

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 06.40024
Sachgebietsschlüssel: 1040

Rechtsquellen:

Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG,
§§ 16, 17 - 17e FStrG,
§ 1 Abs. 1 FStrAbG,
§ 41 Abs. 1, § 50 Satz 1 BImSchG,
§ 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV,
Art. 6 Abs. 2 - 4, Art. 12 ff., Art. 16 Abs. 1 und Anhang II, Anhang IV
der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie),
Art. 1, 5 der Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie),
§§ 32, 34, 42, 49a, 62 BNatSchG,
Art. 38 BayVwVfG

Hauptpunkte:

Planfeststellung Autobahn (A 94),
Klagen eigentumsbetroffener Kläger,
Klagen von in der Vorausschau eigentumsbetroffenen Klägern,
Planrechtfertigung,
fachplanungsrechtliche Abwägung,
Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen,
Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern,
Trennungsgrundsatz,
abschnittsweise Planung,
Nachmeldung von FFH-Gebieten im weiteren Trassenverlauf,
Habitatschutz nach der FFH-Richtlinie,
Habitatschutz in der Vorausschau,
prioritäre Lebensraumtypen,
Artenschutz,
Vogelschutz,
Befreiungen von artenschutzrechtlichen Verboten,
Artenschutz in der Vorausschau,
persönliche Betroffenheiten,
Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe,
persönliche Betroffenheiten in der Vorausschau

Leitsätze:

Zur Zulässigkeit der Autobahn A 94 (Planfeststellungsabschnitt Forstinning -
Pastetten) im Korridor über Dorfen.

Urteil des 8. Senats vom 30. Oktober 2007

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In den Verwaltungsstreitsachen

1. *****

2. *****

3. *****

4. *****
5. *****
6. *****
7. *****
*** * ** * *****
- zu 8 bis 10: *****
8. *****
9. *****
*** * ** * *****
10. *** *****

11. *****
12. *****
*** ** * ** * *****
13. *****
14. *****
*** ** * ** * *****

15. *****

16. *****

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

- Kläger -

bevollmächtigt zu 1 bis 16:

Rechtsanwälte ***** ** *****

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

gegen

Freistaat Bayern,

vertreten durch die Landesrechtsanwaltschaft Bayern,

Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

wegen

Planfeststellung A 94 (*****_*****)

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

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom **9., 10. und 11. Oktober 2007**
folgendes

Urteil:

- I. Die Klagen werden abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens im Verhältnis Ihrer Anteile am Gesamtstreitwert.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss (PFB) der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 für den Neubau der Autobahn A 94 im Teilabschnitt Forstinning – Pastetten von Bau-km 10 + 755 bis Bau-km 16 + 980 im Zuge der geplanten Autobahnverbindung München-Mühldorf-Simbach-Pocking in der Fassung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses (EPFB) vom 30. April 2007. Die im Endausbau insgesamt rund 150 km lange Autobahn A 94 soll die Landeshauptstadt München mit dem südostbayerischen Raum verbinden. Sie beginnt im Stadtgebiet von München, wo sie am Autobahnkreuz München-Ost mit der Autobahn A 99 verknüpft ist, und soll an ihrem Ende bei Pocking in die bestehende Autobahn A 3 münden.

- 2 Umstritten ist die Trassenführung im Bereich zwischen dem jetzigen Autobahnende bei Forstinning und Heldenstein. Die bestehende Bundesstraße B 12, in deren Korridor der Neubau der Autobahn A 94 östlich von Heldenstein im Wesentlichen ausgeführt wurde, verläuft südlich über Haag. Der Vorhabensträger und ihm folgend die Planfeststellungsbehörde haben dagegen eine Trassenführung über Haag (im Folgenden: Trasse Haag) verworfen und sich für eine nördlich über Dorfen verlaufende Trasse (im Folgenden: Trasse Dorfen) entschieden. Die streitbefangene Planfeststellung betrifft eine insgesamt 6,2 km lange Teilstrecke des Gesamtvorhabens auf dem Gebiet der Gemeinden Forstinning und Pastetten, die unmittelbar östlich der bestehenden Anschlussstelle Forstinning (Ende der Autobahn von München her) an die bestehende A 94 anschließt und mit der Anschlussstelle der Staatsstraße St 2331 nordöstlich von Pastetten endet. Zugleich wird hiermit ein Zwangspunkt gesetzt für den Bau der A 94 in den Folgeabschnitten bis Heldenstein auf der Trasse über Dorfen; denn nach Verwirklichung der Planung wäre eine Fortführung der A 94 über Haag nicht mehr sinnvoll. Auf der Trasse Dorfen ist es erforderlich, dass die A 94 in den Folgeabschnitten u.a. den Hammerbach, die Isen und deren Nebenbäche Lappach, Goldach und Rimbach quert. Hierbei handelt es sich um Teile von Gebieten, die von Behörden des Beklagten als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (im Folgenden: FFH-Gebiete) im Sinn der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 (im Folgenden: FFH-Richtlinie – FFH-RL –) gemeldet worden sind (Ministerratsbeschluss der Bayerischen Staatsregierung vom 28.9.2004). Ferner soll die A 94 u.a. in einem Folgeabschnitt den Bereich zwischen einer danach ebenfalls gemeldeten Fledermauskolonie und ihrem Jagdgebiet queren.

- 3 Die Kläger zu 1 und 2 sind Grundstückseigentümer im Planfeststellungsabschnitt. Die übrigen Kläger sind Eigentümer von Grundstücken, die in den östlichen Folgeabschnitten der Trasse Dorfen liegen und dort bei Verwirklichung der Planung in Anspruch genommen werden müssten. Sie sehen sich wegen der mit der streitgegenständlichen Planfeststellung verbundenen Weichenstellung für den Weiterbau der A 94 auf der Trasse Dorfen als betroffen an.
- 4 Der Verwaltungsgerichtshof hat das Verfahren mit Beschluss vom 19. April 2005 ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften Fragen zur Klärung im Rahmen einer Vorabentscheidung vorgelegt, welche den Schutzstatus der gemeldeten FFH-Gebiete vor ihrer Eintragung in die Liste der Europäischen Kommission betroffen haben. Zugleich hat der Verwaltungsgerichtshof mit einem weiteren Beschluss vom 19. April 2005 die aufschiebende Wirkung der Klagen mit der Begründung angeordnet, erhebliche Eingriffe in die gemeldeten FFH-Gebiete könnten ohne nähere Prüfung nicht ausgeschlossen werden. Zudem leide der PFB an Abwägungsmängeln; diese könnten grundsätzlich im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens behoben werden.
- 5 Über das Vorabentscheidungsersuchen des Verwaltungsgerichtshofs hat der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 14. September 2006 (Az. C-244/05) entschieden. Auf den Inhalt dieses Urteils wird Bezug genommen. Auf Antrag der Autobahndirektion Südbayern hat die Regierung von Oberbayern sodann ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das mit dem EPFB vom 30. April 2007 seinen Abschluss gefunden hat.
- 6 Ihre am 15. Mai 2002 erhobenen Klagen gegen den PFB vom 7. März 2002 haben die Kläger mit Schriftsatz vom 11. Juni 2007 erweiternd auch auf den EPFB vom 30. April 2007 erstreckt. Sie machen im Wesentlichen Folgendes geltend:
- 7 Der PFB vom 7. März 2002 in der Fassung des EPFB vom 30. April 2007 sei rechtswidrig, vor allem wegen Mängeln der fachplanerischen Abwägung sowie wegen erheblicher Beeinträchtigung von FFH-Gebieten und Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände auf der Trasse Dorfen, die beim Bau der A 94 auf der Trasse Haag vermieden werden könnten. Dazu machen sie umfangreiche Ausführungen, insbesondere:

- 8 Eine Heilung der Mängel des PFB vom 7. März 2002 durch ein ergänzendes Verfahren sei nicht möglich, weil diese Mängel die Grundlagen der Planung berührten. Der EPFB vom 30. April 2007 stelle eine völlig neue Planung dar, so dass schon wegen dieser Konzeptionsänderung eine Heilung der Mängel der bisherigen Planung nicht möglich sei. Auch der EPFB sei mit erheblichen Mängeln behaftet, die zu seiner Rechtswidrigkeit führten. Der Verfahrensmangel einer zu besorgenden Befangenheit des mit dem PFB vom 7. März 2002 befassten Beamten der Regierung von Oberbayern wirke sich auch nach Ergehen des EPFB weiterhin aus. Wegen überlanger Dauer des Planfeststellungsverfahrens sei ein Verstoß gegen das Gebot eines fairen Verfahrens gegeben. Der EPFB sei verfahrensfehlerhaft, weil mehrere Behörden als Träger öffentlicher Belange nicht beteiligt worden seien.
- 9 Wie schon beim PFB sei auch die im EPFB vorgenommene Abschnittsbildung rechtswidrig. Der Planfeststellungsabschnitt entfalte keine eigenständige Verkehrsfunktion. Die Trassenabwägung sei fehlerhaft, weil die im Einzelnen aufgeführten Ziele willkürlich ausgewählt oder gar nur vorgeschoben, in jedem Fall aber fehlerhaft gewichtet worden seien. Bei korrekt durchgeführter Abwägung hätte sich als Ergebnis ein Bau der A 94 auf der Trasse Haag aufgedrängt, weil mit dieser Trasse die zentralen Zielsetzungen der Planung zumindest ebenso gut, zum Teil sogar wesentlich besser erreicht werden könnten als mit der Trasse Dorfen. Dies gelte insbesondere auch für die verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen. Der Raum Dorfen sei bereits aktuell hinreichend mit Fernstraßen erschlossen. Zudem seien bei der Trassenabwägung die Nachteile und Belastungen der nach der Planung bestehenden bleibenden Bundesstraße B 12 nicht berücksichtigt worden. Der hier prognostisch verbleibende Restverkehr führe im Zusammenwirken mit den neuen Belastungen und Risiken durch die geplante A 94 auf der Trasse Dorfen gegenüber einem Bau der A 94 auf der Trasse Haag zu einem insgesamt höheren Verkehrsaufkommen, stärkeren Lärm- und Abgasbelastungen der Anwohner und erhöhten Unfallzahlen. Auch im Hinblick auf die Belange des nationalen Naturschutzes, des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion verdiene die Trasse Haag eindeutig den Vorzug vor der Trasse Dorfen. Darüber hinaus stehe einem Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen das europäische Naturschutzrecht entgegen. Zum einen bilde der Gebietsschutz der gemeldeten FFH-Gebiete ein für die Planung unüberwindliches Hindernis. Die erforderliche Querung von auwaldgesäumten Gewässern, die Teil dieser gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung seien, könne nicht ohne erhebliche Eingriffe in die dort geschützten Auwaldbestände und Funktionszu-

sammenhänge bewerkstelligt werden. Außerdem werde eine als FFH-Gebiet gemeldete Fledermauskolonie der Art Großes Mausohr durch die weitere Planung von ihrem angestammten Jagdrevier abgeschnitten. Die Zulässigkeit solcher Eingriffe scheitere zumindest daran, dass in Form der Trasse Haag eine andere zumutbare Planungsalternative vorhanden sei. Gleiches gelte aber auch für den Artenschutz nach der FFH-Richtlinie, weil beim Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verwirklicht werden müssten, so etwa schon im planfestgestellten Abschnitt bezüglich des Kriechenden Scheiberichs (*Apium repens*), einer geschützten Pflanzenart nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, und einer Reihe von nach der Richtlinie des Rates 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie) europarechtlich geschützter Vogelarten. Auch in dieser Hinsicht sei eine andere zufriedenstellende Lösung mit der Alternativtrasse über Haag gegeben. Die streitbefangene Planung verstoße damit nicht nur gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot, sondern auch unmittelbar gegen europäisches Recht. Ergänzend haben die Kläger auf das Vorbringen der Kläger in den Parallelverfahren (Az. 8 A 06.40023 und 8 A 06.40026) Bezug genommen und sich dieses zu eigen gemacht.

- 10 Zu ihrer persönlichen Betroffenheit tragen sie Folgendes vor:
- 11 Der Kläger zu 1 befürchtet eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs durch Grundinanspruchnahme und Zerschneidung des Betriebsgrundstücks. Wegen der Nähe seines Wohnhauses zur Autobahn (ca. 150 m) sei er erheblich von Lärm- und Abgasimmissionen betroffen.
- 12 Der landwirtschaftliche Betrieb des Klägers zu 2 ist durch die Planung sowohl in Eigentumsflächen als auch in Pachtflächen betroffen. Er sieht sich hierdurch erheblich in seiner Betriebsführung beeinträchtigt. Wegen der Nähe seines Wohnhauses zur Autobahn sei er zudem erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Im Übrigen seien kleinklimatische Veränderungen infolge des Autobahnbetriebs und Ertragsminderungen infolge der Verschattung durch den geplanten Autobahndamm zu befürchten.
- 13 Der Kläger zu 3, dessen Grundeigentum bereits außerhalb des Planfeststellungsabschnitts liegt, sieht sich durch eine im weiteren Verlauf der Planung zu erwartende Grundinanspruchnahme betroffen. Hierdurch werde sein landwirtschaftlicher Betrieb, insbesondere die Damwildzucht in einem Sommerdamwildgehege, erheblich beein-

trächtigt. Außerdem werde sein Eigenjagdrevier mittig durchschnitten, so dass die erforderliche Fläche für ein Eigenjagdrevier nicht mehr erreicht werde. Das Gehöft werde im Übrigen durch den Autobahnbetrieb erheblichen Lärmimmissionen ausgesetzt.

- 14 Die Kläger zu 4 bis 7 sind Miteigentümer von land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken in der Gemarkung Hausmehring im Gebiet der Stadt Dorfen. Durch die befürchtete Grundinanspruchnahme würden viele vormals rentable Flächen so parzelliert, dass die Ertragskraft der einzelnen Flächen erheblich vermindert werde. Außerdem werde auf diesen Flächen derzeit Weizen im kontrolliert biologischen Anbau für Säuglingsnahrung erzeugt, was sich wegen der von der Autobahn ausgehenden Schadstoffeinträge in Zukunft nicht aufrechterhalten lassen werde.
- 15 Die Kläger zu 8 bis 10 sind in Erbengemeinschaft Miteigentümer eines derzeit verpachteten landwirtschaftlichen Betriebs. Sie befürchten eine Grundinanspruchnahme durch die weitergeführte Planung in existenzgefährdendem Ausmaß. Die Hofstelle liege in weniger als 100 m Entfernung zur Autobahn, so dass es zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen kommen werde.
- 16 Die Kläger zu 11 und 12 bewirtschaften einen landwirtschaftlichen Kleinbetrieb in der Gemarkung Hausmehring. Die bei Fortführung der Planung zu erwartende Inanspruchnahme von in ihrem Eigentum stehenden Grundflächen bedeute eine existenzielle Bedrohung des Betriebs. Zudem sei mit Umsatzeinbußen infolge der Schadstoffbelastung durch die Autobahn sowie mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen.
- 17 Auch der landwirtschaftliche Betrieb der Kläger zu 13 und 14 sieht sich durch eine zu erwartende Grundinanspruchnahme in seiner Existenz bedroht. Wegen der Nähe des Anwesens zur geplanten Autobahn bestehe außerdem eine erhebliche Lärmbetroffenheit.
- 18 Die Kläger zu 15 und 16 sehen sich durch die befürchtete Grundinanspruchnahme in der Führung ihres landwirtschaftlichen Betriebs nachhaltig beeinträchtigt, weil die für die Gülleentsorgung der Schweinemast notwendigen Flächen stark verringert würden. Auch die geplanten Wegeverlegungen hätten erhebliche betriebliche Nachteile

zur Folge. Das Anwesen werde nachhaltig vom zu erwartenden Verkehrslärm betroffen.

19 Die Kläger beantragen,

20 den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 in der Fassung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 aufzuheben,

21 hilfsweise

22 festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 in der Fassung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

23 Der Beklagte beantragt,

24 die Klagen abzuweisen.

25 Er führt zur Begründung im Wesentlichen Folgendes aus:

26 Eine rechtswidrige fachplanerische Abwägung sei nicht gegeben. Die im EPFB dargestellten Ziele rechtfertigten die Trassenentscheidung und seien auf einer zutreffenden Tatsachengrundlage abgewogen worden. Im Zentrum stehe hier das Ziel einer besseren Erschließung des Raums Dorfen mit Fernstraßen sowie das Bestreben, aus dem dicht besiedelten Korridor der Trasse Haag Verkehr, insbesondere Fernverkehr mit Lkw, abzuziehen und in den nur dünn besiedelten Bereich der Trasse Dorfen zu verlagern. Soweit in den folgenden Planfeststellungsabschnitten geringfügige Eingriffe in gemeldete FFH-Gebiete notwendig seien, blieben diese mit Rücksicht auf die möglichen Eingriffsminimierungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände würden im Übrigen auch beim Bau der A 94 auf der Trasse Haag erfüllt.

27 Soweit die Kläger als Eigentümer landwirtschaftlicher Betriebe eine Existenzgefährdung geltend machten, stelle dies für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung kein unüberwindbares Hindernis dar. Existenzgefährdungen lägen darüber hinaus in der Regel nicht vor oder könnten durch betriebliche Organisationsänderungen

vermieden werden. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung würden – im Einzelfall auch unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen – eingehalten. Ebenso wenig seien unzulässige Schadstoffbelastungen zu besorgen. Einzelne Einwendungen der Kläger müssten dem Entschädigungsverfahren oder, soweit die Betriebe der Kläger erst in den Folgeabschnitten betroffen wären, auch den weiteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben.

- 28 Der Senat hat die örtlichen Verhältnisse entlang der beiden im Planfeststellungsverfahren untersuchten Trassen sowie im Bereich der betroffenen Grundstücke der Kläger durch Einnahme eines Augenscheins festgestellt. Wegen dieser Feststellungen wird auf die Niederschrift vom 30. März 2004 verwiesen.
- 29 Der Habitatausschuss der Europäischen Kommission hat in seiner Sitzung am 27. Juni 2007 die vom Beklagten im Bereich der Trasse Dorfen gemeldeten FFH-Gebiete mit positivem Ergebnis behandelt. Diese FFH-Gebiete befinden sich in der Phase ihrer Eintragung in die Liste der Kommission mit jenen Gebieten, die das kohärente europäische ökologische Netz besonderer Schutzgebiete („Natura 2000“) gemäß Art. 3 FFH-RL bilden.
- 30 Wegen der weiteren Einzelheiten der Sach- und Rechtslage wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und auf die vorgelegten Planfeststellungsakten Bezug genommen. Auf die Niederschriften über die mündliche Verhandlung im ersten (Niederschriften vom 22. und 23. 2. 2005, vom 6., 7., 12. und 19.4.2005) sowie im abschließenden Abschnitt des gerichtlichen Verfahrens vom 9., 10. und 11. Oktober 2007 wird verwiesen.
- 31 Ergänzend wird verwiesen auf die Niederschriften über die Augenscheine (am 25.3.2004 und am 15.4.2004) und über die mündlichen Verhandlungen in den Parallelverfahren (Az. 8 A 06.40023 und 8 A 06.40026; Niederschriften vom 15.2.2005, vom 1., 2. und 7.3.2005, vom 15.3.2005 und vom 12. und 19.4.2005 [erster Abschnitt des gerichtlichen Verfahrens] sowie vom 26.9.2007 und vom 16. und 17.10.2007 [abschließender Abschnitt]). Im Einverständnis aller Verfahrensbeteiligten sind die Niederschriften im vorliegenden und in den genannten Parallelverfahren jeweils ausgetauscht und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden. Darüber hinaus haben die Beteiligten zum Teil ergänzend auf Vorbringen in den jeweili-

gen Parallelverfahren Bezug genommen und zum Inhalt des eigenen Vorbringens gemacht.

Entscheidungsgründe:

- 32 Die zulässigen Klagen bleiben im Haupt- und Hilfsantrag ohne Erfolg. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 weist in der Fassung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses vom 30. April 2007 keine Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung der Rechtswidrigkeit führen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

A.

- 33 Die Kläger sind sämtlich entweder im streitgegenständlichen Planungsabschnitt oder in den Folgeabschnitten eigentumsbetroffen und damit umfassend rügeberechtigt. Denn objektiv-rechtliche Verstöße einer Planung, die zu deren Rechtswidrigkeit führen, können grundsätzlich nur solche Planbetroffenen geltend machen, für die der Planfeststellungsbeschluss eine enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet (vgl. BVerwG vom 18.3.1983, BVerwGE 67, 74/75 ff.; vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 140/143). Für die Kläger zu 1 und 2, deren betroffene Grundstücke im Planfeststellungsabschnitt liegen, folgt diese Vorwirkung unmittelbar aus § 19 FStrG i.V.m. den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlüssen. Die übrigen Kläger können eine enteignungsrechtliche Vorwirkung insofern geltend machen, als mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt die Weichenstellung dafür vorgenommen wird, dass die A 94 bis Heldenstein auf der Trasse Dorfen und nicht auf der Trasse Haag gebaut wird und deshalb Flächen in Anspruch genommen werden, die in ihrem Eigentum stehen.
- 34 Dies gilt auch mit Blick auf die vorgebrachten Rügen wegen Verletzung von Vorschriften des Gemeinschaftsrechts. Denn eine Enteignung von im Eigentum der Kläger stehenden Grundstücken oder Grundstücksteilen zur Verwirklichung der Planung entspräche nur dann dem Wohl der Allgemeinheit im Sinn von Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und wäre damit zulässig, wenn das Vorhaben mit der objektiven

Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland in Einklang stünde. Teil dieser Rechtsordnung ist jedoch auch das Gemeinschaftsrecht. Angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des PFB und des EPFB sind diese deshalb auch an den Vorgaben des Gemeinschaftsrechts zu messen (vgl. hierzu BVerwG vom 19.5.1998 NVwZ 1999, 528/530 f.).

B.

- 35 1. Die Planfeststellung leidet nicht an rechtserheblichen Verfahrensfehlern.
- 36 1.1 Rechtsgrundlage des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung des EPFB vom 30. April 2007 sind die §§ 17 – 17e des Bundesfernstraßengesetzes (- FStrG - hier anzuwenden i.d.F. des Gesetzes vom 9.12.2006 BGBl I S. 2833, in Kraft getreten am 16.12.2006; vgl. § 24 Abs. 1 Satz 1 FStrG, der Antrag auf ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren wurde am 31.10.2006 gestellt), die - wie zuvor schon § 17 FStrG a.F. - die materielle Ermächtigung zur fernstraßenrechtlichen Fachplanung enthalten.
- 37 1.2 Die Durchführung eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens gemäß § 17e Abs. 6 FStrG (§ 17 Abs. 6c FStrG a.F.) zur Heilung jener materiellen Rechtsfehler, die der Senat in seinem Beschluss vom 19. April 2005 (Az. 8 AS 02.40046) angesprochen hatte (s. dort II.2., AU S. 7 ff.), ist rechtlich zulässig. Entgegen der Auffassung der Klagepartei war ein gänzlich neues Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. § 17e Abs. 6 FStrG stellt ebenso wie schon § 17 Abs. 6c FStrG a.F. eine Ausprägung des Grundsatzes der Planerhaltung dar, der das Planfeststellungsrecht durchzieht (vgl. auch § 75 Abs. 1a VwVfG, Art. 75 Abs. 1a BayVwVfG; BVerwG in ständiger Rechtsprechung, vgl. zuletzt BVerwG vom 17.1.2007 NuR 2007, 265 m.w.N.). Dies bedeutet, dass die Heilung von Mängeln der Abwägung, sofern die Heilung in einem ergänzenden Verfahren überhaupt möglich ist, in einem solchen Verfahren – und nicht in einem neuen Planfeststellungsverfahren – zu erfolgen hat. Eine Heilung scheidet nur dann aus, wenn die Abwägungsmängel die Grundzüge der Planung berühren. Hierzu gehören neben der Konzeption der Planung auch ihre wesentlichen Merkmale und Charakteristika, die sich aus den Umständen des Einzelfalls ergeben.

- 38 Ein Vergleich des Vorhabens, das Gegenstand der Abwägung im PFB vom 7. März 2002 und der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs im Beschluss vom 19. April 2005 war, mit der Planung nach dem Stand des EPFB vom 30. April 2007 zeigt indessen, dass das Vorhaben sich gegenüber der ursprünglichen Planung nicht maßgeblich verändert hat; insbesondere sind Abschnittsbildung, Linienführung und Ausbaustandard gleich geblieben. Im Unterschied zum PFB vom 7. März 2002 hat die Planfeststellungsbehörde im EPFB vom 30. April 2007 im Wesentlichen die verkehrlichen und verkehrspolitischen Planungsziele neu in den Blick genommen und präzisiert und die Trassenalternativen auf aktualisierter Tatsachengrundlage neu abgewogen. Hierbei hat sie insbesondere auch die Belange des europäischen Naturschutzrechts im Hinblick auf die inzwischen (nach dem Ministerratsbeschluss der Bayerischen Staatsregierung vom 28.9.2004) erfolgte Meldung von FFH-Gebieten im weiteren Trassenverlauf berücksichtigt und die aktuellen Anforderungen des Artenschutzes nach der FFH-Richtlinie in ihre Untersuchung einbezogen, zumal gerade letztere in den zurückliegenden Jahren in der Rechtsprechung eine besondere Akzentuierung erfahren haben (vgl. EuGH vom 10.1.2006 NuR 2006, 166; BVerwG vom 21.6.2006 NuR 2006, 779, BVerwG vom 17.1.2007 NuR 2007, 336). Soweit Änderungen gegenüber dem PFB vom 7. März 2002 eingetreten sind, gehen diese nicht auf eine Änderung der planerischen Konzeption zurück, sondern haben ihren Grund in der in der Zwischenzeit eingetretenen Änderung der Sach- und Rechtslage.
- 39 Insbesondere im Hinblick auf den europäischen Naturschutz waren diese Änderungen zwingend zu beachten. Denn nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften obliegt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in einer Richtlinie vorgesehenen Ziele zu erreichen und alle zur Erfüllung dieser Verpflichtung geeigneten Maßnahmen allgemeiner und besonderer Art zu treffen (Art. 10 Abs. 1 EG-Vertrag), allen Trägern öffentlicher Gewalt in den Mitgliedstaaten und damit nicht nur den Verwaltungsbehörden, sondern im Rahmen ihrer Zuständigkeit auch den nationalen Gerichten (st. Rspr.; vgl. etwa EuGH vom 13.1.2004 DVBl 2004, 373/374 [RdNrn. 20 ff.]; vom 5.10.2004 DVBl 2005, 35/39 [RdNrn. 110 ff.]; vom 4.7.2006 NJW 2006, 2465/2467 [RdNrn. 108 ff.]; vom 18.7.2007 EuGRZ 2007, 426/429 [RdNrn. 46 ff.]). Da der Beklagte während des gerichtlichen Verfahrens (2004) FFH-Gebiete nachgemeldet hat, die die Trasse Dorfen berührt, waren die Planfeststellungsbehörde und nachfolgend der hier zur Entscheidung im Rechtsstreit berufene Verwaltungsgerichtshof gehalten, die volle Wirksamkeit der Richtlinie zu gewährleisten und zu einem mit den Zielen der Richtlinie vereinbaren Ergebnis zu

gelangen (EuGH vom 13.1.2004 a.a.O. RdNr. 20 ; vom 5.10.2004 DVBl 2005, 35/40 [RdNr. 118 f.]; BVerwG vom 9.1.2007 NWVBl 2007, 428/429). Diese Pflicht bestand ohne Rücksicht auf eventuelle Beschränkungen des nationalen Prozessrechts unter dem Gesichtspunkt des maßgeblichen Zeitpunkts; dieser bestimmt sich ohnehin primär nach dem zugrunde liegenden materiellen Recht (vgl. BVerwG vom 21.5.1976 BVerwGE 51, 15/24 ff.; vom 22.9.1999 NVwZ 2000, 565/566) und damit hier auch nach dem Gemeinschaftsrecht in der dargelegten Auslegung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften. Der ansonsten im deutschen Planfeststellungsrecht geltende Grundsatz, dass vornehmlich die Sach- und Rechtslage beim Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für die Beurteilung seiner Rechtmäßigkeit maßgeblich ist (st. Rspr.; vgl. etwa BVerwG vom 21.5.1976 BVerwGE 51, 15/24 ff.; vom 14.9.1992 BVerwGE 91, 17/19 ff.), konnte insoweit wegen des Vorrangs des Gemeinschaftsrechts hier nicht zur Anwendung kommen.

40 Diese Unterschiede berühren indessen nicht die Identität des Vorhabens; insbesondere kann dem EPFB nicht entnommen werden, dass der Bau der A 94 auf der schon bisher favorisierten Trasse Dorfen aufgegeben oder in wesentlicher Hinsicht verändert worden wäre. Die schon mit der Tektur vom 31. Mai 1996 eingeführte Änderung des Fahrbahnquerschnitts von RQ 23 auf RQ 26 (vgl. Erläuterungsbericht i.d.F. der Tektur vom 27.2.1998, S. 3, 50) war bereits Gegenstand des PFB vom 7. März 2002. Die Identität der Planung wird auch durch den Erläuterungsbericht in seiner geänderten Fassung vom 31. Oktober 2006 unterstrichen (vgl. Erläuterungsbericht S. 9 f., 167). Schon in der bisherigen Planung wurde die Trasse Haag gerade nicht als eine „sich aufdrängende“ Alternative angesehen, sondern der Bau der A 94 sollte auch nach dem PFB vom 7. März 2002 auf der Trasse Dorfen erfolgen. Von einer Konzeptionsänderung kann deshalb keine Rede sein. Die zu heilenden Mängel betreffen auch nicht die Grundkonzeption der Planung in einer Weise, dass keine sinnvolle Planung übrig bliebe. Allein aus der Zahl fehlgewichteter Belange können insoweit keine Schlüsse gezogen werden. Maßgeblich ist vielmehr die Identität der Planung in ihrer konkreten Gestalt. Diese ist vollständig erhalten geblieben.

41 1.3 Damit musste auch eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nicht durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist auf der Grundlage des Senatsbeschlusses vom 19. April 2005 davon ausgegangen, dass der PFB vom 7. März 2002 nicht nur in Bezug auf Vorschriften des Gemeinschaftsrechts, sondern auch hinsichtlich einzelner Erwägungen zur Trassenabwägung fehlerhaft war. Mit dem EPFB vom 30. April

2007 wollte sie diese Mängel beheben, ohne das Vorhaben selbst zu verändern. Hält die Behörde einen noch nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für fehlerhaft, nimmt deshalb das Verfahren wieder auf und führt es erneut zu Ende, so liegt nach der Rechtsprechung ein einheitliches Planfeststellungsverfahren vor (vgl. BVerwG vom 12.12.1996 BVerwGE 102, 358/361). Das ergänzende Verfahren ist somit nur ein unselbständiger Abschnitt eines einheitlichen Verfahrens, das mit einer Entscheidung allein gegenüber denjenigen Klägern endet, denen gegenüber der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig geworden ist. Das ergänzende Verfahren unterliegt nicht den Anforderungen des Art. 73 BayVwVfG, weil der PFB vom 7. März 2002 gegenüber allen anderen Betroffenen in seiner ursprünglichen Fassung weiterhin unverändert wirksam bleibt (vgl. BVerwG vom 14.11.2002 NVwZ 2003, 485/486). Private Dritte werden deshalb durch die Regelungen des Ergänzungsbeschlusses nicht erstmalig oder stärker in ihren Rechten berührt; ein erneutes Auslegungsverfahren war nicht erforderlich (vgl. BVerwG vom 14.11.2002 a.a.O. S. 486).

- 42 1.4 Auch eine erneute Beteiligung des Landesamts für Denkmalschutz oder von Gemeinden im ergänzenden Verfahren war nicht erforderlich. Ohne dass hier näher untersucht werden muss, inwieweit dieser Einwand schon deswegen ins Leere geht, weil ein entsprechender Verfahrensfehler nicht ergebnisrelevant gewesen wäre, waren das Landesamt für Denkmalpflege und die Gemeinden nicht erneut zu beteiligen, weil die Planung – wie oben dargestellt – im Wesentlichen unverändert geblieben ist und im ergänzenden Verfahren, das sich vor allem mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung befasst hat, keine neu aufgetretenen Konflikte zu bewältigen waren, die die Belange des Denkmalschutzes oder die Planungshoheit von Gemeinden berührt hätten. Die teilweise Überbauung der Römerstraße Augsburg – Wels durch eine auf der Trasse Haag verlaufende A 94 war schon im Planfeststellungsverfahren bekannt und bereits Gegenstand der Abwägung im PFB vom 7. März 2002 (s. dort S. 54). Diese Abwägung wird im EPFB vom 30. April 2007 vertieft und die Tatsache ihrer bereits jetzt gegebenen weitgehenden Überbauung durch die B 12 unter Wiedergabe der Äußerungen des Landesamts für Denkmalpflege erneut wertend in den Blick genommen (vgl. EPFB S. 53). Hinsichtlich der Gemeinden ist darauf hinzuweisen, dass der PFB vom 7. März 2002 gegenüber den im Verlauf der Trasse Dorfen liegenden Gemeinden Pastetten, Buch a. Buchrain, Lengfeld und Dorfen bereits bestandskräftig ist. Ihre Klagen hat der Verwaltungsgerichtshof mit Urteilen vom 19. April 2005 rechtskräftig abgewiesen. Eine erneute Anhörung zu der im Hinblick auf gemeindli-

che Belange unverändert beibehaltenen Planung war schon aus diesem Grund nicht erforderlich.

