EINGEGANGEN
28. JUNI 2011
BAUMANN
RECHTSANWÄLTE

Sachgebiet:

Wegerecht
Recht des Verkehrswesens
Planfeststellungsrecht

BVerwGE: ja

Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

GG	Art. 14 Abs. 3, Art. 28 Abs. 2 Satz 1
FStrG	§ 17a Nr. 7, § 17e Abs. 5 und 6
BayVwVfG	Art. 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1, Art. 74 Abs. 3
VwGO	§ 87b
BImSchG	§ 41 Abs. 1
BHO	§ 7 Abs. 1 Satz 1
16. BImSchV	§ 2
UVP-RL	Art. 10a Abs. 1

Stichworte:

Planauslegung; Anstoßfunktion; Gutachten; Ausführungsplanung; informelles Verfahren; faire Verfahrensgestaltung; Lenkungsverfahren; Einwendungspräklusion; prozessuale Präklusion; Gebot der Konfliktbewältigung; vorübergehender Verkehrslärm; provisorische Baumaßnahme; Variantenprüfung; Grobanalyse; Feinprüfung; Abwägungsgebot; Tunnelbau; geologische Störzone; Tankanlage; Rastanlage; Trinkwasserversorgung; Kostenschätzung; volkswirtschaftlicher Nutzen; Baukosten; Nutzen-Kosten-Analyse; Wirtschaftlichkeit; Sparsamkeit; städtebauliche Entwicklung; Selbstverwaltung; Schadstoffprognose; Lärmprognose.

Leitsätze:

1. Die technische Ausführungsplanung des Vorhabenträgers muss nicht gemäß § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG zur Einsicht ausgelegt werden.

2. Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken, dem Planfeststellungsverfahren ein informelles Verfahren mit dem Ziel vorzuschalten, eine Empfehlung für eine Planung zu erarbeiten, die auf breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit stoßen kann.

3. Die Einwendungspräklusion gemäß § 17a Nr. 7 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG ist mit Art. 10a Abs. 1 UVP-Richtlinie vereinbar; das gilt auch, soweit danach Rügen einer Verletzung von FFH-Recht ausgeschlossen sind.

4. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV gewährt keinen Schutz vor Lärmeinwirkungen durch den Verkehr auf provisorisch eingerichteten Fahrbahnen, wenn deren Beseitigung absehbar ist.

5. Es entspricht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit nach § 7 Abs. 1 BHO, den volkswirtschaftlichen Nutzen der zur Auswahl stehenden Varianten nicht als eigenständigen Belang in die Abwägung einzustellen, sondern nur in seiner Relation zu den Baukosten (Nutzen-Kosten-Analyse).

6. Dem Grundsatz der Sparsamkeit nach § 7 Abs. 1 BHO entspricht es, die Baukosten der zur Auswahl stehenden Varianten nicht nur im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse zu berücksichtigen, sondern daneben auch als eigenständigen Belang in die Abwägung einzustellen.

7. Der Behörde kommt bei der Prognose der Baukosten der Varianten ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Einschätzungsspielraum zu.

8. Das Recht des Enteignungsbetroffenen, sich gegen eine nicht dem Allgemeinwohl i.S.d. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG dienende Inanspruchnahme seines Eigentums zu wenden, umfasst grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (hier: Recht der Gemeinden zur eigenverantwortlichen Definition der bei einer überörtlichen Planung zu berücksichtigenden städtebaulichen Entwicklungsinteressen).

9. Die durch die Straßenbauarbeiten verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen müssen wegen ihres unregelmäßigen Entstehens nicht durch eine Lärm- bzw. Schadstoffprognose ermittelt werden.

Urteil des 9. Senats vom 3. März 2011 - BVerwG 9 A 8.10

EINGEGANGEN
28. JUNI 2011
BAUMANN
RECHTSANWÄLTE

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 8.10

Verkündet
am 3. März 2011
Jakob
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

[redacted]

Kläger,

- Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte Baumann,
Annastraße 28, 97072 Würzburg -

g e g e n

den Freistaat Bayern,
vertreten durch die Landesanwaltschaft Bayern,
Ludwigstraße 23, 80539 München,

Beklagten,

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 16. und 17. Februar 2011
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte, Domgörgen, Dr. Christ
und Prof. Dr. Korbmacher

am 3. März 2011 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens werden dem Kläger zu 3
zu 26/30, der Klägerin zu 2 zu 2/30 und den Klägern zu 1
und 4 zu je 1/30 auferlegt.

G r ü n d e :

I

1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt-Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle (AS) Würzburg-Heidingsfeld/ westlich Mainbrücke Randersacker vom 17. Dezember 2009. Der Planfeststellungsbeschluss sieht die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Kläger vor.

2 Der auszubauende Abschnitt ist 5,4 km lang. Er beginnt etwa 7,6 km östlich des Autobahndreiecks Würzburg-West und endet ca. 320 m westlich der Mainbrücke Randersacker. Die Ausbaustrecke verläuft von Westen kommend über die AS Würzburg-Heidingsfeld, deren Ausbau ebenfalls Gegenstand des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses ist. Sie soll dann über die neu zu errichtende Tal-

brücke Heidingsfeld führen, die im Vergleich zur bestehenden Talbrücke etwas nach Norden abgerückt und abgesenkt werden soll. Unmittelbar nach der Talbrücke soll die in diesem Bereich um 12 m abgesenkte Trasse den Nordrand des Katzenberges in einem etwa 570 m langen Trog-Tunnel unterfahren. Im Anschluss an den Tunnel verläuft die geplante Trasse bis zu den Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd in Troglage. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

3 Die Autobahndirektion Nordbayern beantragte erstmals mit Schreiben vom 25. April 2005 die Planfeststellung für einen sechsstreifigen Ausbau der BAB 3 im vorliegenden Abschnitt, bei dem die Höhenlage der bestehenden Autobahn im Wesentlichen übernommen worden wäre. Dagegen wurden zahlreiche Einwendungen mit dem Begehren erhoben, die Autobahn in Richtung Süden zu verlegen und dabei den Stadtteil Heuchelhof mit einem Tunnel zu unterfahren. Daraufhin wurde eine so genannte Lenkungsgruppe bestehend aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Obersten Baubehörde (Bayerisches Staatsministerium des Innern) und der Stadt Würzburg eingesetzt, die eine allseits anerkannte Entscheidungsgrundlage erarbeiten sollte. In diesem „Lenkungsverfahren" wurde eine umfangreiche Variantenprüfung durchgeführt. Als deren Ergebnis verabschiedete die Lenkungsgruppe eine einvernehmliche Empfehlung zugunsten der nunmehr planfestgestellten Katzenbergtunnel-Variante. Der Stadtrat der Stadt Würzburg stimmte dieser Variante sowie einer Beteiligung der Stadt an deren Kosten zu.

4 Die Autobahndirektion Nordbayern beantragte daraufhin mit Schreiben vom 31. März 2008 erneut die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

5 Die Planunterlagen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Würzburg oder bei der Regierung von Unterfranken Einwendungen gegen den Plan erheben könne. Nach Ablauf der Frist seien Einwendungen ausgeschlossen.

6 Die Kläger zu 1 und 2 machten fristgerecht geltend, dass sich bei zutreffender Bewertung der berührten Belange die Vorzugswürdigkeit der Variante Süd 1 gegenüber der Planvariante aufdränge. Dazu wird im Einwendungsschreiben unter anderem ausgeführt: Bei der Variante Süd 1 könne eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes/Naturschutzgebietes „Bromberg-Rosengarten“ vermieden werden, was ein zwingender Grund für den Vorzug dieser Variante nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-Richtlinie sei. Die Streckenverkürzung bei der Variante Süd 1 führe zu Reisezeitgewinnen und einer erheblichen Einsparung an Kraftstoff und Schadstoffimmissionen. Die Trennwirkung der bestehenden Autobahntrasse zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld würde behoben und der Bereich entlang des Katzenberges könnte nach dem Rückbau der bisherigen Autobahn für städtebauliche Entwicklungen genutzt werden. Bei Realisierung der Plantrasse würden die Anwohner während der Bauzeit erheblichen Belastungen mit Lärm und Staub ausgesetzt; dies könne bei Realisierung der Variante Süd 1 vermieden werden. Die Durchfahrung des geplanten Wasserschutzgebietes „Winterhäuser Quelle“ mit einem Tunnel spreche nicht gegen die Variante Süd 1, weil mit geringem Mehraufwand Schutzmaßnahmen ergriffen werden könnten. Im Übrigen beeinträchtige die Plantrasse das Wasserschutzgebiet stärker als die Variante Süd 1. Für diese Variante spreche ferner, dass die flächige Verlärmung zahlreicher Wohnhäuser im Nordbereich erheblich reduziert würde bei nur geringfügigen neuen Lärmbetroffenheiten in den Bereichen Reichenberger und Rottenbaurer Grund. Die Variante Süd 1 dürfe nicht schon deshalb ausgeschlossen werden, weil es keine Möglichkeit gebe, die Tank- und Rastanlagen vom Tunnel aus anzubinden. Zwar sei die Variante Süd 1 nach den reinen Baukosten etwa 26 Mio. € teurer; bei Berücksichtigung anderer Faktoren wie etwa dem geringeren Grunderwerb, dem Wert der städtebaulich neu nutzbaren Flächen und der Kraftstoffersparnis seien die Kosten dieser Variante jedoch nicht höher als diejenigen der Plantrasse. Nach Art. 16 FFH-Richtlinie sei ein Eingriff in den Lebensraum einer streng geschützten Art nur gerechtfertigt, wenn Alternativen, die zu keinem oder einem wesentlich geringeren Eingriff führten, nicht zur Verfügung stünden. Aus den Eigenschaften einer Tunnelvariante folge, dass bei der Variante Süd 1 nahezu kein Lebensraum einer streng geschützten Art in Anspruch ge-

nommen werde oder auch nur genommen werden könne. Dieser Umstand erzwinge den Vorzug der Variante Süd 1.

7 Die Klägerin zu 2 machte darüber hinaus geltend, dass ihr Anwesen durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde; die erheblichen Lärmbelästigungen während der Bauphase und im späteren Verkehrsbetrieb gefährdeten ihre Gesundheit. Die Kläger zu 3 und 4 gaben zu erkennen, dass sie sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums wenden.

8 Der Erörterungstermin fand in der Zeit vom 2. Februar 2009 bis zum 6. Februar 2009 in Würzburg statt. Mit auf den 17. Dezember 2009 datiertem Beschluss stellte die Regierung von Unterfranken den Plan für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im vorliegenden Abschnitt fest. Im Planfeststellungsbeschluss wird ausgeführt, dass die Varianten Mitte 1 bis 3 ebenso wie die so genannte Groh-Variante frühzeitig aus dem Kreis der näher zu untersuchenden Tunnelvarianten ausgeschieden worden seien. Auf der letzten Stufe der Variantenprüfung seien die Ausbauvariante und die Variante Süd 1 unter anderem nach den Belangen „Gewässerschutz und Trinkwasserversorgung", „Stadtentwicklung, Stadt- und Landschaftsbild", „Immissionsschutz", „Baukosten und Kosten-Nutzen-Verhältnis", „Bauausführung und Bauzeit" sowie „Tank- und Rastanlagen" miteinander verglichen worden. Nach Abwägung der Belange sei der Ausbauvariante der Vorzug gegeben worden. Im Planfeststellungsbeschluss wird unter anderem dargelegt, wie die betriebs- und baubedingten Belastungen der Anwohner mit Lärm und Luftschadstoffen und die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf die FFH-Gebiete „Irtenberger und Guttenberger Wald" und „Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" sowie auf geschützte Tier- und Pflanzenarten beurteilt wurden.

9 Die Kläger haben am 1. März 2010 Klage erhoben und mit der Klagebegründung vom 9. April 2010 im Wesentlichen vorgetragen: Bezogen auf den Neubau der Heidingsfelder Talbrücke unter laufendem Verkehr auf der alten Brücke, den Bau des Trogtunnels und einer Behelfsbrücke verstoße der Planfeststellungsbeschluss gegen das Gebot der Bewältigung aller durch die Planung hervorgerufe-

nen Konflikte. Die Groh-Variante hätte nicht vorab auf der Ebene der Grobanalyse ausgeschieden werden dürfen; vielmehr hätte sich der Planfeststellungsbehörde aufdrängen müssen, dass diese Variante gegenüber der Ausbauvariante vorzugswürdig sei. Sie habe abwägungsfehlerhaft als Nachteil der Groh-Variante gewertet, dass diese in einer geologischen Störzone verlaufe, den Wegfall der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd zur Folge habe und zu neuen Lärmbetroffenheiten führe. Entgegen der Annahme der Planfeststellungsbehörde seien die Baukosten der Groh-Variante nicht etwa höher, sondern erheblich geringer als diejenigen der planfestgestellten Ausbauvariante. Den Verlauf des Tunnels im Wasserschutzgebiet „Winterhäuser Quelle“ habe die Behörde nicht als Nachteil der Groh-Variante werten dürfen. Aufgrund der modernen Tunnelbautechnik bestehe keine Gefahr von Grundwasserverunreinigungen während des Tunnelvortriebs. Demgegenüber sei das Risiko von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser beim planfestgestellten Ausbau der A 3 in Troglage und offener Bauweise deutlich höher. Die Groh-Variante weise gegenüber der Plantrasse erhebliche Vorteile auf. Insbesondere würde die Trennwirkung der zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld verlaufenden Trasse der A 3 beseitigt; durch deren Verlegung in einen den Heuchelhof unterfahrenden Tunnel würde eine Fläche von rund 18 ha frei, woraus Bauland in einem Umfang von etwa 10 ha gewonnen werden könne. Die mit der Groh-Variante verbundene Verkürzung der Fahrstrecke bringe zahlreiche volkswirtschaftliche Vorteile mit sich wie bspw. eine Einsparung von Kraftstoff und eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes. Zahlreiche Bewohner der Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld blieben künftig vom Lärm der A 3 verschont, während allenfalls in geringem Umfang neue Lärmbetroffenheiten entstünden, denen im Übrigen durch eine Einhausung der Talbrücken begegnet werden könne. Weitere Vorteile der Groh-Variante seien die geringere Inanspruchnahme von Grundeigentum und ein geringerer Bedarf zur Kompensation naturschutzrechtlicher Eingriffe.

10 Mit am 1. Februar 2011 eingegangenem Schriftsatz vom 31. Januar 2011 haben die Kläger die Ausführungen in ihrer Klagebegründung vertieft und darüber hinaus unter anderem erstmals vorgetragen: Die Auslegung des Plans zur Einsichtnahme habe nicht alle auszulegenden Unterlagen erfasst. Im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Lenkungsgruppe sei das Gebot fairer Verfahrensgestaltung

verletzt worden. Die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe seien ebenso fehlerhaft ermittelt und bewertet worden wie etwaige Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und von europarechtlich geschützten Arten. Die Lärmproblematik im Zusammenhang mit der Errichtung einer Behelfsfahrbahn der A 3 sei nicht durch Planfeststellung bewältigt worden. Neben der Groh-Variante sei auch die Variante Mitte 3 fehlerhaft bereits auf der Ebene der Grobanalyse ausgeschieden worden. Außerdem hätte sich der Behörde aufdrängen müssen, der Tunnelvariante Süd 1 den Vorzug gegenüber der Plantrasse zu geben. Die entsprechende Auswahlentscheidung sei schon wegen der faktischen Bindung der Planfeststellungsbehörde an Vorgaben aus dem Lenkungsverfahren abwägungsfehlerhaft. Auch insoweit seien die Baukosten, die wasserwirtschaftlichen Belange, die Belastungen während der Bauphase und der Gesichtspunkt neuer Lärmbetroffenheiten falsch gewertet worden.

