

Titel:

Planfeststellung für den Bau einer Ortsumgehungsstraße

Normenkette:

VwGO § 86 Abs. 1, § 108 Abs. 1 S. 1

Leitsatz:

Die Planfeststellungsbehörde muss die Nullvariante nicht genauer untersuchen, wenn Hauptplanungsziel einer Ortsumgehungsstraße die deutliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten durch eine weitgehende Herausnahme des Durchgangsverkehrs und die gleichzeitige Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Linienführung ist. (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Antrag auf Zulassung der Berufung, Planfeststellung für den Bau einer Ortsumgehung, behauptete Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens, Anforderungen an die fachplanerische Abwägungsentscheidung, Nullvariante, Bau einer Unterführung für den Viehtrieb, Alternativenprüfung, Amtsermittlungsgrundsatz

Vorinstanz:

VG Bayreuth, Urteil vom 03.02.2017 – B 1 K 14.567

Fundstelle:

BeckRS 2019, 21191

Tenor

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Der Kläger trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 15.000 Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1

Der Kläger, ein durch das Vorhaben eigentumsbetreffender Grundstückseigentümer, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 23. Juli 2014 für den Bau der Ortsumgehung von O. und F. im Zuge der Staatsstraße 2177 „Sch. a.d. S. - Hof - B15“ im Gebiet der Stadt Sch. a.d. S. und des Marktes O.

2

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 3. Februar 2017 abgewiesen.

3

Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung verfolgt der Kläger sein Rechtsschutzbegehren weiter.

II.

4

Der Zulassungsantrag hat keinen Erfolg. Die vom Kläger geltend gemachten Zulassungsgründe sind nicht hinreichend dargelegt oder liegen nicht vor (vgl. § 124 Abs. 2, § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO).

5

1. Aus dem Vorbringen des Klägers ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO).

6

Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung im Sinn des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO bestehen nur, wenn einzelne tragende Rechtssätze oder einzelne erhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts durch schlüssige Gegenargumente infrage gestellt werden (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16; B.v. 16.7.2013 - 1 BvR 3057/11 - BVerfGE 134, 106 = juris Rn. 36). Sie sind nicht erst dann gegeben, wenn bei der im Zulassungsverfahren allein möglichen summarischen Überprüfung der Erfolg des Rechtsmittels wahrscheinlicher ist als der Misserfolg (vgl. BVerfG, B.v. 16.1.2017 - 2 BvR 2615/14 - IÖD 2017, 52 = juris Rn. 19; B.v. 3.3.2004 - 1 BvR 461/03 - BVerfGE 110, 77/83). Schlüssige Gegenargumente liegen vor, wenn der Antragsteller substantiiert rechtliche oder tatsächliche Umstände aufzeigt, aus denen sich die gesicherte Möglichkeit ergibt, dass die erstinstanzliche Entscheidung unrichtig ist (vgl. BVerfG, B.v. 20.12.2010 - 1 BvR 2011/10 - NVwZ 2011, 546 = juris Rn. 17 m.w.N.; 8 ZB 16.1806 - juris Rn. 9 m.w.N.). Dabei kommt es grundsätzlich nicht auf einzelne Elemente der Urteilsbegründung an, sondern auf das Ergebnis der Entscheidung, also auf die Richtigkeit des Urteils nach dem Sachauspruch in der Urteilsformel (vgl. BVerfG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - DVBI 2004, 838 = juris Rn. 9; BayVGh, B.v. 19.3.2013 - 20 ZB 12.1881 - juris Rn. 2; BayVGh, B.v. 15.12.2017 - 8 ZB 16.1806 - DVBI 2018, 127 = juris Rn. 9 m.w.N.).

7

Nach diesem Maßstab bestehen keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung. Die Einwendungen des Klägers greifen nicht durch.

8

1.1 Soweit der Kläger die Richtigkeit des Urteils mit der Begründung in Zweifel zieht, das Verwaltungsgericht habe sich auf ein fehlerhaftes Verkehrsgutachten gestützt, richtet er sich gegen die Sachverhalts- und Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichts.

9

Nach § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO entscheidet das Gericht nach seiner freien, aus dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung. Das Gericht ist im Grundsatz nicht an bestimmte Beweisregeln gebunden. Es würdigt den Prozessstoff auf seinen Aussage- und Beweiswert für die Feststellung der entscheidungserheblichen Tatsachen nur nach der ihm innewohnenden Überzeugungskraft. Trotz des besonderen Charakters der Beweiswürdigung, der dem Gericht einen Wertungsrahmen eröffnet, ist das Gericht allerdings nicht gänzlich frei. Die richterliche Überzeugung muss auf rational nachvollziehbaren Gründen beruhen, d.h. sie muss insbesondere die Denkgesetze, die Naturgesetze sowie zwingende Erfahrungssätze beachten. Ein Verstoß gegen § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO liegt vor, wenn das Gericht von einem unrichtigen oder unvollständigen Sachverhalt ausgeht, namentlich Umstände übergeht, deren Entscheidungserheblichkeit sich ihm hätten aufdrängen müssen, oder wenn die Beweiswürdigung objektiv willkürlich ist, gegen die Denkgesetze verstößt oder einen allgemeinen Erfahrungssatz missachtet. Der Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wegen einer fehlerhaften Beweiswürdigung ist folglich nur dann gegeben, wenn die tatsächlichen Feststellungen des Verwaltungsgerichts augenscheinlich nicht zutreffen oder beispielsweise wegen gedanklicher Lücken oder Ungereimtheiten ernstlich zweifelhaft sind. Allein die Möglichkeit einer anderen Bewertung der Beweisaufnahme rechtfertigt die Zulassung der Berufung jedoch nicht (vgl. BVerfG, B.v. 26.9.2016 - 5 B 3.16 D - juris Rn. 17; BayVGh, B.v. 21.1.2013 - 8 ZB 11.2030 - ZfW 2013, 176 = juris Rn. 17 m.w.N.; B.v. 6.10.2014 - 22 ZB 14.1079 u.a. - NuR 2014, 879 = juris Rn. 21). Solche zur Zulassung der Berufung führende Mängel der Beweiswürdigung lassen sich dem Vorbringen des Klägers nicht entnehmen.