- 43 1.5 Nach dem Vorgesagten bedurfte es auch keiner erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. EPFB S. 7/8). Die Planfeststellungsbehörde konnte sich vielmehr darauf beschränken, ergänzend zum PFB vom 7. März 2002 die veränderten europarechtlichen Vorgaben sowie die im Beschluss des Senats vom 19. April 2005 angesprochenen Aspekte zu untersuchen.
- 44 1.6 Die erstmals im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren erhobene Verfahrensrüge, das Verhalten des Verhandlungsleiters beim Erörterungstermin am 26./27. April 1999 rechtfertige die Besorgnis der Befangenheit, ist bereits in der Begründung des PFB zutreffend abgehandelt worden (vgl. PFB vom 7.3.2002 S. 26 ff.). Hierzu sind nachfolgend keine weiteren entscheidungserheblichen Tatsachen vorgetragen worden. Der Senat sieht deshalb unter Hinweis auf diese Ausführungen von einer weiteren Begründung ab (§ 117 Abs. 5 VwGO). Der gerügte Verfahrensmangel liegt nicht vor und musste deshalb auch nicht im Rahmen des ergänzenden Planfeststellungsverfahrens geheilt werden, so dass der Einwand, diese Heilung sei notwendig, jedoch misslungen, ins Leere geht.
- 45 1.7 Unbegründet ist auch die Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe durch die überlange Verfahrensdauer gegen das Gebot des fairen Verfahrens verstoßen. Dieser Vorwurf erweist sich als widersprüchlich, wenn zugleich geltend gemacht wird, die Heilung von Abwägungsmängeln in einem ergänzenden Verfahren sei nicht zulässig. Denn gerade dieses ergänzende Verfahren dient der Planerhaltung und damit der Verkürzung des weiteren Verfahrens. Der Sache nach soll mit dieser Argumentation eine vollständige Aufgabe der streitgegenständlichen Planung erreicht werden. Dem zulässigen Anliegen des Beklagten, die A 94 auf der Trasse Dorfen zu bauen, kann indessen grundsätzlich nicht das Argument entgegengehalten werden, diese Langzeitplanung müsse wegen der inzwischen verstrichenen Zeit aufgegeben werden. Denn diesem Einwand folgend müsste jegliche staatliche Planung allein durch den Zeitablauf rechtswidrig werden, sobald das Planungsverfahren ein gewisses Zeitlimit überschreitet. Dies findet im Gesetz keine Stütze und ist auch vom Grundsatz des fairen Verfahrens nicht geboten. Im Übrigen betrifft der weitaus größte Teil dieser „Verfahrensdauer“ ohnedies Zeiträume außerhalb des Planfeststellungs- und des anschließenden gerichtlichen Verfahrens.

C.

46 Der PFB vom 7. März 2002 in der Fassung des EPFB vom 30. April 2007 leidet auch nicht an materiellen Rechtsfehlern.

I.

47 1. Die Planrechtfertigung ist gegeben. Die A 94 ist im Bereich zwischen Forstinning und Heldenstein wie schon im früheren, so auch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ dargestellt. Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der mit dem jeweiligen Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, es also vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/9 f.; vom 8.7.1998 BVerwGE 107, 142/145). Dieses Bedürfnis ergibt sich aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan. Die Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20. Januar 2005 (BGBl I S. 201) hat daran unverändert festgehalten (vgl. EPFB S. 10). Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Diese gesetzliche Feststellung der Zielkonformität bedeutet, dass allein mit der Aufnahme in den Bedarfsplan "für die Planfeststellung nach § 17 FStrG", d.h. sowohl für die Planfeststellungsbehörde als auch für das im Rahmen eines eingeleiteten Rechtsmittelverfahrens überprüfende Gericht, verbindlich festgelegt ist, dass das Vorhaben im Sinne der Planrechtfertigung erforderlich ist (st. Rspr.; zuletzt BVerwG vom 18.6.2007 NuR 2008, 36). Auch von Klägerseite ist das Bedürfnis für den Bau der Autobahn als solches nicht ernsthaft infrage gestellt worden. Strittig ist allein die Frage, auf welcher der beiden zur Diskussion stehenden Trassen die A 94 gebaut werden soll. Letzteres schließt aber den Bedarf und die Planrechtfertigung nicht aus, sondern ist eine Frage der Trassenfindung und -abwägung.

48 2. Die Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden.

49 Der streitgegenständliche Planfeststellungsabschnitt beginnt am Ende der bestehenden A 94 bei Forstinning und führt bis zum Anschluss an die Staatsstraße St 2331 nordöstlich von Pastetten. Die Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass dieser Planfeststellungsabschnitt auch dann eine eigenständige Verkehrsbedeutung hat, wenn

die A 94 nicht weitergebaut wird. Nach der aktualisierten Verkehrsuntersuchung des Sachverständigen Prof. Dr. Kurzak vom 3. März 2005 (Unterlage 2) liegt die Verkehrsbelastung dieses Abschnitts im Prognosejahr 2010 bei 14.500 Kfz/24 h (vgl. Plan 8; s. auch EPFB S. 83). Ohne Weiterbau der A 94 sinkt dann zwar die Verkehrsbelastung, insbesondere unter Berücksichtigung der dann durchgängig hergestellten Flughafentangente Ost prognostisch im Jahr 2020 auf 11.500 Kfz/24 h und damit unter die für diese Zeit prognostizierte Verkehrsbelastung der B 12 (21.800 bzw. in weiter östlicher Richtung 18.500 Kfz/24 h) ab (vgl. Verkehrsuntersuchung Prof. Dr. Kurzak vom 3.3.2005, Plan 9; vgl. auch EPFB S. 83). Dies ist jedoch kein Grund, dem planfestgestellten Abschnitt eine eigenständige Verkehrsbedeutung abzusprechen. Bei jeder abschnittswisen Planung muss der Entstehung eines Planungstorsos vorgebeugt werden. Deshalb muss jeder Abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion haben. Damit wird gewährleistet, dass die Teilplanung auch dann noch sinnvoll bleibt, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Die Verkehrsfunktion muss aber vor dem Hintergrund der Gesamtplanung gesehen werden. Sie kann auch darin liegen, bis zur Verwirklichung der Gesamtplanung in erster Linie regionalen Verkehr aufzunehmen und dadurch örtliche Verkehrsprobleme zu lösen. Die Bedeutung des Gesamtvorhabens für den weiträumigen Verkehr wird dadurch nicht infrage gestellt. Dies schließt auch die Realisierung von Provisorien nicht aus (vgl. BVerwG vom 23.2.2005 NVwZ 2005, 803 [RdNr. 22] m.w.N.; vom 14.7.2005 Az. 9 VR 20/04 -juris- [RdNr. 10]). Der hier in Rede stehende erste Teilabschnitt der A 94 hat schon deshalb eine eigenständige Verkehrsfunktion, weil er über die St 2331 an das Staatsstraßennetz angebunden ist und prognostisch u.a. zu einer Entlastung der B 12 führt (vgl. Verkehrsuntersuchung Prof. Dr. Kurzak vom 3.3.2005, Plan 9a).

- 50 3. Die Entscheidung für die Trasse über Dorfen ist frei von Rechtsfehlern.
- 51 3.1 Die Planfeststellungsbehörde hat angenommen, für die Trassenwahl könne der Darstellung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen kein maßgeblicher Anhalt entnommen werden (vgl. EPFB S. 11). Im Ergebnis können daraus Rechtsfehler nicht hergeleitet werden.
- 52 Allerdings sind Vorbehalte einzelner politischer Gruppen zur Trasse der A 94 im Gesetzgebungsverfahren immer nur in den Gesetzgebungsmaterialien geäußert worden. Es ist nicht ersichtlich, dass sie in den jeweiligen Gesetzeswortlaut, insbeson-

dere des Fernstraßenausbaugesetzes Eingang gefunden haben. So war bereits im Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (3. FStrAbÄndG) vom 27. Januar 1986 zu den Einzelprojekten ausgeführt, der Deutsche Bundestag treffe in Bezug auf die A 94 keine Entscheidung über die Trassenführung (vgl. BT-Drs. 10/4734, S. 12). In dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG) vom 28. Juni 1993 ist bezüglich des Mehrheitsbeschlusses der Fraktionen der CDU/CSU und FDP als Vorbehalt der Fraktion der FDP zur A 94 ausgeführt, die o.g. Festlegung in der Drucksache 10/4734 gelte als bestehende Maßnahme im Vordringlichen Bedarf wie vereinbart auch weiterhin (vgl. BT-Drs. 12/5289, S. 33). Im Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 18. Juni 2004 ist insoweit als Vorbehalt aufgenommen:

53 „BY, A 94, Alternative 2: lfd. Nr. 398 – 400, im Korridor der B 12 im Streckenabschnitt Forstinning – Haag – Heldenstein. Die geeignete Trasse wird im Planfeststellungsverfahren ermittelt“ (vgl. BT-Drs. 15/3412, S. 12).

54 In der Bedarfsplankarte für die Bundesfernstraßen 2004 (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) ist insoweit aber keine entsprechende Fußnote enthalten, obwohl zu anderen Vorhaben sehr wohl Fußnoten existieren. Damit wird man diesen „Vorbehalten“ wohl kaum Gesetzeskraft zuerkennen können. Ob sie aus diesem Grund überhaupt rechtlich unerheblich sind, kann jedoch dahinstehen. Denn die im Bedarfsplan zeichnerisch dargestellte Trassenwahl nimmt, selbst wenn sie detailgenau ermittelbar ist, an der Bindung des Bedarfsgesetzes ohnehin nicht teil. Sie kann allenfalls als gesetzgeberische Wertung in Bezug auf die Bedarfsstruktur in der planerischen Abwägung der Trassenwahl zu berücksichtigen sein (vgl. BVerwG vom 12.12.1996 BVerwGE 102, 331/342 ff.). Soweit hier die Planfeststellungsbehörde von einer fehlenden Bindung für ihre Trassenauswahlentscheidung ausgegangen ist, wirkt sich dieser Umstand daher lediglich zugunsten der Kläger aus. Für die Vertretbarkeit des Vorgehens der Planfeststellungsbehörde lässt sich im Übrigen anführen, dass die genannten „Vorbehalte“ im Gesetzgebungsverfahren als Meinungsäußerungen des historischen Gesetzgebers zur Auslegung des Fernstraßenausbaugesetzes herangezogen werden können. Damit ist im Ergebnis die Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass jedenfalls auch die Trasse Dorfen nach dem Bedarfsplan in der Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs in Betracht kommt, die Entscheidung zwischen den Trassenalternativen Dorfen und Haag aber im Planfeststellungsverfahren zu treffen ist.

- 55 3.2 Bei der fachplanungsrechtlichen Abwägung war der Planfeststellungsbehörde ein breiter Gestaltungsspielraum eingeräumt (vgl. BVerwG vom 12.12.1969, BVerwGE 34, 301; vom 14.2.1975, BVerwGE 48, 56/59 ff.; vom 7.7.1978, BVerwGE 56, 110/116 f.). Die Gewichtung der in die Abwägung verschiedener Planungsvarianten einzustellenden Belange ist dabei ein wesentliches Element der Gestaltungsfreiheit. Insbesondere dürfen dazu auch landesplanerische sowie verkehrs- und strukturpolitische Zielsetzungen mit einfließen. Vor diesem Hintergrund begegnet die Abwägungsentscheidung, die A 94 auf der Trasse Dorfen und nicht auf der Trasse Haag zu bauen, insgesamt keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.
- 56 3.2.1 Maßgeblicher Gesichtspunkt dafür, die A 94 nicht auf der Trasse Haag, sondern auf der Trasse Dorfen zu bauen, war das mit dieser Trassenführung verfolgte planerische Ziel, den aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde bisher straßenmäßig nur unzureichend erschlossenen Raum Dorfen weitergehend zu erschließen und angemessen an das Fernstraßennetz anzubinden (vgl. EPFB S. 11 ff.), hierbei aber die vorhandene Erschließung des Raumes Haag durch die B 12, also mit einer Straße des Durchgangsverkehrs, zu erhalten. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde einer raumordnerischen Zielbestimmung gefolgt, die der Planung auf Landesebene entspringt. Sie war bereits angelegt im Landesentwicklungsprogramm in der Fassung gemäß § 2 Nr. 4 des Gesetzes zur Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes und der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 25. April 2000 (GVBl S. 280). Dort wurde das neue Ziel B X 4.2 eingefügt, wonach wegen der herausragenden Bedeutung des Lückenschlusses im Autobahnnetz Planung und Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen zügig weiterzuführen seien. Nach der aktuellen Fassung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006, die am 1. September 2006 in Kraft getreten ist (GVBl S. 471), führt nunmehr nur noch eine Entwicklungsachse von München über Dorfen, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau (Ziel B V 1.4.2 und zeichnerisch verbindliche Zielbestimmung der Entwicklungsachse über Dorfen in der Strukturkarte, Tz. A II 3 i.V.m. Anhang 3). Diese Zielbestimmung des Landesentwicklungsprogramms – das alte Ziel B X 4.2 war bereits Gegenstand von Normenkontrollverfahren sowie einer (sachlich erfolglosen) Popularklage von Seiten betroffener Gemeinden (vgl. BVerwG vom 16.1.2003 NVwZ 2003, 730; BayVerfGH vom 15.7.2002 VerfGH 55, 98) – hat unabhängig von der Frage einer Bindungswirkung (vgl. dazu BayVGH vom 19.4.2005 DÖV 2006, 478 f.) für die Trassenwahl jedenfalls

erhebliches Gewicht in der Abwägung (vgl. EPFB S. 38 ff.; vgl. auch BVerwG vom 8.7.1998 BVerwGE 107, 142/145).

57 In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 im Gegensatz zur früheren Fassung vom 25. April 2000 darauf verzichtet hat, eine bestimmte Trasse als Ziel der Raumordnung und Landesplanung zu bestimmen (nur auf diese frühere Fassung bezog sich die Entscheidung des BayVGH vom 19.4.2005 a.a.O.). Vielmehr hat es dort als zeichnerisch verbindliche Darstellung eines Ziels eine Entwicklungsachse festgelegt (Signatur „grünes Band“). Nach Tz. A II 3 LEP soll eine Entwicklungsachse – u.a. – insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen. Der Regionalplan Südostoberbayern verfolgt gleichgerichtete Zielsetzungen (vgl. auch EPFB S. 12). Die Darstellung einer Entwicklungsachse über Dorfen konkretisiert damit die raumstrukturelle Entwicklungs- und Erschließungsabsicht des Freistaats Bayern für den Raum Dorfen. Sie äußert sich insbesondere auch in der Führung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahn mit Anbindung an den Verdichtungsraum (Metropolregion) München (vgl. dazu auch Tz. A I 3.1.4, 3. Spiegelstrich LEP) über den Trassenkorridor Dorfen. Es ist deshalb rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde dieser raumstrukturellen Zielbestimmung hohes Gewicht in der Abwägung zuerkannt hat (vgl. auch BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage Nr. I 8/2006, 1/5 f. u. RdNrn. 78 ff.). Die Trasse Haag verfehlt demgegenüber dieses Ziel der Verkehrsererschließung (vgl. EPFB S. 34). Aus diesem Grund stellt sich auch auf der Basis der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 die Frage des Verhältnisses der Bindungswirkung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1, Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) zu § 16 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 FStrG nicht mehr.

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

Erläuterungsbericht, s. dort S. 28 f.) bestätigt. Die Gewichtung der Detailziele ist vor diesem Hintergrund zu beurteilen.

- 59 Soweit die Klägerseite bereits den grundsätzlichen planerischen Ansatz infrage stellen will, sind dem die normativen bzw. planerischen Gestaltungsspielräume des Normgebers der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern und der diese berücksichtigenden Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten. Der Einwand, der Raum Dorfen sei bereits ausreichend mit Straßen erschlossen und habe hinreichenden Anschluss an das Fernstraßennetz, zeigt insoweit keinen rechtlich relevanten Gesichtspunkt auf, der die Trassenabwägung zweifelhaft erscheinen lassen könnte. Was im Sinn der planenden Behörde als „ausreichend erschlossen“ anzusehen ist, gehört zum Kernbereich des gerichtlich nicht nachprüfaren Planungsspielraums. Im Übrigen zeigt bereits ein Blick auf die Karte, dass das planerische Anliegen, das mit dem Neubau der A 94 auf der Trasse Dorfen verfolgt wird, nicht von der Hand zu weisen ist. Während nördlich und südlich in vergleichsweise kurzen Abständen voneinander jeweils Fernstraßenverbindungen in Ost-West-Richtung existieren (nördlich A 92 und B 388, südlich B 12 und B 304) erscheint der Raum um Dorfen gewissermaßen ausgespart. Er wird lediglich in Nord-Süd-Richtung durch die (schlecht ausgebaute) B 15 erschlossen.
- 60 3.2.2 Die Bewertung hinsichtlich der einzelnen Detailziele wird von den Beteiligten überwiegend kontrovers gesehen.
- 61 3.2.2.1 Unstrittig ist, dass das erste Detailziel, die Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung von München nach Wien über Mühldorf, Simbach und Passau von beiden Trassen in gleicher Weise erreicht wird (vgl. EPFB S. 24).
- 62 3.2.2.2 Als zweites Detailziel nennt der EPFB die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hier gehen die Meinungen auseinander, sowohl was den aktuellen Stand der Verkehrssicherheit anbetrifft als auch darüber, wie sich ein Bau der A 94 auf der jeweils zu betrachtenden Trasse auf die Verkehrssicherheit auswirkt.
- 63 Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der aktuelle Zustand geprägt durch eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung der B 12 im Allgemeinen, bei der vor allem auch der große Anteil von Schwerverkehr ins Gewicht fällt. Besondere Probleme entstünden auch durch eine Mischung des Fernverkehrs mit langsam

fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr sowie durch zahlreiche höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen auf freier Strecke, was im Ergebnis eine überdurchschnittlich hohe Unfallrate zur Folge habe (EPFB S. 14; vgl. auch im Einzelnen Erläuterungsbericht S. 20 f.). Wegen der erheblich größeren Verkehrssicherheit einer Autobahn werde die A 94 hier eine Verbesserung bringen. Der Neubau über Dorfen ermögliche zudem eine „stetige“ Trassierung, weil sie sich nicht an der (kurvigen) Linienführung der B 12 orientieren müsse, und führe deshalb gegenüber einem Neubau auf der Trasse Haag prognostisch zu einer weiteren Reduzierung der Unfallzahlen (vgl. EPFB S. 24; Erläuterungsbericht S. 42).

- 64 Die A 94 soll der prognostischen Verkehrsbelastung angemessen den Regelquerschnitt RQ 26 erhalten mit einer Kronenbreite von 26 m, bestehend aus je zwei 10 m breiten Richtungsfahrbahnen, einem 3 m breiten Mittelstreifen und beidseits unbefestigten Seitenstreifen von 1,50 m Breite; die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 100 km/h (vgl. Erläuterungsbericht S. 20 f.). Die der Abwägung zugrunde gelegte Verkehrsprognose des Sachverständigen Prof. Dr. Kurzak (vom 20.8.2004, Unterlagen zur Ergänzung des PFB vom 7.3.2002, Ordner „Verkehrsuntersuchungen und Artenschutzunterlage“, Reg.Nr. 1, Aktualisierung des Gutachtens von 1998 für den Prognosehorizont 2020; im Folgenden: Gutachten) prognostiziert eine werktägliche Verkehrsbelastung der A 94 – Trasse Dorfen – im Jahr 2020 zwischen 42.600 Kfz/24 h (bei Pastetten) und 34.700 Kfz/24 h (bei Heldenstein, vgl. Gutachten, Pläne 5a – 5c) ohne Berücksichtigung der Bundesstraße B 15 neu, deren Planung und Bau im fraglichen Bereich südlich der A 92 derzeit noch ungewiss ist. Mit einer B 15 neu stiege die prognostische Verkehrsbelastung sogar auf Werte zwischen 44.100 und 40.300 Kfz/24 h (vgl. Gutachten, Pläne 7a – 7c). Gleichzeitig nähme der Verkehr auf der B 12 um bis zu 14.100 Kfz/24 h, im Vergleich mit dem sog. Prognose-Nullfall (keine A 94) sogar um bis zu 17.200 Kfz/24 h ab (vgl. Gutachten, Pläne 5a*, 5a** und 7a*; mit B 15 neu ergäbe sich die im EPFB S. 16 erwähnte Reduzierung von 17.300 Kfz/24 h). Dabei würde die Verkehrsbelastung auf Werte zwischen 12.300 und 3.700 Kfz/24 h sinken (vgl. Gutachten, Pläne 5a – 5c und 7a – 7c). Der durchschnittliche Lkw-Anteil liegt nach der genannten Verkehrsprognose auf der A 94 – Trasse Dorfen – tags zwischen 15,4% und 18,5%, nachts zwischen 29,6% und 37,7%, der des umgelagerten weiträumigen Verkehrs tags bei 22% und nachts bei 45% (vgl. Gutachten S. 10). Stellt man dies den vom Gutachter ermittelten aktuellen Verhältnissen (Lkw-Anteil am Ende der bestehenden A 94 bei Forstinning tags 11%, nachts 19%, vgl. Gutachten S. 10) gegenüber, ergibt sich, dass insbesondere der weiträumige

Schwerverkehr zu einem sehr erheblichen Teil über die dann durchgängig befahrbare A 94 laufen wird. Die Umverlagerung von weiträumigem Verkehr von den Autobahnen A 8 und A 92/A 3 auf die A 94 spielt hierbei eine maßgebende Rolle; er soll künftig mehr als ein Drittel der Gesamtbelastung der A 94 ausmachen (vgl. hierzu auch Verkehrsuntersuchung des Sachverständigen Prof. Dr. Kurzak vom 7. September 2004 [Anlage 3 zum Schriftsatz des Beklagten vom 4.10.2004], Stellungnahme zur Fortschreibung des Prognosehorizontes auf 2020, s. dort S. 4). Das Ausmaß der Entlastung der B 12 insbesondere vom Lkw-Verkehr wird auch deutlich in dem Telefax-Schreiben des Sachverständigen Prof. Dr. Kurzak vom 31. März 2005 an die Autobahndirektion Südbayern (Planfeststellungsakten, B-Akt, Reg.Nr. 3). Nach der Tabelle 2 dieses Schreibens verkehren auf der B 12 im Prognosejahr 2020 beim Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen im Tagesdurchschnitt nur noch zwischen 400 und 950 Lkw gegenüber bis zu 4.270 Lkw im Prognose-Nullfall (vgl. hierzu auch die Klarstellung von Prof. Dr. Kurzak in der mündlichen Verhandlung am 9.10.2007, Niederschrift S. 4); der Lkw-Anteil auf der B 12 beträgt dann noch höchstens 9%, zumeist deutlich weniger, gegenüber bis zu 20,4% im Prognose-Nullfall.

- 65 Von Klägerseite wird demgegenüber vor allem geltend gemacht, in der Abwägung seien die Probleme und Gefahren, die vom Restverkehr auf der weiter bestehenden B 12 ausgingen, erheblich unterschätzt worden. Zudem sei die Annahme, die Unfallrate der B 12 liege aktuell erheblich über dem Durchschnitt, fehlerhaft. Dass der Bau der Autobahn als solcher einen nachhaltigen Beitrag zur Verkehrssicherheit darstellt, wird letztlich nicht in Zweifel gezogen. Die Klagepartei ist jedoch der Auffassung, ein Bau auf der Trasse Haag sei hierfür günstiger. Diesem Argument liegt die aus Sicht des Senats verfehlt Meinung zugrunde, man müsse die Verkehrssicherheit in der Weise beurteilen, dass die prognostische Unfallhäufigkeit auf der A 94 – Trasse Dorfen – gemeinsam mit der Unfallhäufigkeit der – dann entlasteten – B 12 zu betrachten und gegen die prognostische Unfallhäufigkeit auf einer A 94 – Trasse Haag – abzuwägen sei. Denn Grundlage des Vergleichs haben auch insoweit die beiden Trassenkorridore für die Autobahnplanung – Dorfen oder Haag – zu sein; die B 12 ist dagegen Bestand. Zudem darf nicht aus dem Auge verloren werden, dass auf Grundlage der Meinung der Klagepartei zumindest auch die hierbei notwendig werdenden Ersatzstraßen für den lokalen Verkehr und für die zahlreichen, jetzt von der B 12 erschlossenen Außenbereichsanwesen im Streckenverlauf mit ihrem Unfallrisiko ebenfalls in die Beurteilung einbezogen werden und zulasten der Trasse Haag ins Gewicht fallen müssten. Vor dem Hintergrund des Ziels, unter Erhaltung der B 12

als Erschließungsachse (Ziel 5) mit dem Bau der A 94 eine weitere Erschließungsachse für den weiträumigen Verkehr zu schaffen, ist jedoch die Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde methodisch nicht zu beanstanden, beim Thema Verkehrssicherheit vor allem die Umverlagerung des weiträumigen Pkw- und Lkw-Verkehrs auf die Autobahn anzugehen und auf diese Weise die B 12 zu entlasten. Ob die aktuellen Unfallzahlen im bestehenden Straßennetz des Korridors Dorfen über- oder unterdurchschnittlich sind, ist in diesem Zusammenhang ohne entscheidungsrelevante Bedeutung und muss deshalb nicht näher erörtert werden.

66 Hinzu kommt der von der Planfeststellungsbehörde hervorgehobene Vorteil einer „stetigen Trassierung“ (vgl. EPFB S. 24) der Trasse Dorfen. Dies bedeutet, dass sich die Planung nicht an der Linienführung der B 12 orientieren muss, deren Verlauf sich an früheren Verkehrsverhältnissen ausgerichtet hatte, sondern eine den heutigen Bedürfnissen des Autobahnverkehrs entsprechende flüssige Linienführung ohne enge Kurvenradien und größere Steigungen erlaubt. So hat die A 94/Trasse Dorfen nach der Planung ausgewogene Radienverhältnisse mit großen Haltesichtweiten, einem Mindestradius von 1.200 m und einer maximalen Längsneigung von 3,5% (vgl. Erläuterungsbericht S. 91), während bei der Trasse Haag mehrmals auf Radien unter 1.000 m zurückgegriffen werden müsste; zudem würde diese geringere Haltesichtweiten und Längsneigungen bis zu 4,5% aufweisen (vgl. Erläuterungsbericht S. 92). Der Einwand, auch bei einer an der B 12 orientierten Linienführung könne die A 94 in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden Weise gebaut werden, wird der Problematik nicht voll gerecht. Der Gegeneinwand der Planfeststellungsbehörde im EPFB, dass die Unfallhäufigkeit auf Autobahnen, deren Linienführung sich vorrangig an früher dort verlaufenden Bundesstraßen orientiert, größer sei als bei ohne derartige Beschränkungen neu trassierten Autobahnen, ist plausibel. Eine der Linienführung auf der Trasse Dorfen entsprechende, frei gestaltete Trassierung über Haag würde demgegenüber dazu führen, dass hier eine gänzlich andere, neue Trasse (mit deutlichen Nachteilen bezüglich anderer Belange) entstehen würde, die weder Gegenstand des streitbefangenen Trassenvergleichs war noch Gegenstand der vorgebrachten Einwendungen ist und deshalb außer Betracht zu bleiben hat. Insgesamt ist es daher nicht verfehlt, wenn die Planfeststellungsbehörde beim zweiten Detailziel einen leichten Vorteil für die Trasse Dorfen gesehen hat. Das Vorbringen der Klägerseite erweist sich demgegenüber als widersprüchlich, weil darin eine möglichst weitgehende Einbeziehung der bestehenden B 12 in eine Autobahntrasse Haag gefordert wird.

- 67 Dem im gerichtlichen Verfahren besonders hervorgehobenen Problem sog. Mautflüchtlinge, d.h. von Schwerlastverkehr, der zur Vermeidung der Autobahn-Mautgebühren auf der A 94 die B 12 weiterhin frequentiert, kann in diesem Zusammenhang kein Gewicht beigemessen werden. Denn zum einen ist die Straßenverbindung über die A 94 kürzer und schon wegen des Ausbaustandards einer Autobahn deutlich schneller, zum anderen könnte diesem Problem mit Mitteln des Verkehrsrechts, im Extremfall sogar mit einer Bemaunung der B 12, begegnet werden.
- 68 3.2.2.3 Dem dritten und vierten mit der Planung verfolgten Detailziel, der Schaffung eines neuen Verkehrskorridors sowie einer ausgewogenen räumlichen Verkehrerschließung, konnte die Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang der Gesamtabwägung ein besonders hohes Gewicht zuerkennen. Dies ergibt sich bereits – wie oben dargestellt – aus dem der Trassenabwägung vorangestellten Planungskonzept. Es ist plausibel, dass die bisher fehlende Erschließung des Raums um Dorfen mit einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Fernstraßenverbindung sinnvollerweise nur durch den Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen erfolgen kann; in Bezug auf diese Ziele wäre ein Bau auf der Trasse Haag deutlich defizitär. Hierbei ist es müßig, im Sinn des Vortrags der Klagepartei über Nutzen und Notwendigkeit einer derartigen Fernstraßenanbindung zu rechten, zumal insoweit auch negative Bewertungen betroffener Gemeinden im Korridor Dorfen rechtlich unerheblich sind. Diese Zielvorgabe ist keineswegs willkürlich oder bloß vorgeschoben und damit rechtswidrig, sondern stellt eine landesplanerisch in der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 abgesicherte, auch sonst rechtlich zulässige und nachvollziehbare strukturpolitische Zielsetzung dar. Es liegt grundsätzlich im planerischen Ermessen der Behörde, ihre Planung an derartigen Zielsetzungen auszurichten (s. oben 3.2, 3.2.1). Die betroffenen Gemeinden können die Erschließungsziele der staatlichen Fachplanung nicht infrage stellen (vgl. § 1 Abs. 4, § 38 BauGB).
- 69 3.2.2.4 In die gleiche Richtung geht das fünfte Detailziel der Planung, wonach die B 12 als überregionaler Straßenzug erhalten bleiben soll. Nach Fertigstellung der A 94 wird die B 12 zwar möglicherweise zu einer Staatsstraße abgestuft werden. Sie soll jedoch in ihrem jetzigen Verlauf ohne Ortsdurchfahrten erhalten bleiben und kann auch dann die Funktion, den Raum Haag zu erschließen und an das Fernstraßennetz anzuschließen (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG –), weiterhin auf hohem Niveau erfüllen (vgl. EPFB S. 27).

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

70 Die Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe in diesem Zusammenhang zu Unrecht einen Vorteil der Trasse Dorfen darin gesehen, dass das „Anlagevermögen“ in Form der bestehenden B 12 erhalten werde, greift nicht durch. Vielmehr geht es der Planfeststellungsbehörde insoweit erkennbar um den Vorteil der Erhaltung der groß- wie kleinräumigen Verkehrserschließungsfunktion (vgl. EPFB S. 28); dies stellt einen sachgerechten Gesichtspunkt der Abwägung dar. Im Übrigen würde ein Bau der Trasse Haag zur Folge haben, dass die bestehende B 12 in großen Teilen beseitigt werden müsste. Denn anders, als es der Klägerseite offenbar vorschwebt, stellt der Bau der Trasse Haag nicht den Ausbau einer Bundesstraße zu einer Autobahn dar; vielmehr müsste die A 94 hier über große Strecken vollständig neu trassiert werden (vgl. hierzu im Einzelnen auch die Darlegungen des Beklagten in der Anlage zum Schriftsatz vom 31.3.2005, Mappe 1 „Bauen unter Verkehr“), was umso mehr für die im Lauf des Verfahrens noch weiter optimierte Variante dieser Trasse (Variante Hohenlinden-Nord) gelten würde. Soweit eingewandt wird, der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak zur Bundesstraße B 15 neu zufolge müsse die B 12 im Fall der A 94 auf der Trasse Dorfen z.T. vierstreifig ausgebaut werden, musste diese Prognose nicht in die Abwägung eingestellt werden, weil der Bau der B 15 neu bis zur A 94 angesichts der Einstufung nur als „weiterer Bedarf“ im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fraglich ist und zumindest in einem absehbaren zeitlichen Rahmen nicht erfolgen wird.

71 Das fünfte Detailziel, das nur im Zusammenhang mit einer A 94 auf der Trasse Dorfen betrachtet werden kann, steht auch nicht in einem logischen Widerspruch zur angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit. Denn die neue Autobahn leistet in Verbindung mit der Entlastung der B 12 vom weiträumigen Verkehr, insbesondere vom Lkw-Verkehr, jedenfalls einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im gesamten Raum. Dass eine A 94 auf der Trasse Haag gegenüber der Trasse

Dorfen keine greifbaren Vorteile für die Verkehrssicherheit böte, wurde bereits oben dargelegt (s. oben 3.2.2.2). Im Übrigen wird bei dieser Argumentation auch insoweit unzulässigerweise verdrängt, dass die B 12 Bestand ist.