11 Mit am 14. Februar 2011 eingegangenem Schriftsatz vom 11. Februar 2011 haben die Kläger weiter vorgetragen, die „Winterhäuser Quelle“ diene allenfalls in „Notzeiten“ der Versorgung der Stadt Würzburg mit Trinkwasser; zum Beweis der Richtigkeit dieser Behauptung wurden Zeugen benannt. Bei der Abwägung sei nicht berücksichtigt worden, dass durch die Errichtung der Behelfsfahrbahn besonders geschützte Pflanzenarten sowie europarechtlich geschützte Arten zerstört bzw. getötet würden.

12 In der mündlichen Verhandlung am 17. Februar 2011 hat der Beklagte den Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses berichtigt und um eine Auflage ergänzt.

13 Die Kläger beantragen,

> den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 17. Dezember 2009 in der Gestalt der in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Protokollerklärungen aufzuheben,
>
> hilfsweise festzustellen, dass dieser Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

14 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

15 Er tritt dem Vortrag der Kläger im Einzelnen entgegen.

II

16 Die Klage ist zulässig, aber nicht begründet. Der Planfeststellungsbeschluss in Gestalt der in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Protokollerklärungen leidet an keinem Rechtsfehler, der die Kläger in ihren Rechten verletzt und die - vollständige oder teilweise - Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.

17 A. Der Planfeststellungsbeschluss weist keine Verfahrensfehler auf, die Rechte der Kläger berühren könnten.

18 1. Die Kläger beanstanden zum Einen, die Auslegung der Planunterlagen sei ihrer Anstoßfunktion nicht gerecht geworden. Das Luftschadstoffgutachten sowie die Verkehrsprognose hätten ebenso ausgelegt werden müssen wie Unterlagen zur Bauausführung und zur Variantenprüfung. Dem kann nicht gefolgt werden.

19 Die Betroffenen sollen durch die Auslegung der Planunterlagen nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 8. Juli 1982 - 2 BvR 1187/80 - BVerfGE 61, 82 <117 f.>). Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt (Urteil vom 30. Januar 2008 - BVerwG 9 A 27.06 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 195 S. 10). Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur

vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (Urteile vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.> und vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <144 f.>).

20 Ausgehend davon mussten weder das Luftschadstoffgutachten noch die Verkehrsprognose ausgelegt werden. Im Erläuterungsbericht wurde unter der Überschrift „Schutz vor Luftschadstoffen" ausgeführt, dass es an neun Gebäuden im Außenbereich zu Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe kommen werde. In der ausdrücklich in Bezug genommenen Unterlage 11.3 wurden die ermittelten Belastungswerte und die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude benannt sowie Art und Maß der Überschreitungen angegeben. Der Erläuterungsbericht nannte außerdem die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrszahlen und verwies unter der Überschrift „Lärmschutz" auf die in der Unterlage 11.1 enthaltenen Ergebnisse der schalltechnischen Beurteilung. In der Unterlage 11.1 wurden wiederum die Verkehrszahlen genannt und angegeben, dass der für die Nacht geltende Grenzwert für Verkehrslärm an 16 Gebäuden überschritten werde. Anhand dieser Angaben waren die Betroffenen in der Lage, sich innerhalb der Einwendungsfrist in groben Zügen gegen eine mit dem Verkehr auf der ausgebauten Autobahn verbundene Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm zu wenden.

21 Die technische Ausführungsplanung des Vorhabenträgers muss nicht zur Einsicht ausgelegt werden. Denn der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, dem Plan bereits eine vollständig ausgearbeitete Detailplanung zur Bauausführung beizufügen. Vielmehr reicht es aus, wenn die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren prüft, ob der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt, und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben dadurch gewährleistet, dass sie dem Vorhabenträger die Vorlage der Ausführungsplanung vor Baubeginn zur

Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde aufgibt (Urteile vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 97 und vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 5.96 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 S. 25 f.). Die Rechte der Betroffenen werden dadurch nicht nachteilig berührt. Soweit sich erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens oder nach Vorlage der Ausführungsplanung zur Genehmigung herausstellen sollte, dass die Bauausführung Probleme aufwirft, die im Rahmen planerischer Abwägung bewältigt werden müssen, sind zwar die insoweit notwendigen Entscheidungen durch die Planfeststellung selbst zu treffen oder bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG einer künftigen Entscheidung vorzubehalten (vgl. Urteil vom 11. April 2002 - BVerwG 4 A 22.01 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 169 S. 124). Darauf bezogene Einwendungen der Betroffenen sind dann jedoch nicht ausgeschlossen, da sie innerhalb der Einwendungsfrist nicht erhoben werden konnten.

22 Die Akten des Lenkungsverfahrens zur Variantenprüfung mussten ebenfalls nicht ausgelegt werden. Im Erläuterungsbericht wurde die Alternativenprüfung im Einzelnen unter Angabe der verschiedenen - nach den ausgelegten Plänen in ihrer räumlichen Lage erkennbaren - Varianten sowie der jeweils maßgeblichen Erwägungen für deren Auswahl oder Ausscheiden auf den einzelnen Prüfungsstufen dargestellt. Die Betroffenen waren daher im Hinblick auf die enteignende Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses in der Lage, die Erforderlichkeit des projektierten Vorhabens unter dem Aspekt der Variantenauswahl zumindest in groben Zügen in Frage zu stellen und die Behörde dadurch zu einer Prüfung zu veranlassen (vgl. Urteil vom 12. Dezember 1996 - BVerwG 4 C 29.94 - BVerwGE 102, 331 <338>). Dies wird durch die umfangreichen Einwendungen der Kläger zu 1 und 2 gegen die Auswahl der später planfestgestellten Ausbauvariante bestätigt.

23 2. Die Kläger machen ferner einen Verstoß gegen den rechtsstaatlichen Grundsatz fairer Verfahrensgestaltung geltend. Durch die Tätigkeit der Lenkungsgruppe sei der Planfeststellungsbehörde faktisch die Freiheit zur eigenen planerischen Gestaltung genommen worden. Insbesondere hätten der damalige Bundesminister für Verkehr sowie Vertreter der Obersten Baubehörde zu

erkennen gegeben, dass nur die Katzenbergtunneltrasse in Betracht komme. Diesem Einwand kann nicht gefolgt werden.

24 Eine zur planerischen Gestaltung ermächtigte Behörde darf sich keiner Einflussnahme aussetzen, die ihr die Freiheit zur eigenen planerischen Entscheidung faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt. Demgemäß muss die Behörde gegenüber jedermann jenes Maß an innerer Distanz und Neutralität wahren, das ihr in einer späteren Phase noch ein abgewogenes Urteil erlaubt. Die Planfeststellungsbehörde darf den Abwägungsvorgang daher nicht durch ein bloßes Aushandeln der zu beachtenden Belange mit dem Vorhabenträger oder anderen Stellen ersetzen. Kontaktaufnahmen, Informationen, Kenntnisnahmen und auch die Teilnahme an Besprechungen auf politischer Ebene sind zulässig, sofern daraus nicht im Einzelfall entscheidungsrelevante Vorfestlegungen betreffend den Verlauf und den Inhalt des Planfeststellungsverfahrens hervorgehen. Rechtlich zu beanstanden ist eine derartige Verfahrensweise daher nur dann, wenn die verfahrensrechtlich geordneten Entscheidungsebenen nicht mehr getrennt, einseitig Absprachen über die weitere Verfahrensgestaltung getroffen und der Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde von vornherein durch aktive Einflussnahme auf „politischer Ebene" sachwidrig eingeengt wird (vgl. Urteile vom 5. Dezember 1986 - BVerwG 4 C 13.85 - BVerwGE 75, 214 <230 f.>, vom 27. Juli 1990 - BVerwG 4 C 26.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 18 S. 29 f. und vom 18. März 2009 a.a.O. Rn. 24; Beschluss vom 24. August 1987 - BVerwG 4 B 129.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 12 S. 5 ff.).

25 Danach bestehen grundsätzlich keine Bedenken, dem Planfeststellungsverfahren, auf dem die Entscheidung beruht, ein informelles Verfahren mit dem Ziel vorzuschalten, eine Empfehlung für eine Planung zu erarbeiten, die auf breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit stoßen kann. Gesetzliche Bestimmungen stehen dem nicht entgegen. Das Verfahren zur Erstellung des Plans, dessen Feststellung beantragt wird, ist vom Gesetzgeber bislang nicht ausgestaltet worden. Das lässt dem Vorhabenträger Raum für eine den jeweiligen Gegebenheiten Rechnung tragende Einrichtung eines informellen Lenkungsverfahrens zur Vertrauensbildung und Akzeptanzförderung, wie es im Streitfall mit den hier daran

beteiligten Vertretern von Bund (zuständiges Ministerium), Land (Oberste Baubehörde) und Gemeinde stattgefunden hat. Um der Gefahr jeder Art von Vorfestlegung der Planfeststellungsbehörde für deren spätere Abwägungsentscheidung vorzubeugen, ist allerdings eine klare Trennung eines solchen Lenkungsverfahrens von dem Planfeststellungsverfahren geboten, auf dem die Entscheidung beruht. Es kann offenbleiben, ob und inwieweit eine Mitwirkung der Planfeststellungsbehörde im Lenkungsverfahren oder dessen Fortsetzung nach Einleitung des maßgeblichen Planfeststellungsverfahrens diesem Gebot zuwider liefe. Beides hat im Streitfall nicht stattgefunden. Unter diesen Voraussetzungen kann der Planfeststellungsbehörde nicht bereits deshalb die für eine sachgerechte Ausübung planerischer Gestaltungsfreiheit notwendige Distanz und Neutralität abgesprochen werden, weil ein der Empfehlung des Lenkungsverfahrens entsprechender Antrag des Vorhabenträgers auf Planfeststellung möglicherweise auf breitere Akzeptanz in der Öffentlichkeit stößt als andere Varianten.

26 Im vorliegenden Fall sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die Tätigkeit der Lenkungsgruppe gegen das Gebot fairer Verfahrensgestaltung verstoßen haben könnte. Das Lenkungsverfahren wurde vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, auf dem die angefochtene Entscheidung beruht, mit einer einvernehmlichen Empfehlung für die Katzenbergtunnelvariante abgeschlossen. Es ist weder von den Klägern dargelegt worden noch sonst ersichtlich, dass der Bundesminister für Verkehr oder Vertreter der Obersten Baubehörde Einfluss auf den konkreten Verlauf und Inhalt des erst danach (erneut) eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens genommen oder Weisung gegenüber der Planfeststellungsbehörde erteilt hätten, die Abwägung nicht ergebnisoffen vorzunehmen, sondern so auszurichten, dass letztlich allein die von der Lenkungsgruppe empfohlene Variante Erfolg haben kann. Sollte der Bundesminister für Verkehr im Lenkungsverfahren auf den zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen und die sich daraus ergebenden Folgen für die Realisierbarkeit von Varianten hingewiesen haben, ist dies seiner Stellung als Baulastträger geschuldet und daher unbedenklich.

27 Nach Auffassung der Kläger wurde das Kriterium der „neuen Lärmbetroffenheiten“ im Lenkungsverfahren nur deshalb eingeführt, um die Tunnelvarianten verhindern zu können; die Willkürlichkeit dieser Vorgehensweise werde auch daran deutlich, dass die Tunnelvarianten dann nicht durch Einhausung der Talbrücken optimiert worden seien, um den Nachteil „neuer Lärmbetroffenheiten“ auszuschließen. Die Planfeststellungsbehörde habe diese Sichtweise übernommen, was deren Fixierung auf die planfestgestellte Trasse zeige. Dieses Vorbringen geht fehl. Denn es war durchaus sachgerecht, die „neuen Lärmbetroffenheiten“ als gegen die Tunnelvarianten sprechenden Belang zu werten und von deren Optimierung durch Einhausung der Talbrücken abzusehen; dazu kann auf die Ausführungen zu B. 2. d) aa) (2) und B. 2. d) cc) (7) verwiesen werden. Schließlich meinen die Kläger, die faktische Bindung der Planfeststellungsbehörde werde daran erkennbar, dass sie die Angaben des Vorhabenträgers bzw. der Lenkungsgruppe ohne Auswertung der Akten des Lenkungsverfahrens ungeprüft übernommen habe. Das trifft nicht zu. So wurden ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses etwa die zahlreichen Einwendungen gegen die Variantenauswahl von der Planfeststellungsbehörde konkret unter Heranziehung schriftlicher und - im Erörterungstermin - mündlicher Stellungnahmen der jeweils zuständigen Fachbehörden überprüft. Es ist auch verfehlt, allein aus der fehlenden Auslegung der Akten des Lenkungsverfahrens zu schließen, dass der Planfeststellungsbehörde die für ihre Abwägungsentscheidung erforderlichen Unterlagen einschließlich derjenigen des Lenkungsverfahrens nicht vorlagen. Wie ausgeführt, mussten die Akten des Lenkungsverfahrens nicht öffentlich ausgelegt werden. Im Übrigen lassen bereits die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss etwa zur Methodengerechtigkeit der Lärmprognose erkennen, dass der Planfeststellungsbehörde diese Unterlagen zur Verfügung standen.

28 Eine Vernehmung der in den Schriftsätzen der Kläger vom 31. Januar 2011 und vom 11. Februar 2011 in diesem Zusammenhang benannten Zeugen drängte sich dem Gericht nicht auf. Die Kläger haben insoweit keine Beweisbehauptung aufgestellt, die nach den obigen Ausführungen mit Blick auf eine Verletzung des Grundsatzes fairer Verfahrensgestaltung relevant sein könnte.

29 B. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem materiell-rechtlichen Fehler, der zum Erfolg der Anfechtungsklage führen könnte.

30 1. Die Planrechtfertigung ist für das planfestgestellte Vorhaben gegeben. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. vom 20. Januar 2005 (BGBl I S. 201) - FStrAbG - als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und damit gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung des verkehrlichen Bedarfs ist für die Planfeststellung wie auch das gerichtliche Verfahren verbindlich (stRspr; vgl. Urteil vom 12. März 2008 - BVerwG 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 43). Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für den Ausbau der A 3 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht ersichtlich. Davon wäre nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan 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 (a.a.O.). Solche Gründe liegen nicht vor.

31 2. Soweit die Einwendungen der Kläger nicht bereits gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG ausgeschlossen sind bzw. nach § 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG i.V.m. § 87b VwGO vom Senat zurückgewiesen werden, leidet der Plan nach Überzeugung des Senats an keinem offensichtlichen, für die Betroffenheit der Kläger erheblichen Mangel der nach § 17 Satz 2 FStrG gebotenen Abwägung, der auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist und nicht durch Planergänzung behoben werden kann (§ 17e Abs. 6 FStrG). Hierfür sind aufgrund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung, der Anhörung der Sachbeistände der Beteiligten, der Auswertung der vorliegenden Akten samt fachtechnischen Stellungnahmen und unter Berücksichtigung des wesentlichen Vorbringens der Beteiligten folgende Erwägungen maßgebend:

32 a) Sämtliche Kläger sind gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG mit der Einwendung ausgeschlossen, dass der Beklagte die Luftschadstoffbelastung durch den Verkehr auf der ausgebauten A 3 fehlerhaft bewertet sowie die fachliche Überprüfung einer Beeinträchtigung von FFH-Gebieten und von europarechtlich geschützten Arten fehlerhaft vorgenommen habe. Die Kläger zu 1, 3 und 4 sind außerdem mit Einwendungen gegen verkehrsbedingte Lärmeinwirkungen ausgeschlossen. Die formellen Voraussetzungen der Präklusion liegen vor. In der ortsüblichen Bekanntmachung der Planauslegung wurde auf die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, die Einwendungsfrist und die Folgen verspäteter Einwendungen hingewiesen. Ebenso sind die materiellen Präklusionsvoraussetzungen erfüllt.

