweit keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt hat. Die vom Beklagten vorgenommene FFH-Vorprüfung hat nach der Bestätigung des Sachgebiets Naturschutz der Regierung von Oberfranken ergeben, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieses FFH-Gebiets nicht zu besorgen sind. Es wurde dafür auch ein Gutachten des Büros Opus vom 02.06.2009 (Unterlage 12.4 im Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) beigezogen und berücksichtigt. Letztlich sieht die Kammer die getroffene Einschätzung aufgrund des durchgeführten Augenscheins bestätigt, weil danach bereits nach den dabei festgestellten topografischen Verhältnissen wesentliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen erscheinen. Gleiches gilt für den Schutz des „Prächtigen Hautfarns“, dessen Vorkommen so weit von der planfestgestellten Trasse entfernt und durch den dazwischen liegenden Höhenrücken getrennt ist, dass eine Gefährdung nicht zu erwarten ist. Soweit die Gefährdung von verschiedenen Fledermausarten, Reptilien und Lurchen geltend gemacht wird, wurde dem durch die entsprechenden Auflagen im Planfeststellungsbeschluss ausreichend Rechnung getragen. Auf die Gründe des Planfeststellungsbeschlusses wird insoweit verwiesen. Damit war eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht mehr geboten.

Zur Frage der Beeinträchtigung von wasserrechtlichen Belangen (Schadstoffeintrag in den *****, zu geringe Dimensionierung des Regenrückhalte- und Absetzbeckens und von Durchlässen, Gefährdung von Tieren im ***** und *****, Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse) hat das Wasserwirtschaftsamt *** als zuständige Fachbehörde wiederholt fundiert Stellung genommen. Diese fachliche Beurteilung wurde vom Kläger nicht substantiiert angegriffen; Fehler dieser Beurteilung sind auch sonst nicht erkennbar.

Soweit der Kläger eine Existenzgefährdung geltend macht, ist er mit diesen Einwendungen gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG materiell präkludiert. Hat ein Planbetroffener Beeinträchtigungen bestimmter Belange durch das Vorhaben im Verwaltungsverfahren nicht ansatzweise thematisiert, so ist er mit diesem Einwand präkludiert. Eine Voraussetzung für die Vermeidung der materiellen Präklusion ist, dass die Einwendung „sachliches Gegenvorbringen“ enthält und erkennen lässt, in welcher Weise bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterzogen werden sollen (vgl. BVerwG, B.v. 11.5.2010 – 7 VR 2.09 – juris). Dabei genügt es zur Vermeidung der Ausschlusswirkung des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG jedoch nicht, lediglich pauschal existenzielle Betroffenheit zu behaupten. Auch wenn von einem Betroffenen grundsätzlich keine weitergehende Begründung seiner Einwendungen verlangt werden kann, so obliegt ihm dennoch die Darlegung derjenigen Umstände, die in seiner Sphäre liegen und aus denen er die Existenzbedrohung herleitet (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 23.3.2011 – 9 A 9.10 – juris Rn. 23). Dies gilt insbesondere für Umstände, die die Plan-

feststellungsbehörde nicht kennt und von denen auch nicht zu erwarten ist, dass sie sie im Rahmen der Amtsermittlung nach Art. 24 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG in Erfahrung bringen wird. Zu denken ist hierbei etwa an bestimmte Betriebsabläufe oder nicht ohne weiteres erkennbare Nutzungen von Grundstücken. Nur so wird die Behörde in die Lage versetzt, die betreffende Einwendung sachlich zu prüfen und angemessen zu würdigen. Der Betroffene kann sich gerade auch im Hinblick auf die Regelung des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG nicht ohne weiteres darauf verlassen, dass die Behörde ohne entsprechende Hinweise seinerseits weitere Aufklärung in jeder denkbaren Richtung betreibt. Es liegt auf der Hand, dass ein Einwendungsführer nicht einerseits (nur) ihm bekannte und als relevant erkennbare Umstände verschweigen kann, um dann andererseits der Behörde mangelnde Beachtung gerade dieser Umstände vorzuhalten. Eine solche Bevorratung von Argumenten verhindert Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG zur Vermeidung von Verfahrensverzögerungen (so auch VG Regensburg, U.v. 17.12.2014 – RO 2 K 13.1745 – juris).