- 72 3.2.2.5 Als sechstes Detailziel benennt der EPFB vom 30. April 2007 die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Der Restverkehr auf der B 12 brauchte insoweit nicht berücksichtigt werden. Denn Grundlage der Betrachtung im EPFB ist das den Bundesfernstraßen nachgeordnete Straßennetz; als Bundesfernstraße muss die B 12 deshalb bereits vom Ansatz her hier nicht in die Untersuchung einbezogen werden.
- 73 Im Übrigen hat sich im Lauf des Verfahrens über das Ausmaß der prognostischen Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes durch die A 94 auf den verschiedenen Trassen ein Methodenstreit zwischen dem in einem früheren Planungsstadium vom Vorhabensträger mit einer grundlegenden Verkehrsuntersuchung beauftragten Verkehrssachverständigen Prof. Dr. Kirchhoff und dem später vom Vorhabensträger mit den ergänzenden Detailuntersuchungen hierzu beauftragten Verkehrssachverständigen Prof. Dr. Kurzak entwickelt. Die Klagepartei hat im Klageverfahren Prof. Dr. Kirchhoff als Sachverständigen zugezogen. Kernpunkt des Streits ist die Frage der Abgrenzung des Untersuchungskorridors in Richtung Süden, d.h. zur B 304 (Wasserburger Landstraße). Soweit Prof. Dr. Kirchhoff es als methodischen Fehler ansieht, dass der südliche Korridor zwischen der B 12 und der weiter südlich verlaufenden B 304 nicht voll in die Detailuntersuchung einbezogen worden ist (vgl. Gutachten vom 13.9.2007, Anlage K 48 zum Schriftsatz der Kläger vom 14.9.2007, s. dort S. 2 f.; Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 9.10.2007 S. 2), vertritt Prof. Dr. Kurzak den Standpunkt, dass sich dies von seinem methodischen Ansatz aus im Ergebnis nicht auswirke; alles, was sich auf eine Trasse Haag auswirken könne – wie etwa den Ort Albaching oder Verkehrsströme aus dem Raum östlich von Wasserburg – habe er ohnedies in seine Berechnungen aufgenommen (vgl. Niederschriften vom 9.10.2007 S. 3 und vom 16.10.2007 S. 4). Die Klägerseite, gestützt auf die Äußerungen von Prof. Dr. Kirchhoff, macht im Wesentlichen geltend, eine stärkere Einbeziehung des südlichen Korridors hätte gezeigt, dass der Trasse Haag die größere Entlastungswirkung im nachgeordneten Netz zukomme. Aus der Sicht des Senats liegt es auf der Hand, dass ein Bau der A 94 auf der Trasse Haag das nachgeordnete Straßennetz im südlichen Korridor stärker entlastet als auf der Trasse Dorfen. Umgekehrt ist die Entlastungswirkung im nördlichen Bereich deutlich größer,

wenn die vorliegende Planung verwirklicht wird. Letztlich brauchte die Planfeststellungsbehörde die Trassenbeurteilung aber nicht entscheidend an diesen eher peripheren Fragen festmachen, zumal es insoweit in der Bilanzierung der Entlastungswirkungen um Differenzen von untergeordneter Bedeutung geht und Prof. Dr. Kirchhoff dabei die B 12 und die B 304 – methodisch fehlerhaft – zum nachgeordneten Netz zählt (vgl. Niederschrift vom 16.10.2007 S. 3 f.). In diesem Zusammenhang kann deshalb allenfalls die Frage von Interesse sein, ob – wie ebenfalls von Prof. Dr. Kirchhoff gerügt – die Flughafentangente Ost bei den Untersuchungen ausgegrenzt wurde. Dies hat Prof. Dr. Kurzak indessen ausdrücklich und plausibel verneint. Dabei hat er den Umstand, dass dies aus seinen Berechnungen nicht auf den ersten Blick ersichtlich ist, in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar damit erklärt, dass die Flughafentangente Ost mehrere Kilometer westlich des Beginns der Planfeststellung (und damit westlich des Anfangs der beiden untersuchten Trassenalternativen) mit einer eigenen Anschlussstelle an die bestehende A 94 angebunden sein werde und sie sich auf die Trassenalternativen deshalb nicht spürbar auswirke (vgl. Niederschriften vom 9.10.2007 S. 3 und vom 16.10.2007 S. 4). Die letztere Aussage entspricht aber dem Vorbringen im Verfahren zum Detailziel der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung an den Flughafen München (s. dazu noch unten, vgl. auch EPFB S. 32). Dem geschilderten Methodenstreit der Sachverständigen kann deshalb nach Auffassung des Senats kein entscheidungsrelevantes Gewicht beigemessen werden; eine detaillierte Gegenüberstellung und Erörterung der z.T. unterschiedlichen Entlastungszahlen (z.B. für Markt Schwaben oder die St 2332) ist nicht veranlasst. Eine grundlegende Fehleinschätzung der in die Trassenabwägung eingestellten Tatsachen hat sich hier nicht gezeigt (vgl. auch § 17e Abs. 6 FStrG). Der Senat brauchte deshalb auch den in der mündlichen Verhandlung zu diesem Thema gestellten Beweisanträgen der Kläger (Nrn. 4.1 und 4.2, vgl. Niederschrift vom 11.10.2007 S. 8) nicht nachzugehen und hatte keine Veranlassung, zu den Details möglicher Entlastungswirkungen der verschiedenen Trassen ein weiteres Sachverständigengutachten einzuholen.

- 74 3.2.2.6 Das weitere im EPFB vom 30.4.2007 aufgeführte Detailziel der Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im südlichen Landkreis Erding hat erkennbar im Zusammenhang der Gesamtabwägung kein eigenständiges Gewicht. Dies zeigt sich daran, dass den klägerischen Einwendungen hier im Wesentlichen die Vorteile einer mit der Trasse Dorfen entstehenden weiteren leistungsfähigen Ost-West-Achse entgegengehalten werden, die Grundlage des planerischen Ansatzes sind. In der zu-

sammenfassenden Betrachtung zur Zielerreichung (EPFB S. 34) wird dieses Ziel nicht mehr angesprochen.

- 75 3.2.2.7 Ähnliches gilt auch für das Detailziel der besseren verkehrlichen Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostbayern an den Flughafen München. Unter Auseinandersetzung mit den im Verfahren vorgebrachten Einwendungen legt die Planfeststellungsbehörde zwar im EPFB dar, der Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen wirke sich insoweit auf den Zubringerverkehr zum Flughafen aus, als Flughafenverkehr aus den Landkreisen Altötting und Mühldorf dann vorzugsweise bereits ab der Anschlussstelle Pastetten die Trasse Dorfen verlassen und über die Staatsstraße St 2331 in Richtung Erding fahren werde (vgl. EPFB S. 32). Auch dieses Detailziel wird aber in der Folge dann nicht mehr angesprochen. Der Einwand, dass die Trasse Haag eine bessere Anbindung des südostoberbayerischen Raums an den Flughafen deshalb erreiche, weil sie einen „Schleichverkehr durch den Landkreis Erding“ zum Flughafen verhindere, ist ohne Gewicht. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde geht es um eine möglichst schnelle Verbindung aus dem südostoberbayerischen Raum zum Flughafen; hierbei mutmaßlich bevorzugte Straßenverbindungen hat sie zu Recht nicht abwertend betrachtet.
- 76 3.2.2.8 Demgegenüber durfte die Planfeststellungsbehörde dem Detailziel der Fernhaltung des Durchgangsverkehrs von den Hauptsiedlungsgebieten erhebliches Gewicht beimessen. Dies gilt auch unabhängig von § 50 BImSchG (zu dieser Vorschrift s. noch unten).
- 77 Nach dem Planungskonzept soll diese Fernhaltung dadurch erfolgen, dass der Durchgangsverkehr von den Hauptsiedlungsgebieten weg verlagert wird. Hier spielen insbesondere auch die an anderer Stelle im EPFB (S. 61 ff.) im Einzelnen erörterten Lärmschutzbelange eine Rolle (s. dazu noch unten). Bereits der Blick auf die Karte zeigt, dass sich entlang der B 12 Siedlungsschwerpunkte aneinanderreihen von Hohenlinden im Westen über den Raum Maitenbeth/Haag bis hin zu Reichertsheim im Osten. Dagegen ist der Raum im Korridor Dorfen – wohl nicht zuletzt auch als Folge einer bisher eher bescheidenen Verkehrserschließung – erkennbar dünner besiedelt. Ergänzend untermauert wird dieser Sachverhalt auch durch die vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung vorgelegte Übersicht zur Behandlung des Verkehrslärmschutzes im Rahmen des Trassenvergleichs (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007 S. 8), wo insbesondere im Diagramm 1.1 (S. 5) die von der jeweiligen

Trasse betroffenen Wohngebiete – unter Einschluss von Dorf- und Mischgebieten – flächenmäßig einander gegenübergestellt sind. Dieser Sachverhalt kann nicht mit dem Hinweis auf Lärmschutzmaßnahmen beim Bau der A 94 auf der Trasse Haag und die hierdurch zu erwartenden Verbesserungen beiseite geschoben werden. Das planerische Anliegen der Behörde, Verkehr aus dem deutlich dichter besiedelten Korridor der B 12 abzuziehen und in den dünn besiedelten Korridor Dörfern zu verlagern, ist nachvollziehbar und sachlich vertretbar, weil es verstärkt Rücksicht auf diejenigen Gebiete nimmt, in denen mehr Menschen wohnen (vgl. BayVGH vom 5.3.2001 NuR 2001, 465/467 f. = BayVBI 2002, 736). Es steht auch nicht im Widerspruch zum Ziel der Erhaltung der B 12 als eines überregionalen Straßenzugs. Denn die weitgehende Verlagerung des Fernverkehrs auf die A 94 über Dörfern muss nicht gleichzeitig damit einhergehen, dem Korridor der B 12 die bisherige Verkehrerschließung und Anbindung an das Fernstraßennetz zu nehmen oder die bestehende Infrastruktur durch Rückbau einschneidend zu schwächen. Dies stünde vielmehr im Widerspruch zum planerischen Ansatz zweier Erschließungsachsen.

- 78 3.2.2.9 Das letzte im EPFB vom 30. April 2007 genannte Detailziel der Planung, die Beseitigung von Engpässen und Gefahrenstellen zur Verbesserung der öffentlichen Sicherheit, deckt sich weitgehend mit den Zielen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Ein besonderes eigenständiges Gewicht kommt diesem Ziel im Rahmen der Gesamtabwägung der Behörde nicht zu, was sich aus den Darlegungen hierzu entnehmen lässt (vgl. EPFB S. 33 f.). Damit geht auch der Vorwurf, mit Hilfe dieses Ziels werde eine Doppelwertung gleichgerichteter Ziele vorgenommen, ins Leere. Ein nicht auflösbarer Widerspruch zu anderen Detailzielen ist nicht ersichtlich (s. hierzu oben 3.2.2.4, am Ende).
- 79 3.2.3 Auch die weiteren von der Planfeststellungsbehörde angestellten Erwägungen zum Trassenvergleich sind insgesamt nicht zu beanstanden.
- 80 3.2.3.1 Offen lässt der Senat allerdings, ob der Gesichtspunkt, dass die Trasse Dörfern schneller realisiert werden kann, weil sie im Gegensatz zur Trasse Haag nicht „unter Verkehr“ gebaut werden muss, einen Vorteil in der Trassenabwägung zu begründen vermag. Die Behörde bejaht dies grundsätzlich, wenn auch ohne besonderen Nachdruck (vgl. EPFB S. 35 f. – Stichworte Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit, Verkehrssicherheit). Dagegen kann aber möglicherweise sprechen, dass es sich dabei nur um Aspekte vorübergehender, untergeordneter Natur handelt. Letzt-

lich kommt es darauf nicht an, weil nicht ersichtlich ist, dass diese Gesichtspunkte für die Behörde von ausschlaggebendem Gewicht waren (vgl. auch § 17e Abs. 6 FStrG). Die Behörde hat sie gewissermaßen nur der Vollständigkeit halber abgehandelt (vgl. EPFB S. 36).

- 81 Andererseits überzeugt es auch nicht, wenn die Klägerseite bestrebt ist, die Probleme, die sich bei einem Bau der Trasse Haag stellen, zu bagatellisieren (vgl. hierzu auch die fachtechnische Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Kleemann vom 27.1.2004, Anlage K 27 zum Schriftsatz vom 1.3.2004). Nach dieser Auffassung könnte die A 94 sehr viel weitgehender unter Verwendung der vorhandenen B 12 gebaut werden als von der Planfeststellungsbehörde angenommen (vgl. Dr. Kleemann, a.a.O. S. 7). Dabei handelt es sich jedoch um nicht unerhebliche Fehleinschätzungen. Bereits die im EPFB zugrunde gelegte Variante Hohenlinden-Nord würde eine völlig neue Trasse darstellen. Insgesamt müssten etwa 30% der Trasse Haag auf einer gegenüber dem bisherigen Verlauf der Trasse der B 12 völlig neuen Trasse erstellt werden. Aber auch dort, wo die Trasse der bisherigen B 12 verwendbar bliebe, müsste die Fahrbahn der B 12 weitgehend beseitigt werden, um der geplanten zweistreifigen Fahrbahn mit dem Regelquerschnitt RQ 26 Platz zu machen (vgl. Erläuterungsbericht S. 92 f.). Im Übrigen relativiert der Privatsachverständige seine Feststellung selbst, indem er einräumt, „für einen jeweils beschränkten Zeitraum“ werde es zu Verkehrseinschränkungen kommen.
- 82 3.2.3.2 Beim Flächenverbrauch durfte die Planfeststellungsbehörde berücksichtigen, dass bei Verwirklichung der Trasse Haag auf einer erheblichen Straßenlänge von ca. 12 km der Bau einer Ersatzstraße für die Erschließung kleinerer Gehöfte und Weiler im Außenbereich nötig wäre, weshalb sich die Trasse dort auf Fußballfeldgröße aufweiten würde. Dies würde einen gravierenden Eingriff in das Landschaftsbild darstellen. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde gesehen und abgewogen, dass die Trasse Dorfen insgesamt geringfügig mehr Fläche verbraucht (vgl. EPFB S. 36 f.). Konkret handelt es sich um einen Mehrverbrauch für die Trasse Dorfen durch Neuversiegelung im Umfang von ca. 6 ha (vgl. Erläuterungsbericht S. 93). Im Hinblick darauf, dass es sich insoweit um eine vollständige Neutrassierung handelt, durfte die Behörde diesen Flächenverbrauch als gering bewerten und wegen der verkehrlichen Vorteile, die eine Neutrassierung bietet, entsprechend günstig gewichten.

- 83 3.2.3.3 Beim Aspekt Naturschutz (EPFB S. 40 ff.) hat die Planfeststellungsbehörde die Teilaspekte der möglichen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, des Artenschutzes sowie des Erhalts der Funktionsbeziehungen in den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen als von besonderer Bedeutung für ihre Abwägungsentscheidung angesehen. Dieser Komplex soll jedoch im Einzelnen weiter unten und namentlich zusammen mit der Frage behandelt werden, ob sich der von der Planfeststellungsbehörde gewählten Trasse Dorfen in ihrem weiteren Verlauf in der Vorausschau unüberwindbare Hindernisse aus Gründen des europäischen Naturschutzrechts entgegenstellen (s. dazu unten II.).
- 84 An dieser Stelle muss deshalb nur auf die Teilaspekte Landschaftsbild und Kulturlandschaft (EPFB S. 51 f.), Denkmäler (EPFB S. 52 f.) und Erholungsfunktion (EPFB S. 53 f.) eingegangen werden. Gesehen, jedoch mit vertretbaren Gründen weggewogen hat die Planfeststellungsbehörde Nachteile der Trasse Dorfen in Bezug auf Landschaftsbild und Kulturlandschaft. Sie hat aufgrund ihrer umfangreichen Ermittlungen erkannt, dass der Landschaftsraum des Korridors Dorfen in Bezug auf den Bau einer Fernstraße weniger vorbelastet ist als der Korridor Haag, in dem die B 12 verläuft. Letztlich hat sie jedoch angenommen, dass jede der beiden Trassenvarianten auf ihre spezifische Art zu Veränderungen des Landschaftsbilds führt, so dass sie aus diesem Gesichtspunkt kein ausschlaggebendes Argument für eine vorzugswürdige Trassenführung hergeleitet hat. Das ist vertretbar (vgl. BVerwG vom 9.6.2004 NVwZ 2004, 1486/1493). Soweit über die Relevanz einer Überbauung der alten Römerstraße durch die Trasse Haag (vgl. EPFB S. 53) Streit besteht, kann dem EPFB nicht entnommen werden, dass diesem Aspekt bei der behördlichen Abwägung zugunsten der Trasse Dorfen besonderes Gewicht beigemessen worden wäre. Die Wertungen im Hinblick auf die mit der jeweiligen Trasse verbundenen Eingriffe in die Erholungsfunktion der Landschaft erweisen sich ebenso als sachgerecht. Die Planfeststellungsbehörde hat gesehen, dass sich die Trasse Haag im Vergleich der Betroffenheit von Erholungsgebietsflächen als günstiger erweist (vgl. EPFB S. 54). Sie hat dem jedoch gegenübergestellt, dass die Erholungsfunktion der Landschaft im dichter besiedelten Korridor der Trasse Haag von mehr Menschen beansprucht wird und dass von der Trasse Haag eine baurechtlich ausgewiesene Kleingartenanlage lärmbeeinträchtigt wäre. Es kann dahinstehen, ob die höhere Zahl Erholungsuchender im Korridor Haag sich auch, wie im EPFB geschehen, mit der „höheren landschaftlichen Attraktivität“ und der „besseren Erreichbarkeit aus dem Großraum München“ objektiv begründen lässt. Es bleibt jedoch die Tatsache der dichteren Besiedlung des Korri-

dors Haag, die die Annahme, hier suchten mehr Menschen Erholung in der Natur, hinreichend stützt. Die Einschätzung, dass die Trasse Dorfen unter dem Aspekt der Erholungsfunktion gleich zu beurteilen ist wie die Trasse Haag, erscheint deshalb weder willkürlich noch sachwidrig.

85 3.2.3.4 Abwägungsfehler lässt der EPFB vom 30.4.2007 auch beim Aspekt Wasser nicht erkennen.

86 Dieser Aspekt war bereits Gegenstand der mündlichen Verhandlung im ersten Stadium des gerichtlichen Verfahrens (mündliche Verhandlungen am 22./23.2.2005 und am 6.4.2005, vgl. insbesondere die Niederschrift vom 6.4.2005 s. 3 f.). Abwägungsrelevante Gesichtspunkte, die die Plantrasse Dorfen infrage stellen könnten, sind dabei nicht ersichtlich geworden. Die entsprechenden Problemfelder hat die Behörde erkannt und sachlich vertretbar gewürdigt. Von Klägerseite wird zwar weiterhin die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bestritten, wonach beide Trassen im Hinblick auf den Schutz von Oberflächen- und Grundwasser gleich zu beurteilen sind, die Trasse Dorfen jedoch im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Wasserschutz-, Wasservorrangs- und Überschwemmungsgebieten den Vorzug genießt, ohne dies aber überzeugend begründen zu können. Nachteile der Trasse Haag werden dabei beschönigt (vgl. EPFB S. 55 ff.). Bezüglich der geltend gemachten möglichen Beeinträchtigung der Wasserversorgung Fendsbacher Hof wird nur vorgetragen, ein Gefährdungsausschluss sei „nach wie vor nicht erwiesen“. Außer dieser unsubstanzierten Äußerung wird jedoch nichts Konkretes ausgeführt. Die Verhältnisse der Wasserversorgung von Lengdorf sind bereits vertieft in den mündlichen Verhandlungen der Verfahren 8 A 02.40058 (bereits rechtskräftig abgeschlossen durch Urteil vom 19.4.2005) und 8 A 02.40040/ 8 A 06.40023 am 1. und 15. März 2005 erörtert worden (vgl. Niederschriften vom 1.3.2005 S. 10 und vom 15.3.2005 S. 5 f.). Daraus ergibt sich, dass allenfalls eine geplante, aber noch nicht genehmigte Erweiterung des entsprechenden Wasserschutzgebiets (§ 19 WHG, Art. 35 BayWG) von der Trasse Dorfen tangiert werden könnte, wobei selbst diese Erweiterung noch einen Abstand von 20 m zur Autobahntrasse einhalten würde (vgl. Niederschrift vom 15.3.2005 S. 5; EPFB S. 55). Im Übrigen kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass jede geplante Erweiterung dieses Wasserschutzgebiets sich an der vorliegenden Autobahnplanung auszurichten hätte (§ 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG). Plausibel macht die Planfeststellungsbehörde überdies geltend, dass im Fall von Gefahrgutunfällen die wesentlich bindigeren Schichten im Bereich der Trasse Dorfen einen weitaus besse-

ren Schutz für das Grundwasser bieten würden als die sehr durchlässigen Deckschichten der Münchner Schotterebene entlang der Trasse Haag (vgl. EPFB S. 57)

- 87 Soweit sie die Trasse Haag betreffen, sind die Darlegungen der Klägerseite zum Thema Wasser eher widersprüchlich und können schon deshalb nicht überzeugen. So wird einerseits ausgeführt, die Wasserversorgung Hohenlinden-Lindach sei in keiner Weise betroffen, andererseits werden die Risiken des Restverkehrs auf der B 12 in Bezug auf weiter östlich gelegene Wasserversorgungen dramatisiert. Im Widerspruch hierzu wird dann aber wieder die Relevanz der Wasservorranggebiete für den Trassenvergleich in Abrede gestellt. Bezüglich der Oberflächengewässer hat die Planfeststellungsbehörde gesehen, dass die Trasse Dorfen erheblich mehr Oberflächengewässer quert als die Trasse Haag, diesen Umstand jedoch mit dem Hinweis auf die mögliche Minimierung der hieraus resultierenden Risiken durch technische Vorkehrungen vertretbar weggewogen (EPFB S. 57 ff.).
- 88 3.2.3.5 Die Bilanzierung und der Vergleich der Waldverluste durch die beiden Trassen ist ebenso fachlich vertretbar und damit sachgerecht (vgl. EPFB S. 60).
- 89 Die Planfeststellungsbehörde hat berücksichtigt, dass die Trasse Haag insbesondere im Bereich des Großhaager Forstes und des Deinwallner Holzes zu deutlich größeren Waldverlusten führen würde als die Trasse Dorfen, bei der größere Waldverluste im Wesentlichen nur im Bereich des Harrainer Holzes entstehen. Der Hinweis der Kläger auf die angeblich höhere Wertigkeit der Waldflächen im Korridor Dorfen und auf die Vorbelastung durch die B 12 im Korridor Haag ist nicht geeignet, die Abwägung in diesem Punkt infrage zu stellen. Denn die Beurteilung der Waldverluste nach Maßstäben ihrer ökologischen Wertigkeit ist kein nach fachlichen Gesichtspunkten zwingend anzuwendendes Verfahren. Zudem liegen die Waldverluste im Bereich des Großhaager Forstes im Randbereich zu einem ausgewiesenen FFH-Gebiet, was die ökologische Wertigkeit dieses Waldgebiets unterstreicht. Die bestehende B 12 musste dagegen in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt werden. Denn hier war auch in Bezug auf die Trasse Haag der Neubau einer Autobahn und nicht der Ausbau einer Bundesstraße zu beurteilen. Im Übrigen könnte die bereits seit Langem durch den Großhaager Forst verlaufende B 12 im Vergleich zu den neuen Eingriffen durch eine Schneise in der Breite eines Fußballfelds für die Autobahn und die zusätzlich notwendige seitliche Erschließungsstraße kaum ins Gewicht fallen.

- 90 3.2.3.6 Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist bei der Trassenwahl nicht verletzt worden.
- 91 3.2.3.6.1 Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das im Übrigen in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13; vom 9.2.2005 NVwZ 2005, 813/816).
- 92 Die Klägerseite rügt in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm bei der Trassenwahl vor allem, die Planfeststellungsbehörde habe die Vorbelastung durch den Verkehrslärm der bestehenden B 12 zu Unrecht ausgeblendet; wenn die A 94 auf der Trasse Haag errichtet werde, müsse für die lärmbelasteten Orte an der bestehenden B 12 umfangreicher Lärmschutz gewährleistet werden, so dass dort im Ergebnis dann eine Lärmsanierung stattfinde (vgl. EPFB S. 61 f.).
- 93 § 50 Satz 1 BImSchG steht im Regelungszusammenhang mit § 41 Abs. 1 BImSchG. Schon aus dem Wortlaut dieser Vorschrift ergibt sich, dass Schutz gegen Verkehrslärm abgestuft möglichst durch Flächenzuordnung und erst danach durch Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Lärmschutzes gewährt werden soll (vgl. auch Entwurf eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 14.2.1973, BT-Drs. 7/179, amtl. Begründung zu § 42, S. 46; Schink, NVwZ 2003, 1041/1043). Insoweit findet durch räumliche Trennung unverträglicher Nutzungen eine Grobsteuerung statt. Dieser Schutz gegen Verkehrslärm greift auch bereits auf der Ebene der Lärmvermeidung und -vorsorge unterhalb der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein (vgl. BayVGH vom 5.3.2001 NuR 2001, 465/467 m.w.N.). Vorliegend beauftragt der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen die Verwaltung, im streitbefangenen Raum eine Autobahn A 94 zu planen. Der Bau einer Autobahn hat, was auf der Hand liegt, erhebliche Verkehrslärmimmissionen auf benachbarte Gebiete zur Folge. Im Korridor Haag, in dem derzeit die B 12 verläuft, müsste die Autobahntrasse, weil sie in größerem Umfang die Straßengrundstücke

der B 12 verwenden würde, nahe der kompakt besiedelten Wohngebiete von Haag, Maitenbeth etc. geführt werden. Demgegenüber verläuft die Trasse Dorfen durchwegs im Außenbereich und in wesentlich größerer Entfernung von einzelnen Wohngebieten dieses Korridors; die Wohngebiete an der Trasse Dorfen sind darüber hinaus auch von deutlich weniger Menschen besiedelt. Die Führung der Autobahntrasse im Korridor Haag würde dementsprechend auch erheblich mehr Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes erfordern als im Korridor Dorfen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher zutreffend erkannt, dass die Trasse Dorfen nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG klare Vorteile aufweist (vgl. EPFB S. 61 f.; BVerwG vom 28.1.1999 BVerwGE 108, 248/253).

94 3.2.3.6.2 Der Einwand der Vorbelastung des Korridors Haag durch die Verkehrslärmimmissionen der bestehenden B 12 ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Die Planfeststellungsbehörde musste ihre Einschätzung insoweit nicht ändern, denn § 50 Satz 1 BImSchG erlegt ihr die Bekämpfung einer solchen Vorbelastung nicht auf. Raumbedeutsame Maßnahmen im Sinn dieser Vorschrift sind in erster Linie der Neubau von Straßen, allenfalls die wesentliche Änderung von Straßen im Sinn von § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 16. BImSchV, wie auch § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nahe legt. Denn der Gesetzgeber hat die Anwendung der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dahin eingeschränkt, dass sie keine Regelungen zu Fragen einer Lärmsanierung treffen und dementsprechend Vorbelastungen durch Verkehrslärm – abgesehen von den hier nicht relevanten Fragen der Bildung von Summenpegeln auf der Grundlage von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG – nicht berücksichtigen (vgl. BVerwG vom 21.3.1996, NVwZ 1996, 1003/1005; vom 17.3.2005 NVwZ 2005, 811/812). Infolgedessen hat die Behörde zu Recht nur den Neubau der Autobahn A 94 entweder auf der Trasse Dorfen oder auf der Trasse Haag verglichen, die Vorbelastung der bestehenden B 12 aber nicht in die Betrachtung der Trassenvarianten mit einbezogen. Der Neubau im Korridor Haag würde indes in einem stark besiedelten Umfeld erfolgen, so dass die Einschätzung der Behörde unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG für das konkrete Projekt der A 94 keine Abwägungsmängel aufweist.

95 Eigentümer von im Außenbereich gelegenen Grundstücken müssen außerdem damit rechnen, dass hier öffentliche Verkehrswege projektiert werden, weil der Außenbereich u.a. auch dazu bestimmt ist, Verkehrswege aufzunehmen. Weil es sich hierbei

im Grundsatz um eine unvermeidbare Funktion des Außenbereichs handelt, hat die Rechtsprechung insoweit eine Vorbelastung angenommen (st. Rspr.; vgl. BVerwG vom 24.5.1996 NJW 1997, 142/143; BayVGH vom 13.2.2007 Az. 8 N 06.2040 AU S. 11). Hieran hat auch die Ergänzung des § 50 Satz 1 BImSchG (durch das Gesetz vom 25.6.2005 BGBl I S. 1865) nichts geändert. Denn die Formulierung „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete“ zeigt, dass das Optimierungsgebot weiterhin den Schutz der Wohnbevölkerung in festgesetzten oder tatsächlichen Wohngebieten gegenüber bewohnten Anwesen im Außenbereich verfolgt (vgl. BayVGH vom 5.3.2001 NuR 2001, 465/467 f.). Ob die Erstreckung des Optimierungsgebots auf „sonstige schutzbedürftige Gebiete“, z.B. auf unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete, den Schutz der Wohnbevölkerung in kompakten Wohngebieten einzuschränken vermöchte, kann offen bleiben. Denn die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, können also überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13). Vorliegend hat die Planfeststellungsbehörde diese Problematik erkannt und abwägungsfehlerfrei den Lärmschutz bei Menschen gegenüber dem Schutz von Tieren für vorrangig erachtet (vgl. EPFB S. 66). Im Übrigen wird hierzu ergänzend auf die gleichgerichteten Erörterungen zum FFH-Naturschutz verwiesen.

- 96 3.2.3.6.3 Soweit von Klägerseite die der Abwägung zum Thema Verkehrslärmschutz zugrunde gelegten Tatsachen infrage gestellt werden, sind keine Abwägungsfehler aufgezeigt worden. Die von den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern abweichenden Tabellen und Berechnungen des zur Unterstützung dieser Argumentation beigezogenen Privatsachverständigen Dipl.-Ing. Steger (übergeben in der mündlichen Verhandlung, vgl. Niederschriften vom 10.10. [S. 9] und 11.10.2007 [S. 3]) sind nicht geeignet, die tatsächlichen Annahmen der Planfeststellungsbehörde zu widerlegen, weil sie auf einer gänzlich anderen Systematik beruhen. Die Autobahndirektion und ihr folgend auch die Planfeststellungsbehörde haben ihrer Betrachtung die 43 dB(A)-Isophone zugrunde gelegt; d.h. sie haben die Anzahl lärmbeeinträchtigter Flächen, Wohngebäude, Wohneinheiten und Personen auf beiden Trassen miteinander verglichen, die einem nächtlichen Lärmpegel von 43 dB(A) oder höher ausgesetzt wären (vgl. Erläuterungsbericht Tabelle S. 133). Gegen die Eignung der Heranziehung des Grenzwerts von 43 dB(A) nachts gewissermaßen als Entscheidungshilfe zur Optimierung der Lärmvorsorge bestehen dabei keine grundsätzlichen Bedenken. Es handelt sich hierbei um einen Wert, der – unbeschadet der Regelun-

gen des § 2 Abs. 1 16. BImSchG – als erhebliche Schwelle für die Feststellung einer Verlärmung des Ruhebereichs angesehen werden kann (vgl. BayVGH vom 5.3.2001 NVwZ-RR 2001, 579/582 [in NuR 2001, 465/468 insoweit nicht abgedruckt]). Demgegenüber legen die von Klägerseite vorgelegten Berechnungen zum Teil andere Basiswerte zugrunde, wodurch sich die Ergebnisse entsprechend verschieben, ohne einen durchgreifenden Erkenntnisgewinn zu bringen, der dem Ergebnis der Planfeststellungsbehörde rechtlich zwingend gegenübergestellt werden könnte. Zudem verlangt der Privatsachverständige Dipl.-Ing. Steger eine gewichtete Beurteilung anhand von sog. Lärmeinwohnergleichwerten (vgl. die Darlegungen zur Systematik in der am 11.10.2007 übergebenen Berechnung, s. dort Blatt X). Auch diese Systematik ist hingegen eher beliebig, keineswegs aber zwingend. Rechtliche Gründe, die von der Planfeststellungsbehörde angewandte Systematik der Verkehrslärbetrachtung als fehlsam anzusehen, sind nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund bestand für den Senat deshalb keine Veranlassung, dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrag zum Thema Lärm (Nr. 3, vgl. Niederschrift vom 11.10.2007 S. 8) nachzugehen und, wie beantragt, ein weiteres Sachverständigengutachten einzuholen zum Beweis der Behauptung der Kläger, dass die Trasse Haag unter Berücksichtigung des Lärmeinwohnergleichwertverfahrens im Hinblick auf die Immissionsbelastung deutlich günstiger sei als die Trasse Dorfen. Im Übrigen ist auch die Grafik der Klägerseite zum Lärmschutz im Hinblick auf das Trennungsgebot (übergeben in der mündlichen Verhandlung am 10.10.2007) nicht geeignet, insoweit Zweifel an der Abwägung aufkommen zu lassen. Denn dort wird – sachwidrig – der Restverkehr auf der B 12 in die Betrachtung einbezogen, wobei zudem offensichtliche Lärminderungen auf der B 12 nicht in Ansatz gebracht werden.