33 aa) Das Thema einer verkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Anwohner haben die Kläger in ihren Einwendungsschreiben unter keinem Aspekt angesprochen, obwohl die ausgelegten Planunterlagen - wie bereits ausgeführt - hierzu hätten Anstoß geben können. Sie haben sich auch nicht im Hinblick auf den Schutz von FFH-Gebieten und von europarechtlich geschützten Arten gegen das Vorhaben gewandt. Der Hinweis der Kläger zu 1 und 2 auf die Feststellung des Erläuterungsberichts, wonach die Variante „Süd 1“ die bei der Variante „Süd 1/B beige“ erfolgende Beeinträchtigung des FFH-Gebiets bzw. Naturschutzgebiets „Bromberg-Rosengarten“ vermeide, und die daraus gezogene Schlussfolgerung, dies sei nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-Richtlinie ein zwingender Grund für den Vorzug der Variante „Süd 1“, lässt keinen Bezug zur FFH-Verträglichkeit der planfestgestellten Ausbauvariante erkennen. Die Anmerkung der Kläger zu 1 und 2, der Artenschutz werde missachtet, weil entgegen Art. 16 FFH-Richtlinie nicht untersucht worden sei, ob insbesondere die Variante „Süd 1“ zu einer Vermeidung oder Verringerung des Eingriffs in den Lebensraum einer streng geschützten Art führe, und in Anlage 5 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan die zahlreichen betroffenen Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie aufgeführt seien, ist unschlüssig und unsubstantiiert. Denn die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 5 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) kommt, bezogen auf ein genau umschriebenes Untersuchungsgebiet, zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Variante keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Auch insoweit hatten die aus-

gelegten Planunterlagen eine hinreichende Anstoßwirkung entfaltet. Im Erläuterungsbericht wurde zum Thema „Natur und Landschaft" auf die Unterlage 12.1 verwiesen, in der die im Rahmen einer FFH-Vorprüfung ermittelten Auswirkungen der Baumaßnahmen und des künftigen Verkehrs auf der ausgebauten A 3 auf die in den FFH-Gebieten geschützten Lebensraumtypen und Arten dargestellt und im Bestands- und Konfliktplan auch räumlich zugeordnet wurden. Hinsichtlich des Artenschutzes wurde im Erläuterungsbericht auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 5 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) hingewiesen.

34 Die Kläger zu 1, 3 und 4 sind außerdem mit Einwendungen gegen die Lärmeinwirkungen durch den künftigen Verkehr auf der A 3 ausgeschlossen. Sie haben diesen Belang in ihren Einwendungsschreiben nicht thematisiert, obwohl die ausgelegten Planunterlagen hierzu hätten Anlass geben können; insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

35 bb) Es besteht kein Anlass zu vernünftigen Zweifeln, dass Art. 10a Abs. 1 UVP-Richtlinie dem Ausschluss der Rügen einer Verletzung von FFH-Recht gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG nicht entgegensteht. Der Anregung der Kläger, diese Frage durch den Gerichtshof der Europäischen Union im Wege der Vorabentscheidung klären zu lassen, ist daher nicht zu folgen.

36 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union dürfen das nationale Verfahrens- und Prozessrecht die Ausübung der durch die Gemeinschaftsrechtsordnung verliehenen Rechte nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren (EuGH, Urteile vom 14. Dezember 1995 - Rs. C-312/93 - Slg. 1995, I-4599 Rn. 13 und - Rs. C-430/93 - Slg. 1995, I-4705 Rn. 17). Gemessen daran schließt das nach Art. 10a Abs. 1 UVP-Richtlinie verbürgte Recht auf Zugang zu einem Überprüfungsverfahren von Entscheidungen über die Zulassung von Vorhaben, bei denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, das Rechtsinstitut der Einwendungspräklusion als solches nicht aus. In der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist bereits anerkannt, dass die Festsetzung angemessener Ausschlussfristen für die Geltendmachung von Rechtsbehelfen dem Grundsatz

der Effektivität des Gemeinschaftsrechts grundsätzlich genügt, da sie ein Anwendungsfall des grundlegenden Prinzips der Rechtssicherheit ist (EuGH, Urteil vom 16. Mai 2000 - Rs. C-78/98 - Slg. 2000, I-3201 Rn. 33). Diese Aussage kann ohne Weiteres auf das nationale Rechtsinstitut der Einwendungspräklusion übertragen werden. Es dient ebenfalls der Rechtssicherheit, insbesondere dem gesteigerten Bedürfnis des Vorhabenträgers nach Schutz und Beständigkeit der unter Drittbeteiligung zustande gekommenen Zulassungsentscheidung. Zwar tritt der Einwendungsausschluss im Unterschied zu Ausschlussfristen für die Geltendmachung von Rechtsbehelfen bereits vor Erlass eines gerichtlich anfechtbaren Rechtsakts ein. Das ist aber ohne Bedeutung, weil das Einwendungsrecht als Anknüpfungspunkt für die Präklusion einem vorgezogenen Rechtsschutz gleichkommt. Dieser vorgezogene Rechtsschutz ist nicht unzureichend; denn er liegt auch im wohl verstandenen Interesse der Einwendungsberechtigten, weil sie durch ihr Vorbringen die Chance der Einflussnahme wahren können, bevor eine Art von planerischer Verfestigung eingetreten ist (Urteil vom 14. April 2010 - BVerwG 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 107 f.; Beschlüsse vom 11. November 2009 - BVerwG 4 B 57.09 - Buchholz 406.254 URG Nr. 1 Rn. 7 und vom 14. September 2010 - BVerwG 7 B 15.10 - NVwZ 2011, 364 Rn. 8 ff.).

37 Die Einwendungspräklusion begegnet auch in der hier einschlägigen gesetzlichen Ausgestaltung gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG keinen Bedenken in Bezug auf das Gebot eines effektiven Zugangs zu Gericht im Anwendungsbereich der UVP-Richtlinie. Die Kläger meinen, die Frist von zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, bis zu deren Ablauf Einwendungen erhoben werden können (§ 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG), sei mit Blick auf die besondere Komplexität des FFH-Rechts jedenfalls insoweit nicht angemessen, als es um den Ausschluss von Rügen einer Verletzung von FFH-Recht gehe. Das trifft nicht zu.

38 Die Kläger übersehen zunächst, dass der zweiwöchigen Ausschlussfrist eine einmonatige Auslegung der Planunterlagen vorausgeht. Die Betroffenen haben also insgesamt rund sechs Wochen Zeit, um sich mit der Sachlage vertraut zu machen und ihre Einwendungen zu formulieren. Die Einhaltung der Einwen-

dungsfrist ist den Betroffenen auch deswegen praktisch möglich, weil nur geringe Anforderungen an die Substantiierung der Einwendungen gestellt werden. Soweit sie den ausgelegten Planunterlagen die Auswirkungen des Vorhabens auf ihre Belange und andere Rechtsgüter entnehmen können, müssen sie zur Vermeidung eines Einwendungsausschlusses lediglich in groben Zügen angeben, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden ebenso wenig erwartet wie eine rechtliche Einordnung der Einwendungen (Urteil vom 30. Januar 2008 - BVerwG 9 A 27.06 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 195 S. 10). Für innerhalb der Einwendungsfrist zu erhebende Rügen einer Verletzung von FFH-Recht gelten keine Besonderheiten, die das Recht auf Zugang zu Gericht nach Art. 10a Abs. 1 UVP-Richtlinie leer laufen lassen könnten. Auch insoweit besteht eine Obliegenheit zur fristgerechten Erhebung von Einwendungen nur dann und nur insoweit, als nach den ausgelegten Unterlagen ein Laie ohne Beiziehung naturschutzfachlichen Sachverstandes die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von FFH-Gebieten oder von Zugriffen auf europarechtlich geschützte Arten erkennen kann. Das war hier der Fall. Die Betroffenen konnten den ausgelegten Unterlagen ohne Weiteres entnehmen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden FFH-Gebiete und auf europarechtlich geschützte Arten untersucht und Beeinträchtigungen bzw. Zugriffe verneint wurden. Im Hinblick darauf hätte es genügt, wenn die Kläger in ihren Einwendungsschreiben unter Angabe der als betroffen erachteten Schutzgüter und der Art der Beeinträchtigung eine erneute Überprüfung der FFH-Problematik oder eine eingehendere Begründung der Untersuchungsergebnisse verlangt hätten. Die Planfeststellungsbehörde wie auch der Vorhabenträger hätten dann erkennen können, dass insoweit noch keine Rechtssicherheit bestand, sondern die Auswirkungen des Vorhabens auf die nach FFH-Recht geschützten Rechtsgüter noch näher überprüft werden sollten (vgl. Urteil vom 30. Januar 2008 a.a.O.). Es ist nicht ersichtlich, dass eine solche laienhafte Thematisierung der FFH-Problematik innerhalb der Einwendungsfrist nicht zu leisten ist.

39 b) Unabhängig davon wird das erst unmittelbar vor der mündlichen Verhandlung eingegangene Vorbringen der Kläger zur Fehlerhaftigkeit der Beurteilung

von Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und von europarechtlich geschützten Arten vom Gericht nach § 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO als verspätet zurückgewiesen. Dasselbe gilt für das Vorbringen einer fehlerhaften Verkehrs- und Schadstoffprognose.

40 aa) Die Kläger haben nach der am 1. März 2010 erfolgten Klageerhebung innerhalb der Frist von sechs Wochen gemäß § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG weder die Verkehrs- und Schadstoffprognose noch die Beurteilung der Auswirkungen der Baumaßnahmen und des künftigen Verkehrs auf der ausgebauten A 3 auf die FFH-Gebiete und die europarechtlich geschützten Arten angegriffen. Entsprechende Erklärungen sind vielmehr erstmals mit am 1. Februar 2011 bei Gericht eingegangenem Schriftsatz vom 31. Januar 2011 bzw. - hinsichtlich der Rügen einer Verletzung des europarechtlichen Artenschutzes im Bereich der Behelfsfahrbahn - erstmals mit am 14. Februar 2011 eingegangenem Schriftsatz vom 11. Februar 2011 vorgebracht worden. Die Zulassung dieser Erklärungen hätte nach der freien Überzeugung des Senats die Erledigung des Rechtsstreits verzögert (§ 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG i.V.m. § 87b Abs. 3 Nr. 1 VwGO).

41 (1) Die Kläger haben in ihrem Schriftsatz vom 31. Januar 2011 eingehend dargelegt, weshalb die Verkehrsprognose nach ihrer Auffassung auf einer ungeeigneten Methode, unzureichenden Ermittlungen und nicht vertretbaren Schlussfolgerungen beruht und die Aussagen des Luftschadstoffgutachtens nicht plausibel sind oder wegen fehlender Datenangaben nicht nachvollzogen werden können. Bis zu der auf den 16. Februar 2011 anberaumten mündlichen Verhandlung konnte das Gericht nicht mehr den Beklagten hierzu anhören, über die Notwendigkeit der - schriftsätzlich beantragten - Einholung von Sachverständigengutachten entscheiden und ggf. Gutachter bestimmen und zum Termin laden. Der Rechtsstreit hätte daher bei Zulassung der Rügen einer Fehlerhaftigkeit von Verkehrs- und Luftschadstoffprognose nicht bereits im Anschluss an die mündliche Verhandlung vom 16./17. Februar 2011 entschieden werden können.

42 (2) Dasselbe gilt hinsichtlich der Ausführungen der Kläger zu einer fehlerhaften FFH-Vorprüfung und einer unzureichenden Prüfung des Artenschutzes. Auch deren Zulassung hätte nach Überzeugung des Senats die Erledigung des Rechtsstreits verzögert. Insoweit wären ebenfalls Tatsachenfragen und nicht die - vom Gericht zu klärende - Rechtsfrage maßgeblich gewesen, ob bei einer FFH-Vorprüfung alle zu erwartenden Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets untersucht werden müssen oder nicht. Die Kläger meinen, der Beklagte habe diese Rechtsfrage verneint, wie sich daraus ergebe, dass die durch den künftigen Autobahnverkehr ausgelöste Belastung geschützter Lebensraumtypen durch Stickstoff und die Beeinträchtigung der Mopsfledermaus sowie der Bechsteinfledermaus durch den Bau- und Verkehrslärm und durch Kollision mit Fahrzeugen nicht - wie geboten - untersucht worden sei. Dem vermag der Senat nicht zu folgen.

43 Im Planfeststellungsbeschluss wird eingehend dargelegt, welcher Maßstab der FFH-Vorprüfung zugrunde gelegt wurde. Danach hat sich die Behörde gerade nicht von der Auffassung leiten lassen, dass sich die FFH-Vorprüfung auf einen Ausschnitt möglicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets beschränken darf. Der nachfolgenden Darstellung der im Rahmen der FFH-Vorprüfung erfolgten Untersuchungen kann auch nicht entnommen werden, dass de facto darauf verzichtet wurde, alle absehbaren Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Vielmehr ist erkennbar, dass etwa eine Beeinträchtigung der in den beiden FFH-Gebieten geschützten Lebensraumtypen durch Stickstoffeintrag nicht als eine ernsthaft in Betracht kommende Möglichkeit angesehen wurde. In Bezug auf das FFH-Gebiet „Trockentalhänge im südlichen Maindreieck“ wird ausgeführt, dass die Ausbreitung von Luftschadstoffen durch die bis etwa 15 m hohen Lärmschutzeinrichtungen erheblich reduziert werde. Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Irtenberger und Guttenberger Wald“ wird darauf abgestellt, dass die Verringerung der Abstände zwischen Autobahn und B 19 zum FFH-Gebiet wegen ihrer Geringfügigkeit und angesichts der verbleibenden Abschirmung durch weitere Waldflächen für die Lebensraumtypen nicht als eine möglicherweise erhebliche Beeinträchtigung angesehen werden könne. Mit Blick auf die in diesem FFH-Gebiet geschützten Fledermausarten wird im Planfeststellungsbeschluss eingehend und unter verschiedenen Aspekten begründet, weshalb sich

der sechsstreifige Ausbau der A 3 nicht auf deren Populationen auswirken werde bzw. die Auswirkungen so gering wären, dass sich daraus keine Gefährdung des Erhaltungszustandes der Populationen ableiten ließe. Dementsprechend beschränkt sich das Vorbringen der Kläger auch auf die Darlegung einer abweichenden tatsächlichen Einschätzung der Gefährdungslage.

44 Soweit die Kläger hinsichtlich des FFH-Gebiets „Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" rügen, dass die anlagebedingten Beeinträchtigungen unterbewertet, die baubedingten Auswirkungen nicht konkret abgeschätzt und eine Gefährdung der prioritären Falterart „Spanische Flagge" unzureichend ermittelt worden seien, liegt ohnehin auf der Hand, dass es nicht um Rechtsfragen geht. Dasselbe gilt hinsichtlich der erstmals mit Schriftsatz vom 11. Februar 2011 erhobenen Rüge einer Zerstörung von Exemplaren streng geschützter Arten im Bereich der Behelfsfahrbahn.