10

1.1.1 Der im Zulassungsantrag erhobene Einwand, das Verwaltungsgericht habe verkannt, dass die vorliegende Verkehrsprognose aufgrund einer nicht ausreichenden Datengrundlage erstellt worden sei, weil die tatsächlichen Zählungen der Kfz pro Werktag letztlich im Gutachten als Kfz pro Tag verwertet worden seien, greift nicht durch.

11

Das Verwaltungsgericht hat diese Rüge unter Verweis auf die Klageerwiderung des Beklagten vom „18. September 2015 (S. 17 ff.)“ zurückgewiesen (vgl. UA S. 20 oben und Mitte). Hierbei handelt es sich um ein offensichtliches Schreibversehen; das Gericht bezieht sich offenkundig auf die mit Schreiben des Beklagten vom 16. September 2015 vorgelegte Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19. Januar 2015 (S. 17

ff.). In der genannten Fundstelle wird unter Bezugnahme auf die hierzu eingeholte Stellungnahme des beauftragten Verkehrsgutachters erläutert, dass es sich bei den in der Verkehrsuntersuchung von 2010 (im Folgenden: VU 2010) dargestellten Zählergebnissen um Werktagswerte handele, auf die das Verkehrsmodell auch aufbaue (Abb. 5 der VU 2010). Die in den Abbildungen zu den errechneten Modellbelastungen dargestellten Verkehrsmengen in der VU 2010 (vgl. Abb. 12 ff.) seien zwar als Kfz/Tag angegeben, stellten aber durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen dar. Dies werde auch im Textteil der VU 2010 (vgl. S. 6, 1. Absatz) klargestellt. Zur Planung und Dimensionierung von Straßen werde im Allgemeinen von Werktagswerten ausgegangen. So würden auch Knotenpunkte nach Spitzenstunden an Werktagen bemessen bzw. ausgebaut, nur in reinen Ferienebieten mit hohem Anteil an Ausflugsverkehr würden auch Sonntagswerte herangezogen werden. Dies wurde auch bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 23. Juli 2014 (im Folgenden: PFB) ausgeführt (vgl. S. 56 unten, S. 57 Mitte) und darauf hingewiesen, dass für die Ergebnisse des Gutachtens ausschließlich der durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungswert in die Betrachtung eingeflossen sei.

12

Hierzu verhält sich der Zulassungsantrag nicht. Der Kläger beschränkt sich auf die pauschale Wiederholung der bereits erstinstanzlich aufgestellten Behauptung, im Gutachten seien die tatsächlichen Zählungen der Kfz pro Werktag als Kfz pro Tag verwertet worden, ohne auf die vom Gericht in Bezug genommenen Erläuterungen des Staatlichen Bauamts einzugehen. Es fehlt jegliche Darlegung dazu, wo im Gutachten allgemeine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungswerte (DTV) mit solchen des durchschnittlichen Werktagsverkehrs verglichen worden sein sollen. Dies ist im Übrigen auch nicht ersichtlich; vielmehr belegt etwa die Abbildung 7 der VU 2010, dass für die darin dargestellten Ergebnisse der amtlichen Zählstellen aus den Jahren 2000 und 2005 nicht nur die allgemeinen DTV angegeben, sondern vielmehr deren Werktagswerte herausgerechnet und diese der vergleichenden Betrachtung zugrunde gelegt wurden (vgl. auch VU 2010 S. 4, 2. Absatz). Damit werden die fachlichen Stellungnahmen durch den Kläger nicht ernsthaft infrage gestellt.

13

1.1.2 Gleiches gilt für die vom Kläger unter Bezugnahme auf seinen erstinstanzlichen Vortrag gerügte „falsche Verordnung von Zählstellen“ in Abbildung 7 der VU 2010. Im Zulassungsantrag wird unter diesem Stichwort auf die Ausführungen in der Klagebegründung verwiesen, in der hierzu vorgetragen wird, die Zählstelle 9551 für die regelmäßigen Straßenverkehrszählungen sei in Abbildung 7 der VU 2010 falsch eingetragen, da sich diese nicht zwischen F. und O., sondern südlich von F. befinde. Daher habe man deren Zählergebnisse zu Unrecht mit dem Ergebnis der Zählstelle 2 von 2010 verglichen und damit den Eindruck erweckt, es hätte an dieser Stelle eine Verkehrssteigerung stattgefunden, obwohl die zutreffende Heranziehung des Ergebnisses der Zählstelle 6 von 2010 eine Verkehrsverringerung belegt hätte.