- 97 Nicht wegzudiskutieren und letztlich nicht streitig bleibt die Tatsache, dass im Korridor Haag deutlich mehr Menschen in mehr Wohngebieten leben als im Korridor Dorfen. Von daher liegt es jenseits aller Berechnungskunstgriffe gewissermaßen auf der Hand, dass die Trasse Dorfen insgesamt zu geringeren Lärmbelastungen bei der Bevölkerung führt. Die entgegengesetzten Darlegungen laufen letztlich darauf hinaus, dass die Lärmbelange der Bewohner des Korridors Haag wegen der Vorbelastung durch die bereits jetzt hier verlaufende B 12 weniger Gewicht besitzen und weniger schutzbedürftig sein sollen als diejenigen der Bewohner des bisher weitgehend von Verkehrslärm verschont gebliebenen Korridors Dorfen. Diese Betrachtungsweise ist indessen nicht sachgerecht und widerspricht den gesetzlichen Wertungen. Bei der rechtlichen Beurteilung sind neben den in § 2 16. BImSchV festge-

setzten Grenzwerten die nach Gesetz und Rechtsprechung anerkannten Grenzen der Zumutbarkeit von Verkehrslärm in den Blick zu nehmen. Danach kommt Wohngebieten gegenüber Betroffenheiten im Außenbereich ein höherer Schutz zu. Es ist deshalb nur folgerichtig und rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde diesen ein größeres Gewicht in der Abwägung zugebilligt hat.

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

- 99 3.2.3.7 Die übrigen im EPFB vom 30.4.2007 bei der Trassenabwägung abgehandelten Belange lassen ebenfalls keine Abwägungsfehler erkennen.
- 100 Der Beurteilung der Luftbelastung durch die verschiedenen Trassen (EPFB S. 74 f.) hat die Klagepartei eine eigene abweichende Beurteilung entgegengestellt, ohne dadurch die Sinnhaftigkeit der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, die sich an den Fakten der größeren Länge der Trasse Haag und ihrer größeren Nähe zu Siedlungsschwerpunkten orientiert, ernsthaft infrage stellen zu können.
- 101 Zu den gemeindlichen Belangen (vgl. EPFB S. 75 f.) wird auf die Ausführungen im Hinblick auf die gerügten formellen Fehler des EPFB verwiesen (s. oben B.1.4). Jene Gemeinden, die ihre Belange als durch die Trasse Dorfen negativ betroffen angesehen haben, haben gegen den PFB vom 7. März 2002 Klage erhoben. Nach der rechtskräftigen Abweisung dieser Klagen steht jedoch fest, dass eine negative Betroffenheit dieser gemeindlichen Belange nicht gegeben ist. Die übrigen Gemeinden im Verlauf der Trasse Dorfen sehen sich dagegen in ihren Belangen allenfalls positiv berührt. Schon deshalb erscheint es nicht nachvollziehbar, wenn geltend gemacht wird, die Trasse Dorfen wirke sich im Vergleich zur Trasse Haag ungünstiger auf die gemeindlichen Belange aus. Im Übrigen werden im Vorbringen der Klägerseite die planerischen Beschränkungen durch die A 94 im Korridor Haag ebenso zu Unrecht ignoriert wie die mit der Trasse Dorfen in jenem Korridor neu entstehenden Entwicklungsmöglichkeiten.
- 102 Bei dem Belang Landwirtschaft/Forsten bilanziert die Planfeststellungsbehörde die jeweiligen Verluste nach Flächen und bewertet hier auch die Qualität der Verluste an Flächen mit guten Erzeugungsbedingungen.
- 103 Zum Kostenvergleich beider Trassen dramatisiert die Klägerseite die Kostenunterschiede zulasten der Trasse Dorfen. Auch die Planfeststellungsbehörde hat indessen erkannt, dass die Trasse Haag kostengünstiger herzustellen wäre als die Trasse Dorfen (vgl. EPFB S. 78). Dies folgt schon daraus, dass es im Korridor Dorfen keine Fernstraßen-Trasse gibt, deren Flächen wenigstens teilweise für den Neubau der Autobahn in Anspruch genommen werden könnten. Wollte man dem größeren Gewicht beimessen, wäre die Neuplanung einer Autobahn auf einer völlig neuen Trasse gegenüber der Überplanung eines bisher mit Bundesstraßen erschlossenen Bereichs allerdings stets im Nachteil. Es ist deshalb sachgerecht, dass dieser Aspekt für die

Planfeststellungsbehörde – wie aus der eher stichwortartigen Behandlung im EPFB vom 30. April 2007 deutlich wird – in der Abwägung von geringerer Bedeutung war.

- 104 Dass die Trasse Dorfen private Belange, insbesondere privates Grundeigentum sowie land- und forstwirtschaftliche Betriebe, stärker beeinträchtigt als die Trasse Haag, hat die Planfeststellungsbehörde zutreffend erkannt und abgewogen (vgl. EPFB S. 78).

II.

- 105 Das Straßenbauvorhaben kann auch unter den Gesichtspunkten des europäischen Naturschutzrechts einschließlich der nationalen Umsetzungsvorschriften – sog. Gebiets- und Artenschutz – nicht beanstandet werden.

- 106 1. Ein wesentlicher Teil der Prüfung der Planfeststellungsentscheidung (PFB vom 7.3.2002 i.d.F. des ihn insoweit ergänzenden EPFB vom 30.4.2007) betrifft den sog. Gebietsschutz nach Art. 3 ff. FFH-RL (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. L 206, S. 7). Mit ihrer Umsetzung in der nationalen Gesetzgebung (vgl. § 11 Satz 1 i.V.m. §§ 32 ff. BNatSchG, Art. 13b ff., Art. 49a BayNatSchG) ist die FFH-Richtlinie in nationales (Bundes- und Landes-) Naturschutzrecht inkorporiert worden.

- 107 1.1 Im Planfeststellungsabschnitt Forstinning-Pastetten des Vorhabens liegen keine gemeldeten oder in die Liste der Kommission aufgenommenen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung. Solche Gebiete berührt die Planung erst in den Folgeabschnitten. Damit sind Fragen des europäischen Naturschutzrechts gleichwohl vorausschauend dahin zu prüfen, ob der beabsichtigten Trassenführung in diesem weiteren Verlauf unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/16). Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Trassenentscheidung eine solche Vorausschau vorgenommen (vgl. EPFB S. 41 ff. und S. 84 ff; Planfeststellungsunterlagen 17.1 – 17.4). Insoweit hat sie gemäß § 32 Satz 2, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, Art. 49a Abs. 1, Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG den sog. Gebiets- oder Habitatschutz (vgl. Art. 6 Abs. 2 – 4 FFH-RL) vorausschauend untersucht. Den Schutz gemeldeter FFH-Gebiete hat die Behörde zutreffend als

striktes Recht beachtet, das nicht der planerischen Abwägung unterliegt (vgl. BVerwG vom 13.12.2007 Az. 4 C 9.06, RdNr. 56).

- 108 1.2 Der Umstand, dass vorliegend der Gebietsschutz nur in der Vorausschau betroffen ist, bewirkt, dass er mit geringerer Prüfungsintensität zu untersuchen ist.
- 109 1.2.1 Gemeldete FFH-Gebiete berührt die Planung wie dargestellt erst in den Folgeabschnitten. Dort führt die Trasse Dorfen zunächst durch das gemeldete FFH-Gebiet DE 7637-371.01 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“, wo der Hammerbach überbrückt wird. Sodann berührt die Trasse das gemeldete FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ dadurch, dass nacheinander die Isen und die Nebenbäche Lappach, Goldach und Rimbach mittels Großbrücken überquert werden sollen. Das FFH-Gebiet DE 7839-371.07 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ wird zwar räumlich nicht von der geplanten Trasse berührt, im Bereich des Teilgebiets bei Schwindkirchen kreuzt die Trasse jedoch die Flugrouten dieser Fledermäuse zu ihrem bevorzugten Nahrungshabitat.
- 110 Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im September/Oktober 2007 (einschließlich Urteilsverkündung) waren diese FFH-Gebiete entweder gänzlich (Isental mit Nebenbächen) oder in den – für die Zulässigkeit der Planung relevanten – Abgrenzungen der ergänzenden Nachmeldung (Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein, Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland) noch nicht förmlich in die Liste der Kommission mit jenen Gebieten, die das kohärente europäische ökologische Netz besonderer Schutzgebiete („Natura 2000“) gemäß Art. 3 FFH-RL bilden, eingetragen und hatten deshalb lediglich den Schutzstatus potenzieller FFH-Gebiete (zu diesem Schutzstatus vgl. das auf die Vorlage des Senats u.a. zum vorliegenden Verfahren ergangene Urteil des EuGH vom 14.9.2006 Az. C-244/05, NVwZ 2007, 61 ff.). Der Habitatausschuss der Europäischen Kommission hat jedoch diese vom Beklagten im Bereich der Trasse Dorfen gemeldeten FFH-Gebiete in seiner Sitzung am 27. Juni 2007 mit positivem Ergebnis behandelt. Seither ist das Verfahren der Eintragung weiter planmäßig betrieben worden. Die Meldungen befanden sich deshalb zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im September/Oktober 2007 bereits in der Phase ihrer Eintragung in die Liste der Kommission. Insbesondere erscheint es damit ausgeschlossen, dass die Kommission im Sinn der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften noch in Betracht gezogen hätte, die Gebiete nicht in die Liste aufzunehmen (vgl. dazu EuGH vom 13.1.2005 NVwZ 2005,

311/312 [RdNr. 24]). Diese Rechtsverhältnisse im Zusammenhang mit der aus der Sicht Oktober 2007 unmittelbar bevorstehenden Eintragung legen es nahe, die Prüfung der Rechtmäßigkeit des PFB vom 7. März 2002 und des diesen insoweit ersetzenden EPFB vom 30. April 2007 so vorzunehmen, als sei Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL auf die genannten FFH-Gebiete unmittelbar anwendbar. Auf den entsprechenden Hinweis des Senats in der mündlichen Verhandlung haben auch die Beteiligten dagegen keine Einwendungen erhoben (vgl. Niederschriften vom 26.9.2007, S. 2, vom 9.10.2007, S. 8 und vom 17.10.2007, S. 6). Hinzu kommt, dass die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei gemeldeten Gebieten, über deren Aufnahme in die Gemeinschaftsliste noch nicht abschließend entschieden ist, in der Anlegung der materiellen Maßstäbe des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL ohnehin einen „angemessenen Schutz“ im Sinn des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 13. Januar 2005 (a.a.O.) erblickt (vgl. BVerwG vom 7.9.2005 NuR 2006, 431/432 f.). Im Übrigen wird dies alles auch dadurch bestätigt, dass die in Rede stehenden Gebiete aufgrund der Entscheidung der Kommission vom 13. November 2007 zwischenzeitlich in die Gemeinschaftsliste eingetragen wurden (vgl. ABI. 2008 L 12/383). Auch die Planfeststellungsbehörde ist vorliegend, um auf der sicheren Seite zu stehen, davon ausgegangen, dass die gemeldeten Gebiete in die Liste der Kommission aufgenommen werden, und hat bei ihrer Beurteilung der Folgeabschnitte der Trasse Dorfen im Rahmen der Vorausschau für die hier tangierten FFH-Gebiete vorsorglich das Schutzniveau von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL zugrunde gelegt (vgl. EPFB S. 87). Hinsichtlich des Schutzstandards für gemeldete FFH-Gebiete wie hier ist es nicht geboten, bis zur endgültigen Entscheidung der Kommission über die Aufnahme des Gebiets in die Gemeinschaftsliste jedwede Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, ohne die Möglichkeit einer Ausnahmeentscheidung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zu vermeiden (vgl. EuGH vom 14.9.2006 NVwZ 2007, 61/63). Auch nach Aufnahme eines Gebiets in die Gemeinschaftsliste wird das allgemeine Verschlechterungsverbot (vgl. Art. 6 Abs. 2 FFH-RL) für Pläne und Projekte durch einen Ausnahmehinweis (Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL) durchbrochen. Ein Grund, ein gemeldetes FFH-Gebiet stärker vor als nach der Aufnahme in die Gemeinschaftsliste zu schützen, ist nicht ersichtlich.

- 111 1.2.2 Der planfestgestellte Abschnitt endet kurz vor dem gemeldeten FFH-Gebiet DE 7637-371.01 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“, ohne dieses zu berühren. Diese abschnittsweise Verwirklichung des Vorhabens der A 94 begegnet

auch unter den Gesichtspunkten des europäischen Habitatschutzrechts keinen Bedenken.

- 112 Im Rahmen der Prüfung nach Art eines (abwägungsbegrenzenden) „vorläufigen positiven Gesamturteils“, ob dem abschnittsweise zu verwirklichenden Straßenbauvorhaben unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (vgl. dazu BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/16; vom 10.4.1997 BVerwGE 104, 236/244), muss die Prüfungsintensität bei der Vorausschau bezüglich der in den Folgeabschnitten zu bewältigenden Probleme auch unter dem Gesichtspunkt des Habitatschutzrechts nicht so weit gesteigert werden, dass jegliches Risiko für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens aus Gründen entgegenstehender FFH-Schutzbelange ausgeschlossen werden kann. Diese Prüfung verlangt nicht, einen Grad der Gewissheit zu erreichen, der eine Verzögerung oder auch ein Scheitern des Gesamtvorhabens – aus welchen Gründen auch immer – ausschließt (vgl. BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/15). Denn dies würde in Fällen wie dem vorliegenden und damit bei einer Vielzahl von Infrastrukturvorhaben eine abschnittsweise Planung unmöglich machen. Es gibt aber keine Beweisregel des Inhalts, dass das Habitatschutzrecht nach der FFH-Richtlinie sich als ein unüberwindliches Planungshindernis erweist (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07, RdNr. 22). Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Querung eines FFH-Gebiets durch eine Straßentrasse „nahezu unvermeidlich“ mit einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets verbunden ist (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1058 [RdNr. 36]), verbleibt dem Vorhabensträger auch in diesem Fall die Möglichkeit, im Rahmen der späteren FFH-Verträglichkeitsprüfung, die dann den konkreten Planfeststellungsabschnitt betrifft, den Nachweis zu führen, dass sein Schutzkonzept durch ein geeignetes Risikomanagement den Eintritt eines ökologischen Schadens wirksam verhindern wird. Darüber hinaus kann ein Straßenbauvorhaben, das diese Prüfschwelle nicht überwindet, schließlich noch immer aufgrund einer Abweichungsprüfung zugelassen werden (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07, RdNr. 21 f.). Ob sich eine Straßenplanung endgültig gegen den Habitatschutz durchsetzen kann, hängt demnach letztlich von den konkreten Umständen in jenen Planfeststellungsabschnitten ab, in denen der Habitatschutz tatsächlich virulent wird, etwa weil FFH-Gebietsteile gequert werden oder diese Nahinflüssen der Straße ausgesetzt werden.

113 1.2.3 Bezüglich des FFH-Rechts ist der bei der Vorausschau anzulegende Maßstab nicht identisch mit den Anforderungen, die an eine FFH-Verträglichkeitsprüfung zu stellen sind. Vielmehr ist eine deutlich gröbere Sichtweise angezeigt. Denn erst wenn bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird: Die Beweisregel, dass ein Vorhaben ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann zugelassen werden darf, wenn der Planungsträger zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass sich dieses nicht nachteilig auf FFH-Gebiete als solche auswirkt (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1061 [RdNr. 62]), gilt nicht für eine FFH-Vorprüfung (vgl. BVerwG vom 26.11.2007 Az. 4 BN 46.07, RdNr. 11) und kann demnach erst recht nicht auf die vorausschauende Beurteilung von Folgeabschnitten eines abschnittsweise geplanten Vorhabens angewandt werden. Hinsichtlich der Folgeabschnitte, in denen der Habitatschutz zum Tragen kommt, ist in der Vorausschau somit gerade keine Prognosesicherheit erforderlich (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07, RdNr. 21). Die – nachrichtlich – zu den Planfeststellungsunterlagen des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts genommenen „FFH-Verträglichkeitsprüfungen“ bezüglich der in den Folgeabschnitten berührten FFH-Gebiete (Planfeststellungsunterlagen 17.1 – 17.3) stellen deshalb (ungeachtet ihrer großen Detailschärfe) keine konkrete FFH-Verträglichkeitsprüfung nach dem Maßstab von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL dar, sondern nur eine FFH-Vorprüfung zur vorausschauenden Betrachtung der in den Folgeabschnitten zu bewältigenden FFH-Probleme zur Begründung eines insoweit „vorläufigen positiven Gesamturteils“, das seinerseits zu den Grundlagen der streitbefangenen Planfeststellung zählt. Dies folgt zwingend bereits daraus, dass für die Folgeabschnitte noch keine gesicherte Planfeststellung vorliegt, so dass hier noch jederzeit Änderungen möglich sind, die sich auf die FFH-Verträglichkeit auswirken können.

114 1.2.4 Keine Besonderheiten bezüglich der Anforderungen an die vorausschauende Betrachtung gelten auch bei prioritären Lebensraumtypen oder Arten. Zwar trifft die Mitgliedstaaten eine besondere Verantwortung für prioritäre Lebensraumtypen und prioritäre Arten (vgl. FFH-RL Art. 1 lit. d und h sowie 11. Erwägungsgrund). Die Verpflichtung, FFH-Gebiete bereits von dem Moment an zu schützen, in dem sie nach Art. 4 Abs. 1 FFH-RL der Kommission zur Eintragung in die Liste des kohärenten europäischen ökologischen Netzes besonderer Schutzgebiete („Natura 2000“) vorgeschlagen werden, gilt für Gebiete mit derartigen Lebensraumtypen oder Arten in be-

sonderer Weise. Denn die ansonsten zu besorgende Gefährdung der Schutzziele der FFH-Richtlinie wäre bei prioritären natürlichen Lebensraumtypen oder prioritären Arten umso gravierender, als diese wegen der Bedrohungen, denen sie ausgesetzt sind, von einer zügigen Durchführung von Maßnahmen zu ihrer Erhaltung profitieren sollten, wie es in der fünften Begründungserwägung der FFH-Richtlinie empfohlen wird (vgl. EuGH vom 13.1.2005 NVwZ 2005, 311/312 [RdNrn. 26 f.]). Diese Verpflichtung bedeutet, dass die Mitgliedstaaten „geeignete Schutzmaßnahmen“ zur Wahrung der ökologischen Bedeutung dieser Gebiete ergreifen müssen. Was unter „geeigneten Schutzmaßnahmen“ zu verstehen ist, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in dem auch zum vorliegenden Verfahren ergangenen Urteil vom 14. September 2006 (Az. C-244/05 NVwZ 2007, 61/63 [RdNrn. 45 f.]) auf die vom Senat gestellten Vorlagefragen hin näher definiert und mit Beispielen erläutert. Unzulässig sind danach Eingriffe, die die ökologischen Merkmale eines nach den Beurteilungskriterien gemäß Anhang III Phase 1 der FFH-Richtlinie gemeldeten Gebiets ernsthaft beeinträchtigen könnten. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Eingriff die Fläche des Gebiets wesentlich verringern oder zum Verschwinden von in diesem Gebiet vorkommenden prioritären Arten führen oder aber die Zerstörung des Gebiets oder die Beseitigung seiner repräsentativen Merkmale zur Folge haben könnte (vgl. EuGH vom 14.9.2006 NVwZ 2007, 61/63 [RdNr. 46]). Zwar beschreibt der Gerichtshof hier nur das vorläufige Schutzregime zwischen der Meldung und der Eintragung von FFH-Gebieten. Es lassen sich hieraus jedoch auch Anhaltspunkte gewinnen, wie das endgültige Schutzregime gemäß Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL zu verstehen ist, ohne dass dieses damit abschließend umschrieben wäre. Denn nach Art. 6 Abs. 2 FFH-RL sind die Mitgliedstaaten verpflichtet „geeignete Maßnahmen“ zu ergreifen, um in den besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, zu vermeiden, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele der FFH-Richtlinie „erheblich“ auswirken könnten. Erhebliche Beeinträchtigungen gehen somit jedenfalls von Eingriffen aus, die merklich in die Fläche eines FFH-Gebiets eingreifen, die Existenz von hier vorkommenden prioritären Arten gefährden, Teile des Gebiets zerstören oder dessen repräsentative Merkmale beseitigen. Gerade in der hier nur erforderlichen vorausschauenden Betrachtung der Trasse Dorfen kommt wegen des nur größeren Maßstabs auch Anhaltspunkten der beschriebenen Art Bedeutung zu. Die Berücksichtigung weiterer Umstände, die eine FFH-Verträglichkeit des Vorhabens infrage stellen können, ist damit freilich nicht ausgeschlossen.

- 115 1.2.5 Ausgangspunkt für die vorausschauende Prüfung, ob infolge eines Vorhabens eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinn von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL zu besorgen ist, sind die jeweiligen Erhaltungsziele für das gemeldete Gebiet (vgl. Art. 13c Bay-NatSchG). Sie ergeben sich, sofern – wie hier – noch keine entsprechende Schutzgebietsverordnung (Art. 13b Abs. 2 BayNatSchG) vorliegt, die die Erhaltungsziele definiert, aus der konkreten Gebietsmeldung, die der Aufnahme des Gebiets in die Liste der Kommission zugrunde liegt. Denn in der Gebietsmeldung werden die Merkmale des Gebiets beschrieben, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben. Zu diesem Zweck sind die von der EG-Kommission für die Meldung ausgearbeiteten Standard-Datenbögen auszuwerten (vgl. EuGH vom 7.9.2004 NuR 2004, 788 [RdNr. 46]; BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1062 [RdNr. 75 m.w.N.]).
- 116 1.3 Erhebliche Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele sind nicht absehbar.
- 117 1.3.1 Aus den Standard-Datenbögen für die Meldung der hier in Rede stehenden FFH-Gebiete ergeben sich die folgenden Erhaltungsziele:
- 118 Im Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ (DE 7637-371.01) nennt der Standard-Datenbogen die zu erhaltenden Anhang-I-Lebensräume mit den EU-Code Nrn.
- 119 – 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitatis und des Callitricho-Batrachion),
- 120 – 6430 (feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe),
- 121 – 6510 (magere Flachland-Mähwiesen [*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*]),
- 122 – 9170 (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald *Galio-Carpinetum*) und
- 123 – *91E0 (Auen-Wälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* [*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion Albae*]) als prioritären Lebensraumtyp (vgl. Vorbemerkung zur Auslegung von Anhang I der FFH-Richtlinie) sowie
- 124 die (Mühl-)Koppe oder Groppe (*Cottus gobio*) als zu erhaltende Fischart und den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea* [oder auch *Glaucopsyche*] *nautithous*) als zu erhaltende Schmetterlingsart nach Anhang II der FFH-Richtlinie.

- 125 Im Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) werden die folgenden Anhang-I-Lebensräume als Erhaltungsziel benannt:
- 126 – 3150 (natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions),
- 3260 (s.o.),
- 127 – 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden [Molinion caeruleae]),
- 6430 (s.o.),
- 6510 (s.o.),
- 9170 (s.o.),
- 128 – *91D0 (Moorwälder, prioritär) und
- *91E0 (s.o.).
- 129 Als zu erhaltende Anhang-II-Arten werden benannt
- 130 – die (Mühl-)Koppe oder Groppe (*Cottus gobio*),
- 131 – der Dunkle und der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nautithous* und *Glaucopsyche teleius*) und
- 132 – die Bachmuschel (*Unio crassus*).
- 133 Im Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371.07) ist das benannte Erhaltungsziel der Schutz der beiden hier lebenden Fledermausarten, des Großen Mausohrs (*Myotis myotis*) und der Wimperfledermaus (*Myotis emarginatus*).
- 134 1.3.2 Nicht ernsthaft bestritten werden kann die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass die Querung des Gebiets „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ ohne erhebliche Beeinträchtigung der relevanten Erhaltungsziele möglich ist (vgl. die zusammenfassende Würdigung im EPFB S. 123).
- 135 1.3.2.1 Die Querung erfolgt hier südlich von Hammersdorf am südlichen Ende des gemeldeten FFH-Gebiets, wobei die Grenzen dieses Gebiets erst im Rahmen der Nachmeldung bis in den Trassenbereich ausgedehnt wurden. Das FFH-Gebiet an der Strogn wird von der Trasse nicht berührt; diese soll die Strogn bei Bau-km 18+600 erst ca. 500 m südlich des FFH-Gebiets queren. Der Hammerbach zeigt an der für die Querung ins Auge gefassten Stelle (Bau-km 20+704) eine Gewässerstruktur, die von „gering verändert“ bis „sehr stark verändert“ (Auendynamik) bzw. von „mäßig verändert“ (Gewässerbettdynamik) bis „deutlich verändert“ (Struktur-

klasse Fließgewässer-Dynamik) reicht. Der einzige in den Erhaltungszielen genannte prioritäre Lebensraumtyp *91E0 (Erlen-Eschen-Weichholz-Auwald) fehlt im Trassenbereich; Flächenverluste werden damit nicht eintreten (vgl. Ordner mit Gutachten und Untersuchungsergebnissen zu den Unterlagen der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Reg.Nr. 5, Gewässerstrukturkartierung Dr. Schober, 2.1, S. 4, 5 oben und Abb. 1; Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 18, 44, 48 sowie Karten-Bl. 3). Die bisherige Planung sieht, soweit dies in der Vorausschau festgestellt werden kann, eine Querung des Hammerbachs mit einer Brücke vor, die eine lichte Weite von 74 m, eine Höhe von 6 m über Grund und 7 m über dem Wasserspiegel sowie beidseitig 2,5 m hohe Immissionsschutzwände aufweist, wobei die Brückenpfeiler außerhalb der Abgrenzung des FFH-Gebiets platziert werden sollen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl. 1.2). Zudem sollen schonende Bauverfahren und Sicherungsmaßnahmen zur Anwendung kommen sowie weitere begleitende technische Anlagen wie Amphibien-einrichtungen und Amphibiendurchlässe errichtet werden (im Einzelnen vgl. Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 11 f.). Das Funktionsgefüge, insbesondere eine weitgehend intakte Überschwemmungs- und Fließgewässerdynamik und die Auenverbundfunktion, bleibt erhalten. Stoffeinträge sind insbesondere wegen der Immissionsschutzwände und des Abstands zwischen Querungsstelle und Auwaldbeständen (ca. 40 m im Süden und 170 m im Norden) auf ein sehr geringes Maß beschränkt. Die Wiederherstellungsoptionen im Gesamtgebiet für diesen Lebensraumtyp, dessen Gesamtbeurteilung in der Meldung als ungünstig („C“) angegeben ist, werden nicht eingeschränkt (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 44 ff., 48 f. sowie die tabellarische Übersicht S. 59).

- 136 1.3.2.2 Die übrigen in den Erhaltungszielen benannten, nichtprioritären Lebensraumtypen (3260, 6430, 6510 und 9170, s.o.) werden voraussichtlich ebenfalls nicht erheblich beeinträchtigt. Die submerse und schwimmende Vegetation des Lebensraumtyps 3260 ist an der geplanten Querungsstelle nicht vorhanden, so dass Flächenverluste vollständig vermieden werden. Beeinträchtigungen durch den Eintrag von gelösten Stoffen (Tausalz) können durch großvolumige Versickerungsanlagen auf ein sehr geringes Maß reduziert werden; Spritzwasser von den Fahrbahnen wird von den spritzdichten Immissionsschutzwänden weitestgehend zurückgehalten (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 21, 38 ff., 43, tabellarische Übersicht S. 58). Der Lebensraumtyp 6430 existiert im Umfeld nur in Form kleinflächiger Restbestände ohne Vollständigkeit der typischen Artenausstattung. Der nächstgelegene, kleinflächige Bestand liegt hier ca. 150 m nördlich der geplanten Querungsstelle und weist

einen ungünstigen Erhaltungszustand auf. Mittelbare Beeinträchtigungen sind gleichwohl nicht zu erwarten (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 21, 43). Die beiden weiteren Lebensraumtypen sind weder im Planfeststellungsverfahren noch im gerichtlichen Verfahren thematisiert worden, so dass substantiierte Rügen nicht ersichtlich sind.

137 1.3.2.3 Auch für die bei den Erhaltungszielen genannte Anhang-II-Art der Groppe sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Hammerbach-Querung zu befürchten; der fragliche Abschnitt des Hammerbachs ist derzeit ohnehin kein Lebensraum dieser Fischart; mittelbare Beeinträchtigungen können durch geeignete Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden (vgl. hierzu im Einzelnen Planfeststellungsunterlage 17.2, S. 50 ff., tabellarische Übersicht S. 60; Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl 1.2). Probleme hinsichtlich des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings sind hier weder vorgetragen noch ersichtlich.

138 1.3.3 Kern des Konzepts für die Querung der im Bereich der Trasse liegenden Teile des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ sind Großbrücken, die nicht nur das jeweilige Gewässer, sondern auch die angrenzenden, das FFH-Gebiet bildenden Auwaldsäume überspannen sollen. Hierbei kommt der Planung entgegen, dass sich der als FFH-Gebiet gemeldete Bereich nur als schmaler Saum entlang der Isen und ihrer Nebenbäche hinzieht. Allerdings ist zwischen den Beteiligten umstritten, ob nicht bereits diese Überbrückungen einen erheblichen Eingriff in das FFH-Gebiet zur Folge hätten, insbesondere, wie deren Auswirkungen auf den prioritären Lebensraumtyp *91E0 (Erlen-Eschen-Weichholz-Auwald) zu bewerten sind.

139 1.3.3.1 Vergleichsweise unproblematisch ist hierbei die Querung des Isentals.

140 Nach dem aktuellen Planungsstand soll die Trasse die Isen bei Bau-km 24+500,5 auf einer 585 m langen Brücke mit einer lichten Höhe von maximal 11 m queren; eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand verläuft an beiden Seiten der Brücke (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl. 2.2). Das den Flusslauf begleitende Auwaldband weist gerade im Bereich der in Aussicht genommenen Querung eine Lücke auf. Beeinträchtigt wird deshalb allenfalls eine kleine, überwiegend aus Weiden bestehende Auwaldinsel im Südteil des geplanten Brückenbauwerks. In diese müsste für die Errichtung der Stützpfeiler auf ca. 40 m² durch Rodung eingegriffen werden; auf ca. 280 m² wäre ein Gehölz-Rückschnitt erforderlich (ca. 150 m² unter der Brücke

und ca. 130 m² in einem 5 m breiten Streifen neben der Brücke). Für eine ungehinderte Regeneration der Gehölze, in die durch Kronenrückschnitt eingegriffen werden muss, sollte dieser indessen nach der Darstellung des Sachverständigen Dr. Schober zeitlich deutlich vor den Brückenbaumaßnahmen durchgeführt werden (vgl. Niederschrift vom 9.10.2007, S. 8). Im Übrigen besteht nach Norden ein Abstand von ca. 60 m zum nächsten kleinflächigen Auwaldfragment und von ca. 100 m zum nächsten größeren, galerieartig ausgebildeten Auwaldbestand. Der Erhaltungszustand wird aufgrund der Lückenhaftigkeit und der Dominanz von Weiden an der Querungsstelle als ungünstig („C“) beurteilt. Die Wiederherstellungsoptionen werden aber schon wegen der Höhe der geplanten Brücke nicht beeinträchtigt; die Maßnahme ist insoweit neutral (vgl. auch EuGH vom 14.6.2007 NuR 2007, 477/478 [RdNr. 29]). Durch Standort und Ausrichtung der Brückenpfeiler können Eingriffe in die Auendynamik vermieden werden. Die Durchlässigkeit des überbrückten Bereichs bleibt erhalten (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 45 f.; zum Erhaltungszustand vgl. auch S. 26). Die Wiederherstellung des Auwalds könnte zudem durch besondere Gestaltungsmaßnahmen gefördert werden, z.B. durch Verbesserung der Wachstumsbedingungen unter den Brücken im Wege der Vernässung des Geländes oder durch Verringerung der Verschattung im Wege des Auseinanderrückens von Richtungsfahrbahnen (vgl. Erläuterung Dr. Schober, Niederschrift vom 9.10.2007, S. 8). Wiederherstellungsmaßnahmen drängen sich aber wegen der Fragmentierung des Lebensraumtyps in den Ortslagen an der oberen Isen nicht vorrangig auf (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 29). Bei dieser Sachlage sind keine objektiven Umstände ersichtlich, die für den Eintritt erheblicher Beeinträchtigungen sprechen könnten.

141 1.3.3.2 Differenzierter ist die Situation bei den weiteren Gewässerquerungen auf der Trasse Dorfen, den Brücken über die Täler der Lappach, der Goldach und des Rimbachs.