Im vorliegenden Fall wurde, nachdem der Kläger eine Gefährdung seiner Existenz behauptet hat, von der Planfeststellungsbehörde Herr **, ein öffentlich bestellter und beeidigter Sachverständiger für landwirtschaftliche Bewertung und Schätzung sowie landwirtschaftliche Betriebsplanung, mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Dieser hat sich unstreitig mit dem Kläger in Verbindung gesetzt und versucht, die erforderlichen Auskünfte vom Kläger einzuholen. Selbst wenn man den Angaben des Klägers folgt, wonach Herr ** seinen Betrieb ohne Voranmeldung und zu einer Zeit aufgesucht hat, zu der der Kläger aus betrieblichen Gründen keine Zeit für die Erteilung der geforderten Auskünfte hatte, hätte es dem Kläger obliegen, zum einen mit Herrn ** einen passenden Termin zu vereinbaren und zum anderen die zurückgelassenen Formulare auszufüllen. Beides hat der Kläger nicht getan. Dass diese Mitwirkungshandlungen dem Kläger unmöglich gewesen wären, ist weder ersichtlich noch nachvollziehbar dargelegt. Damit sind die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit der Präklusionsvorschrift erfüllt (vgl. BayVGh, B.v. 21.10.2009 – 8 ZB 09.1469 – juris Rn. 7). Der Kläger ist deshalb im verwaltungsgerichtlichen Verfahren auf die Geltendmachung der Einwendungen beschränkt, die er im Verwaltungsverfahren zumindest ansatzweise bereits vorgetragen hat (vgl. BVerwG, U.v. 14.7.2011 – 9 A 14.10 – juris Rn. 16 ff.; BayVGh, U.v. 24.7.2014 – 8 A 13.40002 – juris Rn. 25 ff.); der Beklagte konnte sich auf das Gutachten des Sachverständigen T. stützen.

Soweit eine Beeinträchtigung des Jagdwertes gerügt wird, kann diesem Argument schon deswegen in Bezug auf die Trassenwahl keine besondere Bedeutung zukommen, da jede der in Frage stehenden Trassenvarianten das Gemeinschaftsjagdrevier ***** durch-

schneiden würde. Weshalb die gewählte Trasse gegenüber den Alternativen den Jagdwert besonders mindern würde, ist nicht ersichtlich.

Insgesamt aber ist der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO aufzuheben. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung und die Abwendungsbefugnis beruht auf § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11, § 711 ZPO.

Die Berufung ist vom erstinstanzlichen Gericht nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 124 Abs. 2 Nrn. 3 oder 4 VwGO nicht vorliegen (§ 124a Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung:

Nach § 124 und § 124a Abs. 4 VwGO können die Beteiligten gegen dieses Urteil innerhalb **eines Monats** nach Zustellung die **Zulassung der Berufung** beim Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth,

Hausanschrift: Friedrichstraße 16, 95444 Bayreuth oder
Postfachanschrift: Postfach 110321, 95422 Bayreuth,

schriftlich beantragen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen. Dem Antrag sollen vier Abschriften beigelegt werden.

Über die Zulassung der Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für die Stellung des Antrags auf Zulassung der Berufung beim Verwaltungsgericht erster Instanz. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4, 5 VwGO sowie in den §§ 3 und 5 des Einführungsgesetzes zum Rechtsdienstleistungsgesetz bezeichneten Personen und Organisationen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist.

Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof**,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München oder
Postfachanschrift in München: Postfach 340148, 80098 München,
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,

einzureichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Berufung nur zuzulassen ist,

1. wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. wenn das Urteil von einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltunggerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

VPr Lederer ist wegen Eintritts in den Ruhestand an der Unterschrift gehindert.

gez. Holzinger

gez. Holzinger

gez. Lorenz

Beschluss:

Der Streitwert wird auf 25.000,00 EUR festgesetzt.

Gründe:

Die Streitwertfestsetzung richtet sich nach § 63 Abs. 2, § 52 Abs. 1 GKG.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen **Streitwertbeschluss** steht den Beteiligten die **Beschwerde** an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes **200,00 EUR** übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde.

Die Beschwerde ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth,

Hausanschrift: Friedrichstraße 16, 95444 Bayreuth, oder
Postfachanschrift: Postfach 110321, 95422 Bayreuth,

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses eingelegt werden. Die Frist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postfachanschrift in München: Postfach 340148, 80098 München,
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,

eingeht.

Der Beschwerdeschrift sollen 4 Abschriften beigelegt werden.

VPr Lederer ist wegen Eintritts in den Ruhestand an der Unterschrift gehindert.

gez. Holzinger

gez. Holzinger

gez. Lorenz