14

Ungeachtet des Umstands, dass die bloße Inbezugnahme auf erstinstanzliches Vorbringen wegen der insoweit fehlenden Auseinandersetzung mit dem Ersturteil schon nicht den Anforderungen des Darlegungsgebots nach § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO gerecht wird (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124a Rn. 59 m.w.N.), greift dieser Einwand auch in der Sache nicht durch. Denn es trifft zwar zu, dass die Zählstelle 6 von 2010 südlich von F. liegt (vgl. Abb. 5 der VU 2010); dies gilt jedoch nicht für die amtliche Zählstelle 9551. Wie bereits dem Planfeststellungsbeschluss (vgl. dort S. 57) zu entnehmen ist, hatte der vom Staatlichen Bauamt beauftragte Verkehrsgutachter im Erörterungstermin eingeräumt, dass die Lage der offiziellen Zählstelle 9551 in der Abbildung 7 unzutreffend eingezeichnet sei. Diese befinde sich im zentralen Ortsbereich von F. nördlich der Einmündung der Straße nach Fl.; die für diese Zählstelle aufgeführten Angaben für den DTV seien aber zutreffend (vgl. auch Niederschrift über den Erörterungstermin am 18. und 19.12.2012, Bl. 369 ff. der Verfahrensakte, S. 5 oben). Hiergegen hat der Kläger keine substantiierten Einwendungen erhoben. Damit kann sein Einwand aber weder die Methodik und Ergebnisse des von ihm angegriffenen Verkehrsgutachtens ernstlich in Zweifel ziehen noch wird hierdurch eine rechtsfehlerhafte Würdigung dieses Gutachtens durch das Verwaltungsgericht aufgezeigt. Denn dieses nimmt in der Entscheidung Bezug auf die Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19. Januar 2015 (vgl. UA S 20), das zutreffend darauf hinweist, dass in Abbildung 7 der VU 2010 lediglich die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der St 2177 zwischen F. und O. dargestellt wird. Daher ist es nachvollziehbar, dass der Verkehrsgutachter die südlich von F. befindliche Zählstelle 6 der VU 2010 als keinen geeigneten Anknüpfungspunkt für den vorgenommenen Vergleich der Zählwerte der amtlichen

Straßenverkehrszählungen von 2000 und 2005 mit den Ergebnissen der automatischen Zählung im Jahr 2010 angesehen hat. Vielmehr ist es plausibel, dass in der Abbildung 7 der VU 2010 den durch die amtliche Zählstelle 9951 ermittelten Werten die Zählergebnisse der Zählstelle 2 gegenübergestellt werden, die sich ebenfalls zwischen F. und O. befindet (vgl. Abb. 2 der VU 2010). Dass in Abbildung 7 der VU 2010 weder deren Standort noch der der amtlichen Zählstelle 9951 exakt übernommen, sondern für die bessere Darstellung des Vergleichs der ermittelten Werte ein zwischen diesen beiden liegender Punkt als (gemeinsamer) Standort eingetragen wurde, hat auf das Ergebnis des Gutachtens ersichtlich keinen Einfluss, da zwischen den beiden Zählstellen keine größeren Abzweigungen existieren, die zu stärkeren Verkehrsabflüssen führen und damit die Vergleichbarkeit infrage stellen könnten.

15

1.1.3 Entgegen den Ausführungen in der Zulassungsbegründung ist das Verwaltungsgericht in seiner Entscheidung nicht davon ausgegangen, dass „lediglich Abweichungen von unter 5% durch die falsche Methodik zu erwarten wären“. Das Gericht hat in der Urteilsbegründung vielmehr den Einwand der falschen Zuordnung einer einzelnen Zählstelle und deren Auswirkung auf das Gesamtergebnis als entkräftet angesehen (vgl. UA S. 20). Die Rüge, das Erstgericht übernehme ungeprüft die entsprechenden Einschätzung des Gutachters, weil das Urteil nicht erkennen lasse, warum es von einer Abweichung von unter 5% ausgehe, ist daher schon vom Ansatz nicht zutreffend und kann die Richtigkeit des angefochtenen Urteils nicht infrage stellen. Das Verwaltungsgericht ist gerade nicht von einer falschen Methodik ausgegangen, sondern hat vielmehr im Hinblick auf das im Verkehrsgutachten angewandte, über die umfangreichen Zählwerte im Raum O. geeichte Verkehrsmodell darauf hingewiesen, dass die hiermit errechneten Belastungswerte mit den vorhandenen tatsächlichen Zählwerten weitgehend übereinstimmen. Die konkreten Werte, die für die Genauigkeit des Verkehrsmodells sprechen, ergeben sich aus einem Vergleich der in Abbildung 5 der VU 2010 dargestellten Zählergebnisse mit den in den Abbildungen 12 und 13 dargestellten rechnerisch ermittelten Modellwerten. Danach betragen die Abweichungen zwischen Modell- und Zählwerten maximal 3,5% (vgl. Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19.1.2015 S. 16 Mitte; vgl. auch PFB S. 56 unten). Dem ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

16

1.1.4 Auch der Vortrag, das Gericht habe verkannt, dass die von der Klägerseite selbst durchgeführten Verkehrserhebungen die dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegte Datenbasis erschüttert habe, kann die Zulassung der Berufung nicht begründen.