45 Eine Rechtsfrage ist schließlich auch insoweit nicht angesprochen, als die Kläger meinen, im Rahmen der FFH-Vorprüfung seien unter Verstoß gegen Unionsrecht Teile des gemeldeten Gebiets als nicht existent erklärt worden. Im Planfeststellungsbeschluss wird insoweit lediglich festgehalten, dass in dem hier relevanten Teilgebiet des 512 ha großen FFH-Gebiets „Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" mit verschiedenen Lebensraumtypen an unterschiedlichen Orten drei der fünf geschützten Lebensraumtypen nicht vorhanden seien und daher nur eine Beeinträchtigung der LRT 6210 und 6510 habe untersucht werden müssen. Es handelt sich mithin um eine tatsächliche Feststellung, deren Richtigkeit im Streitfall ggf. durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zu klären wäre.

46 Im Übrigen haben die Kläger selbst schriftsätzlich beantragt, zur Klärung der von ihnen behaupteten Ermittlungs- und Bewertungsdefizite Sachverständigengutachten einzuholen bzw. sachverständige Zeugen zu vernehmen. Hierüber konnte das Gericht bis zu der auf den 16. Februar 2011 anberaumten mündlichen Verhandlung nicht mehr - nach Anhörung des Beklagten - entscheiden und ggf. Gutachter bzw. sachverständige Zeugen rechtzeitig laden.

47 bb) Die Kläger können das verspätete Vorbringen auch nicht genügend entschuldigen (§ 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO). Sie hätten aufgrund der Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss Anlass gehabt, innerhalb der gesetzlichen Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung die Frage der Fehlerhaftigkeit der Verkehrs- und Luftschadstoffprognose sowie der FFH-Vorprüfung und der auf den Artenschutz bezogenen Untersuchungen wenigstens grob zu thematisieren und sich weiteren Vortrag nach Einsicht in die entsprechenden Unterlagen vorzubehalten.

48 cc) Der Senat sieht keinen Anlass, das Vorbringen gleichwohl im Rahmen des ihm nach § 87b VwGO eröffneten Ermessens zuzulassen. Das umfangreiche neue Vorbringen wurde erst rund zehn Monate nach Ablauf der Klagebegründungsfrist und unmittelbar vor der mündlichen Verhandlung eingereicht, zu der mit gerichtlicher Verfügung vom 2. Dezember 2010 geladen worden war. Eine solche Befassung des Gerichts mit neuem, bis zur mündlichen Verhandlung nicht mehr sachgerecht zu bewältigendem Vorbringen, kommt auch deshalb nicht in Betracht, weil der Termin der mündlichen Verhandlung mit Blick auf die Notwendigkeit einer Koordinierung mit den Sachbeiständen frühzeitig mit den Beteiligten abgestimmt worden war.

49 c) Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange leidet nicht zu Lasten nicht präkludierter Belange der Kläger an einem Verstoß gegen das aus dem Abwägungsgebot herzuleitende Gebot der Konfliktbewältigung, der nicht durch Planergänzung behoben werden kann (vgl. § 17e Abs. 6 FStrG).

50 Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Probleme auch im Planfeststellungsbeschluss gelöst werden (vgl. Urteil vom 23. Januar 1981 - BVerwG 4 C 68.78 - BVerwGE 61, 307 <311>). Hinsichtlich der Detailplanung zur Bauausführung gilt insoweit eine Ausnahme, als sie lediglich technische, nach dem Stand der Technik lösbare Probleme aufwirft. Eine solche rein technische Problematik kann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn gewährleistet ist, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden. Dazu ist es notwendig, dem Vorha-

benträger aufzugeben, vor Baubeginn seine Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen (Urteile vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 97 und vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 5.96 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 S. 25 f.). Soweit allerdings abwägungsbeachtliche Belange berührt werden, kann darüber nicht im Rahmen der Bauausführung, sondern muss im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Nur ausnahmsweise besteht dann nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG die Möglichkeit, die abschließende Entscheidung über das betreffende Planungselement im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten, wenn sich bezogen auf den Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen und das offen gehaltene Problem so gelöst werden kann, dass die bereits getroffenen Festlegungen nicht nachträglich als unabgewogen erscheinen (vgl. Urteile vom 23. Januar 1981 a.a.O. S. 311 f., vom 12. Dezember 1996 - BVerwG 4 C 29.94 - BVerwGE 102, 331 <346 f.> und vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <138>). Fehlt es hieran, bleibt die Anfechtungsklage gleichwohl ohne Erfolg, wenn die Regelungslücke durch eine Planergänzung geschlossen werden kann, weil es um die Lösung eines vom Planganzen abtrennbaren Teilkonflikts geht (vgl. Urteil vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 93).

51 aa) Ausgehend davon ist eine Verletzung des Gebots der Konfliktbewältigung im Zusammenhang mit dem Neubau der Talbrücke Heidingsfeld und des Katzenberg-Tunnels sowie dem Abbruch der bestehenden Talbrücke unter laufendem Verkehr nicht erkennbar.

52 (1) Der Neubau der Talbrücke und die Errichtung des Katzenbergtunnels sind als solche planfestgestellt. Das gilt auch für die maßgeblichen Abmessungen dieser Bauwerke. Bezogen auf die Brücke werden im Lageplan und im Erläuterungsbericht die lichte Weite, die maximale Höhe über dem Talgrund und die Breite zwischen den Geländern verbindlich vorgegeben. Für den Trog-Tunnel legt der Lageplan die lichte Höhe, die Breite zwischen den Wänden der beiden Tunnelröhren und die Tunnellänge fest; der Erläuterungsbericht enthält darüber hinaus nähere Vorgaben zur Tunnelausstattung. Die Abmessungen für diese

Bauwerke sind nunmehr auch im Bauwerksverzeichnis verbindlich vorgegeben, nachdem der Beklagte den bisher dort angebrachten Zusatz „nachrichtlich" durch eine Erklärung zum Protokoll über die mündliche Verhandlung gestrichen hat.

53 Es ist nicht ersichtlich, dass hinsichtlich dieser Bauwerke Konflikte offen geblieben sind, die nicht nur technischer Natur sind, sondern im Rahmen planerischer Abwägung hätten gelöst werden müssen. Bezogen auf die neue Talbrücke wurden auf der Grundlage der oben genannten Abmessungen sowie weiterer Vorgaben zur Anbringung eines lärmmindernden Straßenbelags und von Lärmschutzwänden etwa die Auswirkungen des Bauwerks auf Natur und Landschaft sowie die durch den Verkehr auf der Brücke zu erwartenden Belastungen mit Lärm und Luftschadstoffen beurteilt. Hinsichtlich des Trog-Tunnels ist die Gestaltung der Tunneldecke und deren landschaftsgerechte Einbindung Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung; außerdem hat der Tunnel Eingang in die schalltechnischen Berechnungen gefunden. Insoweit bestehende Abwägungsdefizite haben die Kläger nicht substantiiert geltend gemacht. Soweit die Planfeststellung die genaue Lage der Pfeiler und Widerlager der neuen Talbrücke der Ausführungsplanung überlässt, hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass nach den bisher durchgeführten Tiefenbohrungen eine standsichere Gründung an allen in Betracht kommenden Pfeilerstandorten möglich ist. Dem haben die Kläger nicht substantiiert widersprochen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Entscheidung über die genaue Lage der Brückenpfeiler und Widerlager abwägungsrelevante Fragen etwa eines bisher nicht geregelten Grunderwerbs oder des Natur- und Landschaftsschutzes aufwirft.

54 (2) Die Kläger meinen, der Abbruch der alten Talbrücke Heidingsfeld unter laufendem Verkehr sei technisch nicht zu bewerkstelligen; insoweit lasse die Planfeststellung einen die Grundlagen der Planung berührenden Konflikt ungelöst. Nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung trifft dies nach Überzeugung des Senats nicht zu.

55 Das Konzept des Vorhabenträgers sieht vor, den gesamten Autobahnverkehr während des Baus der nach Norden abgerückten neuen nördlichen Brücken-

hälfte über die alte Brücke abzuwickeln. Danach soll der gesamte Verkehr auf die neue Brückenhälfte umgelegt, die alte Brücke abgebrochen und sodann die neue südliche Brückenhälfte errichtet werden. Der Vorhabenträger hat dieses Konzept in der mündlichen Verhandlung eingehend und im Detail dargestellt. Unlösbare technische Probleme sind dabei nicht zutage getreten. Zwar rügen die Kläger, dem Neubau der Brücke vor einem Abbruch der alten Brücke stehe insoweit ein nicht zu überwindendes technisches Hindernis entgegen, als der Standort für das Widerlager West der neuen Brücke sich mit dem Standort des dortigen Widerlagers der alten Brücke überschneide. Dabei übersehen die Kläger jedoch, dass die neue Brücke nicht sogleich in voller Breite, sondern zunächst nur die neue nördliche Richtungsfahrbahn bei laufendem Verkehr auf der alten Brücke gebaut werden soll. Der Abstand des für den Bau der nördlichen Brückenhälfte notwendigen neuen Widerlagers West vom Widerlager der alten Brücke beträgt ausweislich des Lageplans etwa drei Meter. Die neue südliche Brückenhälfte soll erst nach Abbruch der alten Brücke errichtet werden. Soweit die Kläger schließlich auf Gefährdungen des laufenden Verkehrs durch die Abbruchmaßnahmen verweisen, ist dieser Konflikt jedenfalls dadurch hinreichend gelöst, dass der Vorhabenträger nunmehr aufgrund der Protokollerklärung des Beklagten in der mündlichen Verhandlung verpflichtet ist, während des Abbruchs geeignete und auf die jeweiligen Verfahren abgestimmte Schutzmaßnahmen für den Verkehr im Talgrund und auf der neuen Brücke vorzusehen.

56 bb) Hinsichtlich der Maßnahmen zur Verlegung des Autobahnverkehrs auf der östlich an den Katzenbergtunnel anschließenden freien Strecke während des Baus der neuen nördlichen Richtungsfahrbahn verletzt der Planfeststellungsbeschluss zwar das Gebot der Konfliktbewältigung; die Kläger können sich für ihr Anfechtungs- und Feststellungsbegehren jedoch nicht auf diese Rechtsverletzung berufen, weil ihr im Wege der Planergänzung abgeholfen werden kann. Dasselbe gilt mit Blick auf die Folgen des Baus einer neuen Überführung der Bundesstraße B 19 über die A 3 für die Verkehrssituation im Raum Würzburg.

57 (1) Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses soll während des Baus der neuen, um etwa neun Meter abgesenkten nördlichen Richtungsfahrbahn der

gesamte Autobahnverkehr auf der südlichen Bestandsfahrbahn erfolgen, die so weit verbreitert wird, dass sie fünfstreifig befahren werden kann. Auf einer Länge von 800 m soll für die Dauer dieser ersten Bauphase eine Behelfsfahrbahn errichtet werden, um die neue nördliche Richtungsfahrbahn ohne „Verbaumaßnahmen" herstellen zu können. Diese Behelfsfahrbahn soll nach den Angaben des Vorhabenträgers in der mündlichen Verhandlung um bis zu 30 m von der südlichen Bestandsfahrbahn abgerückt werden. Infolge dieser Maßnahmen rückt der Autobahnverkehr für die Dauer von etwa zwei Jahren näher an die Wohnbebauung im Stadtteil Heuchelhof heran. Die Bewertung der damit verbundenen Lärmbelastung und die Entscheidung über deren Bewältigung muss im Rahmen der Planfeststellung erfolgen; es handelt sich weder um ein rein technisch zu lösendes Problem noch liegen die Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG für einen Entscheidungsvorbehalt vor. Dass die Verlagerung des Autobahnverkehrs in Richtung der Wohnbebauung Heuchelhof nicht konfliktfrei erfolgen kann, zeigt die in der mündlichen Verhandlung vom Vorhabenträger eingereichte schalltechnische Beurteilung vom 11. Februar 2011. Danach steigt der Beurteilungspegel für die Nacht an drei möglichst nahe an der verbreiterten südlichen Bestandsfahrbahn bzw. an der Behelfsfahrbahn gelegenen Immissionsorten infolge der Verlegung des Autobahnverkehrs von 59,9 dB(A) auf 60,3 dB(A), von 59,8 dB(A) auf 60,3 dB(A) und von 58,8 dB(A) auf 59,7 dB(A). In zwei Fällen wird also aufgrund der Maßnahmen während der ersten Bauphase die durch die Grundrechtsordnung zum Schutz der Gesundheit und des Eigentums gezogene Grenze überschritten, die nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung bei einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts liegt (vgl. Urteile vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 <249> und vom 18. März 1998 - BVerwG 11 A 55.96 - BVerwGE 106, 241 <249>). Dem Planfeststellungsbeschluss lässt sich nicht entnehmen, dass diese baubedingte Lärmproblematik in die Abwägung einbezogen wurde, so dass das Gebot der Konfliktbewältigung verletzt ist.

58 (2) Diese Rechtsverletzung könnte der Anfechtungsklage nur dann zum Erfolg verhelfen, wenn sie sich nicht im Wege der Planergänzung beheben lässt. Das ist nicht der Fall.

59 Ein Rechtsverstoß führt gemäß § 17e Abs. 6 Satz 2 Halbs. 1 FStrG nur dann zu einem Anspruch auf Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit desselben, wenn er die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage stellt und daher nicht isoliert im Wege der Planergänzung durch nachträgliche Schutzauflagen behoben werden kann (Urteile vom 18. März 1998 a.a.O. S. 245 und vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <129>; stRspr). Die Bewältigung der mit der Umlegung des Autobahnverkehrs auf die verbreiterte südliche Bestandstrasse bzw. auf eine Behelfsfahrbahn verbundenen Lärmproblematik würde nur dann eine Überarbeitung des der Gesamtplanung zugrunde liegenden Konzepts notwendig machen, wenn sie an dem in § 41 Abs. 1 BImSchG normierten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszurichten wäre. Die dann geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV lägen weit unterhalb der derzeit erreichten Beurteilungspegel, die bereits die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreichen. Für die Dauer der ersten Bauphase wären damit derart umfangreiche und aufwendige Maßnahmen zur Lärmsanierung (vgl. Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <385>) erforderlich, dass das gesamte Ausbaukonzept überprüft werden müsste und Rückwirkungen auch auf die Variantenauswahl nicht ausgeschlossen werden könnten.

60 Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG erstreckt sich jedoch grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien, die - wie hier die Behelfsfahrbahn - dazu dienen, den Verkehrsfluss vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss des Baus oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße zu sichern. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bezieht sich nach Wortlaut und Systematik des § 41 Abs. 1 BImSchG nur auf das eigentliche, von der Planrechtfertigung gedeckte Straßenbauvorhaben, nicht außerdem auch auf vorübergehende straßenbauliche Maßnahmen, deren Zweck allein darin besteht, den Bau des Vorhabens selbst zu ermöglichen („diese"). Auch nach Sinn und Zweck der Vorschrift gewährt § 41 BImSchG keinen temporären Lärmschutz. Danach sind Lärmeinwirkungen durch kontinuier-

lich stattfindenden Straßenverkehr, die nach einer Lärmprognose über die durch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV markierte Schwelle hinausgehen, durch Maßnahmen des - vorrangig aktiven, nachrangig passiven - Schallschutzes zu vermeiden. Solche technischen Maßnahmen zur Verringerung der Lärmeinwirkungen regelmäßigen Straßenverkehrs sind typischerweise auf Dauer angelegt (vgl. zum passiven Schallschutz die Regelungen der 24. BImSchV). Sie würden daher „überschießende" Schutzwirkung entfalten, wenn sie wegen der von vornherein zeitlich beschränkten Lärmeinwirkungen baulicher Provisorien durchgeführt werden müssten. Das gilt erst recht dann, wenn sie - wie hier - mit einer umfangreichen Lärmsanierung verbunden wären. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die im Zuge straßenbaulicher Provisorien erforderlichen Maßnahmen in der Regel geeignet sind, den nach § 41 BImSchG gebotenen Lärmschutz auch gegenüber den dauerhaften Lärmeinwirkungen durch das Vorhaben selbst sicherzustellen, so dass keine Mehraufwendungen entstehen. Das zeigt gerade der vorliegende Fall. Als eine wesentliche Maßnahme aktiven Lärmschutzes ist vorgesehen, dass die ausgebaute Trasse abgesenkt geführt wird. Diese Maßnahme ist nicht kompatibel mit aktiven oder passiven Vorkehrungen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen, die durch den vorübergehend auf der Behelfsfahrbahn erfolgenden Verkehr ausgelöst werden. Auch soweit entlang der künftigen Trasse weitere Maßnahmen aktiven Lärmschutzes vorgesehen sind (vgl. Lageplan zur Lärmsituation Unterlage 11.2 Bl. 2 (3)), deckt sich deren Standort nicht mit demjenigen, der für Vorkehrungen aktiven Lärmschutzes zugunsten der Wohnbebauung Heuchelhof entlang der Behelfsfahrbahn gewählt werden müsste (vgl. zur Lage der Behelfsfahrbahn den vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung überreichten Lageplan zur schalltechnischen Beurteilung der Behelfsfahrbahn vom 11. Februar 2011). Somit ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen der vorliegenden Art lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird.