142 1.3.3.2.1 Die Trasse Dorfen soll die Lappach bei Bau-km 31+693,5 queren. Hier ist aktuell die Errichtung einer 275 m langen Brücke mit einer lichten Höhe von 15 m über dem Gelände und beidseitigen Lärmschutzwänden von 2,50 m Höhe zur Abwehr verkehrsbedingter Immissionen geplant (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4 Bl. 3.2). Der Erhaltungszustand des Auwalds im Umfeld ist nach den Ermittlungen des vom Vorhabensträger beauftragten Sachverständigen Dr. Schober insgesamt als günstig („B“) zu beurteilen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 47), wenn auch an der unmittelbaren Querungsstelle der Gehölzsaum etwas schmal ausgebildet ist

und hier bereits Eingriffe durch Bewirtschaftungsmaßnahmen festzustellen sind (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 26 f.). Die in der mündlichen Verhandlung vom Beklagten vorgelegten Fotografien des Bestands zeigten im Übrigen deutlich erkennbare Nachpflanzungen jüngeren Datums, also künstliche und möglicherweise missbräuchliche Eingriffe von dritter Seite (vgl. auch Niederschrift vom 9.10.2007, S. 5). Die Auendynamik ist hier bereits etwas verändert (vgl. Gewässerstrukturkartierung Dr. Schober, S. 6, Abb. 3). Wenn die Brücke wie nach dem jetzigen Planungsstand in Einzelsegmente gegliedert werden soll, wäre lediglich die Rodung eines sehr kleinflächigen Bestands im Umfang von 40 m² für die Errichtung der Stützpfeiler erforderlich. Diese Konstruktion erscheint jedoch technisch nicht zwingend. Denn es ist ohne weiteres einsichtig, dass durch eine andere Bauweise der Brücke ihre Spannweite notfalls auch so gewählt werden könnte, dass ein Eingriff in die Auwaldbestände des FFH-Gebiets überhaupt vermieden würde. Bei der derzeit geplanten Höhe der Brücke von 15 m kann nach Einschätzung des Sachverständigen Dr. Schober ein Auwald weiterhin existieren, auch wenn er in seiner Entwicklung eventuell eingeschränkt bleiben wird. Um das Bauwerk und das Lichtraumprofil auf der Brücke freizuhalten, wäre lediglich ein Rückschnitt auf einer Fläche von 710 m² unter und 270 m² neben der Brücke erforderlich. Der Gehölzbestand unter der Brücke ermöglicht nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. Schober die Aufrechterhaltung einer Gehölzverbindung zwischen den beidseits der Lappach verbleibenden Auwald-Restbeständen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 47 f.). Wie die Brücke letztendlich ausgeführt wird, wird erst im Planfeststellungsverfahren für den betreffenden Folgeabschnitt endgültig festgelegt; ein Eingriff erscheint damit derzeit in diesem Punkt nicht zwingend.

- 143 1.3.3.2.2 Die Querung des Tals der Goldach bei Bau-km 36+995 soll mit einer 420 m langen und bis zu 17 m hohen Brücke mit beidseits 2,50 m hohen Immissionsschutzwänden erfolgen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl. 4.2). Auch hier ist nach aktuellem Planungsstand ein geringfügiger, insgesamt nicht erheblicher Eingriff (ca. 20 m²) in die Auwaldbestände für die Errichtung von Stützpfeilern notwendig; der geplante Gehölzrückschnitt unter und neben der Brücke würde 570 m² Auwald betreffen. Außerdem sollen wegen der Positionierung eines Brückenpfeilers die Gewässerbetten der Goldach und des Bleichbachs, der an der Querungsstelle in die Goldach mündet, auf kurzer Strecke verlegt werden, was die Rodung von weiteren ca. 20 m² Auwald erforderlich machen würde. An Goldach und Bleichbach sind durchgängige einreihige Auwaldstreifen vorhanden, das Umland ist jedoch durch in-

tensive Grünlandnutzung geprägt; flächige Auwaldbestände fehlen hier. Ein eigenes „Waldinnenklima“ bildet sich deshalb nicht aus. Der bachbegleitende Bodenbewuchs wird infolge der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung z.T. von Brennesseln gebildet. Der Erhaltungszustand ist nach den Ermittlungen des Sachverständigen Dr. Schober deshalb als ungünstig zu beurteilen, es verbleiben aber im Querungsbereich der Trasse weiterhin umfassende Möglichkeiten für die Wiederherstellung (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 27, 48 f.).

144 1.3.3.2.3 Über den Rimbach soll die A 94 mit einer 350 m langen Brücke in bis zu 20 m Höhe geführt werden. 2,50 m hohe Immissionsschutzwände beidseits der Brücke sind hier ebenfalls geplant (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4, Bl. 5.2). An der Querungsstelle ist der Auwald – im Gegensatz zu den flächig aufgeweiteten Erlen- und Weidenbeständen südlich und den altbaumreichen Beständen nördlich – nur einreihig ausgebildet; diese Schmalstelle des Auwalds liegt zwischen Intensivgrünland und einem Maisacker. Die nach dem derzeitigen Planungsstand absehbaren Eingriffe bestehen in einer Rodung auf ca. 80 m², einem Kronenrückschnitt einzelner hoher Bäume auf ca. 570 m² und einem Freihalten des Lichtraums von Ästen auf weiteren ca. 270 m². Der Bestand, der im Umfeld nach den Feststellungen des Sachverständigen Dr. Schober insgesamt mit günstig („B“) zu bewerten ist, ist an der geplanten Querungsstelle wegen seiner hier nur schmalen Ausbildung für diesen Erhaltungszustand nicht repräsentativ. Wiederherstellungsmaßnahmen sind wegen des insgesamt günstigen Erhaltungszustands im Umfeld grundsätzlich nicht erforderlich (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 27, 51 f.).

145 1.3.4 Insgesamt ist nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. Schober an den Querungsstellen der Trasse im FFH-Gebiet ein vollständiger Verlust des prioritären Lebensraumtyps Auwald nur dort zu erwarten, wo unmittelbar Stützpfeiler für die Brücken gesetzt werden oder Bachverlegungen vorgenommen werden müssen. Diese Verluste würden sich nach dem aktuellen Planungsstand für sämtliche Querungsbereiche auf insgesamt nur etwa 540 m² summieren. Auch hier sind indessen in der Vorausschau technische Ausführungsarten denkbar, die diese Verluste nochmals weiter vermindern würden, zumal etwa die Ausführung der Brücken im Einzelfall noch nicht abschließend festgelegt ist (s. oben). Ansonsten würden die Bestände nur durch Kronenrückschnitt beeinträchtigt, wobei dies regelmäßig auf ca. 1.920 m², einmalig auf ca. 750 m² erfolgen müsste (Zahlenangaben gemäß Planfeststellungsunterlage 17.1, Tabelle 4, S. 53). Im Übrigen könnten die Bedingungen für den Le-

bensraumtyp Auwald durch gezielte Gestaltungsmaßnahmen an den Querungsstellen wie etwa Bodenabtrag zur Bildung grundwassernaher Feuchtzonen gegenüber den aktuellen Bedingungen merklich verbessert werden (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 52). Die gesamte Fläche des Auwaldbestands im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ beträgt nach den Ermittlungen des Sachverständigen Dr. Schober ca. 129 ha. Die bei Verwirklichung der aktuellen Planung zu gewärtigenden direkten Verluste betreffen demnach 0,04% dieser Bestände, regelmäßiger Rückschnitt wäre auf 0,15% notwendig, einmaliger Rückschnitt (der zudem rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt werden soll, vgl. Niederschrift vom 9.10.2007 S. 8) sogar nur auf 0,06% der Auwaldflächen. Die Eingriffe in das FFH-Gebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenso wie nach der Beurteilung des Sachverständigen Dr. Schober in ihren Wirkungen als geringfügig oder neutral, jedenfalls als nicht erheblich einzustufen. Diese Ausführungen erscheinen plausibel, zumal Eingriffe dieser Art in ihren flächenhaften Auswirkungen Bewirtschaftungsmaßnahmen von Landwirten nicht unvergleichbar sind, die die Auwaldsysteme in ihrer Dynamik nie messbar beeinträchtigt haben. Für die Erforderlichkeit einer Bagatellschwelle „Null“ finden sich danach jedenfalls keine Anhaltspunkte.

146 1.3.5 Diese Einschätzung wird von der Klägerseite dezidiert bestritten. Die hierzu vorgelegte Ausarbeitung des Sachverständigen Dipl. Ing. Forstmaier (von den Klägern vorgelegt als Anlage K 47, im Folgenden: Gutachten Forstmaier) vermag indes den Senat nicht vom Gegenteil zu überzeugen.

147 1.3.5.1 Bei der Isenquerung beurteilt der Sachverständige Dipl. Ing. Forstmaier die Wiederherstellungsoptionen zwar deutlich negativer als der Beklagte (vgl. Gutachten Forstmaier S. 139). Damit bleibt aber letztlich die Einschätzung bestehen, dass angesichts der aktuell vorhandenen Lücke im Auwald an der Querungsstelle zumindest hier keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele zu besorgen ist. Denn angesichts der bereits in erheblichem Umfang hier vorzufindenden untypischen Baumarten (vgl. auch die Bestandsaufnahme im Gutachten Forstmaier S. 135) erscheinen Wiederherstellungsmaßnahmen gerade an dieser Stelle des FFH-Gebiets zur Wahrung der Erhaltungsziele kaum sinnvoll. Kohärenzsicherungsmaßnahmen in Form von Abgrabungen (zur Vernässung des Bodens unter den Brücken) gewährleisten hier dagegen auch nach Auffassung der Klägerseite die Durchgängigkeit des Auensystems (vgl. die hierzu in der mündlichen Verhandlung am 10.10.2007 übergebenen Grafiken des Planungsbüros Forstmaier).

- 148 1.3.5.2 Anders werden die geplanten Querungen von Goldach, Lappach und Rim-
bach vom Sachverständigen Dipl.Ing. Forstmaier gesehen. An der in Aussicht ge-
nommenen Querungsstelle der Goldach ist nach seiner Bestandsaufnahme ein gut
ausgeprägter Auwald vorhanden, der flächendeckend dominante Bäume dieses prio-
ritären Lebensraumtyps aufweist (vgl. Gutachten Forstmaier S. 150). Die Querungen
von Lappach und Rimbach sollen in Bereichen erfolgen, in denen die Auwald-
bestände sich auch nach diesen Ermittlungen in einem insgesamt günstigen Erhal-
tungszustand zeigen. Insbesondere die Schwarzerlen (*Alnus glutinosa*) würden den
Eingriff durch die Brückenbauwerke, unabhängig von einem eventuellen Rück-
schnitt, langfristig „mit großer Sicherheit nicht überleben“ bzw. zum Teil bereits kurz-
fristig „standortbedingt absterben“ (vgl. Gutachten Forstmaier S. 145, 151, 161).
Maßgebliche Faktoren hierfür seien vor allem die Verschattung unter den Brücken-
feldern, geringerer Niederschlag sowie verstärkter Konkurrenzdruck von für diese
Standortbedingungen toleranteren, hier untypischen Arten, sog. Neophyten (vgl.
Gutachten Forstmaier S. 145 f., 151 ff., 161 ff.).
- 149 1.3.5.3 Diese Befürchtungen hat der Beklagte indessen zur Überzeugung des Se-
nats hinreichend entkräften können.
- 150 1.3.5.3.1 Dass eine auwaldartige Vegetation unter Autobahnbrücken, auch solchen
in Ost-West-Richtung, grundsätzlich existieren kann, belegt die Untersuchung und
Bild-Dokumentation des Sachverständigen Dr. Schober in den Planfeststellungsun-
terlagen (vgl. Ordner Gutachten und Untersuchungsergebnisse zu den Unterlagen
der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Reg.Nr. 4, Untersuchung und Bild-Dokumentation
Dr. Schober vom Dezember 2005). Die dokumentierten Vergleichsfälle zeigen, dass
Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen auch unter Brücken durchaus möglich ist, so-
fern diese Bereiche nicht, wie früher weithin üblich, im Interesse der Landwirte, etwa
zum Unterstellen von Maschinen, befestigt oder als Grünland genutzt werden (vgl.
Bild-Dokumentation Dr. Schober a.a.O., S. 4 ff., 15 ff.) und für eine ganzjährige
Durchfeuchtung gesorgt wird (vgl. auch Darstellung von Dr. Schober in der mündli-
chen Verhandlung vom 26.9.2007, Niederschrift S. 7). Dies wird letztlich auch von
der Klagepartei nicht völlig in Abrede gestellt.
- 151 Das Gutachten des Sachverständigen Dipl.Ing. Forstmaier, in dem die im Detail auf-
genommenen Bestände an den dokumentierten Vergleichsstandorten dargestellt
sind, kommt indessen zum Ergebnis, dass unter den geplanten Autobahnbrücken

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

- 152 1.3.5.3.2 Im Übrigen wird zumindest außer Acht gelassen, dass die – im Rahmen des streitgegenständlichen Planfeststellungsabschnitts nur in der Vorausschau zu beurteilende – Planung der Folgeabschnitte auf der Trasse Dorfen noch erheblichen Spielraum für weitere Optimierungen im Sinn der Schonung des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ lässt. Insbesondere die Auswirkungen der Verschattung und der Abschirmung der Auwaldbestände unter den Brücken könnten etwa durch das Auseinanderziehen beider Richtungsfahrbahnen (vgl. Dr. Schober, Niederschrift vom 9.10.2007, S. 8; ferner Präsident der Autobahndirektion Lichtenwald, Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 26.9.2007, S. 7) deutlich reduziert werden. Zwischen diesen Richtungsfahrbahnen entstünde dann ein belichteter und dem Niederschlag ausgesetzter Bereich, der in seinem Ausmaß den Bedürfnissen des überbrückten Bestands angepasst werden könnte. Welch große Wirkung hierbei schon eine nur sehr kleine Fuge auf die darunter befindliche Vegetation haben kann, zeigt nicht zuletzt auch die im Gutachten des Sachverständigen Dipl.Ing. Forstmaier enthaltene Foto-Dokumentation an einigen Beispielen (vgl. Abb. 13, 16 a.a.O.). Im Übrigen könnten bei entsprechender technischer Ausgestaltung der Planung auch die Flächenverluste im Auwald vollständig vermieden werden. Dies würde lediglich voraussetzen, dass die Brückenpfeiler jeweils außerhalb der bestehenden Auwaldbestände errichtet würden, womit auch eine Verlegung der Goldach im Querungsbereich entfielen, und die Verlegung einer Gemeindeverbindungsstraße bei Mainbach ohne Eingriffe in den Auwald geplant würde. Die Auwaldbestände wären dann ausschließlich durch die Überbrückung als solche sowie durch Kronenrückschnitt bei einzelnen höheren Bäumen betroffen. Wuchsbeschränkungen träten dann nur auf einer Fläche von insgesamt 2.720 m² auf, so dass nur noch ein Auwaldanteil von

0,21% betroffen wäre (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 64 u. Tabelle 5 S. 65 sowie Anlagen, Plan-Blätter 7-11). Dass die Positionierung der Brückenpfeiler noch nicht feststehe und eine Verschiebung in die Bereiche außerhalb der FFH-Gebiete möglich sei, hat im Übrigen auch Präsident Lichtenwald von der Autobahndirektion Südbayern bestätigt (vgl. dessen Darstellung in der mündlichen Verhandlung vom 26.9.2007, Niederschrift S.7). Für die hier erforderliche Vorausschau ist letztlich nur maßgeblich, dass es sich dabei um lösbar technische (Ausführungs-)Fragen handelt, die nach den Bedürfnissen des FFH-Rechts gestaltet werden können.

- 153 1.3.5.3.3 Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass kleinflächige Veränderungen der Standortverhältnisse zu den natürlichen Bedingungen von Auwaldbeständen gehören, was der Sachverständige Dr. Schober sowie Dr. Otto vom Landesamt für Umwelt (LfU) herausgestellt haben. Dr. Schober hat in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf die Veränderungen hingewiesen, die bei natürlichen Verlagerungen eines Gewässerlaufs im Bereich einer Aue entstehen (vgl. Niederschrift vom 9.10.2007, S. 5 f.). Vor diesem Hintergrund erscheint der Ansatz des Sachverständigen Dr. Schober plausibel, wonach die Erheblichkeit von Eingriffen nicht an Hand des Verschwindens einzelner Exemplare der für diesen Lebensraum typischen Baumarten Schwarzerle und Esche (*Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) beurteilt werden kann, sondern vielmehr das Auensystem als solches in den Blick genommen werden muss (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 38 ff., 52 ff.; vgl. auch EPFB S. 88 ff., 92). Das entspricht auch der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften, wonach es für die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit auf die besonderen Merkmale und Umweltbedingungen des betroffenen Gebiets ankommt (vgl. EuGH vom 7.9.2004 NuR 2004, 788/790 [RdNr. 48]). Dies deckt sich zudem mit dem Erhaltungsziel des Lebensraumtyps *91E0, wonach nicht die genannten Baumarten, sondern dieser Lebensraumtyp als solcher und seine Funktionsfähigkeit geschützt werden. Dieses Auensystem wird indes insgesamt nur in unbedeutendem Umfang berührt. Dass insoweit seine Regenerationsfähigkeit ernsthaft tangiert würde, erscheint nicht belegt. Ein „Nullrisiko“ wird im Übrigen selbst im Rahmen der (endgültigen) FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht verlangt (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1061 [RdNr. 60]), um die es hier aber – was immer wieder zu betonen ist – noch gar nicht geht.

- 154 1.3.5.3.4 Die Auswirkungen der zur Verbesserung der Auendynamik geplanten Eintiefungen (Herstellung besserer Wachstumsbedingungen durch Vernässung) in den Querungsbereichen der FFH-Gebietsteile (vgl. auch Darstellung von Dr. Schober in der mündlichen Verhandlung vom 26.9.2007, Niederschrift S. 6 f.) sind zwar zwischen den Beteiligten umstritten. Auch insoweit finden sich aber keine Anhaltspunkte, die das vorläufige positive Gesamturteil der Planfeststellungsbehörde bezüglich der Folgeabschnitte ernsthaft infrage stellen könnten. Die Klägerseite ist der Auffassung, dass die bestehenden Abgrabungsmöglichkeiten eine Durchgängigkeit des Auensystems z. T. nicht gewährleisten (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007 S. 4 f. sowie die hierzu übergebenen Computer-Ausdrucke von Geländemodellen). Dieser Aspekt bedarf indessen für die Beurteilung der vorausschauenden Betrachtung der Planfeststellungsbehörde keiner weiteren Vertiefung. Dass die Geländeeintiefungen Vernässungen bewirken, die grundsätzlich die Wachstumsbedingungen im Auenwaldsystem verbessern können, erscheint dem Gericht zwar einerseits plausibel dargelegt. Ob und welche Abgrabungen hier sinnvollerweise vorgenommen werden können und sollen, muss andererseits jedoch im Detail der Planfeststellung der Folgeabschnitte überlassen bleiben, zumal sich hierbei noch Veränderungen gegenüber dem jetzt vorliegenden Planungsstand ergeben können.
- 155 1.3.6 Der Sachverständige Dipl.Ing. Forstmaier stimmt – wenn auch mit Einschränkungen bezüglich des Lebensraumtyps 3260 – mit dem Vorhabensträger und der Planfeststellungsbehörde darin überein, dass für die in der Gebietsmeldung genannten nichtprioritären Lebensraumtypen 6430 (feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) und 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitatis und des Callitricho-Batrachion) keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. Gutachten Forstmaier S. 226 ff.; Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 66 ff., 79 ff.). Für die übrigen in der Gebietsmeldung genannten nichtprioritären Lebensraumtypen (3150, 6410, 6510 und 9170) sind nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers und der vorausschauenden Beurteilung der Planfeststellungsbehörde ebenso wenig erhebliche Beeinträchtigungen durch den Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen zu befürchten. Die Klägerseite hat dies nicht weiter problematisiert. Der prioritäre Lebensraumtyp *91D0 (prioritäre Moorwälder) macht nach den Angaben in der Gebietsmeldung weniger als 1% des FFH-Gebiets aus und ist offensichtlich in den hier interessierenden Bereichen nicht existent. Weder der Vorhabensträger noch die Klagepartei haben hierzu nähere Ausführungen gemacht oder Ermittlungen angestellt.

- 156 1.3.7 Auch in Bezug auf die sonstigen Erhaltungsziele im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ erscheint die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, dass in der Vorausschau keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Trasse Dorfen zu erwarten sind und damit das vorläufige Gesamturteil bezüglich der Folgeabschnitte positiv ausfällt.
- 157 1.3.8 Dies gilt insbesondere auch für die mittelbaren Auswirkungen der Planung. Gasförmige Emissionen sowie feste oder lösliche Stoffe, die über die Luft verfrachtet werden, fallen hierbei nach übereinstimmender Auffassung der Beteiligten wegen der geplanten Immissionsschutzwände nicht ins Gewicht (vgl. Gutachten Forstmaier S. 164 f.). In den Blick zu nehmen sind allenfalls Immissionen, die über das Wasser in das FFH-Gebiet gelangen, insbesondere durch im Abwasser der Autobahn gelöstes Tausalz (vgl. hierzu im Einzelnen auch die Erörterung dieser Thematik im früheren Verfahrensabschnitt, Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 1.3.2005, S. 5 ff.). Neben dem Lebensraumtyp Auwald gilt die Betrachtung hier besonders den bei den Erhaltungszielen genannten Anhang-II-Arten der Bachmuschel (*Unio crassus*) und der Koppe (*Cottus gobio*). Die nachrichtlich zu den Planfeststellungsunterlagen genommenen Pläne der verschiedenen Querungen des FFH-Gebiets zeigen nunmehr indes einen veränderten Planungsstand (2. Tektur) mit erheblich erweiterten Regenrückhalte- und Absetzbecken (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.4). Der frühere Planungsstand, der noch Gegenstand der Erörterung in der mündlichen Verhandlung am 1.3.2005 (vgl. Niederschrift S. 5-8) war, ist damit jedenfalls überholt, ohne dass hier von einer nicht mehr abänderbaren, endgültigen Planung ausgegangen werden kann. Nach der Begutachtung des Sachverständigen Dr. Schober müssen die Versickerungsanlagen in ihrer Dimensionierung auf ein 100-jährliches Niederschlagsereignis bezogen werden, so dass unter normalen Bedingungen kein Überlauf in die Vorfluter erfolgt. Ihre Platzierung an der Goldach soll zur Vermeidung flächenhafter Eingriffe außerhalb der Grenzen des FFH-Gebiets erfolgen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 116 f.). Unter diesen Bedingungen werden die Belastungen durch Tausalz und andere im Abwasser gelöste Stoffe weitestgehend minimiert und überschreiten nach Auffassung des Sachverständigen Dr. Schober nicht die Schwelle zur Erheblichkeit (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 115). Demgegenüber rügt der Sachverständige Dipl.Ing. Forstmaier insbesondere, der Wasserpfad bei den geplanten Versickerungsanlagen sei bisher völlig unklar, Vegetationsschäden an salzempfindlichen Arten könnten deshalb nicht ausgeschlossen werden (vgl. Gutachten Forstmaier S. 166). Er räumt indessen ein, dass der Zufluss salzhal-

tigen Wassers in die Lappach relativ langsam erfolgen werde, so dass die Salzkonzentrationen im Gewässer reduziert würden. Gefahren sieht er jedoch für jene Auwaldgehölze, in deren Wurzelbereich das salzhaltige Wasser bereits nach wenigen Metern gelangt (vgl. Gutachten Forstmaier S. 170 ff.).

- 158 Aus der Sicht des Senats erscheint es zusammengefasst indes als plausibel, dass diese Gefahren über die – jeweils endgültige – Dimensionierung der Regenrückhaltebecken und deren Gestaltung (Positionierung, Versickerungseigenschaften, Ab- oder Überlauf) beherrscht werden können, so dass jedenfalls in der Vorausschau erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu gewärtigen sind. Ein Grad an Sicherheit, bei dem kein Prognoserisiko verbleibt, kann auch insoweit nicht verlangt werden (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07 RdNr. 21). Erhebliche Beeinträchtigungen der Bachmuschel vermag der Sachverständige Dipl.Ing. Forstmaier lediglich aufgrund von Datenlücken nicht auszuschließen, die seiner Meinung nach bestehen (vgl. Gutachten Forstmaier S. 233 f.). Ein Lebendvorkommen dieser Art ist jedoch nach den umfangreichen Untersuchungen des Vorhabensträgers im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ nicht (mehr) festzustellen; eine Ausnahme konnte lediglich am Grimmelbach stromaufwärts der geplanten Goldach-Querung bestätigt werden (vgl. EPFB S. 90; Planfeststellungsunterlagen, Fischereibiologisches Gutachten des Sachverständigen Steinhörster von Februar 2006, S. 8 und Karte 2). Bezüglich der Koppe erwarten die Kläger ohnehin keine erheblichen Beeinträchtigungen (vgl. Gutachten Forstmaier S. 229).
- 159 1.3.9 Gleiches gilt bezüglich der in den Erhaltungszielen genannten Anhang-II-Art des Dunklen und des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (*Maculinea/Glaucopsyche nausithous* und *Maculinea/Glaucopsyche teleius*), einer Schmetterlingsart, die in ihrem komplizierten Lebenszyklus zur Eiablage auf die Bestände des Großen Wiesenknopfs sowie auf Bruthilfe durch die Knotenameise angewiesen ist (vgl. Gutachten Forstmaier S. 230, 231 f.). Im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ liegen deren Vorkommen weitab der Plantrasse; insoweit ist damit keine Frage des Gebietschutzes aufgeworfen (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.1, S. 90). Soweit die Trasse Dorfen das Vorkommen bei Pausenberg/Watzling berührt, handelt es sich dort um kein ausgewiesenes FFH-Gebiet. Dieses Vorkommen ist daher in der Vorausschau nur als artenschutzrechtliche Problematik zu behandeln (Anhang IV FFH-RL; s. unten; ferner Niederschrift vom 10.10.2007, S. 6).

- 160 1.3.10 Soweit im Gutachten des Sachverständigen Dipl.Ing. Forstmaier die Fehlerhaftigkeit der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Eingriffsintensität u.a. aus der Untersuchung verschiedener Laufkäferarten hergeleitet wird (vgl. Gutachten Forstmaier S. 183 ff.; vgl. Niederschrift vom 10.10.2007 S. 2 ff.), kann hiermit ein stichhaltiger Gegenbeweis schon deshalb nicht geführt werden, weil diese Arten in den Erhaltungszielen des gemeldeten FFH-Gebiets nicht genannt sind (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1062 [RdNrn. 75 ff.]). Sie werden insoweit auch nicht vom Schutzzweck der Gebietsmeldung umfasst. Aus diesem Grund musste auch dem Beweisantrag der Kläger zu diesem Thema (Nr. 1.1, vgl. Niederschrift vom 11.10.2007 S. 6) nicht nachgegangen werden.
- 161 1.3.11 Kontrovers beurteilt werden schließlich die zu erwartenden Auswirkungen der Trasse Dorfen in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 2. Alternative FFH-RL).
- 162 Die Klägerseite problematisiert hier vor allem die kumulativen Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps Auwald durch die Planung der A 94 zusammen mit den Hochwasserschutzmaßnahmen bei Schwindegg, insbesondere im Ortsbereich (vgl. Gutachten Forstmaier S. 237 ff.). Bei der Einschätzung, dass die geplanten Eingriffe durch die A 94/Trasse Dorfen zusammen mit diesen Maßnahmen die Erheblichkeitsschwelle überschreiten werden, geht der Sachverständige Dipl. Ing. Forstmaier allerdings davon aus, dass die im weiteren Verlauf der A 94 notwendig werdenden Eingriffe schon für sich allein diese Schwelle überschreiten (vgl. Gutachten Forstmaier S. 223 f.). Dies trifft indessen – wie vorstehend ausgeführt – in der Vorausschau auf die mit dem Bau der Trasse Dorfen verbundenen Eingriffe nicht zu. Der „Erst-Recht-Schluss“ auf den Beeinträchtigungsgrad im Zusammenwirken mit diesen „anderen Plänen und Projekten“ ist deshalb nicht tragfähig. Hinzu kommt, dass die Hochwasserschutzmaßnahmen örtlich betrachtet an ganz anderen Stellen ausgeführt werden als der Bau der Autobahntrasse; jedenfalls insoweit kann von einem (räumlichen) Zusammenwirken der Projekte nicht die Rede sein. Die Planfeststellung für das Hochwasserschutzprojekt bei Schwindkirchen wurde außerdem zeitlich bereits vor der Nachmeldung des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ abgeschlossen. Darüber hinaus waren zum Zeitpunkt der Nachmeldung die Baumaßnahmen zur Verwirklichung dieses Vorhabens, insbesondere die erforderlichen Rodungen, auch bereits begonnen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass dieses Projekt bereits in der Nachmeldung berücksichtigt und bewertet wurde. Wenn die Bayerische

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

- 163 1.3.12 Zusammenfassend haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, die die auf der Grundlage aufwändiger und fachlich fundierter Ermittlungen getroffene Beurteilung, die Trasse Dorfen könne in ihrem weiteren Verlauf ohne erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ verwirklicht werden, ernsthaft infrage stellen könnten. Der Senat hatte deshalb keine Veranlassung, den zu dieser Thematik gestellten Beweisanträgen der Kläger (1.1 – 1.4; vgl. Niederschrift vom 11.10.2007 S. 7 f.) nachzugehen. Denn zum einen würde dies den bereits aktenkundigen gegensätzlichen sachverständigen Äußerungen lediglich eine weitere fachliche Meinung hinzufügen, ohne dass hiervon ein weiterer Erkenntnisgewinn zu erwarten wäre. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Senats zu diesem Komplex wäre die fachliche Meinung des Beklagten zur Eingriffserheblichkeit auch dann nicht unvertretbar, wenn ein Sachverständiger im Wege einer Einzelmeinung zu einem anderen Ergebnis käme. Zum anderen legen die genannten Beweisanträge für die hier nur zu fordernde vorausschauende Beurteilung einen unzutreffenden Maßstab zugrunde (Beweisanträge 1.2 – 1.4) oder stellen auf Merkmale (Arten) ab, die nicht in den Erhaltungszielen genannt sind (Laufkäferarten, vgl. Beweisantrag 1.1), und sind deshalb insgesamt unbehelflich.

- 164 1.4 Erhebliche Eingriffe sind auch nicht zu prognostizieren, soweit die Trasse Dorfen bei Schwindkirchen an der Goldach einen Teilraum des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ berührt. Die entgegenstehende Auffassung der Klagepartei erweist sich in der Vorausschau auch bezüglich dieses FFH-Gebiets als unbegründet.
- 165 1.4.1 Die Trasse verläuft hier südlich der Goldach etwa 750 m entfernt von der Pfarrkirche von Schwindkirchen. Im Dachstuhl dieser Kirche befindet sich eine „Wochenstube“ (Fortpflanzungskolonie) der nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Fledermausart Großes Mausohr (*Myotis myotis*) mit – nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers – aktuell 120 Muttertieren (vgl. Planfeststellungsunterlagen „Telemetrie von Mausohren der Wochenstube Schwindkirchen“ vom 10.3.2006 - Ökokart-Gutachten-). Dies hat zur Einbeziehung dieses Gebäudes in das vorgenannte FFH-Gebiet geführt. Im Gegensatz zu den beiden anderen vorstehend im Einzelnen behandelten FFH-Gebieten ist dieses nur quartierbezogen ausgewiesen. Die Trasse greift deshalb auch nicht flächig ein. Sie verläuft aber zwischen der Pfarrkirche von Schwindkirchen und weiter südlich gelegenen Nahrungshabitaten, insbesondere dem Waldstück „Hangmaul“ (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, Kartenblatt 4). Bei dieser Konstellation sind Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels, u.a. auch diese Kolonie des Großen Mausohrs zu erhalten und zu schützen, nicht von vornherein ausgeschlossen. Durch den Bau der A 94 sind Flächenverluste von Jagdgebieten durch Zerschneidung, Überbauung und Immissionsbelastung (Schall und Licht) denkbar. Zudem kommt in Betracht, dass eine Zerschneidung der Flugbahnen zum Verlust von Fledermausindividuen durch Kollision mit Kraftfahrzeugen beim Überfliegen der Autobahn führt (im Einzelnen vgl. auch EPFB S. 124 f.), zumal sich diese Fledermausart u.a. von Laufkäfern ernährt und deshalb auch in Bodennähe fliegt. Dementsprechend wird bei der gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele (Stand 11.11.2006) u.a. die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten genannt, wenn auch die rechtverbindlichen Erhaltungsziele (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele) sich hierzu nicht verhalten. Die mögliche Gefährdung der Kolonie des Großen Mausohrs in Schwindkirchen wurde vertieft in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 erörtert. Die Kläger haben insoweit auf Darlegungen der Klägerseite in einem Parallelverfahren Bezug genommen und sich diese damit zu eigen gemacht (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007, S. 8).