17

Der Kläger beruft sich insoweit auf eine von der Bürgerinitiative einmalig durchgeführte Kennzeichenerfassung und trägt hierzu vor, das Verwaltungsgericht habe zu Unrecht darauf abgestellt, dass die Ergebnisse dieser Zählungen nur relativ gering von den Erhebungen im Verkehrsgutachten abweichen. Denn dies treffe nur im Hinblick auf die absoluten Zahlen des tatsächlich stattfindenden Verkehrs zu; das Ergebnis hinsichtlich des Anteils des Durchgangsverkehrs weiche jedoch ganz erheblich von dem des Verkehrsgutachtens ab, weil die klägerseits vorgenommene, „insoweit genauere“ Kennzeichenerfassung an der Stelle der stärksten Verkehrsbelastung einen Anteil am Gesamtverkehr von nur 33% ergeben habe. Dies habe entsprechenden Einfluss auf die mögliche Entlastungswirkung und damit auf die Planrechtfertigung des Vorhabens.

18

Dieser Vortrag ist nicht geeignet, die Erkenntnisse, die im Verkehrsgutachten ihren Niederschlag gefunden haben, oder deren Würdigung durch das Verwaltungsgericht ernsthaft infrage zu stellen.

19

Schon die vom Kläger vorgenommene Wertung, die Kennzeichenerfassung sei „insoweit genauer“ als die im Rahmen des Verkehrsgutachtens angewandte Verkehrsbefragung, beschränkt sich auf eine bloße Behauptung. Das Verwaltungsgericht stützt sich insoweit auf die Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19. Januar 2015 (vgl. UA S. 20). Darin (vgl. S. 18 f.) wird ausgeführt, dass Befragungen aufgrund der detaillierten Angabe der Herkunfts- und Zielräume der Autofahrer genauere Ergebnisse zu den tatsächlich verlagerbaren Durchgangsverkehren lieferten als Kennzeichenerfassungen. Die hier angewandte Verkehrsbefragung entspreche sowohl hinsichtlich des Fragebogens zum „Woher, Wohin und Fahrtzweck“ als auch im Hinblick auf die Durchführung der Befragung den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EVE 2012). Diese Befragungsmethode biete sich

an, wenn die Herkunft und Ziele der Fahrten genau bestimmt werden sollten, um mögliche Verkehrsverlagerungen bei verschiedenen Planungsalternativen in einem größeren Verkehrsnetz über Modellrechnungen zu ermitteln. Kennzeichenerhebungen seien eher für einen begrenzten Untersuchungsbereich (z.B. Orts- oder Stadtteil) geeignet, wo im Wesentlichen nur der Anteil des Durchgangsverkehrs maßgeblich sei, nicht aber dessen Ziele. Bei der Kennzeichenerhebung per Hand auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung könne es zu Fehlerquoten in der Erfassung kommen. Dagegen liefere die im Verkehrsgutachten erfasste Stichprobe der mehrfachen Befragungen eine umfassende und gesicherte Datengrundlage (vgl. auch PFB S. 75 f.). Das Verwaltungsgericht ist dieser Einschätzung gefolgt und davon ausgegangen, dass der lediglich auf einen einzelnen Tag beschränkten Ermittlung der Verkehrsströme mittels Kennzeichenerfassung lediglich eine eingeschränkte Aussagekraft zukomme (vgl. UA S 20 Mitte). Die Zulassungsbegründung setzt sich hiermit nicht auseinander. Damit fehlt es schon an der gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO erforderlichen Darlegung von Gründen, die die Richtigkeit dieser fachlichen Erläuterungen oder deren Würdigung durch das Gericht in Zweifel ziehen könnten.

20

Der Kläger legt auch nicht dar, weshalb die von der Bürgerinitiative vorgenommene Kennzeichenerfassung und die vom Verkehrsgutachter durchgeführte Verkehrsbefragungen nur hinsichtlich der absoluten Zahlen zu ähnlichen Ergebnissen gelangt sein sollen, während die jeweiligen Ergebnisse im Hinblick auf den Durchgangsverkehr nach seinem Vorbringen „stark abweichend“ seien. Das Verwaltungsgericht hat ungeachtet des Umstands, dass es die von der Klägerseite veranlasste Kennzeichenerfassung ohnehin als nur eingeschränkt aussagekräftig erachtet hat, ergänzend unter Bezugnahme auf die Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19. Januar 2015 darauf hingewiesen, dass die im Verkehrsgutachten durch Befragungen ermittelten Durchgangsverkehre von den Werten aus der klägerseits vorgenommenen Kennzeichenerhebung nur relativ gering abwichen. In der genannten Stellungnahme wird hierzu ausgeführt, dass die in der VU 2010 erfassten Befragungen im Norden von O. 35,1% Durchgangsverkehr ermittelt hätten, während die Kennzeichenauswertung dort einen Durchgangsverkehrsanteil von 33,4% ergeben habe. Im Süden sei der Unterschied mit 69,1% in der VU 2010 zu den durch die Kennzeichenerhebung gezählten 63,3% ebenfalls relativ gering (vgl. Stellungnahme des Staatlichen Bauamts vom 19.1.2015 S. 18). Dabei hat das Staatliche Bauamt ausdrücklich auf den prozentualen Anteil des Durchgangsverkehrs und nicht etwa auf die absoluten Zahlen abgestellt. Hiermit setzt sich die Zulassungsbegründung in keiner Weise auseinander. Vielmehr beschränkt sich der Kläger auf die bloße Behauptung einer „starken“ Abweichung der Befragungs- und Zählergebnisse bei der Ermittlung des Durchgangsverkehrs, ohne auf die Ausführungen des Staatlichen Bauamts, auf die sich das Erstgericht in seiner Entscheidung bezogen hat, einzugehen und diese substantiiert infrage zu stellen. Dieses Vorbringen wird den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO nicht gerecht.