61 Die Planfeststellungsbehörde muss die insoweit gebotene Abwägung nachholen und die zur Bewältigung des Konflikts notwendigen Entscheidungen treffen.

Soweit dabei zur Vermeidung gesundheitsschädlichen Lärms über die in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll erklärte Pflicht des Vorhabenträgers zur Ausbildung des entlang der Behelfsfahrbahn vorgesehenen Biotopschutzzauns als Lärmschutzwand hinaus weitere Schutzmaßnahmen notwendig werden sollten (etwa passiver Lärmschutz oder lärmmindernder Asphalt), können entsprechende Anordnungen angesichts des in der schalltechnischen Beurteilung der Behelfsfahrbahn vom 11. Februar 2011 genannten relativ geringfügigen Lärmzuwachses infolge der Verlegung des Autobahnverkehrs auf die verbreiterte südliche Bestandsfahrbahn bzw. eine zu errichtende Behelfsfahrbahn im Wege der Planergänzung erfolgen, die nichts an der Inanspruchnahme des Grundeigentums der Kläger ändert. Dem nachgelassenen Schriftsatz der Kläger vom 28. Februar 2011 kann nicht entnommen werden, dass die Lärmbelastung aufgrund der provisorischen Verkehrsführung stattdessen derart massiv ansteigen wird, dass die Problematik nur durch Maßnahmen bewältigt werden kann, die die Gesamtplanung berühren. Das gilt angesichts der in der schalltechnischen Beurteilung (Seite 3) genannten Verkehrsmenge (der Bestandssituation 2005) von 69.100 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von 16,7 % tags und 43,6 % nachts auch dann, wenn die Annahme der Kläger zutreffen sollte, dass auf der Behelfsfahrbahn an etwa 180 Arbeitstagen pro Jahr baubedingt jeweils rund 950 Lkw-Fahrbewegungen zusätzlich anfallen werden. Die von den Klägern vermisste detaillierte Lärmberechnung wird nachzuholen sein. Es besteht auch kein Anlass, an der Richtigkeit der Angabe des Vorhabenträgers in der mündlichen Verhandlung zur Lage der Behelfsfahrbahn zu zweifeln. Schließlich kommt es nach den obigen Ausführungen für die Beurteilung der Möglichkeit einer Planergänzung nicht auf die genaue Lage des zur Lärmschutzwand auszubildenden Biotopschutzzauns an.

62 (3) Die Kläger haben mit Schriftsatz vom 11. Februar 2011 ferner erstmals gerügt, durch den Bau der Behelfsfahrbahn würden Exemplare von streng und besonders geschützten Pflanzenarten sowie des streng geschützten Falters „Spanische Flagge“ zerstört bzw. getötet. Diese Auswirkungen seien nicht ermittelt und bewertet und in die Abwägung einbezogen worden. Soweit dieses Vorbringen den europarechtlich vorgegebenen Artenschutz betrifft, ist es aus den oben genannten Gründen präkludiert und wird es außerdem als verspätet

zurückgewiesen. Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung angegeben, dass hinsichtlich der besonders geschützten Pflanzenarten im Bereich des Katzenberges ein nicht ausgleichbarer Verlust angenommen worden sei, der durch eine Aufwertung von Kalkmagerrasen kompensiert werden solle. Allerdings enthalten weder der Planfeststellungsbeschluss noch der Landschaftspflegerische Begleitplan samt Bestands- und Konfliktplan Aussagen, die sich ausdrücklich auf das Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten beziehen. Ob insoweit gleichwohl eine Bilanzierung erfolgt ist, kann jedoch offenbleiben. Nach dem hier einschlägigen § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG i.d.F. vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873; ebenso § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG i.d.F. vom 29. Juli 2009 BGBl I S. 2542) kommt das Verbot des Zugriffs auf besonders geschützte Pflanzenarten (§ 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG a.F., § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG n.F.), die nicht in Anhang IV Buchst. b der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, bei Handlungen zur Durchführung eines nach § 19 BNatSchG a.F. (§ 15 BNatSchG n.F.) zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft nicht zur Anwendung (vgl. Urteil vom 12. März 2008 - BVerwG 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 255 ff.). Es ist Sache der Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob hinsichtlich besonders geschützter Pflanzenarten ein Kompensationsdefizit vorliegt, und ggf. die zu dessen Behebung notwendigen Entscheidungen zu treffen. Rechtsfehler bei der Erarbeitung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzkonzepts sind in aller Regel isoliert im Wege der Planergänzung zu beheben (vgl. Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - BVerwGE 121, 72 <81 ff.>). Es unterliegt keinen ernsthaften Zweifeln, dass der Verlust von Exemplaren besonders geschützter Pflanzen, falls notwendig, durch eine Ersatzmaßnahme kompensiert werden kann. Die Anfechtungsklage muss daher auch unter diesem Aspekt erfolglos bleiben.

63 (4) Die Kläger haben in der mündlichen Verhandlung bezogen auf das Gebot der Konfliktbewältigung schließlich geltend gemacht, dass die nach der Ausführungsplanung vorgesehene Behelfsbrücke, über die während des Baus der neuen Überführung der B 19 über die A 3 der Verkehr geführt werden soll, hätte planfestgestellt werden müssen. Denn die Ausgestaltung der Behelfsbrücke habe erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Raum Würzburg. Weise die Behelfsbrücke weniger als vier Fahrspuren auf, werde es zu massi-

ven Staus kommen; dem hat der Beklagte nicht widersprochen. Dieser Rüge ist im rechtlichen Ansatz zu folgen. Die Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die örtliche Verkehrssituation stellen jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn sie - wie hier - von vornherein voraussehbar, von einiger Dauer und einigem Gewicht sind. Da die Planfeststellung diesen Aspekt nicht geregelt hat, liegt ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung vor. Dieser Verstoß kann jedoch ohne Weiteres im Wege der Planergänzung behoben werden und verhilft der Anfechtungsklage daher nicht zum Erfolg. Durch geeignete Auflagen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Behelfsbrücke gegenüber dem Vorhabenträger könnte der Konflikt nämlich ohne Weiteres gelöst werden.

64 d) Der Beklagte hat, soweit die Kläger nicht ohnehin mit entsprechenden Einwendungen ausgeschlossen sind, bei der Trassenwahl die Bedeutung der betroffenen Eigentumsbelange der Kläger oder der ihnen gegenübergestellten, für die gewählte Trassenführung streitenden Belange nicht verkannt oder objektiv fehlgewichtet; ebenso wenig leidet die Trassenwahl an Abwägungsdisproportionalitäten.

65 Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (Beschluss vom 20. Dezember 1988 - BVerwG 7 NB 2.88 - BVerwGE 81, 128 <136 f.>; Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 41). Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen.

66 Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind nur dann überschritten, wenn der Planfeststellungsbehörde beim Auswahlverfahren infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder 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 (vgl. Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 <146 f.>). Gemessen an diesen Grundsätzen erweist sich die Auswahl der planfestgestellten Ausbauvariante nicht als fehlerhaft.

67 aa) Die von einem Sachbeistand der Kläger in das Verwaltungsverfahren eingebrachte so genannte Groh-Variante durfte im Wege der Grobanalyse vorab ohne weitere Untersuchung aus dem Kreis der den Heuchelhof unterfahrenden Tunnelvarianten ausgeschieden werden. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses erfolgte dies mit der Begründung, dass sie anders als andere Tunnelvarianten im Bereich einer geologischen Störzone und unter höchst setzungsempfindlicher Bebauung verlaufe, ohne bei anderen Kriterien entscheidende Vorteile gegenüber den sonstigen Tunnelvarianten zu haben. Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden.

68 (1) Der Sachbeistand des Beklagten hat das aus der geologischen Situation folgende, für die Abwägung maßgebliche Risiko in der mündlichen Verhandlung wie folgt erläutert: Nach der geologischen Kartierung Würzburg-Süd liege die nördliche Tunnelröhre im Bereich einer rund 10 - 15 m breiten geologischen Störzone, innerhalb derer das Gebirge stark aufgelockert sei. Dies habe zur Folge, dass es beim Vortrieb des Tunnels in einer Tiefe von rund 40 m an der Erdoberfläche in einer Breite von ungefähr 100 m zu Setzungen kommen könne. Ausgehend von der geologischen Kartierung lägen innerhalb dieses so genannten Setzungstrichters oberhalb des Tunnels die setzungsempfindliche Hochhausbebauung am Heuchelhof sowie das Druckereigebäude der „Main Post“ mit höchst setzungsempfindlichen Druckmaschinen, deren Funktionsfähigkeit schon bei kleinsten Setzungen beeinträchtigt werde. Das gelte ange-

sichts der Breite des Setzungstrichters auch dann, wenn die leichte räumliche Verschiebung der Groh-Variante gegenüber der Variante Mitte 3 berücksichtigt werde. Um die genaue Lage und den Grad der geologischen Störung feststellen zu können, müssten zunächst kostspielige Erkundungsbohrungen durchgeführt werden. Soweit die Erkundungsbohrungen die Angaben der geologischen Kartierung bestätigen sollten, müssten zur Vermeidung von Setzungen aufwendige Sondermaßnahmen ergriffen werden wie der Einsatz höherer Vortriebsklassen oder wegen der Druckmaschinen die Anbringung von Schächten zum Einpressen von Zement.

69 Diese Einschätzung wird durch das Vorbringen der Kläger nicht erschüttert. Sie stellen insbesondere darauf ab, dass Setzungen durch die jeweils geeigneten technischen Vorkehrungen verhindert werden können. Das hat der Beklagte indes nicht bestritten. Maßgebliches Ausschlusskriterium waren vielmehr die Mehrkosten, die mit Maßnahmen zur Vermeidung von Setzungen verbunden sind. Das Setzungsrisiko als solches und ein daraus folgendes Kostenrisiko wird von den Klägern nicht substantiiert in Abrede gestellt. Sie haben in der mündlichen Verhandlung vielmehr selbst angegeben, dass die Kosten für den Vortrieb bei einem Wechsel von der „normalen" Vortriebsklasse 3 - 4 in die Vortriebsklasse 6 - 7 um 50 % höher lägen, was auf einer Länge von 300 m rund 10 % der Gesamtkosten für den Tunnel ausmachen würde. Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung ferner - unwidersprochen - ausgeführt, dass allein für Erkundungsbohrungen zur Einschätzung des Setzungsrisikos Kosten in Höhe eines einstelligen Millionenbetrages anfielen.

70 (2) Der Beklagte durfte davon ausgehen, dass die Groh-Variante bereits wegen dieses Kostenrisikos neben anderen Tunnelvarianten - insbesondere der Variante Süd 1 - nicht ernsthaft in Betracht kommt und daher nicht weiter untersucht zu werden brauchte. Die mündliche Verhandlung hat die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bestätigt, dass die Groh-Variante neben dem Nachteil des Risikos höherer Kosten infolge des Verlaufs im Bereich einer geologischen Störzone keine Vorteile von Gewicht aufweist, die andere Tunnelvarianten nicht haben. Insbesondere ist die Trasse bei der Variante Süd 1 nur geringfügig länger als diejenige der Groh-Variante; dasselbe gilt für die Länge

der Brücken. Es kann offenbleiben, ob die vom Beklagten angenommene Tunnellänge von 2 250 m bei der modifizierten Groh-Variante zutrifft, was die Kläger bestreiten. Auch wenn eine Tunnellänge von rund 1 900 m zugrunde gelegt wird, wie sie in den von den Klägern in der mündlichen Verhandlung überreichten Berechnungen zu den Kosten des Heuchelhoftunnels der modifizierten Groh-Variante angegeben ist, ist der Tunnel dieser Variante immer noch etwa 200 m länger als derjenige der Variante Süd 1. Daher kann selbst dann nicht angenommen werden, dass die Groh-Variante kostengünstiger zu erstellen ist als die Variante Süd 1, wenn von dem zusätzlichen Kostenrisiko infolge ihres Verlaufs in einer geologischen Störzone abgesehen wird. Die Behauptung der Kläger, die Groh-Variante sei mit geringeren Lärmbelastungen verbunden, ist nicht nachvollziehbar. Zwar ist diese Variante von den Aussiedlerhöfen weiter entfernt als die Variante Süd 1, dafür liegt sie jedoch näher an den Wohnsiedlungen Hohe Steige und Schellenberggraben.

71 Unter diesen Umständen war es nicht geboten, zunächst aufwendige Erkundungsbohrungen durchzuführen, um die Angaben der geologischen Kartierung zu überprüfen. Vielmehr reichte es aus, dass nach der geologischen Kartierung insbesondere die Trasse der Variante Süd 1 außerhalb einer geologischen Störzone und von setzungsempfindlichen Bereichen lag, um die Groh-Variante im Rahmen der Grobanalyse auszuscheiden. Die Behörde war auch nicht verpflichtet, die Groh-Variante dahin zu modifizieren, dass die beiden Talbrücken im Reichenberger und Rottenbaurer Grund zur Vermeidung neuer Lärmbetroffenheiten eingehaust werden. Eine solche Modifizierung musste sich der Behörde auf der Ebene der Grobanalyse nicht aufdrängen, weil bei den anderen Tunnelvarianten wie der Variante Süd 1 eine solche Einhausung zum Schutz vor Lärm ebenfalls möglich gewesen wäre. Davon abgesehen durfte die Behörde von einer solchen Modifizierung auch deshalb absehen, weil deren Kosten außer Verhältnis zur Schutzwirkung stünden. Nach Angaben des Beklagten entstünden für die etwa 520 m lange Einhausung Mehrkosten von etwa 30 Mio. €. Selbst wenn mit dem Sachbeistand der Kläger nur von Mehrkosten in Höhe von etwa 10 Mio. € ausgegangen wird, stünde dieser Aufwand angesichts der nach dem Planfeststellungsbeschluss bei Realisierung der Variante

Süd 1 entstehenden 25 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV außer Verhältnis zur damit zu erzielenden Schutzwirkung.

72 (3) Nach alledem ist der Antrag der Kläger abzulehnen, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis darüber zu erheben, dass die geologischen Störungen im Plangebiet kein Ausschlusskriterium für den Tunnelbau darstellen, die Durchfahrung von Störungssystemen technisch keine besondere Schwierigkeit bereitet und der Tunnelbau in solchen Bereichen mit üblichen, von der Normung abgedeckten Vortriebsklassen möglich ist. Diese Beweisbehauptungen sind, soweit sie sich auf Tatsachen beziehen und nicht nur eine Rechtsfrage betreffen, nicht entscheidungserheblich und im Übrigen zwischen den Beteiligten auch nicht streitig.