- 166 Die geplante Trasse berührt voraussichtlich nur zwei kleinere Waldflächen im Umfeld der Kolonie, umgeht jedoch insbesondere das Waldstück „Hangmaul“. Die voraussehbaren Flächenverluste an Wald (ca. 9,5 ha, bei einer „worst-case“-Betrachtung allenfalls bis zu 13 ha) sind unter Berücksichtigung des Flächenangebots in einem 15 km-Umkreis (10.000 ha) nach der plausibel begründeten Auffassung des Sachverständigen Dr. Schober ohne Gewicht und betreffen rein rechnerisch höchstens ein weibliches Tier mit Jungtier. Die Verluste von Offenland als Jagdrevier (vorübergehend während der Bauphase sowie dauerhaft durch Überbauung) fallen im Umfeld noch weniger ins Gewicht. Beeinträchtigungen durch Immissionen können durch dichte Waldunterpflanzungen neben der Straße zusätzlich begrenzt werden (im Detail vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, S. 30 und Kartenblätter 4, 5).
- 167 1.4.2 Beeinträchtigungen, die theoretisch die Erheblichkeitsschwelle tangieren könnten, drohen deshalb allenfalls durch das Kollisionsrisiko wegen Zerschneidung der Flugbahnen zwischen Wochenstube und Jagdgebieten – eine Gefahr, der vor allem noch unerfahrene Jungtiere ausgesetzt sind. Der Gefährdungsbereich erstreckt sich vom geplanten Parkplatz bei Oberstollnkirchen (Bau-km 36+350) bis zum Grimelbach (Bau-km 40+300). Trotz zehn (gefahrloser) Über- und Unterquerungsmöglichkeiten bei den (z.T. eigens für diesen Zweck vorgesehenen) Brücken und Durchlässen in diesem Bereich bewertet auch der Sachverständige Dr. Schober die mögliche Beeinträchtigung ohne weitere schadensbegrenzende Maßnahmen als erheblich (vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3 Tabelle S. 33 und S. 34). Diese Gefahren können aber seiner Einschätzung nach durch zielgerichtete Maßnahmen soweit beherrscht werden, dass sie eindeutig unterhalb der Schwelle der Erheblichkeit bleiben. Im Wesentlichen geht es dabei um ein besonderes Zeitmanagement der Baumaßnahmen, eine geeignete Gestaltung von Unterführungen, eine strukturierte Bepflanzung des unmittelbaren Umfelds der Autobahn, die die Fledermäuse zu Unterführungen oder potenziellen Querungsstellen hinleitet, sowie die Errichtung von Hindernissen (z.B. von Erdwällen entlang der Autobahntrasse), die ein Überfliegen der Autobahn in Bodennähe verhindern (im Einzelnen vgl. Planfeststellungsunterlage 17.3, S. 35 ff., Maßnahmen S 1 – S 11; vgl. auch Ökokart-Gutachten S. 25 ff.). Als Querungshilfen sind beispielsweise schmale Brückenbauwerke geplant, die als Erweiterung ohnehin vorgesehener Straßenbrücken errichtet werden sollen; diese Querungshilfen sollen als Leitlinien mit Buschwerk bepflanzt werden. Dass entsprechend gestaltete Durchlässe sich ebenfalls als Querungsstellen für Fledermäuse eignen

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

- 168 1.4.3 Die Klagepartei stellt die Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen in Abrede. Sie weist darauf hin, die Lebenserwartung des Großen Mausohrs betrage sieben bis zehn Jahre, wobei die Reproduktionsrate sehr niedrig sei (ab der Geschlechtsreife ein Junges pro Jahr). Verluste von 10% könnten deshalb bereits zum Aussterben einer Population führen. Die Art sei nachtaktiv und jage mit Sonarortung. Die Nacht schränke andere Wahrnehmungsmöglichkeiten ein. Demgegenüber hat der Sachverständige Dr. Zahn (LMU-München, Mitglied des Arbeitskreises Querungshilfen), unterstützt vom Sachverständigen Dipl.-Biologen Dr. Mierwald (Kieler Institut für Landschaftsökologie -KIfL-), in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 (vgl. Niederschrift S. 7 ff.) ausgeführt, das Mausohr jage am Boden und fliege deshalb tief; es jage z.B. auch auf gemähten Wiesen. Die geplanten Maßnahmen (Errichtung von seitlichen Wällen an der Autobahn, Bepflanzung derselben, Errichtung eines Maschendrahtzauns von 4 m Höhe im Bereich des Mittelstreifens, in der Anfangszeit Errichtung weiterer seitlicher Zäune) seien weitgehend schlüssig; die meisten Tiere würden solche Überflughilfen in Anspruch nehmen und beachten. Es gebe aber Ausnahmen, z.B. bei Jungtieren. Ferner komme es dadurch zu Kollisionsrisiken, dass einzelne Tiere diese neuen Strukturen an der Autobahn untersuchten. Das Große Mausohr sei nicht lärmempfindlich, werde aber wohl durch Licht irritiert. Der Bereich einer Autobahn sei als offenes Gelände ein potenzielles Jagdrevier für die Art Großes Mausohr. Wälder würden jedoch als Jagdgebiete bevorzugt. In der Nähe von stark frequentierten Straßen habe das Große Mausohr Probleme mit der

Ortung von Beutetieren. Einzelne Kollisionen seien deshalb nicht auszuschließen. Es sei beim Großen Mausohr jedoch eine Verhaltensvariabilität festgestellt worden; das Verhalten auf dem Hinflug sei anders als auf dem Rückflug; diese Fledermausart sei eingeschränkt lernfähig. Eine hohe Verkehrsdichte halte Tiere von einer Querung ab. Ein Tunnel sei für die Art Großes Mausohr nicht relevant, d.h. die Art würde nicht in einen Tunnel hineinfliegen. Unterführungen würden dagegen eher angenommen als Querungshilfen. Insgesamt sei ein Kollisionsrisiko nicht völlig auszuschließen, wenn auch nicht sehr wahrscheinlich. Die vorgesehenen Maßnahmen des Beklagten seien nach dem Stand der Wissenschaft wohl die bestmöglichen. Ergänzend hat der Sachverständige Dr. Schober herausgestellt, der Populationsbegriff sei hier großräumig zu sehen; er sei auf alle Tiere im Überwinterungshabitat zu erstrecken. Im Übrigen seien die günstigsten Orte für die Querungshilfen mit Telemetrieuntersuchungen festgestellt worden und würden daher an den richtigen Standorten errichtet.

- 169 1.4.4 Zusätzlich zu diesen Erkenntnissen hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2007 folgende Erklärung abgegeben (vgl. Niederschrift S. 11 f.):
- 170 „1. Der Beklagte geht davon aus, dass das erst im übernächsten Abschnitt gelegene FFH-Gebiet Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland kein unüberwindliches oder tatsächliches Hindernis darstellt.
- 171 2.1 Es ist in dem nachfolgenden relevanten Planfeststellungsabschnitt vorgesehen und technisch möglich und wird hiermit zugesagt, folgende technische Schutzmaßnahmen zu treffen, wie sie in der Unterlage 17.3. der FFH-Verträglichkeitsprüfung S. 35 im Einzelnen aufgeführt sind (S 1 bis S 11). Diese Maßnahmen berücksichtigen die derzeit besten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Vermeidung von Kollisionen mit Fledermäusen, insbesondere mit der Art Großes Mausohr. Der Beklagte geht davon aus, dass diese Maßnahmen nachweislich sicherstellen, dass die als Erhaltungsziel geschützte Population des Großen Mausohrs in einem günstigen Erhaltungszustand stabil bleiben wird. Diesbezüglich wird auf die dem erkennenden Senat heute übergebenen Gutachten sowie auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung und den Planfeststellungsbeschluss Bezug genommen.
- 172 2.2 Für den Fall, dass derzeit dementsprechend von wissenschaftlichen Unsicherheiten, insbesondere hinsichtlich der Wirksamkeit der genannten Schutzmaßnahmen auszugehen ist, wird der Beklagte in dem nachfolgend rele-

vanten Planfeststellungsverfahren folgendes Schutzkonzept durchführen und sagt dies hiermit zu:

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

178 2.3 Im Falle, dass dementsgegen auch von wissenschaftlichen Unsicherheiten bezüglich der Wirksamkeit des beschriebenen Monitorings und des beschriebenen Risikomanagements auszugehen sein sollte und diese Unsicherheit auch nicht durch zulässige Prognosen und Abschätzungen beseitigt werden können, wäre es möglich, eine Beeinträchtigung der Population des Großen Mausohrs durch folgende technische Maßnahmen auszuschließen:

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

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

183 1.4.5 Nach dem bereits oben im Einzelnen herausgearbeiteten, im Vergleich zu einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung deutlich größeren Maßstab, der bei einer vorausschauenden Beurteilung anzuwenden ist, kann jedenfalls auf der Grundlage der vorgesehenen Schutzmaßnahmen in Verbindung mit dieser Erklärung (die eine Zusage nach Art. 38 BayVwVfG darstellt) davon ausgegangen werden, dass sich der

Trasse Dorfen im weiteren Verlauf auch in der Form des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstellen. Wie mehrfach herausgestellt, ist dabei eine Prognosesicherheit nicht gefordert (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, Az. 9 B 38.07, RdNr. 21). Im Übrigen würde man nach den plausiblen Darlegungen der Mehrzahl der Sachverständigen ohnedies von einer Wochenstube in einem günstigen Erhaltungszustand und von einer Neutralität der Maßnahme ausgehen können (vgl. auch EuGH vom 14.6.2007 NuR 2007, 477/478 f. [RdNr. 29 ff.]). Im Extremfall könnten die Probleme überdies z.B. auch durch eine Überspannung mit Netzen und/oder auch durch eine Einhausung der Autobahn überwunden werden, die dann in etwa den Bereich der geplanten Querungshilfen betreffen müsste (etwa drei bis vier Kilometer, vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 9).

184 1.4.6 Darüber hinaus stünde dem Beklagten äußerstenfalls auch die Möglichkeit offen, eine Befreiung aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls zu erteilen. Denn nach § 34 Abs. 3 BNatSchG, Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) besteht grundsätzlich die Möglichkeit, ein Vorhaben trotz damit verbundener erheblicher Beeinträchtigungen des Gebietsschutzes aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zuzulassen. Hierbei wäre nach neuester Auffassung der EU-Kommission deren Beteiligung u.U. nicht mehr erforderlich (vgl. Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, vom 23.7.2007 Az. B. 2/AK D [2007] 13459).

185 1.4.7 Der Verweis auf eine „zumutbare Alternative“ (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) in Form der Trasse Haag verfängt insoweit nicht. Denn es kann dem Planungsträger nicht zugemutet werden, allein wegen noch nicht bis ins letzte Detail geklärter Probleme einer bestimmten Planung von vornherein auf eine Planungsalternative auszuweichen, mit der wesentliche Teile der verfolgten Planungsziele – hier die für die Trasse Dorfen sprechenden raumordnerischen Belange – nicht erreicht werden können. Eine Alternative, die insoweit auf einen anderen Projektinhalt hinausläuft, weil der Beklagte dann das selbständige Teilziel der Erschließung des Raums Dorfen aufgeben müsste, ist in diesem Sinn nicht zumutbar (vgl. BVerwG vom 13.6.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/55 [RdNr. 567]; OVG Rheinland-Pfalz vom 15.5.2007 NuR 2007, 557/559 f.). Von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 42 Abs. 1 BNatSchG kann – gegebenenfalls sogar noch während des gerichtlichen Verfahrens – eine Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG erteilt werden

(vgl. BVerwG vom 21.6.2006 NVwZ 2006, 1161/1164 f. [RdNrn. 40 ff., 46 ff.] m.w.N. aus der Rspr. des EuGH). Darüber hinaus wären auch auf der Trasse Haag Probleme des europäischen Naturschutzrechts zu überwinden (s. dazu unten). Die abschließende vorausschauende Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde (vgl. EPFB S. 125) entspricht deshalb den rechtlich an sie zu stellenden Anforderungen.

186 2. Die Planfeststellung verstößt auch nicht gegen Bestimmungen des Artenschutzes nach Maßgabe des europäischen Naturschutzrechts (Art. 12 ff. FFH-RL, §§ 39 ff., insbes. §§ 42, 62 BNatSchG).

187 Fragen des europäischen Artenschutzrechts nach der FFH-Richtlinie sind nicht nur in der Vorausschau auf die Folgeabschnitte, sondern auch im Planfeststellungsabschnitt aufgeworfen. Auch eine solche Untersuchung nach Art. 12 ff., Art. 16 FFH-RL hat die Planfeststellungsbehörde vorgenommen (vgl. EPFB S. 125 ff.). Im Verhältnis zum PFB vom 7. März 2002, in dem die Berücksichtigung potenzieller FFH-Gebiete usw. noch fehlte, hat die Planfeststellungsbehörde mit dem EPFB vom 30. April 2007 diese Mängel in einem ergänzenden Verfahren behoben (vgl. § 17e Abs. 6 FStrG).

188 2.1 Das in der Plantrasse betroffene Vorkommen des Kriechenden Scheiberichs hindert den Autobahnbau nicht.

189 2.1.1 Südlich von Poigenberg liegt im streitbefangenen Planfeststellungsabschnitt ein festgestelltes Vorkommen des Kriechenden Scheiberichs (*Apium repens*). Die Untersuchung, inwieweit hier ein naturschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 42 BNatSchG eingreift, beruht auf einer ausreichenden Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Strukturen dieser Pflanze (vgl. auch BVerwG vom 18.6.2007 NuR 2008, 36 ff.). Ermittlungsaufwand und Untersuchungstiefe sind insoweit nicht zu beanstanden.

190 2.1.1.1 Diese Pflanzenart ist eine nach Anhang II/IV der FFH-Richtlinie geschützte (wilde) Verwandte des Selleries. Die Planfeststellung sieht vor, dass der Bereich des in einer flachen, nassen Wiesenmulde gelegenen Vorkommens von der hier in Dammlage verlaufenden Autobahn mittig durchschnitten werden soll, wobei links und rechts der Trasse noch Restvorkommen verbleiben sollen (vgl. EPFB S. 162, Ordner 1, Planfeststellungsunterlage 3, S. 30). Ferner sollen vor Baubeginn Soden aus dem von der Überbauung betroffenen Bestand entnommen und auf ein nahe gelegenes,

vorher entsprechend konditioniertes Grundstück im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Fl.Nr. **** der Gemarkung Pastetten) verpflanzt werden. Am neuen Standort soll die Bestandsgröße durch geeignete Pflegemaßnahmen gesichert werden (vgl. EPFB A.3.1.2. – A.3.1.4., S. 2/3). Damit kann das Vorhaben im Trassenbereich die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG (i.d.F. vor Inkrafttreten des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12.12.2007 BGBl I S. 2873) verwirklichen (vgl. auch Art. 13 FFH-RL). Im EPFB vom 30. April 2007 wird insoweit auf der Grundlage der Empfehlungen des Sachverständigen Dr. Schober unter Auflagen eine Befreiung vom Artenschutz erteilt (vgl. § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG, Art. 16 FFH-RL).

191 2.1.1.2 Bereits die grundlegende Situation des Kriechenden Scheiberichs im regionalen Umfeld ist Gegenstand kontroverser Beurteilung. Die sachverständige Streit-
helferin Dr. Margraf der Klagepartei „Bund Naturschutz in Bayern“ hat erklärt, diese Art sei zwar im Raum Rosenheim verbreitet, es bestünden aber Zweifel an ihrer Erhaltung (vgl. Niederschrift vom 16.10.2007, S. 8 ff.). Deutschlandweit handle es sich um eine stark gefährdete Art, die mit der Kategorie rot (ungünstig) bezeichnet werde. Es sei ein Einbruch bei dieser Art zu verzeichnen. Nach dem hierzu übergebenen Kartenblatt gibt es in Deutschland zwei Schwerpunkte der Verbreitung des Kriechenden Scheiberichs, nämlich in Süddeutschland (Bodenseeregion, Voralpenland und südostbayerischer Raum) und in Ostdeutschland (Mecklenburg und Nordost-Brandenburg). Der Sachverständige Dr. Schober hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, die Art werde wegen ihrer Eigenschaften und geringen Größe häufig übersehen. Nach der Darstellung von Dr. Otto vom LfU kommt der Kriechende Scheiberich im weiteren betroffenen Bereich verhältnismäßig häufig vor. Der Erhaltungszustand auf lokaler Ebene werde sich durch das Straßenbauvorhaben nicht ändern. Die Art sei oberflächenwasserbeeinflusst. Das Hauptrisiko für die Erhaltung der Art sei die landwirtschaftliche Bewirtschaftung.

192 2.1.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 BNatSchG sind grundsätzlich nicht geeignet, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG zu verhindern. Ebenso kommt dem Schutz und der Erhaltung vorhandener Lebensräume grundsätzlich der Vorrang vor ihrer Verlagerung zu (vgl. BVerwG vom 21.6.2006 DVBl 2006, 1309/1314 [RdNr. 36]). Die dazu erlassene Ausnahmeregelung des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG (a.F.) verstößt gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht (vgl. EuGH vom 10.1.2006 NuR 2006, 166).

Gleichwohl ist ein Vorhaben der vorliegenden Art über die Erteilung einer naturschutzrechtlichen Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zulassungsfähig. In diesem Zusammenhang können auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Zulassung begünstigen (vgl. BVerwG vom 21.6.2006 DVBl 2006, 1309/1314 ff. [RdNr. 39 ff. und 51 ff.]). Vorliegend ist als Kompensation die teilweise Verpflanzung des Bestands vorgesehen. Ferner sollen die Restvorkommen beidseits der Autobahntrasse durch Schutz- und Pflegemaßnahmen stabilisiert werden.

193 2.1.1.4 Die Voraussetzungen für die auf der Grundlage dieser Kompensationsmaßnahmen erteilte Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG (Art. 13 FFH-RL) sind gegeben; Ermessensfehler lässt die Befreiungsentscheidung nicht erkennen.

194 Grundsätzlich kann aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung von der Einhaltung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erteilt werden unter der Voraussetzung, dass es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (Art. 16 Abs. 1 FFH-RL). Entsprechend ermöglicht § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG eine Befreiung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und (u.a.) Art. 16 FFH-RL nicht entgegensteht. Im vorliegenden Fall kommt insbesondere eine Befreiung aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und der Volksgesundheit sowie aus wirtschaftlichen Gründen (als andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses) in Betracht (§ 62 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 lit. c FFH-RL).

195 2.1.1.4.1 Die Beteiligten streiten bereits über den Umfang der Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG. Nach Auffassung der Klägerseite muss mit dem Erlöschen der Art am bisherigen Standort gerechnet werden. Der Sachverständige Dipl.Ing Forstmaier hat hierzu ergänzend angemerkt, dass Bestände des Kriechenden Scheiberichs, in die nicht unmittelbar durch die querende Autobahn eingegriffen werde, über die Sickerungsfähigkeit des Kieskörpers der Autobahn angegriffen würden. Diese Befürchtung wird indessen zur Überzeugung des Senats durch die Planfeststellungsunterlagen schlüssig widerlegt. Danach gewährleistet die Gründung des Straßendamms mit wasserdurchlässigem

Material im Verein mit Querabdichtungen, dass kein Aufstau des Grundwasserpegels oberstrom der A 94 oder ein Absinken unterstrom eintreten wird. Die hydrologischen Bedingungen am Standort des Kriechenden Scheiberichs würden damit durch den Bau der Autobahntrasse nicht negativ beeinflusst (vgl. Planfeststellungsunterlagen, B-Akt zum ergänzenden Planfeststellungsverfahren, Reg.-Nr. 5, lfd. Nr. 6, Stellungnahme des LfU vom 18.1.2007 und Stellungnahme der Autobahndirektion hierzu, lfd. Nr. 6). Entsprechend hat auch der Sachverständige Dr. Schober in der mündlichen Verhandlung eine Einflussnahmemöglichkeit über den Kieskörper bestritten (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007, S. 8). Nach den Angaben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (vom 12.8.2007, Anlage A 8 zum Schriftsatz des Beklagten vom 17.8.2007) können bei einer an die Ansprüche der Art angepassten Pflege oder Bewirtschaftung auch sehr kleine Bestände langfristig erhalten werden. Es sei deshalb nicht nur von einem Überleben der nicht von der Überbauung betroffenen Bestände dieser Art am Standort beidseits der Trasse auszugehen; durch eine angepasste Pflege könne deren Zustand sogar verbessert werden. Der Standort im Planfeststellungsabschnitt, an dem derzeit der Kriechende Scheiberich vorkommt, ist im Übrigen unstreitig rechtlich nicht gesichert. Die dortige landwirtschaftliche Nutzfläche steht im Eigentum eines Landwirts (vgl. Niederschrift vom 16.10.2007 S. 9); bei entsprechender landwirtschaftlicher Betätigung könnte das Vorkommen dort u.U. schnell verschwinden.

- 196 2.1.1.4.2 Die Aussichten der geplanten Verpflanzung von im Bereich der Überbauung zu entnehmenden Soden an einen Ersatzstandort werden kontrovers beurteilt. Das Kieler Institut für Landschaftsökologie weist darauf hin, erfolgreiche Verpflanzungen seien aus England gut dokumentiert (vgl. Klfl S. 1/2). Die Klägerseite macht indessen geltend, dass diese Versuche nur zu einem Teil erfolgreich gewesen seien, und zitiert auszugsweise aus entsprechenden Berichten. Die Versuche belegten, dass in Bezug auf eine Verpflanzung keine hinreichende Erfolgssicherheit gegeben sei. Nach dieser Auffassung wäre die Verpflanzung kurz- bis mittelfristig mit großer Wahrscheinlichkeit zum Scheitern verurteilt. Im Planfeststellungsbeschluss fehle auch eine Regelung für den Fall, dass die Verpflanzung scheitere. Demgegenüber gehen der Beklagte und der Vorhabensträger mit schlüssigen Argumenten von einem Erfolg der Verpflanzung aus. Von zentraler Bedeutung ist nach Auffassung des Sachverständigen Dr. Schober das Mahdregime. Beim Kriechenden Scheiberich handle es sich um eine Pionierpflanze, die verschwinden würde, wenn der Bereich nicht gemäht würde. Die Offenhaltung der Landschaft sei daher für die Existenz die-

ser Art notwendig. Eine Verpflanzung an den vorgesehenen Ersatzstandort sei möglich, weil dieser ähnlich strukturiert sei; notfalls werde eine extreme gärtnerische Pflege des Ersatzstandorts vorgesehen. Er hat weiter berichtet über Nachzuchterfolge in einem Glashaus in Wien, über die Auspflanzungserfolge der Universität Oxford sowie über Nachzucht- und Freilandpflanzungserfolge des Botanischen Instituts der Universität Hamburg. Ergänzend hat hierzu Dr. Mierwald vom Kieler Institut für Landschaftsökologie in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, der vorgesehene Ersatzstandort sei wegen der dort gegebenen Beweidung sogar günstiger als der jetzige Standort des Kriechenden Scheiberichs; außerdem bestehe die Möglichkeit, Samen abzunehmen, zu kultivieren und sie bei Bedarf einzusetzen (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007, S.8).

197 2.1.1.4.3 In Würdigung der vertieften Erörterung dieser Probleme in der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte in der Verhandlung vom 16. Oktober 2007 im Verfahren Az. 8 A 06.40023 folgende Zusicherungen (Art. 38 BayVwVfG) abgegeben, die in allen Verfahren Gültigkeit beanspruchen (vgl. Niederschrift vom 16.10.2007, S. 9 f.):

198 „1. Es wird zugesichert, dass durch die Gründung des Straßendamms mit wasserdurchlässigem Material sowie Querabdichtungen gewährleistet wird, dass oberstrom der A 94 ein Aufstau des Grundwasserpegels verhindert und dadurch unterstrom kein Absinken des Grundwasserpegels eintreten wird.

199 2. Es wird zugesichert, dass am neuen Standort, in Ausfüllung der Auflage 3.1.4 des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses, Begleituntersuchungen zur Kontrolle des Anwacherfolgs und der Ausbreitung durch Überprüfung der Apium-Entwicklung auf dem neuen Standort durchgeführt werden, und zwar in einem Zeitraum bis zu fünf Jahren nach Umsetzung. Bei mangelndem Anwuchs oder mangelndem Ausbreitungserfolg wird die Ausbringung kultivierter Pflanzen und Soden auf weiteren für eine Umsiedlung geeigneten Flächen, die an mehreren Stellen in der Schwillach-Senke zur Verfügung stehen, zugesichert. Die zugesagten Maßnahmen werden mit Hilfe einer fachlich qualifizierten Umweltbaubegleitung durchgeführt.

200 3. Es wird zugesagt, die betroffenen Restflächen auf den Fl.Nrn. **** und **** der Gemarkung Pastetten von dem Landwirt, der derzeit Eigentümer ist, zu erwerben.“

201 2.1.1.4.4 Aus der Sicht des Senats sind deshalb die erhobenen Einwände hinreichend ausgeräumt.

202 Der Fortbestand der nicht von der Überbauung betroffenen Pflanzen am Standort erscheint durch die geplante Bauweise in Verbindung mit den vorstehend wiedergegebenen Zusicherungen Nrn. 1 und 3 gesichert. Es darf auch nicht übersehen werden, dass das planbetreffene Vorkommen des Kriechenden Scheiberichs bisher zwar materiell dem Artenschutz unterfällt, ein effektiver Schutz oder gar Maßnahmen zur Verbesserung des Erhaltungszustands aber nicht gewährleistet sind, weil die fragliche Fläche im Privateigentum eines Landwirts steht. Ein Erwerb dieser Fläche durch die Bundesstraßenverwaltung stellt deshalb im Hinblick auf die Schutzziele tatsächlich eine erhebliche Verbesserung dar und eröffnet (erstmalig) die Möglichkeit gezielter und nachhaltiger Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands (konsequentes Mahdregime, intensive gärtnerische Pflegemaßnahmen; vgl. auch BVerwG vom 21.6.2006 DVBl 2006 1309/1327 f. [RdNr. 62]).

203 Ebenso kann mit hinreichender Sicherheit ein Erfolg der geplanten Verpflanzung von Soden auf einen Ersatzstandort erwartet werden. Der Misserfolg, der bei einem der beiden dokumentierten Pflanzversuche in England erzielt wurde, spricht nicht gegen diese Annahme. Die Versuche in Oxford unterscheiden sich zunächst bereits darin, dass dort keine Soden, sondern einzelne Pflanzen ausgepflanzt wurden. Darüber hinaus sind die Faktoren, die dort zu einem (teilweisen) Misserfolg geführt haben, im hier vorliegenden Fall nicht vorhanden oder können ausgeschlossen werden. Als Gründe für diesen Misserfolg kommen nach dem Versuchsbericht in Betracht (vgl. die auszugsweise Wiedergabe im Klageschriftsatz vom 14.9.2007, S. 37 f.):

- 204 – hoher (Grund-)Wasserstand,
- 205 – Verdrängung durch konkurrierende Pflanzenarten,
- 206 – Zerstörung durch Kanada-Gänse.

207 Hinsichtlich der Bewässerung hat der Sachverständige Dr. Schober in der mündlichen Verhandlung dargelegt, dass die Soden in unterschiedlichen Abständen zum Grundwasser gepflanzt werden sollen, um der Pflanze insoweit verschiedene Standortbedingungen anzubieten. Ein zu hoher Grundwasserstand kann jedenfalls ausgeschlossen werden. Eine Verdrängung durch konkurrierende Pflanzenarten kann durch Pflegemaßnahmen verhindert werden. Als Pionierpflanze siedelt der Kriechende Scheiberich auf offenen Böden, kann aber beim dichteren Aufwuchs anderer Arten leicht verschwinden. In den englischen Versuchen wird beschrieben, dass die

Vegetation auf den Pflanzflächen jeweils durch grasende Ponies kurz gehalten war, in einem Fall jedoch nachfolgend wieder dicht aufwuchs („...but the vegetation became quite dense during the winter.“). Dem kann mit einem konsequenten Mahdregime wirksam begegnet werden. Die für die Verpflanzung vorgesehene Fläche steht im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Eine dauerhafte und sachgerechte Pflege des Ersatzstandorts ist deshalb gewährleistet. Eine Zerstörung der Bestände durch Kanada-Gänse erscheint schließlich derart unwahrscheinlich, dass für diese Gefahr nicht ernsthaft Vorsorge getroffen werden muss. Das fragliche Vorkommen ist quantitativ unbedeutend und wurde ersichtlich schon bisher kein Raub der Kanada-Gänse. Insgesamt rechtfertigt dies die Einschätzung, der Erhaltungszustand dieser Art werde sich durch den Bau der A 94 nicht weiter verschlechtern (vgl. hierzu auch EPFB S. 162; vgl. auch BVerwG vom 21.6.2006 DVBl 2006 1309/1327 f. [RdNr. 62]). Ob dabei die vom Beklagten zugesagte Verpflanzung des Teilbestands, der überbaut werden soll, rechtlich nur als Minimierungs- oder schon als Ausgleichsmaßnahme zu qualifizieren ist, kann dahinstehen. Denn die Planfeststellungsbehörde hat auch insoweit eine naturschutzrechtliche Befreiung erteilt, die aus denselben Gründen wie der übrige Teil der Befreiungsentscheidung tragfähig ist.

- 208 2.1.1.4.5 § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG rechtfertigt es vorliegend, aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung zu erteilen. Das Vorhaben dient dem Gemeinwohl. Es steht im Einklang mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, weil es im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG i.d.F. des 5. Fernstraßenausbaugesetzes vom 4.10.2004, BGBl I S. 2574). Das gilt auch dann, wenn der Darstellung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen möglicherweise kein maßgeblicher Anhalt für die Trassenwahl entnommen werden könnte. Denn der Einklang mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG hängt nicht von der Trassenwahl ab, sondern gilt für jede von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren als geeignet festgelegte Trasse (vgl. insoweit auch Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 18.6.2004, BT-Drs. 15/3412, S. 12, Vermerk zu Projektliste „Alternative 2. lfd. Nr. 398 – 400“). Darüber hinaus entspricht das Vorhaben den raumstrukturellen Entwicklungs- und Erschließungsabsichten des Freistaats Bayern, den Korridor Dorfen über eine Entwicklungsachse an die Metropolregion München anzubinden (s. oben C.I.3.2.1); gerade diese Belange verleihen der Verwirklichung der A 94 im Korridor Dorfen besonderes Gewicht (zwingende wirtschaftli-

che Gründe i.S.v. Art. 16 Abs. 1 lit. c FFH-RL). Hinzu kommt, dass die nur einbahnige B 12 als einzige Ost-West-Fernstraßenverbindung in dem weiteren Raum erheblich überlastet und gefährlich ist. Trotz gesteigerter polizeilicher Kontrollen ereignen sich auf der B 12 überdurchschnittlich viele Unfälle, davon auch überdurchschnittlich viele mit Todesfolge (Gründe der öffentlichen Sicherheit und der Volksgesundheit i.S.v. Art. 16 Abs. 1 lit. c FFH-RL). All diese Belange wiegen auch so schwer, dass sie offensichtlich das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen (vgl. auch BVerwG vom 16.3.2006 NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/55 [RdNr. 566]). Im Vergleich hierzu durfte die Planfeststellungsbehörde dem Interesse am Schutz dieses isolierten und unbedeutenden Bestands des Kriechenden Scheiberichs in der Abwägung geringeres Gewicht beimessen, zumal für den Artenschutz nach ihrer – wie dargelegt – vertretbaren naturschutzfachlichen Einschätzung keine unwiederbringlichen Einbußen zu erwarten sind und die geplante Trasse im Übrigen in einem Gebiet verläuft, das einen Schwerpunkt des Vorkommens dieser Art darstellt. Sie konnte deshalb auch ohne Rechtsfehler davon ausgehen, dass die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Population Kriechender Scheiberich in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Befreiung nicht behindert wird (vgl. auch EuGH vom 14.6.2007 NuR 2007, 477/478 [RdNr. 29]).

- 209 2.1.1.4.6 Eine „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ (vgl. § 62 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 Halbsatz 1 FFH-RL) in Form der Trasse Haag ist entgegen dem Vortrag von Klägerseite nicht gegeben.
- 210 Bereits aus naturschutzfachlicher Sicht erweist sich das Straßenbauvorhaben auf der Trasse Haag nicht als schonendere Alternative. Diese Trasse hat aus Gründen des Artenschutzes ebenfalls erhebliche Nachteile. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände würden bei einer Entscheidung für die Trasse Haag in größerem Umfang verwirklicht; desgleichen wären damit Befreiungsentscheidungen in Bezug auf eine größere Zahl von Arten erforderlich. Da hierzu die Gesamtheit der betroffenen Arten in den Blick zu nehmen ist, wird auf die weiter unten folgenden (C.II.2.4) ausführlichen Erörterungen zu dieser Problematik verwiesen.
- 211 Auch aus naturschutzexternen Gründen stellt sich die Trasse Haag nicht als eine anderweitige zufriedenstellende Lösung dar. Von einer zumutbaren Alternative kann dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein Projekt hinausläuft, das die vom Vorhabensträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr

verwirklicht. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG vom 17.1.2007 NVwZ 2007, 1054/1071 [RdNr. 143 m.w.N.]).