21

Zudem hat sich der Kläger nicht mit der Feststellung des Verwaltungsgerichts auseinandergesetzt, dass zu dieser Frage auch schon deshalb kein weiteres Sachverständigengutachten einzuholen sei, weil die Klägerseite selbst von einer spürbaren Entlastungswirkung ausgehe (vgl. UA S. 20 unten, S. 21 oben). Hiergegen hat der Kläger keine Einwände erhoben. Ist aber das angefochtene Urteil entscheidungstragend auf mehrere selbständige Begründungen gestützt (sog. kumulative Mehrfachbegründung), kann die Berufung nur dann zugelassen werden, wenn im Hinblick auf jede dieser Urteilsbegründungen ein Zulassungsgrund geltend gemacht ist und vorliegt (vgl. BVerwG, B.v. 31.5.2017 - 5 PB 12.16 - juris Rn. 2; B.v. 3.12.2018 - 7 BN 4.18 - juris Rn. 6; BayVGH, B.v. 15.12.2017 - 8 ZB 16.1806 - NVwZ 2018, 511 = juris Rn. 30 m.w.N.; B.v. 18.12.2017 - 15 ZB 17.31757 - juris Rn. 7). Dem genügt das Vorbringen des Klägers nicht.

22

1.1.5 Die Einwendungen in der Zulassungsbegründung gegen die Erläuterungen des Verkehrsgutachters in der mündlichen Verhandlung zur Variantenwahl vermögen den Zulassungsantrag ebenfalls nicht zum Erfolg verhelfen.

23

Auch insoweit fehlt es in der Zulassungsbegründung bereits an jeglicher Auseinandersetzung mit den Ausführungen des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 21 unten bis S. 24 oben). Der Kläger beschränkt sich vielmehr darauf, die Erläuterungen des Gutachters in der mündlichen

Verhandlung als unzureichend zu kritisieren. Diese werden durch sein Vorbringen jedoch nicht ernstlich infrage gestellt.

24

Der Kläger wendet ein, im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung sei die Entlastung der planfestgestellten Variante W1 für die Ortsdurchfahrten aufgrund fehlerhafter Annahmen des Verkehrsgutachters überbewertet worden, was letztlich den Ausschlag dafür gegeben habe, dass diese der Variante O1 vorgezogen sei. Soweit er in diesem Zusammenhang behauptet, die Variante O1 sei nicht nur die kostengünstigste Trassenalternative, sondern habe auch geringere Umweltauswirkungen als die Variante W1, widerspricht er den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde, die im Planfeststellungsbeschluss (vgl. S. 76 bis 79 oben) ausführlich erläutert, dass die Plantrasse W1 auch unter dem Blickwinkel der Umweltverträglichkeit die günstigste Variantenlösung darstelle und die Variante O1 auch insoweit hinter dieser einzustufen sei. Bereits in der Klageerwiderung hatte die Planfeststellungsbehörde zudem darauf hingewiesen, dass die Variante O1 nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erstellt werden könnte, da zwei Bahnlinien und die Saale zu queren seien (vgl. auch PFB S. 69); die Kosten für die zusätzlichen Brückenbauwerke seien im Erläuterungsbericht, in dem die Alternativtrasse O1 als die am wirtschaftlich sinnvollste bewertet worden sei (vgl. dort S. 17), nicht enthalten gewesen. Mit diesen Ausführungen, auf die das Verwaltungsgericht in den Entscheidungsgründen Bezug nimmt (vgl. UA S. 23), setzt sich die Zulassungsbegründung nicht auseinander. Damit hat der Kläger aber schon nicht dargelegt, weshalb sich die Variante O1 in jedem Fall als vorzugswürdig aufdrängen würde, wenn seine Einwendungen hinsichtlich der im Verkehrsgutachten angenommenen Verkehrsentslastung der Ostvariante durchgreifen würden.

25

Der Kläger kann zudem nicht mit der Behauptung durchdringen, es sei nicht nachvollziehbar, weshalb der Gutachter davon ausgehe, dass bei Verwirklichung der Variante O1 ca. 1100 Verkehrsteilnehmer aus Schwarzenbach a.d. Saale kommend die bestehende Ortsdurchfahrt O. und nicht die Trassenalternative O1 benutzen würden. Das Verwaltungsgericht verweist insoweit auf den Planfeststellungsbeschluss (vgl. UA S. 23), in dem der längere Streckenverlauf zwischen Schwarzenbach-Mitte und Hof (2 km) sowie für den Bereich Schwarzenbach-Nordwest und B 289-West (3 km) dargestellt wird (vgl. S. 74 f.). Die Zulassungsbegründung zeigt nicht auf, inwiefern diese Feststellungen nicht zutreffen sollen. Soweit der Kläger vorträgt, entgegen den Erläuterungen des Verkehrsgutachters müssten die Verkehrsteilnehmer aus Schwarzenbach keinen Bahnübergang überqueren, wenn sie auf die Ostvariante O1 fahren wollten, wiederholt er einen bereits von ihm in der mündlichen Verhandlung erhobenen Einwand. Der Verkehrsgutachter hatte hierzu darauf hingewiesen, dass er davon ausgehe, dass die Verkehrsteilnehmer die Hauptstraßen nehmen und nicht durch kleine Straßen bzw. Wohnstraßen fahren würden; im Übrigen würde sich hierdurch an dem Ergebnis nichts ändern (vgl. Sitzungsprotokoll vom 3.2.2017 S. 4). Hierauf geht die Zulassungsbegründung nicht ein.