73 Abzulehnen ist ferner der Antrag der Kläger, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis über die Behauptung zu erheben, dass die modifizierte Groh-Variante gerechnet auf das Jahr 2009 „unter Zugrundelegung von marktüblichen Konditionen“ 201,8 Mio. € brutto kostet. Diese Behauptung könnte nach den obigen Ausführungen allenfalls dann entscheidungserheblich sein, wenn die Kläger zugleich unter Beweis gestellt hätten, dass insbesondere die Variante Süd 1 höhere Kosten verursacht als die modifizierte Groh-Variante. Stattdessen möchten die Kläger die Richtigkeit der Behauptung gutachtlich feststellen lassen, dass die planfestgestellte Trasse erheblich teurer ist als die Groh-Variante. Darauf kommt es im Zusammenhang mit der Frage, ob die Groh-Variante in Einklang mit dem Abwägungsgebot bereits im Rahmen der Grobanalyse ohne nähere Untersuchung aus dem Kreis der Tunnelvarianten ausgeschieden werden durfte, nicht an. Davon abgesehen geht die Beweisbehauptung auch „ins Blaue hinein“, weil sich die Kosten - wenn überhaupt - jedenfalls nicht ohne eine vorhergehende Erkundung der geologischen Situation in der von den Klägern behaupteten Exaktheit ermitteln lassen. Zudem ist der Beweisantrag unsubstantiiert, da unklar ist, ob und ggf. in welcher Höhe Kosten für Bohrungen zur Erkundung der geologischen Situation berücksichtigt wurden.

74 bb) Auch die Variante Mitte 3 durfte entgegen der Auffassung der Kläger bereits auf der Ebene der Grobanalyse aus dem Kreis der ernsthaft in Betracht kommenden Tunnelvarianten ausgeschieden werden.

75 Maßgebend hierfür waren ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses der im ersten Bauabschnitt nur halbseitig mögliche Bau der Talbrücke Heidingsfeld, der Verlauf durch eine geologische Störzone und unter setzungsempfindlicher Hochhausbebauung sowie die teilweise erheblichen Beeinträchtigungen der von der Trasse überspannten bebauten Bereiche südlich der Talbrücke Heidingsfeld. Abwägungsfehler sind insoweit nicht erkennbar. Hinsichtlich der nachteiligen Folgen des Verlaufs durch die nach der geologischen Kartierung Würzburg-Süd vorhandene Störzone wird auf die obigen Ausführungen zur Groh-Variante verwiesen. Allerdings liegt die Variante Mitte 3 weiter im Norden als die Groh-Variante. Der Beklagte hat daher angenommen, dass die höchst setzungsempfindlichen Druckmaschinen nicht mehr im Bereich des Setzungstrichters über dem Tunnelvortrieb lägen, sondern nur noch die setzungsempfindliche Hochhausbebauung am Straßburger Ring. Diese Annahme wird durch den im Klageverfahren vom Beklagten eingereichten Übersichtslageplan (Anlage 3 zum Schreiben der Autobahndirektion Nordbayern vom 14. Januar 2011) bestätigt. Gleichwohl ist aus den genannten Gründen nicht zu beanstanden, dass der Beklagte bei der Tunnelvariante Mitte 3 ein erhebliches Kostenrisiko gesehen hat. Bezogen auf das Kriterium des nur halbseitig möglichen Baus der Talbrücke Heidingsfeld hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar ausgeführt, dass die südliche Richtungsfahrbahn der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld abgebrochen werden müsste, um die bei der Variante Mitte 3 - wie auch den Varianten Mitte 1 und 2 - notwendige neue Talbrücke errichten zu können. Demgegenüber könnte die bestehende Talbrücke Heidingsfeld bei den anderen Tunnelvarianten uneingeschränkt für den laufenden Autobahnverkehr genutzt werden, während die neue Talbrücke errichtet werde. Dem haben die Kläger nicht substantiiert widersprochen. Schließlich zeigt der oben genannte Übersichtslageplan deutlich, dass das südlich der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld gelegene Wohngebiet bei einer Realisierung der Variante Mitte 3 massiv betroffen wäre, weil es teilweise unterhalb der neuen Talbrücke läge. Da insbesondere die Tunnelvariante Süd 1 diese erheblichen

Nachteile nicht aufweist und keine gewichtigen Vorteile gerade der Variante Mitte 3 erkennbar sind, ist nicht zu beanstanden, dass diese Variante nicht weiter untersucht wurde.

76 cc) Auch die Ermittlung, Bewertung und Gewichtung der für die Auswahl zwischen der planfestgestellten Katzenbergtunneltrasse und der vom Beklagten näher geprüften Variante Süd 1 maßgeblichen Belange leiden an keinem offensichtlichen und ergebnisrelevanten Abwägungsmangel.

77 (1) Soweit die Kläger rügen, bei der Prüfung der Vorzugswürdigkeit der Varianten Katzenbergtunneltrasse und Süd 1 habe wegen der Voreingenommenheit der Planfeststellungsbehörde tatsächlich keine Abwägung stattgefunden bzw. der Abwägung liege ein erhebliches Informationsdefizit der Behörde zugrunde, kann auf die Ausführungen zu A. 2. verwiesen werden. Danach sind entsprechende Abwägungsfehler nicht erkennbar.

78 (2) Der Wegfall der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd durfte als erheblicher Nachteil der Variante Süd 1 gewertet werden; Ermittlungs- oder Bewertungsfehler lassen sich insoweit nicht feststellen. Der Planfeststellungsbeschluss stellt darauf ab, dass solche Anlagen der Verkehrssicherheit dienen, da sie rechtzeitiges Tanken ermöglichen und notwendig sind, um den Lkw-Fahrern die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten zu ermöglichen. Es bestehe ein erheblicher Bedarf an der Aufrechterhaltung der beiden Anlagen, da an der A 3 ohnehin ein Stellplatzdefizit bestehe und es keine geeigneten Alternativstandorte gebe. In der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte ergänzend ausgeführt, dass der nächste Autohof die Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd schon deshalb nicht ersetzen könne, weil er rund 40 km entfernt sei. Hinsichtlich des von den Klägern ins Auge gefassten Autohofes am Biebelrieder Kreuz gebe es keine verfestigte Planung. Ohnehin seien Autohöfe nicht Bestandteil der Autobahn, sondern lägen außerhalb derselben, so dass sie nicht dieselben Funktionen wahrnehmen könnten wie eine Tank- und Rastanlage. Die Kläger haben die Richtigkeit dieser Erwägungen nicht substantiiert bestritten. Ihr Einwand, für Lkw seien nur wenige Stellplätze vorhanden und nach Angaben des Pächters der beiden Tank- und

Rastanlagen könnten diese nicht mit Gewinn betrieben werden, widerlegt nicht das Vorhandensein eines Bedarfs, zumal der Beklagte in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass der Konzessionär der beiden Anlagen großes Interesse an deren Weiterbetrieb gezeigt habe.

79 (3) Nicht zu beanstanden ist die Einschätzung des Beklagten, dass bei der Variante Süd 1 die der Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg dienende „Winterhäuser Quelle" während der etwa fünfjährigen Bauzeit des Tunnels unterhalb des Stadtteils Heuchelhof vom Netz genommen werden müsste, während die planfestgestellte Katzenbergtunnelvariante einen solchen erheblichen Nachteil nicht aufweist.

80 (3.1) Der Beklagte hat seiner Einschätzung die fachtechnische Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 15. Februar 2006 zugrunde gelegt. Das Wasserwirtschaftsamt hat diese Stellungnahme im Klageverfahren mit Schriftsatz vom 7. Juni 2010 näher erläutert; außerdem haben der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes sowie der Sachbeistand des Beklagten, Prof. Spaun, in der mündlichen Verhandlung hierzu ergänzend vorgetragen. Danach kann jedenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass Grundwasser, das bei dem 40 m unter der Erdoberfläche erfolgenden Tunnelvortrieb anfällt, durch Feinteile oder durch aus Baumaschinen auslaufendes Öl oder Diesel verunreinigt wird und dann über Klüfte, die durch den Ausbruch des Gesteins freigelegt werden, ungefiltert zur Quelle gelangt. Ein solcher Eintrag verunreinigten Grundwassers sei jedenfalls in der Zeit zwischen Ausbruch des Gesteins und Aufbringung des Spritzbetons möglich, in der die Klüfte frei lägen. Da die Reaktionszeiten nicht bekannt seien, müsse die Quelle während der Bauzeit außer Betrieb genommen werden. Auch gebe es keine technischen Vorkehrungen, um solche Verunreinigungen vor Einleitung in die Trinkwasserversorgung zuverlässig ausfiltern zu können.

81 Die von den Klägern vorgelegte und von ihrem Sachbeistand in der mündlichen Verhandlung näher erläuterte gutachtliche Stellungnahme vom 20. Januar 2011 lässt nicht erkennen, dass die fachtechnische Beurteilung des Wasserwirtschaftsamtes und des Sachbeistandes des Beklagten grobe, offen erkennbare

Mängel oder unlösbare Widersprüche aufweist oder von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen ausgeht (vgl. Beschlüsse vom 2. März 1995 - BVerwG 5 B 26.95 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 267 S. 12 und vom 4. Januar 2007 - BVerwG 10 B 20.06 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 353 S. 5 m.w.N.). Auf den Einwand, beim Tunnelvortrieb könnten elektrobetriebene Fahrzeuge und Maschinen verwendet werden, um einen Eintrag von Diesel in das Grundwasser auszuschließen, hat der Sachbeistand des Beklagten nachvollziehbar entgegnet, dass ein solches Vorgehen wegen der erheblichen Mehrkosten vollkommen unüblich sei und jedenfalls Bagger und Ladegeräte stets dieselgetrieben seien. In seiner gutachtlichen Stellungnahme stellt der Sachbeistand der Kläger, Prof. Krajewski, insbesondere darauf ab, dass die wasserwegsamen Klüfte immer wieder durch bindige Horizonte in der Vertikalen unterbrochen würden. Hier seien die Klüfte „in der Regel" mit Mergel verfüllt und verschlossen; die Schichtfugen seien bindig ausgebildet. An diesen Mergelsteinlagen würden eventuell im Grundwasser enthaltene Feinteile und Stäube abgefiltert. Danach wird das Risiko, dass verunreinigtes Grundwasser über Klüfte bis zum Grundwasserleiter gelangt, nicht vollkommen ausgeschlossen. Auch in der mündlichen Verhandlung hat der Sachbeistand der Kläger erklärt, er könne ein solches Risiko nicht ausschließen. So sei offen, wie sich geologische Störungen auf die grundwasserstauenden Schichten auswirkten; im Einzelfall könne dadurch deren Durchlässigkeit erhöht werden (vgl. auch Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 15. Februar 2006 S. 3).

82 Es fällt in die Einschätzungsprärogative der zuständigen Fachbehörde, wenn sie das danach gegebene - wenn auch geringe - Risiko einer nicht beherrschbaren Verunreinigung der „Winterhäuser Quelle" mit Blick auf die überragende Bedeutung einer gesicherten Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg nicht hinnehmen und daher diese Quelle für den Fall einer Realisierung der Variante Süd 1 während der rund fünfjährigen Bauzeit des Tunnels vorsorglich vom Netz nehmen will. Ausgehend davon ist der Antrag der Kläger abzulehnen, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis über die Behauptung zu erheben, dass „eine Außerbetriebnahme der Winterhäuser Quelle ... bei einer Tunnelauffahrung aus den im Gutachten der CDM Consult GmbH vom 20. Januar 2011 dargelegten Gründen nicht erforderlich" sei. Wie dargelegt, behaup-

ten auch die Kläger nicht, dass jedes auch nur geringe Risiko einer Verunreinigung der „Winterhäuser Quelle“ während des Baus des bei der Variante Süd 1 vorgesehenen Tunnels ausgeschlossen ist. Die Richtigkeit der in die Entscheidungsprärogative der Fachbehörde fallenden Entscheidung, jedes auch nur geringe Risiko der Einspeisung verunreinigten Trinkwassers in das Versorgungsnetz der Stadt Würzburg durch eine Außerbetriebnahme der „Winterhäuser Quelle“ auszuschließen, kann nicht durch Sachverständigenbeweis bestätigt oder widerlegt werden.

83 (3.2) Der Beklagte durfte diesen Aspekt nach den für ihn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses erkennbaren Umständen als erheblichen Nachteil der Variante Süd 1 werten. Dabei ist er unter Berufung auf die fachliche Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes davon ausgegangen, dass bei einer Außerbetriebnahme der „Winterhäuser Quelle“ ungewiss sei, wie auf andere Art und Weise eine ausreichende Versorgung der Stadt Würzburg mit Trinkwasser sichergestellt werden könne; denn die anderen Wassergewinnungsgebiete seien ebenfalls mit Problemen und Risiken behaftet. Unter Bezugnahme auf das Schreiben der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vom 10. Juli 2008 wird im Planfeststellungsbeschluss ferner ausgeführt, dass das Wasservorkommen der „Winterhäuser Quelle“ zur Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg genutzt werde; die Wassergewinnung „Winterhäuser Quelle“ stelle entgegen den Ausführungen des Erläuterungsberichts keine Ersatzwassergewinnung dar, sondern sei mit einem Anteil von 16 % der gesamten Jahresförderung unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg (Planfeststellungsbeschluss S. 397). Dass es sich bei der Aufrechterhaltung einer gesicherten Versorgung der Stadt Würzburg mit Trinkwasser um einen Belang von beträchtlichem Gewicht handelt, bedarf keiner näheren Begründung.

84 Auch insoweit sind keine Ermittlungsdefizite erkennbar. Soweit die Kläger zwei Tage vor der mündlichen Verhandlung Zeugen zum Beweis dafür benannt haben, dass die „Winterhäuser Quelle“ nicht an das Trinkwasserversorgungsnetz angeschlossen ist, sondern nur als Ersatz für Notfälle dient, vermag dies - selbst wenn die Richtigkeit der Beweisbehauptung unterstellt wird - keinen

offensichtlichen Abwägungsfehler zu begründen (§ 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG). Als „offensichtlich" anzusehen ist alles, was zur „äußeren" Seite des Abwägungsvorgangs derart gehört, dass es auf objektiv erfassbaren Sachumständen beruht, also Fehler und Irrtümer, die zum Beispiel die Zusammenstellung und Aufbereitung des Abwägungsmaterials, die Erkenntnis und Einstellung aller wesentlichen Belange in die Abwägung oder die Gewichtung der Belange betreffen und die sich etwa aus den Aufstellungsvorgängen, der Planbegründung oder sonstigen Unterlagen ergeben (vgl. Urteil vom 21. August 1981 - BVerwG 4 C 57.80 - BVerwGE 64, 33 <38>; stRspr). Aus den vorliegenden Unterlagen ergibt sich nicht, dass die Planfeststellungsbehörde zu Unrecht von einem Anschluss der „Winterhäuser Quelle" an das Trinkwasserversorgungsnetz der Stadt Würzburg ausgegangen ist. Diese Annahme entspricht der im Planfeststellungsverfahren abgegebenen Stellungnahme der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vom 10. Juli 2008. Die Planfeststellungsbehörde durfte sich darauf verlassen, dass diese Stellungnahme die Sachlage zutreffend wiedergibt. Auf die Richtigkeit der unter Beweis gestellten Behauptungen der Kläger kommt es für die Entscheidung mithin nicht an. Die weitere Behauptung, „die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH geht davon aus, dass bei Berücksichtigung der für den Tunnelbau in Wasserschutzgebieten üblichen technischen Vorkehrungen auch eine temporäre Belastung der Winterhäuser Quelle nicht eintreten wird", bezieht sich nicht auf eine dem Zeugenbeweis zugängliche Tatsache, die von den benannten Zeugen aus eigener Wahrnehmung bekundet werden könnte. Zudem ist nicht erkennbar, weshalb gerade die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH diesen Sachverhalt fachkundig sollte beurteilen können. Im Übrigen werden diese Beweismittel auch nach § 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO als verspätet zurückgewiesen.