- 212 Die Trasse Haag weist bezüglich der mit der Planung angestrebten raumstrukturellen Entwicklungs- und Erschließungsabsichten gravierende Defizite auf. Mit ihr könnte weder die Entwicklungsachse über Dorfen gemäß dem Landesentwicklungsprogramm verwirklicht noch könnte das Ziel erreicht werden, den Raum um Dorfen mit einer in Richtung Ost-West verlaufenden Fernstraßenverbindung an den Großraum München anzubinden und die bisher unterentwickelte Fernstraßenanbindung dieses Raums zu verbessern. Sie würde deshalb einen ganz anderen Raum betreffen als denjenigen, den der Beklagte wegen seiner Erschließungsdefizite erschließen will. Auf diese Trasse als Alternativlösung im Sinn von Art. 16 Abs. 1 Halbsatz 1 FFH-RL muss sich der Beklagte deshalb nicht verweisen lassen. Eine Null-Variante wird ohnedies von keiner Seite ernsthaft erwogen.
- 213 2.1.1.4.7 Auf dieser Grundlage sind auch Ermessenfehler der Befreiungsentscheidung nicht ersichtlich. Das für die Durchführung des Straßenbauvorhabens vom Beklagten entwickelte Kompensationskonzept ist jedenfalls naturschutzfachlich vertretbar und plausibel begründet. Auch den Vorrang des Straßenbauvorhabens im Rahmen überwiegender Gründe des Gemeinwohls hat die Planfeststellungsbehörde nicht fehlerhaft beurteilt.
- 214 2.1.1.4.8 Aus der Sicht des Senats bestand dabei auch keine Veranlassung, dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrag der Kläger zum künftigen Erhaltungszustand des Kriechenden Scheiberichs (Beweisantrag Nr. 2.1, vgl. Niederschrift vom 11.10.2007 S. 7) nachzugehen, weil sich die erteilte Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen – ungeachtet der Erfolgsaussichten der geplanten Verpflanzung – als rechtmäßig erweist. Angesichts der fachlich vertieften Diskussion dieser Frage im Verfahren, insbesondere auch in der mündlichen Verhandlung, hätte ein (weiteres) Sachverständigengutachten zu dieser Thematik den bereits im Verfahren abgegebenen, teilweise konträren Äußerungen der jeweils beigezogenen Sachverständigen lediglich eine weitere Sachverständigenmeinung zu den Erfolgsaussichten der Verpflanzung hinzugefügt, ohne dass hiervon eine weitere

Objektivierung der Entscheidungsgrundlagen und damit ein weiterer Erkenntnisgewinn für das Gericht zu erwarten gewesen wäre.

- 215 2.2 Auch die übrigen für den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt erteilten Befreiungen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 42 Abs. 1 BNatSchG (vgl. EPFB S. 157 f.) sind rechtlich bedenkenfrei. Auch insoweit liegt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme im Trassenbereich verbunden mit einer schlüssigen und vertretbaren naturschutzfachlichen Argumentation des Beklagten vor.
- 216 2.2.1 Die hierbei angewandte Ermittlungsmethodik ist nicht zu beanstanden. Der Vorhabensträger hat durch den Sachverständigen Dr. Schober jene geschützten Arten ermitteln lassen, von denen mit einer nicht nur sehr geringen Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass sie im Umfeld der Trasse vorkommen, wobei der untersuchte Raum in Abhängigkeit von der Mobilität der jeweiligen Art abgegrenzt wurde (vgl. Planfeststellungsunterlage 3, S. 4). In einem zweiten Schritt ist sodann untersucht worden, ob und welche Verbotstatbestände in Bezug auf die einzelnen Arten beim Bau und beim Betrieb der Autobahn im streitgegenständlichen Abschnitt voraussichtlich verwirklicht werden (vgl. Planfeststellungsunterlage 3, S. 19 ff.). Die im EPFB vom 30. April 2007 erteilten Befreiungen knüpfen an diese Feststellungen an (vgl. EPFB S. 157).
- 217 2.2.2 Die Auswirkungen des Autobahnbaus betreffen zunächst eine Vielzahl wildlebender europäischer Vogelarten, die nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2.4.1979 ABI. L 103/1 -VRL-) geschützt sind. Nach dieser Richtlinie ist es u.a. ohne Rücksicht auf die hierbei angewandte Methode verboten, wildlebende Vögel absichtlich zu töten (Art. 5 lit. a VRL). Gegen dieses Verbot könnte bei sehr weiter Auslegung der Richtlinie durch den Autobahnbau insofern verstoßen werden, als es bei deren Betrieb zur Tötung einzelner Exemplare durch Kollision mit Kraftfahrzeugen kommen kann. Zwar ist zweifelhaft, ob diese zufälligen Kollisionen ein absichtliches Töten im Sinn der Vogelschutz-Richtlinie darstellen, ebenso kann darüber gestritten werden, ob das Befahren einer Autobahn als „Methode“ zur Tötung qualifiziert werden kann (verneinend z.B. VGH Baden-Württemberg vom 25.4.2007 NuR 2007, 685/686). Ungeachtet dieser – in der bisherigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften noch nicht abschließend geklärten – Zweifelsfragen (vgl. im Einzelnen EPFB S. 159 ff.) hat die

Planfeststellungsbehörde – gewissermaßen vorsorglich – aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und der Volksgesundheit jeweils eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten erteilt (vgl. EPFB S. 162, 151 f.). Die Beachtung des Verbots, Nester und Eier zu zerstören, zu beschädigen oder zu beseitigen (Art. 5 lit. b VRL) wird durch die Auflage gewährleistet, dass die erforderlichen Baufeldfreimachungen außerhalb der Brutzeiten durchzuführen sind, Holzeinschlag in Wald- und Gehölzlebensräumen nur im Winter erfolgen darf und alle übrigen Arbeiten zur Baufeldfreimachung nur zwischen dem 1. August und dem 28. Februar vorgenommen werden dürfen (vgl. EPFB Auflage A.3.1.1.). Dies ist nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 lit. a VRL tragfähig; Ermessensfehler sind nicht ersichtlich.

218 2.2.3 Bei den übrigen geschützten Arten, bei denen nach den vorausgegangenen Ermittlungen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen durch oder infolge der Planung befürchtet werden müsste, handelt es sich im Wesentlichen um Fledermaus- und Reptilienarten sowie um die Haselmaus. Auch hier spielt das Risiko zufälliger Kollisionen mit Kraftfahrzeugen eine Rolle. Ferner können die Straßenbauarbeiten mit Gefahren im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. b FFH-RL für die Quartiere dieser Arten verbunden sein. Auch können sie Störungen im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-RL mit sich bringen (vgl. Planfeststellungsunterlage 3 S. 19 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 lit. c FFH-RL die Befreiungen von den artenschutzrechtlichen Verboten im überwiegenden öffentlichen Interesse erteilt (vgl. EPFB S. 157, 161). Auch dies erscheint nach Sachlage tragfähig und ermessensfehlerfrei. Ebenso wenig ist eine „andere zufriedenstellende Lösung“ erkennbar.

219 Im Übrigen hat keine Klagepartei dies für den Planfeststellungsabschnitt Forstinning-Pastetten näher problematisiert. Gründe, die den erteilten Befreiungen insoweit entgegenstehen könnten, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Nach ständiger Rechtsprechung hat der Verwaltungsgerichtshof insoweit auch nicht ungefragt auf Fehlersuche zu gehen (vgl. BVerwG vom 4.10.2006 NuR 2007, 411 ff.).

- 220 2.3 Auch in der Vorausschau über den planfestgestellten Abschnitt hinaus steht der EPFB mit den Anforderungen des Artenschutzrechts (§§ 39 ff. BNatSchG, Art. 12 ff. FFH-RL) im Einklang.
- 221 2.3.1 Die Prüfung, ob naturschutzrechtliche Verbotstatbestände, namentlich nach § 42 BNatSchG eingreifen, setzt grundsätzlich auch im Rahmen der Vorausschau auf Folgeabschnitte eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der in diesem weiteren Trassenkorridor vorhandenen Tier- und Pflanzenarten voraus, die aber nach Inhalt und Umfang dem Charakter einer bloßen Vorausschau angepasst sein muss. Die Untersuchungstiefe hängt dabei maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf eine bestimmte Ausstattung von Flora oder Fauna zu, so kann es bereits mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (vgl. BVerwG vom 18.6.2007 NuR 2008, 36 [RdNr. 20]). In jedem Fall handelt es sich dabei aber nur um eine Vorprüfung; der hierbei anzulegende Maßstab ist nicht identisch mit den – höheren – Anforderungen, die an die endgültige Prüfung zu stellen sind (vgl. BVerwG vom 26.11.2007 Az. 4 BN 46.07, RdNr. 11). Auch eine Prognosesicherheit ist wegen des Charakters einer bloßen Vorprüfung nicht gefordert (vgl. BVerwG vom 23.11.2007 Az. 9 B 38.07, RdNr. 21).
- 222 2.3.2 Soweit vorliegend Regelungen des Artenschutzrechts im Rahmen der Vorausschau zu berücksichtigen sind, ist der vom Vorhabensträger beauftragte Sachverständige Dr. Schober nach einem ähnlichen Muster vorgegangen wie beim Artenschutz im planfestgestellten Abschnitt (zur Methodik vgl. im Einzelnen Planfeststellungsunterlage 4, S. 3). Angesichts des oben näher erläuterten, deutlich größeren Maßstabs, der an die Prognose bei der Vorausschau anzulegen ist, war hier jedoch nur abzuklären, ob sich in der Vorausschau bereits jetzt abzeichnet, dass der Trasse Dorfen in ihrem weiteren Verlauf aus Gründen des Artenschutzes unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen, ohne dass insoweit Prognosesicherheit gefordert wäre (vgl. Planfeststellungsunterlage 4, S. 1). Es darf auch in diesem Zusammenhang nicht aus den Augen verloren werden, dass für die Folgeabschnitte noch keine abschließende Planung, sondern nur eine Vorplanung vorliegt. Schon allein aus diesem Grund kann eine volle Prognosesicherheit nicht bestehen. Im Übrigen muss hier auch berücksichtigt werden, dass es u.a. Schutzzweck der Art. 12 ff. FFH-RL ist, die Gefährdung einzelner Populationen im Einwirkungsbereich eines Vorhabens zu er-

fassen und gegebenenfalls abzuwehren; die Beeinträchtigung einzelner Exemplare reicht dafür häufig nicht aus (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen vom 9.1.2007 NuR 2008, 45/46).

223 2.3.3 Für die Klägerseite hat der Sachverständige Dipl. Ing. Forstmaier zu dieser Thematik eine farbig gestaltete tabellarische Zusammenstellung vorgelegt, in der die beiden untersuchten Trassen Dorfen und Haag einander gegenübergestellt sind, und zwar mit den seiner Meinung nach jeweils betroffenen Arten sowie der Art und Intensität der Betroffenheiten, auch unter Berücksichtigung der Erfolgsaussichten von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen (Anlage K 50 zum Klägerschriftsatz vom 14.9.2007 – Tabelle Forstmaier –). Der Beklagte hat eine entsprechend abgeänderte Tabelle vorgelegt, in der der Sachverständige Dr. Schober seine eigene Ansicht jeweils entgegengesetzt hat (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 2 – Tabelle Schober –). Im Einzelnen ergibt sich hieraus für die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten im jeweiligen Trassenbereich Folgendes:

224 2.3.3.1 Bei der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) sieht der Sachverständige Dipl. Ing. Forstmaier auf der Trasse Haag keine Betroffenheiten (im Wesentlichen aufgrund einer defizitären Datenlage), auf der Trasse Dorfen dagegen eine mittlere Betroffenheit der Art sowie der lokalen Population, im Hinblick auf die Erfolgsaussichten von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen dagegen eine nur geringe Betroffenheit der lokalen Population. Demgegenüber sieht der Sachverständige Dr. Schober auf beiden Trassen eine mittlere Betroffenheit der Art sowie eine geringe Betroffenheit der lokalen Population, mit Rücksicht auf die Erfolgsaussichten von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sogar keine Betroffenheit der jeweiligen lokalen Population. Er begründet diese abweichende Ansicht zunächst mit möglichen Schutz-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen und verweist bezüglich der Trasse Haag darauf, die Verbreitung der Art sei dort vergleichbar mit der Verbreitung im Bereich der Trasse Dorfen. In der mündlichen Verhandlung hat er ergänzend erklärt, ein Vorkommen bei einer Kiesgrube drohe bei Verwirklichung der Trasse Haag von dieser überbaut zu werden (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 2/3 oben). Von Klägerseite wird insoweit zwar geltend gemacht, Zauneidechsenvorkommen wären auf der Trasse Dorfen stärker betroffen, und zwar auch schon im konkreten Planfeststellungsabschnitt (vgl. EPFB S. 157). Dieser Hinweis verfängt jedoch schon deshalb nicht, weil im streitgegenständlichen Planungsabschnitt hierfür eine – wie oben dargelegt – rechtmäßige Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen

erteilt worden ist. Nachdem die Art auch im Bereich der Alternativtrasse Haag festgestellt worden ist, brauchte die Planfeststellungsbehörde angesichts der vertretbaren Ausführungen des Sachverständigen Dr. Schober keinen Anlass zu sehen, die Trassenwahl insoweit erneut infrage zu stellen.

225 2.3.3.2 Die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) ist nach Auffassung von Dipl. Ing. Forstmaier nur auf der Trasse Dorfen als Art und als lokale Population mit mittlerer Intensität betroffen. Dr. Schober sieht hier auf der Trasse Dorfen nur geringe Betroffenheiten der lokalen Population wegen der Vernetzungslinien entlang von Bachläufen, die durch hohe Brücken gequert werden sollen. Auf der Trasse Haag bestehe hingegen eine mittlere Betroffenheit der Art und eine geringe Betroffenheit der lokalen Population aufgrund der Nachweise dieser Art im Umfeld der Trasse. In der mündlichen Verhandlung hat er ergänzend ausgeführt, ein Standort befinde sich im Osten der Trasse Haag südlich der Ortschaft Winden, und zwar im Bereich einer Abbaustelle für Kies, die wohl auch für den Autobahnbau genutzt werde. Der Lebensraum der Gelbbauchunke zwischen Kiesgrube und jetziger B 12-Trasse würde bei Verwirklichung der Trasse Haag überbaut. Die Zahl des Vorkommens sei dort mit einmal ca. 5 und einmal ca. 20 Tieren anzugeben. Die Art wandere andererseits auch oft über Kilometer. Auch nach Auffassung der Klagepartei kommt die Gelbbauchunke im Bereich beider Trassen vor, sie könne aber die Straße kaum überwinden. Hinsichtlich der Trasse Haag sei deshalb nur von einem Vorkommen auf der Südseite auszugehen (vgl. Niederschriften vom 16.10.2007, S. 11 und vom 17.10.2007, S. 2). Auch insoweit liegen jedoch für die Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde vertretbare Sachverständigenäußerungen vor.

226 2.3.3.3 Ähnlich unterschiedlich beurteilen die Sachverständigen der Beteiligten die Situation beim Laubfrosch und Springfrosch (*Hyla arborea*, *Rana dalmatina*). In der Tabelle Forstmaier wird hier für den Laubfrosch eine mittlere Betroffenheit der Art und der lokalen Population bzw. mit Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen eine geringe Betroffenheit nur auf der Trasse Dorfen angezeigt, auf der Trasse Haag dagegen keine Betroffenheit. Auch für den Springfrosch werden nur (geringe) Betroffenheiten auf der Trasse Dorfen gesehen, nicht jedoch auf der Trasse Haag. Demgegenüber hat Dr. Schober in der mündlichen Verhandlung auf Vorkommen beider Arten im Großhaager Forst hingewiesen. Diese seien von einer Trasse Haag beidseits der Straßentrasse großräumig betroffen (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 3). Entsprechendes ist auch der Tabelle Schober zu entnehmen. Auch insoweit

füßt daher die Bewertung der Planfeststellungsbehörde nicht auf einer unvertretbaren Sachverständigenäußerung.

227 2.3.3.4 Ein Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bei Pausenberg/Watzling wurde in der mündlichen Verhandlung erörtert (vgl. Niederschrift vom 10.10.2007, S. 6 f.). Die Trasse Dorfen soll den Bereich dieses Vorkommens nicht nur randartig durchqueren. Hier besteht ungeachtet der übereinstimmend festgestellten starken Betroffenheit nach der Tabelle Schober die Möglichkeit, eine Betroffenheit durch Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen zu verhindern. Wie bereits oben im Zusammenhang mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Isental mit Nebenbächen erläutert, ist diese Schmetterlingsart in ihrem Lebenszyklus insbesondere auf Bestände des Großen Wiesenknopfs sowie auf die Existenz von Wirtsameisen angewiesen. Zur Stärkung der Gesamtpopulation ist vorgesehen, den wichtigsten Teil des verbleibenden Lebensraums des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings nördlich der Trasse mit den angrenzenden Wiesenbereichen durch eine Kompensationsmaßnahme zu sichern und dauerhaft entsprechend den Ansprüchen der Art zu pflegen. Weiterhin ist vorgesehen, eine Wiese westlich von Watzling in der Nachbarschaft zum lokalen Vorkommen bei Pausenberg als Lebensraum zu optimieren. Auf dieser Wiese sind nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers Exemplare des Großen Wiesenknopfs, die beim derzeitigen Mahdregime nicht zum Blühen kommen, sowie Vorkommen der Wirtsameisen nachgewiesen (vgl. Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Mierwald – KfL – vom 12.8.2007, Anlage A 8 zum Schriftsatz des Beklagten vom 17.08.2007, S. 2 f.). Diese Voraussetzungen lassen die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als plausibel erscheinen, dass es durch das Autobahnbauvorhaben nicht zu einer Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustands dieser Art, insbesondere nicht – wie von Klägerseite befürchtet – zu einem Aussterben dieser Art am betroffenen Standort kommen wird. Im Übrigen erscheint es nach den Planunterlagen nicht ausgeschlossen, durch eine geringfügige Verschwenkung der Trasse die für das Vorkommen relevanten Strukturen ohnedies zu umfahren. Unvertretbare Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen hier jedenfalls nirgends inmitten.

228 2.3.3.5 Umstritten ist weiter die Lage des Grauspechts (*Picus canus*). Nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers lebten im Jahr 2006 noch im Harrainer Holz (Forst am Tannenhof) mindestens zwei Brutpaare dieser Art (vgl. Planfeststellungsunterlage 4, S.11). Frau Dr. Margraf vom Bund Naturschutz hat hierzu in der mündlichen

Verhandlung (vom 17.10.2007, Niederschrift S. 5) erläutert, der Grauspecht sei in der Tabelle Forstmaier nicht enthalten, weil dort generell keine Vögel abgehandelt worden seien. Es liege jedoch eine hohe Betroffenheit dieser Art im Folgeabschnitt vor. Der Grauspecht benötige ein sehr großes Revier; nach dem Brutvogelatlas Bayern betrage die Reviergröße für das hier betroffene Gebiet pro Brutpaar 500 bis 600 ha. Es seien etwa zwei bis drei Brutpaare im Bestand vorhanden. Von den Revieren würden durch die Trasse Dorfen insgesamt ca. 20 ha überbaut und mittig durchschnitten; dadurch bestehe die Gefahr, dass die Reviere entwertet und aufgegeben würden. Im konkreten Gebiet sei die Art Grauspecht stark gefährdet (Rote Liste 2). Dadurch würde auch in das ganze südbayerische Vorkommen eine große Lücke gerissen. Die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen seien nicht Erfolg versprechend. Der Grauspecht sei empfindlich gegen Zerschneidungen. Dr. Otto vom LfU hat dem entgegengehalten, dass Siedlungsdichte und Reviergröße unterschieden werden müssten. Die Reviergröße des Grauspechts betrage nach den Erkenntnissen des Landesamts für Umwelt nur 100 bis 200 ha. Je nach den Umständen werde auch nicht jedes Waldgebiet mit Grauspechten besetzt. Im vorliegenden Fall hätten in dem betroffenen Waldgebiet des Harrainer Forsts auch nach einer Zerschneidung durch eine Trasse Dorfen noch zwei Brutpaare Platz. Die Unterscheidung von Siedlungsdichte und Reviergröße wurde auch von Seiten des Bundes Naturschutz bestätigt. Das Problem sei allerdings, ob das Revier nach der Zerschneidung noch angenommen werde (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 5 f.).

- 229 Dieses Problem wird im EPFB vom 30. April 2007 angesprochen, eine Gefahr für das Vorkommen aber nur für den Fall gesehen, dass es an „angepassten Maßnahmen“ fehle (vgl. PFB S. 147). Um welche Maßnahmen es sich hierbei handelt, haben die Sachverständigen Dr. Schober und Fischer-Leipold für den Beklagten in der mündlichen Verhandlung nochmals näher erläutert. In Südbayern seien aufgrund neuerer Untersuchungen in letzter Zeit mehrfach neue Grauspechtvorkommen entdeckt worden. Im fraglichen Bereich seien genügend Altholzbestände vorhanden, so dass zahlreiche Ausweichmöglichkeiten für die Art bestünden. Als Minimierungsmaßnahmen sollten Altholzbestände ausgedehnt und auch neue Ameisenstandorte geschaffen werden, weil Ameisen die Hauptnahrung des Grauspechts darstellten (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 6). In der vorausschauenden Untersuchung zum Artenschutz wird empfohlen, die verstreuten Altbaumbestände im Waldgebiet um Hammersdorf/Tannenhof und ihr Umfeld dahingehend zu optimieren, dass dichte Waldbereiche und Aufforstungen zur Verbesserung der Nahrungsgrundlage aufge-

lichtet und keine potenziell als Höhlenbäume in Frage kommenden Altbäume entnommen werden (vgl. Planfeststellungsunterlage 4, S. 48).

- 230 Zusammenfassend ergibt sich aus dieser Erörterung zwar eine zum Teil unterschiedliche Auffassung über die voraussichtliche Betroffenheit des Grauspechts durch die Planung. Die Auffassung der Planfeststellungsbehörde und des Vorhabensträgers, wonach sich der derzeitige Erhaltungszustand dieser Art bei Durchführung der vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen nicht verschlechtern wird, erscheint jedoch naturschutzfachlich vertretbar und plausibel. Der Beweisantrag der Kläger zur Reviergröße des Grauspechts (Beweisantrag 2.2., vgl. Niederschrift vom 11.10.2007, S. 7) war unbehelflich, weil nicht ersichtlich ist, dass sich der Planung in der Vorausschau insoweit ein unüberwindliches Hindernis entgegenstellen könnte.
- 231 2.4 Entgegen der Auffassung der Klagepartei bietet das Thema Artenschutz insbesondere auch keine Veranlassung, die Trassenentscheidung infrage zu stellen. Denn in der Vorausschau erweist sich der Artenschutz nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht als unüberwindliches Hindernis für die Trasse Dorfen.
- 232 Im Einzelfall kommt unter den oben breit erörterten Voraussetzungen die Möglichkeit der Erteilung einer Befreiung in Betracht (§ 62 Abs. 1 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 FFH-RL), namentlich aus Gründen der Volksgesundheit, der öffentlichen Sicherheit und aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen. Der Planfeststellungsbehörde kann in diesem Zusammenhang nicht vorgehalten werden, sie habe bei ihrer Trassenwahl den Artenschutz unter dem Gesichtspunkt einer zumutbaren Trassenalternative fehlerhaft bewertet. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände würden auch beim Bau der A 94 auf der Trasse Haag verwirklicht. Ebenso wären damit Befreiungsentscheidungen erforderlich. Der Sachverständige Dr. Schober hat dazu ausgeführt, auf beiden Trassen kämen nahezu die gleichen Verbotstatbestände in Betracht. Dabei hat er zutreffend darauf hingewiesen, dass allein die Verwirklichung der Verbotstatbestände erheblich ist. Hilfskriterien wie eine besondere Verantwortung Deutschlands für bestimmte Arten oder die Heranziehung der Roten Liste seien auch nicht zielführend. Seine und die übrige Darstellung des Sachverhalts durch den Beklagten im Verfahren sowie ergänzend in der mündlichen Verhandlung sind naturschutzfachlich detailliert, nachvollziehbar und vertretbar begründet worden. Eine förmliche Beweiserhebung zur Betroffenheit der verschiedenen Arten im Vergleich der beiden Trassen wäre aus der Sicht des Senats nur erforderlich gewesen, wenn die mündliche Ver-

handlung Anhaltspunkte für eine erkennbare Fehleinschätzung der Planfeststellungsbehörde erbracht hätte (vgl. BVerwG vom 18.6.2007 NuR 2008, 36 f. [RdNrn. 19 ff.]). Dies ist jedoch nicht der Fall. Deshalb hätte eine Beweiserhebung im Sinn des von den Klägern gestellten Beweisantrags (Nr. 2.3., vgl. Niederschrift vom 11.10.2007, S. 7) lediglich weitere Ansichten zu Fragen liefern können, über die unter den Sachverständigen in naturschutzfachlicher Hinsicht Streit besteht. Eine weitere Objektivierung der Tatsachengrundlage wäre indessen nicht zu erwarten gewesen. Auch diesem Beweisantrag musste deshalb nicht nachgegangen werden.

233 2.4.1 Mit Blick auf den Artenschutz und die Erörterungen in den mündlichen Verhandlungen sind in Bezug auf die von Klägerseite als vorzugswürdig erachtete Trasse Haag insbesondere die Vorkommen des Schwarzstorchs, des Kammmolchs sowie der Bechstein- und der Fransenfledermaus anzusprechen. Behördliche Fehlbeurteilungen sind dabei nicht ersichtlich geworden.

234 2.4.1.1 Ein (kleines) Vorkommen des Schwarzstorchs (*Ciconia nigra*, Anhang I zur Vogelschutzrichtlinie, lfd. Nr. 12) im Bereich der Trasse Haag ist von Herrn Ringler vom Bund Naturschutz in der mündlichen Verhandlung bestätigt worden (zum Schwarzstorch vgl. Niederschriften vom 16.10.2007, S. 11 und vom 17.10.2007, S. 3 f.). Dieses liege im Großhaager Forst auf einem Jägersitz. Der Abstand des Vorkommens zur derzeitigen B 12 betrage ca. 150 m, zu einer künftigen Autobahn Trasse Haag etwa 100 m. Diese Art sei lärmunempfindlich. Der Sachverständige Dr. Mierwald hat hierzu erklärt, der Schwarzstorch reagiere zwar nicht auf Lärm, halte gleichwohl einen gewissen Abstand zu Straßentrassen ein. Von Bedeutung sei insbesondere die Störung am Nistplatz. Eine Gefährdung könne deshalb in der Bauphase eintreten, wo er durch das häufige Auftreten von Menschen zum Verlassen seines Horstes veranlasst werde. Der Niststandort des Schwarzstorchs (ein Paar) sei einmalig. Die Störung durch die Bauarbeiten habe eine Aufgabe des Horsts zur Folge. Auch der Sachverständige Dr. Schober ist der Auffassung, die Waldverluste in unmittelbarer Nähe der B 12 ließen eine Aufgabe des Horstes befürchten. In unmittelbarer Nähe zur B 12 im Großhaager Forst befinde sich eine Feuchthfläche, die nach Art. 13d BayNatSchG geschützt sei. Diese Fläche stelle ein Nahrungshabitat des Schwarzstorchs dar. Dieses Nahrungshabitat drohe durch eine Trasse Haag teilweise überbaut zu werden. Dem hat der Sachverständige Dipl. Ing. Forstmaier zwar entgegengehalten, die Waldverluste seien für den Schwarzstorch nicht unmittelbar relevant, weil dieser sein Nahrungshabitat an anderer Stelle habe, zum Teil auch im

Isental mit seinen Nebenbächen. Zudem sei der Schwarzstorch ein Zugvogel, der den Horst nur etwa ein halbes Jahr von April bis August bewohne. Die Auffassung des Vorhabensträgers und der Planfeststellungsbehörde, dass diese gemäß Art. 4 Abs. 1 VRL besonders geschützte Vogelart beim Bau der Trasse Haag erheblich betroffen wäre, stellt sich danach naturschutzfachlich jedoch nicht als erkennbare Fehleinschätzung dar. Im Bereich der Trasse Dorfen gibt es demgegenüber nach übereinstimmender Erkenntnislage kein Schwarzstorchvorkommen.

- 235 2.4.1.2 Gleiches gilt für den Kammmolch (*Triturus cristatus*, vgl. Anhang II/IV zur FFH-Richtlinie). Übereinstimmend wurde in der mündlichen Verhandlung festgestellt, dass diese Art im Bereich der Trasse Dorfen nicht vorkommt. Nach den Erkenntnissen des Sachverständigen Dr. Schober gibt es indes ein Vorkommen des Kammmolchs südlich Straß, östlich von Maitenbeth, das durch eine Trasse Haag stark betroffen wäre. Dies wurde zwar mit dem Einwand bestritten, soweit der Kammmolch im Bereich des Großhaager Forsts vorkomme, handle es sich um Habitate südlich der B 12, die nicht direkt betroffen seien; nördlich an der B 12 liege keine Betroffenheit vor. Der Sachverständige Dr. Schober hat dem jedoch entgegengehalten, auch in der Tabelle Forstmaier werde eine Betroffenheit des Kammmolchs für den Schachwald dargestellt. Der Schachwald liege südlich, aber auch zu einem kleineren Teil nördlich der Trasse Haag (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 3 f.). Er geht daher vertretbar von einer starken flächigen Betroffenheit dieser geschützten Art aus.
- 236 2.4.1.3 Für die Bechstein- und die Fransenfledermaus (*Myotis bechsteinii*, *Myotis nattereri*) drohen nach der Auffassung von Dr. Schober beim Bau der Trasse Haag Quartierverluste beidseits der B 12 im Bereich des Großhaager Forsts. Nach Darstellung des Beklagten ist der Befreiungsantrag für die Art Fransenfledermaus auf der Plantrasse Forstinning-Pastetten nur vorsorglich gestellt worden. Die Vorkommen befänden sich insbesondere im Ebersberger und potenziell im Großhaager Forst. Insofern bestehe die Gefahr potenzieller Quartiersverluste sowie von Kollisionen mit Fahrzeugen (vgl. Niederschrift vom 17.10.2007, S. 4 f.). Auch bezüglich dieser Arten hat die mündliche Verhandlung keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Bewertung der Planfeststellungsbehörde erbracht.

III.

- 237 Die streitgegenständliche Planung erweist sich auch im Hinblick auf die persönlichen Betroffenheiten der Kläger als rechtmäßig.
- 238 1. Im planfestgestellten Abschnitt sind nur die Kläger zu 1 und 2 eigentumsbetroffen. Die übrigen Kläger sind Eigentümer von Grundstücken, die im Bereich der östlichen Folgeabschnitte der Trasse Dorfen liegen und erst bei Verwirklichung dieser Folgeabschnitte – nach dem aktuellen Stand der diese Abschnitte betreffenden Planung – in Anspruch genommen werden müssen.
- 239 Im PFB vom 7. März 2002 werden die privaten Belange der grundstücksbetroffenen Kläger zu 1 und 2 hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf ihre landwirtschaftlichen Betriebe zutreffend ermittelt und rechtsfehlerfrei abgewogen (vgl. PFB S. 103 ff., 108 ff.).
- 240 1.1 Die Planfeststellungsbehörde ist grundsätzlich davon ausgegangen, dass etwa ab einem Jahresgewinn von 25.000 Euro ein existenzfähiger Vollerwerbsbetrieb vorliegt und eine Existenzgefährdung für den Fall angenommen, dass der Gewinn infolge der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter diesen Betrag absinkt (vgl. PFB S. 103 f.). Betriebe, die schon vor dem geplanten Eingriff unter der genannten Gewinnschwelle liegen, stellen demgegenüber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Existenz dar und sind auslaufend (vgl. PFB S. 104). Dieser Ausgangspunkt dürfte rechtlich bedenkenfrei sein. Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist und deshalb bei der Feststellung, welche Betriebe durch das Vorhaben gefährdet sind, überhaupt berücksichtigt werden muss, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebs nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse einzelner Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (so schon BVerwG vom 31.10.1990 Az. 4 C 25/90 -juris-, RdNr. 24). Nach diesen Kriterien dürfte die Gewinnschwelle für einen existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb unter den aktuell herr-

schenden Rahmenbedingungen etwa in der von der Planfeststellungsbehörde angenommenen Größenordnung anzusetzen sein (in angemessener Fortschreibung des in der früheren Rechtsprechung des Senats als Gewinnschwelle akzeptierten Betrags von 40.000 DM, vgl. BayVGH vom 14.6.1996 Az. 8 A 94.40125 u.a., AU S. 30 f. [RdNr. 66], in NuR 1997, 45 insoweit nicht abgedruckt).