26

Das Vorbringen, der Gutachter sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass man auf der B 15 wegen des dort herrschenden starken Verkehrs nicht besonders schnell fahren könne, findet im Sitzungsprotokoll keine Stütze; ungeachtet dessen legt die Zulassungsbegründung schon nicht dar, inwiefern sich dies maßgeblich auf das Ergebnis des Verkehrsgutachtens auswirken könnte, wonach die Verkehrsentslastung der Trassenvariante O1 geringer ist als die der Plantrasse W1. Nach den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (vgl. S. 71) weist die Variante W1 die beste Entlastungswirkung auf. Dagegen würden durch die Variante O1 die im Nordwesten von O. liegende Gewerbegebiete nicht an die Ortsumgehung angebunden werden, was zu einer geringeren Entlastungswirkung vor allem bei Güterverkehr durch die fehlende Anbindungen von F. und den Gewerbegebieten im Westen von O. führe (vgl. PFB S. 69; Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes vom 19.01.2015 S. 22). Diesen Ausführungen, auf die das Verwaltungsgericht verweist (vgl. UA S. 23), ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten; darüber hinaus wird durch das Luftbild der Unterlage 3 zum Planfeststellungsbeschluss (vgl. Blatt 2) die Richtigkeit dieser Annahme belegt. Soweit der Kläger rügt, dass „diffuse Befürchtungen des Verkehrsgutachters“ nicht ausreichen und konkrete Berechnungen notwendig seien, lässt er außer Acht, dass der Verkehrsgutachter diese in einer ergänzenden Untersuchung vom März 2013 (Bl. 552 ff. der Behördenakte) vorgelegt und ausweislich der Gerichtsakte in der mündlichen Verhandlung auch erläutert

hat. Das Verwaltungsgericht hat diese Ausführungen als überzeugend erachtet (vgl. UA S. 24). Hiergegen hat der Kläger in der Zulassungsbegründung keine substantiierten Einwendungen erhoben.

27

Seine Rüge, es sei in keiner Weise nachvollziehbar, dass der Gutachter davon ausgehe, der LKW-Verkehr werde bei der planfestgestellten Trassenalternative W1 zunächst an O. vorbeifahren, um sich im Kreisverkehr wieder zurück nach O. zu orientieren und in den Ort zurückzufahren, greift nicht durch. Wie die Planunterlagen belegen, hat der Beklagte zu Recht darauf hingewiesen, dass dieser Einwand schon vom Ansatz her nicht zutrifft, weil der zukünftige Kreisverkehrsplatz südlich des Gewerbegebiets Hof Süd und mittig im Gewerbegebiet O. Nord liegt.

28

1.2 Der Kläger zeigt auch keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils auf, soweit er rügt, das Gericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass die sogenannte Nullvariante von der Planfeststellungsbehörde ausreichend geprüft worden sei.

29

Das Verwaltungsgericht hat in den Entscheidungsgründen ausgeführt, bei der hier vorgenommenen fachplanerischen Alternativenprüfung habe die Nullvariante bereits nach einer Grobanalyse ausgeschieden werden dürfen, weil mit ihr das von der Planfeststellungsbehörde genannte Planungsziel einer deutlichen Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Linienführung durch Umsetzung der Nullvariante nicht erreicht werden könne (vgl. UA S. 22). Der Kläger macht insoweit geltend, es handele sich um einen unzulässigen Zirkelschluss, weil bei der Planung einer Ortsumgehung die Nullvariante dann nie als mögliche Alternative in Betracht komme. Es wäre bei der Prüfung der Nullvariante gerade zu prüfen, ob durch den innerörtlichen Straßenausbau, durch Verkehrsberuhigung, durch lärmindernde technische Maßnahmen die gleiche oder ähnliche qualitative Entlastung, insbesondere im Hinblick auf Lärm, erreicht werden könnte.

30

Mit diesem Vorbringen werden die Ausführungen des Verwaltungsgerichts nicht ernsthaft infrage gestellt. Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Alternativenprüfung in einer ersten Stufe diejenigen Varianten ausscheiden kann, die nicht näher zu untersuchen sind, weil sie bereits nach einer Grobanalyse nicht geeignet sind, die Planungsziele in zumutbarer Weise zu erfüllen (vgl. nur BVerwG, U.v. 10.11.2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 = juris Rn. 125 m.w.N.). Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, jede nur denkbare Variante genauer zu untersuchen. Insbesondere muss sie nicht Alternativen prüfen, die auf ein anderes Projekt hinauslaufen (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2012 - 9 A 17-11 - BVerwGE 145, 40 = juris Rn. 70). Dies ist namentlich dann der Fall, wenn ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel mit einer Alternative nicht erreicht werden kann; zumutbar ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige mit dem Vorhaben verfolgte Teilziele aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 = juris Rn. 143 m.w.N.).