85 (3.3) Die Kläger meinen ferner, der Beklagte habe die Bedeutung der gegen die Variante Süd 1 sprechenden wasserwirtschaftlichen Belange deshalb objektiv fehlgewichtet, weil die planfestgestellte Katzenbergtunneltrasse jedenfalls keine geringeren Risiken für die Trinkwasserversorgung Würzburgs mit sich bringe.

86 Dem kann nicht gefolgt werden. Auch der Beklagte ist davon ausgegangen, dass der planfestgestellte Ausbau der A 3 in Troglage im Bereich der Schutzzone II mit Risiken für die „Winterhäuser Quelle“ verbunden ist. Dieses Risiko wurde auf der Grundlage von hydrogeologischen Untersuchungen der Genesis Umwelt Consult GmbH, eines Gutachtens dieser Gesellschaft und fachtechnischer Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg im Einvernehmen mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bewertet (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 403 ff.); auf der Grundlage dieser Bewertung wurden dem Vorhabenträger umfangreiche Schutzmaßnahmen im Rahmen der Bauausführung auferlegt (Nebenbestimmungen 3.4.2). Im Hinblick auf diese Vorkehrungen wurde eine Außerbetriebnahme der „Winterhäuser Quelle“ auch während der Baumaßnahmen im Bereich mit geringer Grundwasserüberdeckung nicht für erforderlich erachtet. Das Wasserwirtschaftsamt verweist in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit einer Beweissicherung über die Grundwassermessstelle im Abstrom der Baustelle. Es geht davon aus, dass eine solche Möglichkeit bei einem Tunnelbau nicht besteht.

87 Dem Vorbringen der Kläger kann nicht entnommen werden, dass diese fachtechnische Einschätzung der Auswirkungen des planfestgestellten Ausbaus auf den Betrieb der „Winterhäuser Quelle“ nicht vertretbar ist. Der Sachbeistand der Kläger, Prof. Krajewski, stellt im Wesentlichen darauf ab, dass bei der Ausbildung des Troges in offener Bauweise die schützende bindige Bodendeckung abgetragen werde mit der Folge, dass mit Feinteilen verunreinigtes Niederschlagswasser eindringen könne. Das Risiko, dass auf diese Weise verunreinigtes Wasser bis zum Brunnen gelange, sei größer als beim Tunnelbau, bei dem die bindige Grundwasserüberdeckung erhalten bleibe. Mit diesem Vorbringen wird jedoch die oben genannte, auf Untersuchungen der Schutzfunktion der Bodenschichten beruhende fachtechnische Einschätzung der Beherrschbarkeit des wasserwirtschaftlichen Risikos eines Ausbaus der Trasse in Troglage bei Berücksichtigung der konkret angeordneten Schutzmaßnahmen ebenso wenig ernsthaft erschüttert wie die fachlich begründete Annahme, dass die „Winterhäuser Quelle“ daher nicht bereits vorsorglich vom Trinkwasserversorgungsnetz genommen werden muss. Es wird weder die Richtigkeit dieser fachtechnischen Einschätzung substantiiert bestritten noch die Eignung der

zum Schutz der Quelle angeordneten Nebenbestimmungen in Frage gestellt. Daher sieht der Senat keinen Anlass, ein zusätzliches Gutachten zum Beweis der Behauptung der Kläger einzuholen, dass die Beeinträchtigung der Quelle „bei einer oberirdischen Trasse wesentlich wahrscheinlicher (ist), da die natürliche bindige Abdeckung (Schutzhaube) des Katzenbergs verletzt wird und die Erdarbeiten in deutlich engerem räumlichen Bezug zu den Wasserschutzzonen I und II erfolgen“ (vgl. Urteil vom 6. Februar 1985 - BVerwG 8 C 15.84 - BVerwGE 71, 38 <45>; Beschluss vom 4. Januar 2007 a.a.O.; stRspr).

88 (4) Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss geht abwägungsfehlerfrei davon aus, dass die Baukosten bei der Variante Süd 1 erheblich höher lägen als bei der planfestgestellten Trasse.

89 (4.1) Die Kläger stellen die Kostenschätzung des Beklagten für die Variante Süd 1 nach dem in der mündlichen Verhandlung überreichten Kostenvergleich der Varianten (Fortschreibung der im Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2007 angenommenen Kosten auf den Stand von 2009 mit insgesamt 215 Mio. €) nicht substantiiert in Frage. Vielmehr unterscheidet sich die Höhe der Kosten nicht wesentlich, wenn die von den Klägern für die Groh-Variante angenommenen Kostensätze pro laufendem Meter (vgl. in der mündlichen Verhandlung überreichte Berechnungen der Kosten der modifizierten Groh-Variante - Gesamtkosten Planungsstand 27.07.2010) auf die Abmessungen der Variante Süd 1 übertragen werden. Nach Auffassung der Kläger sind die Kosten für die Variante Süd 1 jedoch deshalb erheblich geringer als diejenigen der planfestgestellten Trasse, weil von den Gesamtkosten ein Betrag in Höhe von 51 Mio. € abgezogen werden müsse, der bei einer Veräußerung des frei werdenden Geländes der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Süd und Würzburg-Nord als hochwertiges Bauland zu erzielen sei. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Die Kläger haben nicht dargelegt, dass die Stadt Würzburg für den Fall der Aufhebung der Tank- und Rastanlagen eine Ausweisung der Fläche als Bauland plant. Ihre Annahme eines hohen Veräußerungserlöses bewegt sich somit im Bereich der Spekulation und ist deshalb kein geeigneter Ansatz für eine Aufrechnung gegen die tatsächlich entstehenden Kosten.

90 (4.2) Die Kläger machen unter Bezugnahme auf die Ausführungen ihres Sachbeistandes Dr. Leitner und die in der mündlichen Verhandlung überreichte Kostenberechnung der Variante Katzenbergtunnel (Kostenstand 2009) ferner geltend, die Gesamtkosten für diese Variante seien mit 170 Mio. € (Kostenstand 2009) deutlich zu niedrig angesetzt worden. Tatsächlich entstünden für die planfestgestellte Trasse Kosten in Höhe von 225 Mio. €. Ein Ermittlungsdefizit ist insoweit jedoch nicht erkennbar. Die Kosten eines Straßenbauvorhabens können erst dann exakt berechnet werden, wenn die komplette Ausbauplanung vorliegt und alle Gewerke vergeben sind. Dieser Sachstand ist im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses regelmäßig noch nicht erreicht. Daher müssen der Variantenprüfung Kostenschätzungen mit prognostischem Gehalt zugrunde gelegt werden. Insoweit steht der Behörde ein Prognosespielraum zu. Sie darf den voraussichtlich anfallenden Aufwand - wie hier - aus einem Vergleich mit Kosten herleiten, die bei vergleichbaren baulichen Maßnahmen tatsächlich angefallen sind oder sich bei Ausschreibungen als realistische Größe ergeben haben. Gerade der Vorhabenträger verfügt über ein solches Erfahrungswissen. Außerdem kann auch nur der Vorhabenträger abschätzen, wie sich eine noch nicht vollständig festgelegte Ausbauplanung voraussichtlich auswirken wird. Die der Variantenprüfung zugrunde liegende Kostenschätzung kann daher grundsätzlich nur dann gerichtlich beanstandet werden, wenn keine geeigneten Erkenntnismittel herangezogen wurden oder die gezogenen Schlüsse nicht nachvollziehbar sind (vgl. zur gerichtlichen Überprüfung von Prognosen Urteil vom 5. Dezember 1986 - BVerwG 4 C 13.85 - BVerwGE 75, 214 <234>; stRspr).

91 Dafür gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte. Zu den mit 68 000 €/lfm angegebenen Kosten der Talbrücke Heidingsfeld hat der Vorhabenträger in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, er baue mit entsprechenden Kosten derzeit vier Talbrücken in vergleichbarer Länge und ebenfalls unter laufendem Verkehr. Überdies entspreche der Kostenansatz von 43 Mio. € dem Ergebnis der Ausschreibung (Siegerentwurf). Die Kläger haben dem unter Berufung auf ihren Sachbeistand Dr. Leitner entgegengehalten, dass wegen der Komplexität des unter laufendem Verkehr erfolgenden Neubaus der Talbrücke von einem Kostensatz von mehr als 90 000 €/lfm auszugehen sei. Damit ist jedoch die Ver-

tretbarkeit der Angaben des Vorhabenträgers nicht in Frage gestellt. Den Kostensatz von 19 200 €/lfm für die freie Strecke hat der Vorhabenträger damit begründet, dass der übliche Kostensatz hierfür 5 000 €/lfm betrage, dieser Satz jedoch wegen des Ausbaus der Trasse in Troglage unter laufendem Verkehr mit Lärmschutzmaßnahmen und Verwendung von offenporigem Asphalt „großzügig" angehoben worden sei. Die Kläger gehen demgegenüber von einem deutlich höheren Kostensatz von 31 500 €/lfm für die freie Strecke aus, und zwar 28 000 €/lfm wegen der Tieferlegung der Trasse und zusätzlich 3 500 €/lfm für die Behelfsfahrbahn. In diesen Kosten seien auch Kosten von über 14 Mio. € für umfangreiche Verspundungen enthalten. Auf diesen Einwand hat der Vorhabenträger erwidert, dass der Kostenansatz der Kläger seinen Erfahrungen nach völlig überhöht sei. Außerdem gingen die Kläger von unzutreffenden Prämissen aus. Verspundungen entlang der freien Strecke seien nicht vorgesehen und es gehe nicht an, Kosten in Höhe von 3 500 €/lfm für die gesamte Strecke anzusetzen, obwohl die Behelfsfahrbahn nur 800 m lang sei. Danach konnten die Kläger die auf Erfahrungswerten beruhende Kostenschätzung des Vorhabenträgers für die planfestgestellte Trasse nach Überzeugung des Gerichts nicht erschüttern. Die Planfeststellungsbehörde durfte daher bei der Abwägung davon ausgehen, dass die Mehrkosten der Variante Süd 1 gegenüber der planfestgestellten Variante Katzenbergtunnel rund 45 Mio. € betragen; das entspricht mehr als einem Viertel der Gesamtkosten der Katzenbergtunneltrasse von 170 Mio. €.

92 Aus dem vorstehend Ausgeführten folgt zugleich, dass dem Antrag der Kläger, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis über die Behauptung zu erheben, dass die planfestgestellte Trasse gerechnet auf das Jahr 2009 unter Zugrundelegung von marktüblichen Konditionen 225 Mio. € brutto kostet, nicht nachzugehen ist. Wie ausgeführt, gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Behörde den ihr für die Ermittlung der voraussichtlichen Kosten eingeräumten Einschätzungsspielraum verkannt haben könnte. Im Übrigen ist der auf einen genau bezifferten Kostenbetrag bezogene Beweisantrag auch deshalb abzulehnen, weil die ihm zugrunde liegende Annahme teils unzutreffend ist (auf die gesamte Strecke angewandter Kostensatz für die Behelfsfahr-

bahn) und teils nicht hinreichend substantiiert dargelegt wurde (Notwendigkeit von Verspundungen entlang der freien Strecke).

93 (5) Der Beklagte hat bei der Trassenwahl nicht die Bedeutung des volkswirtschaftlichen Nutzens der - das Eigentum der Kläger verschonenden - Variante Süd 1 verkannt.

94 (5.1) Zunächst gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Tunnelvariante fehlerhaft ermittelt wurde.

95 Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses wurde der volkswirtschaftliche Nutzen der planfestgestellten Ausbauvariante und der Variante Süd 1 gegenüber dem Nullfall entsprechend den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen - EWS - nach den Kriterien Kfz-Betriebskosten (z.B. Kraftstoffkosten), Fahrzeiten, Unfallgeschehen, Schadstoff- und Klimabelastung sowie Lärmbelästigung untersucht. Das im Auftrag des Vorhabenträgers erstellte Gutachten der AVISO GmbH vom September 2006 gelangt zu dem Ergebnis, dass der volkswirtschaftliche Nutzen der planfestgestellten Trasse mit etwa 15,2 Mio. €/Jahr und derjenige der Variante Süd 1 mit rund 21 Mio. €/Jahr zu beziffern sei. Diese Berechnung lässt keinen Fehler erkennen.

96 Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung angegeben, bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen handele es sich um ein grobes Schätzverfahren. Der volkswirtschaftliche Vorteil einer Straßenbaumaßnahme - etwa eine Verringerung des Schadstoffausstoßes durch Verkürzung der Fahrstrecke - könne allenfalls näherungsweise monetarisiert werden. Hinsichtlich zahlreicher Kriterien bestehe in Fachkreisen kein Einvernehmen darüber, ob und ggf. auf welche Weise eine - in Geld ausgedrückte - Bewertung als volkswirtschaftlicher Vorteil erfolgen solle. Insoweit werde von einer Bewertung im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen abgesehen. Das gelte auch für die von den Klägern geforderte Berücksichtigung der Aspekte „städtebauliches Entwicklungspotenzial", „Erhalt eines historischen Weinbergs" und „Möglichkeit einer Erweiterung des FFH-Schutzes" bei der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens der Variante Süd 1. Die Kläger haben dem nicht

substantiiert widersprochen. Auch nach Auffassung des Senats ist es nicht geboten, die Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens eines Vorhabens bzw. einer Variante auf fachwissenschaftlich nicht gesicherte Kriterien zu erstrecken. Die von den Klägern angeführte Möglichkeit einer Beheizung der Talbrücken mit der Abwärme aus dem bei der Variante Süd 1 zu bauenden Heuchelhoftunnel zur Verlängerung der Funktionsfähigkeit dieser Brücken kann nach dem Planfeststellungsbeschluss schon deshalb nicht in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einbezogen werden, weil eine solche Maßnahme nicht dem technischen Standard im Straßenbau entspricht. Soweit die Kläger darauf verweisen, dass ein Tunnel keinen Winterdienst benötige, merkt der Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar an, dass dieser Einspareffekt hier allenfalls gering wäre, weil der Tunnel dazu führte, dass die Winterdienstfahrzeuge infolge des Wendeverbots auf Autobahnen teilweise Leerfahrten durchführen müssten.

97 (5.2) Entgegen der Auffassung der Kläger hat der Beklagte auch nicht die Abwägungserheblichkeit des infolge der kürzeren Strecke höheren volkswirtschaftlichen Nutzens der Variante Süd 1 verkannt.