- 241 Die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs geht ferner davon aus, dass ein Abtretungsverlust von weniger als 5% der Betriebsfläche die Existenzfähigkeit eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebs nicht beeinträchtigt, weil ein solcher gesunder Betrieb Abtretungen in dieser Größenordnung verkraftet (vgl. BayVGH vom 29.9.1998 Az. 8 A 97.40042, AU S. 5 und 7 m.w.N.). Insoweit können auch Ersatzlandangebote mit geeigneten Flächen eine Existenzgefährdung abwenden (vgl. BayVGH vom 29.9.1998, a.a.O.).
- 242 1.2 Im Einzelnen ergibt sich danach zu dem im Planfeststellungsabschnitt enteignend betroffenen Kläger zu 1 Folgendes:
- 243 1.2.1 Der Kläger zu 1 bewirtschaftet einen 1981/82 am jetzigen Standort errichteten Aussiedlerhof mit ca. 12 ha Eigentumsflächen und ca. 24 ha Pachtflächen. Er macht insbesondere eine Existenzgefährdung geltend, weil durch die geplante Maßnahme 4,97 ha (davon ca. 1,75 ha Eigentumsflächen) und damit rund 14% der bewirtschafteten Fläche in Anspruch genommen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist nach den o.g. Grundsätzen bei ihrer Abwägungsentscheidung ebenfalls von einer Existenzgefährdung des Betriebs ausgegangen. Dies ist zutreffend, weil insbesondere der Abtretungsverlust über 5% liegt (vgl. BayVGH vom 29.9.1998 Az. 8 A 97.40042, AU S. 7 m.w.N.). Sie hat jedoch dem öffentlichen Interesse am Bau der A 94 in der Abwägung den Vorrang eingeräumt, ohne dass sie dabei den Existenzbelangen zu geringes Gewicht zugemessen hätte. Möglichkeiten einer Vermeidung oder zumindest Verringerung des Eingriffs hat sie geprüft. Eine Verschiebung der Trasse nach Westen hat die Planfeststellungsbehörde jedoch aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes und wegen nachteiliger Auswirkungen auf die Lärmsituation der Wohnbebauung in Poigenberg verworfen (vgl. PFB S. 109). Da das Straßenbauvorhaben dem Wohl der Allgemeinheit im Sinn des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG dient, ist hiergegen nichts zu erinnern. Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde ausgeführt, die baubedingten Flächenverluste könnten zumindest teilweise durch Ersatzland wettgemacht werden. So ist der Vorhabensträger bereit, in unmittelbarer Nähe des Betriebs liegende Flächen,

die bereits in seinem Eigentum stehen, als Ersatzland anzubieten (Fl.Nrn. **** und ***** der Gemarkung Pastetten, vgl. Niederschrift vom 7.4.2005 S. 4). Der Kläger erachtet diese Flächen allerdings für ungeeignet. Dem hat der Präsident der Autobahndirektion Südbayern in der mündlichen Verhandlung (vom 7.4.2005, vgl. Niederschrift S. 4) jedoch entgegengehalten, der Kläger zu 1 habe das Grundstück Fl.Nr. ***** bereits vom Vorhabensträger angepachtet. Das Vorbringen des Klägers zu 1 erscheint deshalb insoweit nicht ganz frei von Widersprüchen. Dies alles bedarf indessen keiner weiteren Vertiefung, weil die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägungsentscheidung ohnehin von einer Existenzgefährdung ausgegangen ist. Auch wenn durch das Ersatzlandangebot der Abtretungsverlust nicht unter die o.g. 5%-Grenze sinkt, wird der existenzgefährdende Eingriff jedenfalls gemildert (vgl. BVerwG vom 8.6.1995 BVerwGE 98, 339/355 f.). Im Übrigen muss die Ersatzlandfrage im Planfeststellungsverfahren nicht abschließend geklärt werden, sondern kann einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Denn das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (vgl. BVerwG vom 11.1.2001 NuR 2002, 341/343 [RdNr. 44]).

- 244 1.2.2 Auch die Bewertung der Lärmsituation ist rechtlich nicht zu beanstanden. Nach der Lärmprognose könnten bereits unter Berücksichtigung des zunächst geplanten 3 m hohen Lärmschutzwalls (vgl. PFB Auflage A 3.5.2, Planfeststellungsunterlage 6 BWV-Nr. 73b) bei dem ca. 150 m entfernt von der Fahrbahn im Außenbereich gelegenen Anwesen des Klägers die maßgeblichen Grenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV (tags 64 dB[A], nachts 54 dB[A]) eingehalten werden (59/54 dB[A], vgl. Planfeststellungsunterlage 11, Bl. 2). In der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte darüber hinaus zugesagt (Art. 38 BayVwVfG), diesen Lärmschutzwall von 3 m auf 4 m zu erhöhen (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 4). Im Anschluss an den Lärmschutzwall verläuft die Trasse in einem Einschnitt, der sie gegenüber dem Anwesen des Klägers abschirmt. Zudem wird die Blickverbindung des Wohnhauses des Klägers zur Autobahn zumindest teilweise durch Wirtschaftsgebäude abgedeckt (vgl. Niederschrift über den Augenschein am 30.3.2004, S. 3), so dass die Lärmbelastung dort nach Auffassung des Landesamts für Umweltschutz sogar um 3 dB(A) unter den maßgeblichen Grenzwerten liegen wird (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 4). Überschreitungen der Grenzwerte können deshalb mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

245 1.2.3 Bauliche Betriebserweiterungen im Hofbereich erscheinen sowohl in Richtung zur Autobahn als auch in andere Richtungen grundsätzlich weiterhin möglich. Auf dem Hofgrundstück Fl.Nr. *** der Gemarkung Pastetten verbleibt dem Kläger zu 1 nach dem Autobahnbau eine Fläche von ca. 2,33 ha. Demgegenüber werden derzeit dort nur 0,87 ha für Betriebsgebäude genutzt (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 3). Bezüglich der Situierung einer geplanten Biogasanlage in der 40 m-Anbauverbotszone längs der Autobahn (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 8 FStrG) hat der Vorhabensträger in der mündlichen Verhandlung eine wohlwollende Prüfung zugesagt (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 4). Die vom Kläger zu 1 geltend gemachte Problematik der künftigen wegemäßigen Erschließung der Fl.Nr. *** der Gemarkung Pastetten (Umwege), eventuelle Erschwernisse beim Bau eines Austragshauses und die betrieblichen Auswirkungen der Durchschneidung sind abschließend im nachfolgenden Enteignungs- oder Entschädigungsverfahren zu klären (vgl. Art. 10, 11 des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung - BayEG -). Die errechneten Schadstoffbelastungen am Wohnhaus des Klägers zu 1 liegen deutlich unter den einschlägigen Grenzwerten (vgl. Erläuterungsbericht S. 197 f. [der „Immissionsort 9“ ist das Wohnhaus des Klägers zu 1]).

246 1.3 Für den Kläger zu 2 ergibt sich Folgendes:

247 1.3.1 Der Kläger zu 2 betreibt Milchwirtschaft und hält zusätzlich Nachzuchtsschweine (Grundausstattung 57,89 ha Eigentumsflächen, 11,25 ha Pachtflächen). Er sieht sich durch eine Grundinanspruchnahme im Umfang von ca. 9.200 m² erheblich in seiner Betriebsführung beeinträchtigt, wobei die Verluste sowohl Eigentumsflächen als auch Pachtflächen betreffen. Nach den unwidersprochenen Darlegungen der Planfeststellungsbehörde bleiben diese Abtretungsverluste deutlich unter der bereits erörterten 5%-Grenze. Eine Existenzgefährdung ist daher nicht zu besorgen (vgl. BayVGH vom 29.9.1998 Az. 8 A 97.400421, AU S. 5). Hinsichtlich der Eigentumsflächen liegt die Hauptbetroffenheit in der Durchschneidung des Grundstücks Fl.Nr. **** der Gemarkung Pastetten. Eine Verschiebung der Trasse hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Sie ist aber deshalb nicht möglich, weil ansonsten die aus Lärmschutzgründen notwendigen Abstände zum südlich gelegenen Weiler Moosstetten sowie zum nördlich gelegenen Poigenberg nicht eingehalten werden könnten (vgl. PFB S. 108). Außerdem wäre das sich in Nord-Süd-Richtung quer zum Trassenverlauf erstreckende Grundstück bei jeder kleinräumigeren Verschiebung ebenso betroffen (vgl. Luftbildpläne zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003).

Nach der Planung durchschneidet die Trasse das o.g. Grundstück so, dass ca. zwei Drittel nördlich und ein Drittel südlich verbleiben. Der südliche Teil erscheint von der Größe her als landwirtschaftliche Fläche weiterhin nutzbar, hat allerdings eine für die Bewirtschaftung ungünstige Form. Ähnlich ist die Situation bei den betroffenen Pachtflächen (Fl.Nrn. **** und **** der Gemarkung Pastetten). Auch hier entstehen Restflächen von zum Teil ungünstigem Zuschnitt, die jedoch größtmäßig weiterhin nutzbar wären (vgl. PFB S. 108). Die hierdurch entstehenden betrieblichen Erschwernisse sind im Planfeststellungsverfahren gesehen und abgewogen worden. Ihre Kompensation muss dem Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben (vgl. Art. 10, 11 BayEG).

248 1.3.2 Die übrigen vom Kläger zu 2 gerügten Beeinträchtigungen stehen der Planung ebenfalls nicht entgegen. Das Wohnhaus des Klägers zu 2 liegt im Weiler Poigenberg in einer Entfernung von ca. 570 m zur Autobahntrasse. Bereits bei dem der Autobahn am nächsten gelegenen Wohnhaus von Poigenberg (Abstand ca. 250 m) beträgt die Lärmbelastung nach den Berechnungen des Vorhabensträgers und der Planfeststellungsbehörde tags 53 dB(A) und nachts 48 dB(A) und liegt damit deutlich unter den zulässigen Grenzwerten für Dorf- und Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV. Beim Wohnhaus des Klägers zu 2 liegt der berechnete Nachtwert sogar nur bei 47 dB(A) und erreicht damit nicht einmal den Grenzwert für ein Wohngebiet (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 5). Lärmschutzmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich.

249 Der Befürchtung von Ertragseinbußen durch kleinklimatische Veränderungen (Veränderungen der Kaltluftströme aus dem Schwillachbereich) sowie infolge einer Verschattung durch den Damm der Autobahntrasse und der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten-Zeilern hat der Beklagte Folgendes entgegengehalten: Der Bereich der Schwillach sei vorwiegend ein Kaltluftsammelgebiet ohne ausgeprägte Luftaustauschbahnen. In Verbindung mit der niedrigen Dammhöhe der Autobahn im Bereich von Poigenberg von im Mittel 2,5 m und drei Bachbrücken seien keine größeren Kaltluftstaubecken zu erwarten. Der Kaltluftabfluss vom Hügelland in die Schwillachsenke nordwestlich von Pastetten bleibe ungestört, weil die Autobahn dort im Einschnitt verlaufe. Der Damm der Gemeindeverbindungsstraße Pastetten-Zeilern werde lokal eine gewisse Umlenkung bewirken, wegen der Brückenöffnung im Zuge der Autobahn trete aber keine erhebliche Abflussverzögerung auf. Insgesamt seien die kleinklimatischen Veränderungen als so gering einzustufen, dass keine negativen

Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt zu erwarten seien (vgl. PFB S. 108, Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 5, Niederschrift vom 7.4.2005, S. 5). Diese Begründung erscheint plausibel und ist vom Kläger zu 2 auch nicht substantiiert infrage gestellt worden.

250 2. Die übrigen Kläger werden lediglich in der Vorausschau im weiteren Verlauf der Trasse Dorfen grundstücksbetroffen sein. Eine abschließende Prüfung und Abwägung ihrer Betroffenheiten kann demgemäß erst in den Planfeststellungsbeschlüssen für die Folgeabschnitte auf der Grundlage einer gesicherten Planung erfolgen. Die vorausschauende Abwägung der Behörde auf der Grundlage des Planungsstands (Vorplanung) für diese Folgeabschnitte lässt Rechtsfehler nicht erkennen; unüberwindbare Hindernisse sind auch insoweit nicht ersichtlich.

251 2.1 Die Betriebsgrundstücke des Klägers zu 3 sollen im Wesentlichen mittig von der Trasse durchschnitten werden. U.a. würde dies auch ein Sommerdamwildgehege betreffen. Insgesamt würden Grundflächen im Umfang von 8,367 ha dauerhaft in Anspruch genommen werden. Das eingezäunte Damwildgehege mit etwa 33 ha würde auf ca. 30,5 ha verkleinert; eine Erweiterung des Geheges in andere Richtung erscheint jedoch möglich (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 7). Auch nach den Grundabtretungen für den Autobahnbau würden die verbleibenden Eigentumsflächen des Klägers zu 3 mit ca. 87,796 ha die Mindestgröße für einen Eigenjagdbezirk (81,755 ha gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Jagdgesetzes -BayJG-) nicht unterschreiten. Die Durchschneidung wäre in diesem Zusammenhang unerheblich. Bei den Wohnhäusern des Klägers zu 3, die voraussichtlich in 290 m und 300 m Entfernung von der Autobahntrasse liegen werden, können die zulässigen Lärmgrenzwerte (64/54 dB[A]) eingehalten werden (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 5).

252 2.2 Die Kläger zu 4 bis 7 bewirtschaften in der Form einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts einen landwirtschaftlichen Betrieb, in dem Weizen vornehmlich für Babynahrung produziert wird. Sie befürchten erhebliche Betriebserschwernisse infolge der voraussichtlichen Flächenverluste im Umfang von fast 9 ha sowie fehlende Möglichkeiten, auf den im Umfeld der Autobahn gelegenen Betriebsflächen weiterhin die Qualitätsstandards für die Erzeugung von Grundstoffen für Babynahrung erfüllen zu können. Außerdem erwarten sie Beeinträchtigungen durch Lärm (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 6). Bezüglich der nach den Grundabtretungen für den Auto-

bahnbau entstehenden unwirtschaftlichen Restflächen steht eine Übernahme durch den Vorhabensträger zu erwarten; teilweise wurde diese bereits im Erörterungstermin am 4. Mai 2001 zugesagt (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 9). Zudem steht zu erwarten, dass Ersatzflächen angeboten werden können (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 6). Die Umweltbedingungen der verbleibenden Flächen werden voraussichtlich auch künftig für die Erzeugung von Baby-nahrung geeignet bleiben. Kontaminationen der an die Autobahn angrenzenden Flächen können u.a. auch durch geeignete Böschungsbepflanzungen eingeschränkt werden (vgl. im Einzelnen Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 9 f.). Im Übrigen sind eventuell verbleibende Entschädigungsfragen im Entschädigungsverfahren zu klären. Die Lärmgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV können eingehalten werden (errechneter Nachtwert 51 dB[A], vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 6).

- 253 2.3 Die Kläger zu 8 bis 10 bilden eine Erbengemeinschaft. Ihr landwirtschaftlicher Betrieb ist derzeit verpachtet. Die Entscheidung über eine Wiederaufnahme in Eigenregie soll getroffen werden, sobald das jüngste Mitglied der Erbengemeinschaft die Volljährigkeit erreicht hat. Neben einer existenzgefährdenden Grundinanspruchnahme (29.459 m²) sehen sie die Betriebsgrundlagen zusätzlich gefährdet durch Beeinträchtigung ihres Hausbrunnens sowie durch Lärm und Schadstoffeinträge infolge des Autobahnbaus. Die geltend gemachte Existenzgefährdung erscheint angesichts der Tatsache, dass der Betrieb derzeit verpachtet ist, bereits vom Grundsatz her fraglich. Dies bedarf indessen keiner weiteren Vertiefung, weil die Abwägung einer dann eventuell tatsächlich gegebenen Existenzgefährdung ohnehin erst im betreffenden Planfeststellungsabschnitt geboten ist und dabei auch die Frage zu klären ist, ob eine Existenzgefährdung durch Ersatzlandangebote ausgeräumt werden kann. Zudem kommt es nach Darstellung des Vorhabensträgers nur zu einer Anschneidung der Betriebsflächen. Dass ausreichend Ersatzland angeboten werden kann, um die Flächenverluste im Ergebnis unterhalb der Schwelle einer möglichen Existenzgefährdung zu halten, ist nach Auffassung des Beklagten durchaus möglich (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 5); ansonsten wäre auch insoweit zu entschädigen. Auch die übrigen geltend gemachten Betroffenheiten stellen für die Fortführung der Trasse Dorfen kein rechtliches Hindernis dar. Das Wohnhaus wird voraussichtlich einen Abstand von ca. 150 m zum Fahrbahnrand der Autobahn einhalten. Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (2 m hoher Lärmschutzwall, Trassenführung im Bereich des Anwesens in einem 8 m tiefen Einschnitt) können die einschlägigen

Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Anwesen nicht nur eingehalten, sondern unterschritten werden (errechnet sind 59/53 dB[A], vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 11; Niederschrift vom 7.4.2005, S. 5).

254 2.4 Die Kläger zu 11 und 12 sehen sich durch eine voraussichtliche Grundinanspruchnahme im Umfang von 5.458 m² landwirtschaftlicher Fläche in ihrer Existenz gefährdet. Außerdem befürchten sie Umsatzeinbußen infolge der autobahnbedingten Schadstoffbelastung ihrer Produkte sowie Lärmbeeinträchtigungen. Es handelt sich um einen Nebenerwerbsbetrieb mit zehn Kühen und einigen Pferden. Weidevieh könne bei fehlender Einzäunung der Autobahn auf die Fahrbahn gelangen, auch verdienten die Drainagen auf ihren Grundstücken besondere Beachtung. Schließlich bestehe im Bereich ihres Anwesens eine besondere Gefährdung durch häufigen Bodennebel. Die Abwägung einer möglichen existenziellen betrieblichen Betroffenheit (einschließlich eventueller Ersatzlandangebote) ist erst im konkreten Planfeststellungsabschnitt vorzunehmen. Der Beklagte weist jedoch zutreffend darauf hin, dass eine derartige Betroffenheit grundsätzlich kein unüberwindbares Hindernis für eine Straßenplanung darstellt. Eine Beeinträchtigung durch Schadstoffbelastungen kann nach Auffassung des Beklagten schon wegen des Abstands der landwirtschaftlichen Nutzflächen zur Fahrbahn (generell mehr als 10 m) ausgeschlossen werden. Zudem kann die Schadstoffausbreitung durch geeignete Böschungsbepflanzung eingeschränkt werden. Begünstigt durch eine leichte Einschnittslage der Autobahn in diesem Bereich würden die einschlägigen Lärmgrenzwerte bei dem ca. 285 m vom aktuell geplanten Fahrbahnrand entfernten Wohnhaus der Kläger zu 11 und 12 deutlich unterschritten (58/52 dB[A], vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 13, Niederschrift vom 7.4.2005, S. 6).

255 Nach den plausiblen Darstellungen des Vertreters der Autobahndirektion Südbayern haben – was den entsprechenden Einwand betrifft – Nebelunfälle an den Autobahnmassenunfällen nur einen Anteil von unter 1% und seien deshalb kein entscheidungserheblicher Belang (vgl. Niederschrift vom 7.4.2005, S. 7). Der Zuwachs an versiegelten Flächen durch den Bau der Autobahn könnte sich zudem dämpfend auf die Nebelbildung auswirken.

256 2.5 In dem (seit etwa 1500 im Familienbesitz stehenden) landwirtschaftlichen Voll-erwerbsbetrieb der Kläger zu 13 und 14 wird Milchvieh gehalten mit ca. 40 Kühen und Nachzucht, so dass ein Rinderbestand von ca. 100 Tieren vorhanden ist. Zu-

sätzlich findet bereits jetzt ansatzweise Vermietung von Unterkünften an Feriengäste statt, was ausgeweitet werden soll. Von den 40 ha Betriebsfläche würden voraussichtlich fast 1,4 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Die Kläger zu 13 und 14 sehen dies als Existenzgefährdung an und machen zudem eine erhebliche Lärmbeeinträchtigung geltend. Bezüglich der (zu entschädigenden) Flächenverluste und einer eventuellen Existenzgefährdung gilt auch hier, dass die Abwägung dem noch zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss für den betreffenden Planfeststellungsabschnitt vorbehalten bleiben muss. In diesem Zusammenhang kann dann auch die eventuelle Bereitstellung und Zuteilung von Ersatzflächen erörtert werden. Angesichts einer leichten Einschnittslage der Autobahn können die maßgeblichen Lärmgrenzwerte bei dem ca. 245 m entfernt vom derzeit geplanten Fahrbahnrand gelegenen Wohnhaus voraussichtlich nicht nur eingehalten, sondern unterschritten werden (58/53 dB[A], vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 14; Niederschrift vom 7.4.2005, S. 7).

- 257 2.6 Der Betrieb der Kläger zu 15 und 16 ist auf Schweinezucht und Schweinemast ausgerichtet. Ihnen droht nach dem gegenwärtigen Planungsstand ein Flächenverlust von ca. 5,5 ha bei einer Gesamtbetriebsfläche von über 65 ha. Sie sehen Wachstumsprobleme, weil die Betriebsgröße durch die für die Gülleausbringung zur Verfügung stehenden Flächen begrenzt werde. Ein Flächenverlust müsse deshalb auch zu einer Verringerung des Schweinebestands führen. Weiter befürchten sie erhebliche betriebliche Nachteile durch im Zuge des Autobahnbaus geplante Wegeverlegungen und sehen sich durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Außerdem werde ein Fischwasser an der Goldach durch Tausalz von der Autobahn gefährdet. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers unterschreiten die Kläger zu 15 und 16 mit den aktuell auf ihre Betriebsflächen ausgebrachten Güllemengen erheblich die Stickstoff-Grenzwerte nach der Düngemittelverordnung, weshalb ihnen auch nach den Grundabtretungen für den Autobahnbau noch hinreichender Spielraum für betriebliche Erweiterungen verbliebe. Plausibel macht der Beklagte auch geltend, die Erschließung aller Grundstücke bleibe mit einem im laufenden Planfeststellungsverfahren für den betreffenden Planfeststellungsabschnitt bereits zugesagten, auf den Klägergrundstücken südlich der Autobahn durchgehenden Parallelweg und mit der in diesem Bereich zu verlegenden Gemeindeverbindungsstraße erhalten, ohne dass betriebliche Nachteile befürchtet werden müssten (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 15). Der aktuell geplante Fahrbahnrand wird voraussichtlich in einem Abstand von 190 m zum Wohnhaus der Kläger zu 15 und 16 verlaufen. Die

maßgeblichen Grenzwerte für ein Außenbereichsanwesen bzw. für ein Dorf- oder Mischgebiet können hier nach den Berechnungen des Vorhabensträgers eingehalten werden. Für ein weiteres, nur im Abstand von 135 m zur Autobahn gelegenes Wohnhaus wird aktiver Lärmschutz geplant. Mit einer Wall-Wand-Kombination (jeweils 2,50 m hoch) können dann auch hier die Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. Anlage zum Schriftsatz des Beklagten vom 8.8.2003, S. 16, Niederschrift vom 7.4.2005, S. 8). Bezüglich der befürchteten Kontamination des Fischwassers durch Tausalzeintrag wird auf die Ausführungen zu den geplanten Entwässerungsanlagen längs der Autobahn im Zusammenhang mit den Problemen des europäischen Naturschutzrechts verwiesen (s. oben C.II.1.3.8); danach wird man dieses Problem als ausgeräumt ansehen können.

- 258 2.7 Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorgetragenen Beeinträchtigungen und Eingriffe, die die Kläger zu 3 bis 16 voraussichtlich infolge des Baus der A 94 in den Folgeabschnitten der Planfeststellung zu erwarten haben, für die Weiterführung der A 94 auf der Trasse Dorfen keine unüberwindlichen Hindernisse darstellen. Soweit sie für den jeweils betroffenen Betrieb existenzbedrohende Ausmaße erreichen, können die Flächenverluste voraussichtlich zumindest teilweise durch Ersatzlandangebote ausgeglichen werden. Die Kläger wären zwar unter keinem rechtlichen Aspekt verpflichtet, auf derartige Angebote einzugehen, eine geltend gemachte existenzielle Betroffenheit wäre aber vor diesem Hintergrund in der Abwägung eventuell anders zu gewichten (vgl. BVerwG vom 8.6.1995 BVerwGE 98,339/355 f.). Im Übrigen wären die vorstehend wiederholt herausgestellten Interessen der Allgemeinheit, die für den Bau der Autobahn auf der Trasse Dorfen sprechen, grundsätzlich von hinreichendem Gewicht, sich in der Abwägung auch gegen existenzielle Betroffenheiten einzelner Betriebe durchzusetzen, sofern andernfalls nur ein Verzicht auf das Vorhaben in Betracht käme (vgl. auch PFB S. 110).
- 259 Nach alldem ist die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde mit ihrer notwendigen Bevorzugung einzelner und Zurücksetzung anderer Belange von dem ihr zustehenden planerischen Gestaltungsspielraum gedeckt.

D.

- 260 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.
- 261 Gründe für die Zulassung der Revision sind nicht gegeben (§ 132 Abs. 2 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung:

- 262 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.
- 263 Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Inhaltsverzeichnis:

	Tatbestand	S. 3
	Entscheidungsgründe	S. 10
A.	Zulässigkeit der Klagen, Rügeberechtigung	S. 10
B.	Verfahrensfehler	S. 11
1.1	Rechtsgrundlagen	S. 11
1.2	Zulässigkeit der Durchführung eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens	S. 11
1.3	Keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung	S. 13
1.4	Keine erneute Beteiligung des Landesamts für Denkmalschutz	S. 14
1.5	Keine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung	S. 15
1.6	Besorgnis der Befangenheit	S. 15
1.7	Überlange Verfahrensdauer	S. 15
C.	Materielle Rechtsfehler	S. 16
I.	Nationales Planfeststellungsrecht	S. 16
1.	Planrechtfertigung	S. 16
2.	Abschnittsbildung	S. 16
3.	Trassenwahl	S. 17
3.1	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	S. 17
3.2	Gestaltungsspielraum bei der fachplanerischen Abwägung	S. 19
3.2.1	Planungsziel, Landesentwicklungsprogramm Bayern	S. 19
3.2.2	Detailziele der Planung	S. 21
3.2.2.1	Leistungsfähige Fernstraßenverbindung	S. 21
3.2.2.2	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsprognose	S. 21
3.2.2.3	Schaffung eines neuen Verkehrskorridors, ausgewogene räumliche Verkehrserschließung	S. 25
3.2.2.4	Erhaltung der B 12	S. 25
3.2.2.5	Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes	S. 27
3.2.2.6	Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im südlichen Landkreis Erding	S. 28
3.2.2.7	Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der nördlichen Bereiche Südostbayerns an den	S. 29

	Flughafen München	
3.2.2.8	Fernhaltung des Durchgangsverkehrs von den Hauptsiedlungsgebieten	S. 29
3.2.2.9	Beseitigung von Engpässen und Gefahrstellen	S. 30
3.2.3	Sonstige Erwägungen zum Trassenvergleich	S. 30
3.2.3.1	Schnellere Bauzeit der Trasse Dorfen	S. 30
3.2.3.2	Flächenverbrauch	S. 31
3.2.3.3	Teilaspekte Landschaftsbild, Kulturlandschaft, Denkmäler, Erholungsfunktion	S. 32
3.2.3.4	Wasser	S. 33
3.2.3.5	Waldverluste	S. 34
3.2.3.6	Trennungsgrundsatz	S. 35
3.2.3.6.1	§ 50 Satz 1 BImSchG in der Rechtsanwendung	S. 35
3.2.3.6.2	Vorbelastung im Korridor Haag, Außenbereichsanwesen im Korridor Dorfen	S. 36
3.2.3.6.3	Verkehrslärmschutz in der Abwägung	S. 37
3.2.3.6.4	Lärmindernder Straßenbelag	S. 39
3.2.3.7	Luftbelastung, gemeindliche Belange, Landwirtschaft/Forsten, Kostenvergleich	S. 40
II.	Europäisches Naturschutzrecht	S. 41
1.	FFH-Richtlinie	S. 41
1.1	FFH-Gebietsschutz in der Vorausschau	S. 41
1.2	Geringere Prüfungsintensität bei der Vorausschau	S. 42
1.2.1	Gemeldete FFH-Gebiete im Trassenverlauf, Schutzstatus	S. 42
1.2.2	FFH-Gebietsschutz und abschnittsweise Planung	S. 43
1.2.3	Maßstab bei der Vorausschau	S. 45
1.2.4	Behandlung prioritärer Lebensraumtypen	S. 45
1.2.5	Gemeldete Erhaltungsziele	S. 47
1.3	Keine erheblichen Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele	S. 47
1.3.1	Konkrete Erhaltungsziele nach den Meldungen	S. 47
1.3.2	Querung des FFH-Gebiets „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“	S. 48
1.3.2.1	Prioritärer Lebensraumtyp Auwald	S. 48
1.3.2.2	In den Erhaltungszielen benannte,	S. 49

	nichtprioritäre Lebensraumtypen	
1.3.2.3	Anhang II-Arten: Groppe, Wiesenknopf-Ameisenbläuling	S. 50
1.3.3	FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“	S. 50
1.3.3.1	Querung des Isentals	S. 50
1.3.3.2	Querungen von Lappach, Goldach und Rimbach	S. 51
1.3.3.2.1	Querung der Lappach	S. 51
1.3.3.2.2	Querung der Goldach	S. 52
1.3.3.2.3	Querung des Rimbachs	S. 53
1.3.4	Umfang der Eingriffe	S. 53
1.3.5	Sachverständigenstreit	S. 54
1.3.5.1	Isenquerung	S. 54
1.3.5.2	Querungen von Goldach, Lappach und Rimbach	S. 55
1.3.5.3	Auswirkung auf den Auwald	S. 55
1.3.5.3.1	Auwald unter Autobahnbrücken	S. 55
1.3.5.3.2	Mögliche Optimierungen	S. 56
1.3.5.3.3	Eingriffsintensität im Vergleich zu den natürlichen Bedingungen von Auwaldbeständen	S. 57
1.3.5.3.4	Geplante Eintiefungen	S. 58
1.3.6	Nichtprioritäre Lebensraumtypen im FFH-Gebiet	S. 58
1.3.7	Sonstige Erhaltungsziele	S. 59
1.3.8	Mittelbare Auswirkungen der Planung, insbesondere Tausalzbelastung	S. 59
1.3.9	Anhang-II-Art Wiesenknopf-Ameisenbläuling	S. 60
1.3.10	Laufkäferarten, Beweisantrag der Kläger	S. 61
1.3.11	Zusammenwirkung der Planung mit anderen Plänen und Projekten	S. 61
1.3.12	Beweisanträge der Kläger	S.62
1.4	FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“	S. 63
1.4.1	Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen	S. 63
1.4.2	Kollisionsrisiko von Individuen mit Kraftfahrzeugen	S. 64
1.4.3	Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen	S. 65
1.4.4	Zusage des Beklagten	S. 66
1.4.5	Keine unüberwindlichen Hindernisse	S. 67
1.4.6	Möglichkeit einer Befreiung	S. 68

1.4.7	Trasse Haag keine zumutbare Alternative	S. 68
2.	Artenschutz	S. 69
2.1	Artenschutz im planfestgestellten Abschnitt: Kriechender Scheiberich	S. 69
2.1.1	Lage des Vorkommens	S. 69
2.1.1.1	Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände	S. 69
2.1.1.2	Situation des Kriechenden Scheiberichs	S. 70
2.1.1.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	S. 70
2.1.1.4	Befreiung von artenschutzrechtlichen Verboten	S. 71
2.1.1.4.1	Umfang der Verwirklichung von Verbotstatbeständen	S. 71
2.1.1.4.2	Aussichten der geplanten Verpflanzung	S. 72
2.1.1.4.3	Zusicherungen des Beklagten	S. 73
2.1.1.4.4	Fortbestand der Art	S. 74
2.1.1.4.5	Befreiungsentscheidung	S. 75
2.1.1.4.6	Trasse Haag keine anderweitige zufriedenstellende Lösung	S. 76
2.1.1.4.7	Keine Ermessensfehler der Befreiungsentscheidung	S. 77
2.1.1.4.8	Beweisantrag der Kläger	S. 77
2.2	Beurteilung der übrigen erteilten artenschutzrechtlichen Befreiungen	S. 78
2.2.1	Ermittlungsmethodik	S. 78
2.2.2	Wildlebende europäische Vogelarten	S. 78
2.2.3	Übrige geschützte Arten	S. 79
2.3	Artenschutz in der Vorausschau	S. 80
2.3.1	Untersuchungstiefe	S. 80
2.3.2	Methodik	S. 80
2.3.3	Art und Intensität der Betroffenheiten	S. 81
2.3.3.1	Zauneidechse	S. 81
2.3.3.2	Gelbbauchunke	S. 82
2.3.3.3	Laubfrosch und Springfrosch	S. 82
2.3.3.4	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	S. 83
2.3.3.5	Grauspecht	S. 83
2.4	Artenschutz und Trassenwahl	S. 85
2.4.1	Artenschutz auf der Trasse Haag	S. 86
2.4.1.1	Schwarzstorch	S. 86

2.4.1.2	Kammolch	S. 87
2.4.1.3	Bechsteinfledermaus und Fransenfledermaus	S. 87
III.	Persönliche Betroffenheiten der Kläger	S. 88
1.	Persönliche Betroffenheiten im planfestgestellten Abschnitt	S. 88
1.1	Beurteilung von Existenzgefährdungen	S. 88
.2	Betroffenheit des Klägers zu 1	S. 89
1.2.1	Betriebliche Situation, Flächenverluste	S. 89
1.2.2	Lärmsituation	S. 90
1.2.3	Erweiterungsmöglichkeiten im Hofbereich	S. 91
1.3	Betroffenheit des Klägers zu 2	S. 91
1.3.1	Betriebliche Situation, Flächenverluste	S. 91
1.3.2	Sonstige Beeinträchtigungen	S. 92
2.	Persönliche Betroffenheiten in der Vorausschau	S. 91
2.1	Betroffenheit des Klägers zu 3	S. 93
2.2	Betroffenheit der Kläger zu 4 bis 7	S. 93
2.3	Betroffenheit der Kläger zu 8 bis 10	S. 94
2.4	Betroffenheit der Kläger zu 11 und 12	S. 95
2.5	Betroffenheit der Kläger zu 13 und 14	S. 95
2.6	Betroffenheit der Kläger zu 15 und 16	S. 96
2.7	Zusammenfassende Beurteilung der persönlichen Betroffenheiten in der Vorausschau	S. 97
D.	Kostenentscheidung, Nichtzulassung der Revision	S. 98