31

Das Verwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung diese Maßstäbe zutreffend zugrunde gelegt und ist zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass die Planfeststellungsbehörde die Nullvariante nicht genauer untersuchen musste. Hauptplanungsziel des Vorhabens ist die deutliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten durch eine weitgehende Herausnahme des Durchgangsverkehrs und gleichzeitige Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Linienführung (vgl. PFB S. 47). Dieses Ziel kann bei der Nullvariante, die ein Beibehalten der bestehenden Straße im vorhandenen Straßennetz vorsieht, offensichtlich nicht erreicht werden. Entgegen dem klägerischen Vorbringen musste die Planfeststellungsbehörde auch nicht Alternativen wie einen innerörtlichen Straßenausbau, ggf. verbunden mit verkehrsberuhigenden oder lärmindernden technischen Maßnahmen, näher prüfen, da diese auf ein anderes Projekt hinauslaufen (vgl. BVerwG, B.v. 30.10.2013 - 9 B 18.13 - juris Rn. 6 m.w.N.).

32

1.3 Die Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung wird auch nicht durch den vom Kläger erhobenen Einwand infrage gestellt, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss die Belange des Landwirts E*

... (Kläger des unter dem Aktenzeichen 8 ZB 17.1528 geführten Zulassungsverfahrens) nicht ausreichend berücksichtige.

33

Der Kläger hat zwar, nachdem sein durch Art. 14 Abs. 1 GG geschütztes Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, Anspruch auf gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses auf seine objektive Rechtmäßigkeit (sog. Vollüberprüfungsanspruch), soweit der geltend gemachte Fehler für die Inanspruchnahme seines Grundstücks kausal ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, B.v. 27.11.2018 - 9 A 10.17 - juris Rn. 11 m.w.N.). Ungeachtet der Frage der Kausalität, zu der sich die Zulassungsbegründung nicht verhält, zeigt sein Vorbringen keine ernstlichen Richtigkeitszweifel auf.

34

Das Verwaltungsgericht hat in den Entscheidungsgründen ausgeführt, dass der Planfeststellungsbeschluss die Belange des Landwirts zwar nicht hinreichend berücksichtigt habe, soweit dieser geltend mache, dass durch das Vorhaben das Treiben seiner Mutterkuhherde auf die östlich der Trasse befindlichen Weideflächen nicht mehr möglich und daher eine neue Verbindung zu schaffen sei; der Beklagte habe diesen aber klaglos gestellt durch die in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll gegebene Zusage, für den Viehtrieb werde bei ca. Baukilometer 3+650 eine 3 m breite und 2,5 m hohe Unterführung geschaffen, soweit die wegfallenden beweideten Eigentumsflächen für Rinder nicht in angemessener Hofnähe ersetzt werden könnten. Der Kläger rügt insoweit, dass sich aus der Zusage des Beklagten nicht ergebe, wie die Unterführung ausgestaltet sein und wie die Zuwegung zu dieser Unterführung erfolgen solle, nachdem sich der Baukilometer 3+650 nicht auf dem bisherigen Weg für den Viehtrieb befinde; auch seien insoweit keine ausreichenden Planungen vorhanden. Es sei fraglich, welche Länge die Unterführung haben werde und ob die Mutterkuhherde diese überhaupt akzeptieren würde. Die Zusage sei daher zu unbestimmt und könne den festgestellten Mangel des Planfeststellungsbeschlusses nicht beseitigen.

35

Der Beklagte hat hierzu einen von einem landwirtschaftlichen Sachverständigen ausgearbeiteten "Übersichtslageplan Viehtrieb" vorgelegt, aus dem die geplante Zuwegung hervorgeht. Danach soll der Viehtrieb zu den westlich der geplanten Trasse befindlichen Flächen des betroffenen Landwirts von der östlich der Trasse gelegenen, klägereigenen Fläche FINr. 760 der Gemarkung O. entlang dem südlich gelegenen Regenrückhaltebecken durch den vorgesehenen Viehdurchlass bei Baukilometer 3+650 und über einen neu zu errichtenden öffentlichen Feldweg zur dem Landwirt eigenen Fläche FINr. 733 erfolgen. Die geplante, ca. 30 m lange Unterführung soll entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW - Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Regel) eine lichte Weite von 3,00 m und eine lichte Höhe von 2,50 m aufweisen. Der landwirtschaftliche Sachverständige bestätigt in der vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme vom 5. Oktober 2017 (vgl. dort S. 3) auf Grundlage eines von ihm vorgenommenen Ortstermins, dass den Rindern der eingezäunte Viehtriebweg etwa ein bis zwei Wochen angelernt werden müsse; nach dieser Lernphase werde die Mutterkuhherde den Viehdurchlass annehmen und selbstständig den Weg bis zu den jenseits der geplanten Staatsstraße gelegenen Weideflächen laufen. Der betroffene Landwirt habe beim Ortstermin bestätigt, dass auch er hiervon ausgehe. Ihm seien auch andernorts ähnliche Viehdurchlässe bekannt, die von Rindern angenommen worden seien.

36

Damit sind die vom Kläger gerügten „Unbestimmtheiten“ der Zusage ausgeräumt; der Kläger hat dem nichts entgegengesetzt. Daher fehlt es an einer substantiierten, den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO entsprechenden Darlegung, inwiefern ein weitergehender Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die Belange des betroffenen Landwirts bestehen könnte.