98 Allerdings hat die Planfeststellungsbehörde den volkswirtschaftlichen Nutzen der Varianten nicht als eigenständigen Belang, sondern in Übereinstimmung mit den EWS in seinem Verhältnis zu den jeweiligen Kosten in die Alternativenprüfung einbezogen. Infolge der höheren Kosten der Variante Süd 1 ist deren Nutzen-Kosten-Verhältnis (Nutzen je eingesetztem Euro) trotz des höheren volkswirtschaftlichen Nutzens mit 3,5 annähernd gleich zur Wirtschaftlichkeit der planfestgestellten Trasse mit 3,2 ermittelt worden. Diese Vorgehensweise ist jedoch nicht zu beanstanden. Öffentliche Belange sind in der Ausprägung in die Abwägung einzustellen, die sie in der Rechtsordnung gefunden haben. Es findet sich keine Regelung, der sich entnehmen lässt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen eines Projekts für sich genommen einen öffentlichen Belang darstellt. Vielmehr ist in § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO als öffentlicher Belang unter anderem das Gebot der wirtschaftlichen Mittelverwendung normiert (vgl. Urteil vom 22. März 1985 - BVerwG 4 C 73.82 - BVerwGE 71, 163 <166>; Beschluss vom 30. September 1998 - BVerwG 4 VR 9.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 142 S. 291); dementsprechend sind nach § 7 Abs. 2 Satz 1 BHO für alle finanzwirk-

samen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist diejenige Variante vorzugswürdig, bei der der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zum eingesetzten Kapital am höchsten ist, und nicht die Variante, die zwar den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist, deren „Rendite" jedoch infolge hoher Kosten geringer ist. Ausgehend davon hat die Planfeststellungsbehörde den höheren volkswirtschaftlichen Nutzen zu Recht nicht als Vorteil der Variante Süd 1 gewertet, sondern maßgeblich auf die annähernd gleiche Wirtschaftlichkeit im Vergleich zur planfestgestellten Trasse abgestellt.

99 (6) Es ist ferner nicht zu beanstanden, dass die höheren Kosten der Variante Süd 1 nicht nur in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eingeflossen sind, sondern außerdem für sich genommen als erheblicher Nachteil dieser Variante gegenüber der planfestgestellten Trasse gewertet wurden. Auch diese Vorgehensweise trägt der gesetzlichen Ausprägung der öffentlichen Belange Rechnung. In § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO ist neben dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit auch das Gebot der sparsamen Mittelverwendung normiert. Somit stellt das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, einen öffentlichen Belang dar, der im Rahmen der Abwägung neben dem Gebot der Wirtschaftlichkeit eigenständig zu berücksichtigen ist (vgl. Urteile vom 22. März 1985 a.a.O. und vom 9. November 2000 - BVerwG 4 A 51.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 159 S. 67). Dass die Baukosten gesondert und nicht nur unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden, ist im Übrigen wegen der Knappheit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ohnedies sachgerecht. Dieser Umstand lässt es nicht zu, jedes wirtschaftlich an sich sinnvolle Projekt zu realisieren, zumal der volkswirtschaftliche Nutzen in langfristiger Perspektive und mit Blick auf die unterschiedlichsten öffentlichen und privaten Interessen entsteht, während die Baukosten sogleich finanziert werden müssen.

100 (7) Die Planfeststellungsbehörde hat die bei einer Verwirklichung der Variante Süd 1 entstehenden neuen Lärmbetroffenheiten im Bereich Reichenbacher und Rottenbaurer Grund abwägungsfehlerfrei als Nachteil dieser Variante gewertet.

101 Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses hätte eine Verlegung der A 3 entsprechend der Variante Süd 1 zur Folge, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei etwa 25 Anwesen erstmals überschritten werden. Demgegenüber werde die Lärmbelastung an allen Immissionsorten im stark vorbelasteten Bereich entlang der Autobahntrasse erheblich sinken, teilweise um bis zu 10 dB(A). Von derzeit rund 1 100 Überschreitungen der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung würden trotz ansteigender Verkehrszahlen nur noch 16 Anwesen mit Überschreitungen der Nachtgrenzwerte verbleiben (vgl. die mit Schriftsatz vom 22. Juni 2010 vom Beklagten als Anl. 6 vorgelegten Darstellungen zur flächigen Lärmentlastung bei der Katzenbergtunnel-Trasse und der Variante Süd 1; Lagepläne Lärmsituation Unterlage 11.2). Weitergehende Verbesserungen in diesem Bereich bei einer Realisierung der Variante Süd 1 fielen nicht ins Gewicht, weil sie wegen der dort vorhandenen Vorbelastungen durch Bahnlinien (z.B. Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen), städtische Straßen oder die Staatsstraße St 2418 für die Betroffenen kaum spürbar wären.

102 Eine Verletzung des Abwägungsgebots ist insoweit nicht erkennbar. Allerdings sind die Lärmgrenzwerte nach § 41 BImSchG, § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sowohl beim Neubau bzw. der Verlegung einer Straße als auch dann einzuhalten, wenn die Straße - wie hier - wesentlich geändert werden soll (§ 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Im Falle der wesentlichen Änderung einer vorhandenen Straße ist daher Schutz nicht nur vor dem ausbaubedingten Lärmzuwachs zu gewähren, vielmehr besteht hinsichtlich des von der Straße bereits verursachten Verkehrslärms nach Maßgabe der Grenzwerte eine Pflicht zur Lärmsanierung (Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <385>). Diese rechtliche Vorgabe hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt. Sie hat die neuen Lärmbetroffenheiten nicht allein deshalb als Nachteil der Variante Süd 1 gewertet, weil der planfestgestellte Ausbau in einem bereits vorbelasteten und daher weniger schutzwürdigen Bereich erfolge, sondern maßgeblich auf die bei einem Ausbau mögliche umfangreiche Lärmsanierung abgestellt. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, dem Ausbau einer vorhandenen Straße unter Lärmschutzgesichtspunkten deshalb den Vorzug vor einer Verlegung der Straße in bisher unbelastete Bereiche zu geben, weil die zur

Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugleich eine umfangreiche Lärmsanierung bewirken, ist von der planerischen Gestaltungsfreiheit gedeckt. Abgesehen davon hat die Behörde auch angenommen, dass eine Realisierung der Variante Süd 1 keine weiteren Verbesserungen mit sich brächte, die über die mit den planfestgestellten Schutzmaßnahmen zu erzielenden Verbesserungen hinaus reichten und für die Anwohner im Bereich der bisherigen Autobahntrasse spürbar wären. Die Kläger haben dieser Annahme nicht substantiiert widersprochen. Es war schließlich nicht geboten, die Variante Süd 1 durch eine Einhausung der Talbrücken zu optimieren, um neue Lärmbetroffenheiten zu vermeiden. Insoweit kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden.

103 Die Kläger rügen darüber hinaus ohne Erfolg, auch die planfestgestellte Ausbauvariante werde infolge der vorgesehenen Tieferlegung der Heidingsfelder Talbrücke zu neuen Lärmbetroffenheiten führen. Auf diesen Einwand hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung entgegnet, dass die Lärmbelastung trotz Absenkung der Talbrücke reduziert werde, weil die Brücke erstmals Lärmschutzwände (mit einer Höhe von 6 m) sowie einen lärmmindernden Straßenbelag erhalte. Dies ist ohne Weiteres plausibel. Der weitere Einwand der Kläger, die Lärmschutzwände könnten für die oberhalb der Brücke gelegenen Hanggrundstücke keine Schutzwirkung entfalten, ist nicht nachvollziehbar. Im Übrigen haben die Kläger die Richtigkeit der - ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüften - schalltechnischen Berechnungen lediglich pauschal bestritten.

104 (8) Die Annahme der Planfeststellungsbehörde, dass die Variante Süd 1 mit Blick auf die baubedingten Belastungen der Anwohner keine bedeutenden Vorteile mit sich brächte, ist vertretbar. Im Planfeststellungsbeschluss wird darauf verwiesen, dass beim Ausbau der A 3 nach der halben Bauzeit bereits der Schutz durch Troglage, Tunnelröhre und Lärmschutzmaßnahmen greife, während bei der Variante Süd 1 der Autobahnverkehr während der gesamten Bauzeit auf der Bestandstrasse verbliebe. Die Kläger haben keine Anhaltspunkte aufgezeigt, die diese Gesamteinschätzung der Lärmsituation erschüttern könnten.

105 (9) Die Kläger waren schließlich nicht befugt, als entscheidenden Vorteil der Variante Süd 1 geltend zu machen, dass im Bereich zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof ein städtebauliches Entwicklungspotenzial entstünde, weil die Trennwirkung der A 3 entfiele und die Infrastruktur vernetzt sowie Bauland in großem Umfang ausgewiesen werden könnte.

106 Das Recht des Enteignungsbetroffenen, sich gegen eine nicht dem Allgemeinwohl dienende Inanspruchnahme seines Eigentums zu wenden, umfasst grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind. Zum verfassungsrechtlich geschützten Recht der Gemeinden auf Selbstverwaltung gehört die Befugnis, den bei einer überörtlich bedeutsamen Planung zu berücksichtigenden Belang der städtebaulichen Entwicklungsinteressen eigenverantwortlich zu definieren (Urteile vom 14. Dezember 1994 - BVerwG 11 C 18.93 - BVerwGE 97, 203 <211 f.> und vom 18. März 1987 - BVerwG 7 C 28.85 - BVerwGE 77, 128 <132>; Beschluss vom 15. April 1999 - BVerwG 4 VR 18.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 151 S. 25 f.). Ein Enteignungsbetroffener ist - abgesehen von hier nicht in Rede stehenden Ausnahmesituationen - nicht berechtigt, diese Befugnis der Gemeinde an sich zu ziehen und an deren Stelle zu bestimmen, welche städtebaulichen Entwicklungsinteressen gegenüber einem Vorhaben in Ansatz gebracht werden sollen. Hier hat die Stadt Würzburg nicht nur eine im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigende Stellungnahme zu ihren städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen abgegeben, sondern in einem informellen planvorbereitenden Lenkungsverfahren an der Ausgestaltung des Vorhabens mitgewirkt, der gefundenen Lösung zugestimmt und sich wegen der städtebaulichen Vorteile dieser Lösung (Katzenbergtunnel) an den Kosten beteiligt. Damit hat die Stadt entschieden, dass die künftige städtebauliche Entwicklung im Bereich der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof im Rahmen der von der „Katzenbergtunnelvariante“ eröffneten - im Vergleich zur bisherigen Situation erheblich verbesserten - Möglichkeiten erfolgen soll. Die von den Klägern formulierten weitergehenden Entwicklungsinteressen beruhen nicht auf einer eigenverantwortlichen Konkretisierung der Stadt

Würzburg und können von ihnen daher nicht als gegen das Ausbauvorhaben sprechender Belang geltend gemacht werden. Das schließt nicht aus, dass aus der städtebaulichen Situation herrührende persönliche Betroffenheiten geltend gemacht werden können. Dahingehend haben die Kläger jedoch nichts substantiiert vorgetragen.

107 Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die städtebaulichen Entwicklungsinteressen berücksichtigt. Bei der Gewichtung dieses Belangs hat sich die Behörde unter anderem von der Überlegung leiten lassen, dass der planfestgestellte Ausbau die zerschneidende Wirkung der A 3 verringere und neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Würzburg eröffne. Außerdem seien die bestehenden städtebaulichen Strukturen über 50 Jahre hinweg an die gewachsene Situation im Bereich der bestehenden A 3 angepasst worden; der Beklagte weist in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hin, dass der Stadtteil Heuchelhof an die bereits bestehende Autobahn herangebaut worden sei. Diese Erwägungen sind ohne Weiteres nachvollziehbar.

108 dd) Ausgehend von diesem abwägungserheblichen Sachverhalt musste sich der Behörde die Variante Süd 1 nicht als die gegenüber der planfestgestellten Lösung bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante aufdrängen. Das gilt angesichts der gerichtlich nicht zu beanstandenden Gewichtung des öffentlichen Interesses insbesondere an der Beibehaltung der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd, der weiteren Nutzung der „Winterhäuser Quelle“ für die Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg und der Vermeidung erheblich höherer Kosten auch bei Beachtung etwa der - von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigten - Vorteile eines geringeren naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarfs und einer geringeren Inanspruchnahme von Grundeigentum bei der Variante Süd 1.

109 e) Bezogen auf das planfestgestellte Vorhaben selbst machen die Kläger schließlich geltend, dass die Staubbelastung durch den Baustellenverkehr und der durch die Bauarbeiten verursachte Lärm nicht hinreichend ermittelt und in die Abwägung eingestellt worden seien. Das trifft nicht zu.

110 Zwar wurde die durch den Baustellenverkehr ausgelöste Staubbelastung ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses im Luftschadstoffgutachten nicht berücksichtigt. Dies wird jedoch damit begründet, dass nur eine kontinuierliche, über lange Zeit gleichmäßige Staubbelastung zuverlässig prognostiziert werden könne, was bei der Abschätzung einer verkehrsbedingten Staubbelastung voraussetze, dass - wie etwa hinsichtlich des künftigen Verkehrs auf der ausgebauten A 3 - Daten über die voraussichtliche Anzahl und die Art der Fahrzeuge sowie über Zeiten und Orte ihres jeweiligen Einsatzes vorhanden seien. Angesichts der Unregelmäßigkeit des Baustellenverkehrs lägen solche Daten im Planfeststellungsverfahren naturgemäß nicht vor. Es bleibe die Notwendigkeit, einer unzumutbaren Staubbelastung durch geeignete Schutzmaßnahmen vorzubeugen. Dies sei hier durch die Anordnung geschehen, Baustraßen entweder zu befestigen oder bei entsprechender Trockenheit anzunässen (Nebenbestimmung 3.3.10). Diesen nachvollziehbaren Erwägungen sind die Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

111 Der durch die Bauarbeiten erzeugte Lärm wurde ebenfalls nicht im Rahmen einer Lärmprognose ermittelt. Im Planfeststellungsbeschluss wird auf die zeitliche Begrenzung der verschiedenen Bauphasen sowie darauf verwiesen, dass insoweit die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm und die allgemein gültigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften einschlägig seien; bei Verstößen gegen diese Vorschriften sei die zuständige Immissionsschutzbehörde zum Einschreiten befugt. Unter Berücksichtigung des Abstandes der meisten bewohnten Grundstücke zur Trasse könnten unzumutbare bzw. gesundheitsschädliche Lärmpegel infolge von Bauarbeiten ausgeschlossen werden. Die Kläger haben sich mit dieser Einschätzung nicht näher auseinander gesetzt. Sie ist auch nicht zu beanstanden. Insbesondere leuchtet ohne Weiteres ein, dass die Unregelmäßigkeit des durch die Bauarbeiten ausgelösten Lärms eine detaillierte Lärmprognose nicht zulässt.

112 Davon abgesehen würden entsprechende Abwägungsdefizite nicht zum Erfolg der Anfechtungsklage führen, weil sie im Wege der Planergänzung behoben werden könnten.

113 C. Der Antrag der Kläger in der mündlichen Verhandlung am 17. Februar 2011, „den Rechtsstreit insoweit abzutrennen, als er sich durch die heutigen Protokollerklärungen des Beklagten erledigt hat", ist abzulehnen. Die Beschwer der Kläger ist ungeachtet der Änderungen, die der angefochtene Planfeststellungsbeschluss durch die Protokollerklärungen erfahren hat, gleich geblieben. Zur Begründung wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Damit geht der weitere Antrag, „sodann die Kosten des Verfahrens gem. § 161 Abs. 2 VwGO dem Beklagten aufzuerlegen", ins Leere.

114 Ebenfalls abzulehnen ist der Antrag der Kläger, die in ihrem Schriftsatz vom 31. Januar 2011 genannten Akten der Autobahndirektion Nordbayern beizuziehen. Wie sich den obigen Ausführungen entnehmen lässt, ist der Inhalt dieser Akten nicht entscheidungserheblich.

115 D. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO; sie orientiert sich am jeweiligen Wert des dauerhaft entzogenen Grundeigentums der Kläger.

Dr. Storost Dr. Nolte Domgörgen

Dr. Christ Prof. Dr. Korbmacher