37

2. Ein Berufungszulassungsgrund gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO liegt ebenfalls nicht vor.

38

Besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten im Sinn dieser Bestimmung weist eine Rechtssache auf, wenn die Beantwortung der für die Entscheidung erheblichen Fragen in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht voraussichtlich das durchschnittliche Maß nicht unerheblich überschreitende Schwierigkeiten bereitet, wenn sich diese also wegen ihrer Komplexität und abstrakten Fehleranfälligkeit aus der Mehrzahl

der verwaltungsgerichtlichen Verfahren heraushebt (vgl. BayVGh, B.v. 3.11.2011 - 8 ZB 10.2931 - BayVBl 2012, 147 = juris Rn. 28; B.v. 10.4.2017 - 15 ZB 16.673 - juris Rn. 42 jeweils m.w.N.). Das ist hier nicht der Fall.

39

Die Zulassungsbegründung sieht die besondere Schwierigkeit der Rechtssache darin, dass die vorgebrachten Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit des angefochtenen Urteils nicht bei einer summarischen Überprüfung endgültig und sicher beurteilt werden könnten. Diese Fragen sind jedoch - wie sich aus vorstehenden Darlegungen ergibt - weder komplex noch fehleranfällig. Sowohl die aufgeworfenen Probleme zur behaupteten Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens als auch die Frage, ob im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung die Nullvariante eingehender hätte geprüft werden müssen, lassen sich vielmehr auf der Grundlage des Gesetzeswortlauts und der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung ohne weiteres lösen. Es liegen insofern auch keine besonderen tatsächlichen Schwierigkeiten vor.

40

3. Die Berufung ist auch nicht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen.

41

Grundsätzliche Bedeutung kommt einer Rechtssache zu, wenn eine konkrete Rechts- oder Tatsachenfrage für die Entscheidung des Rechtsstreits erheblich, bislang höchstrichterlich oder obergerichtlich nicht geklärt und über den zu entscheidenden Einzelfall hinaus bedeutsam ist; die Frage muss ferner im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder der Fortentwicklung des Rechts einer berufsgerichtlichen Klärung zugänglich sein und dieser Klärung auch bedürfen (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 20; B.v. 18.6.2019 - 1 BvR 587/17 - juris Rn. 33; BVerwG, B.v. 4.8.2017 - 6 B 34.17 - juris Rn. 3). Die grundsätzliche Bedeutung ist zu verneinen, wenn sich eine Rechtsfrage ohne weiteres aus der Anwendung anerkannter Auslegungsmethoden beantworten lässt (vgl. BVerfG, B.v. 29.7.2010 - 1 BvR 1634/04 - NVwZ 2010, 1482 = juris Rn. 62).

42

Danach kommt der vom Kläger aufgeworfenen Rechtsfrage,

43

„inwieweit die Überprüfung der Nullvariante aus dem Grunde negativ beurteilt werden kann, dass als Ziel die Entlastung einer Ortsdurchfahrt in quantitativer Hinsicht genannt wird, oder ob dies einen unzulässigen Zirkelschluss darstellt“,

44

keine grundsätzliche Bedeutung zu, weil diese aufgrund der oben (vgl. unter 1.2) zitierten höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits geklärt ist.

45

4. Schließlich liegt auch kein Verfahrensmangel wegen eines Verstoßes gegen den Amtsermittlungsgrundsatz (§ 124 Abs. 2 Nr. 5, § 86 Abs. 1 VwGO) vor. Zu Unrecht rügt der Kläger, das Verwaltungsgericht hätte ein weiteres Verkehrsgutachten einholen müssen.

46

§ 86 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwGO verpflichtet das Gericht zur Aufklärung des Sachverhalts von Amts wegen. Hinsichtlich eines zusätzlich einzuholenden Sachverständigengutachtens ist ihm nach § 98 VwGO i.V.m. §§ 404 und 412 ZPO Ermessen eröffnet. Werden - wie hier - entsprechende Beweisanträge in der mündlichen Verhandlung nicht gestellt (§ 86 Abs. 2 VwGO), ist die unterlassene Einholung eines zusätzlichen Gutachtens nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verfahrensfehlerhaft, wenn das Gericht von der Einholung weiterer Gutachten oder gutachterlicher Stellungnahmen absieht, obwohl die Notwendigkeit dieser weiteren Beweiserhebung sich ihm hätte aufdrängen müssen. Dies ist dann der Fall, wenn die vorliegenden Gutachten oder gutachterlichen Stellungnahmen offen erkennbare Mängel enthalten, von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgehen oder unlösbare Widersprüche aufweisen, wenn sich aus ihnen Zweifel an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit der Gutachter ergeben oder wenn sich herausstellt, dass es sich um eine besonders schwierige Fachfrage handelt, die ein spezielles Fachwissen erfordert, das bei den bisherigen Gutachtern

nicht vorhanden ist. Fehlerhaft ist die gerichtliche Ermessensausübung hinsichtlich der Einholung eines Sachverständigengutachtens ferner dann, wenn sich das Gericht eine ihm nicht zur Verfügung stehende Sachkunde zuschreibt. Die Verpflichtung zur Einholung eines weiteren Gutachtens folgt nicht schon daraus, dass ein Beteiligter das vorliegende Gutachten als Erkenntnisquelle für unzureichend hält (vgl. BVerwG, B.v. 16.5.2018 - 2 B 12.18 - Buchholz 239.1 § 36 BeamtVG Nr. 3 = juris Rn. 9 m.w.N).

47

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt (vgl. oben unter 1.1), liegen diese Voraussetzungen hier nicht vor.

48

5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

49

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 47 Abs. 3, Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Ziffer 34.2.1.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

50

Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).