

Titel:

Erfolgreiche Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für eine Ortsumfahrung einer Bundesstraße

Normenketten:

VwGO § 42 Abs. 2, § 86 Abs. 2, § 113 Abs. 1 S. 1, § 114 S. 1

FStrG § 5 Abs. 4 S. 1, § 16 Abs. 1 S. 3, § 17 Abs. 1 S. 4, § 17a Nr. 1, Nr. 2, § 17e Abs. 5

UVPG § 18 Abs. 1 S. 4

VwVfG § 73 Abs. 6

BayVwVfG Art. 9, Art. 40

BImSchG § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 S. 1, § 50

BauGB § 1a Abs. 2 S. 1

BNatSchG § 1 Abs. 5 S. 1, S. 2, S. 3

Leitsätze:

1. Eine (Verkehrs-) Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist. (Rn. 59) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. (Rn. 75) (redaktioneller Leitsatz)
3. § 50 BImSchG stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern hat die Funktion einer Abwägungsdirektive, die iRd planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann. (Rn. 98) (redaktioneller Leitsatz)
4. Die Ermittlung des Sachverhalts "mit geringem Aufwand" iSv § 17e Abs. 5 S. 4 FStrG kommt nur in Betracht, wenn die klägerische Beschwerde derart auf der Hand liegt, dass sich die Angabe von Klagegründen im Einzelfall als bloße Förmlichkeit erweist. (Rn. 125) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung, Ortsumgehung einer Bundesstraße, Bedarfsplan, Abgrenzung Ortsumgehung / Ortsdurchfahrt, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Trennungsgebot, Lärmschutzwerte der DIN 18005-1, Zerschneidungswirkung, Notfallrettung, Heilquellenschutzgebiet, Planfeststellungsbeschluss, Bundesstraße, Enteignungsbetroffener, Vollüberprüfungsanspruch, Verfahrensfehler, Absehen von weiterem Erörterungstermin, gesetzliche Bedarfsfeststellung, Ortsumgehung, Lärmschutz, Gutachten, Abwägungsgebot, Populareinwand, Verkehrsunfall

Fundstelle:

BeckRS 2023, 20807

Tenor

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz vom 27. Juli 2021 für die Bundesstraße B 299 „Mi. – Wa. – Bundesgrenze“ – Verlegung bei Wa./Ko. (Baukm 0+000 bis 4+900).

2

1. Das Vorhaben umfasst die Verlegung der B 299 bei Wa. (Stadtgebiet und Ortsteil Ko.) im Landkreis Tirschenreuth. Mit der Planung sollen die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 299 im Stadtkern Wa. und im Ortsteil Ko. von dem seit der Grenzöffnung stark angewachsenen Verkehr entlastet werden. Das Vorhaben ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Verlegung der Bundesstraße 299 bei Wa. / Hu. / Ko.“ und führt das im Jahr 2006 fertig gestellte Teilstück bei Hu. nach Südwesten fort. Zusammen mit den bereits realisierten Ortsumgehungen Mi. und Wa./Hu. soll zwischen der Bundesautobahn A 93 und der Bundesgrenze Deutschland – Tschechien eine durchgehend neuzeitlich sowie bedarfsgerecht ausgebaute und leistungsfähige Straßenverbindung entstehen.

3

Die geplante Trasse („R.trasse“; im Folgenden: „R.-Trasse“) schwenkt von Mi. kommend südwestlich des Ortsteils Ko. von der bestehenden B 299 ostwärts ab und umfährt Ko. im Südosten. Nach ca. 2 km erreicht sie die ehemalige Bahntrasse „Wie. – Eger“, der sie unter Umfahrung des Stadtkerns von Wa. nordöstlich folgt, bis sie auf Höhe der Staatsstraße 2178 auf den fertig gestellten ersten Teilabschnitt der B 299 neu trifft. Die Verlegungsstrecke ist ca. 4,9 km lang.

4

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist das Projekt „B 299, OU [Ortsumfahrung] Wa./Ko.“ dem vordringlichen Bedarf zugeordnet.

5

2. Der Kläger ist Miteigentümer mehrerer Grundstücke im Bereich der geplanten Trasse. Eine Teilfläche von etwa 1.250 m² des Grundstücks FINr. ... Gemarkung K ..., das verpachtet ist und landwirtschaftlich genutzt wird, nimmt die Planung dauerhaft in Anspruch. Der Kläger bewohnt zudem ein Einfamilienhaus auf dem Grundstück FINr. ...3 (R ...str.), das nahe der geplanten Trassierung liegt.

6

3. Das Staatliche Bauamt Am.-Su. beantragte unter dem 26. Juni 2013 die Planfeststellung für das Vorhaben. Mit den Tekturen A (28.4.2015), B (24.5.2017), C (16.5.2019) und D (20.5.2020) wurden die Pläne geändert. Am 21., 22., 23. und 27. Juli 2015 sowie am 13., 14. und 15. Dezember 2017 fanden Erörterungstermine statt. Der Kläger nahm daran teil, hielt seine Einwendungen aufrecht und ergänzte diese.

7

4. Der Plan wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 27. Juli 2021 festgestellt, veröffentlicht im Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz vom 15. September 2021 (Nr. 10, S. 134 f.) und ausgelegt bis 11. Oktober 2021. Dem Kläger wurde der Plan mit Postzustellungsurkunde am 7. Oktober 2021 zugestellt. Die Einwendungen des Klägers wurden zurückgewiesen (vgl. PFB S. 297 ff. – Einwender Nrn. 6C-12 und 6B-9).

8

5. Am 8. November 2021 hat der Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben. Am 14. Januar 2022 wurde die Klage begründet. Die Klagebegründung wurde mit weiteren Schriftsätzen ergänzt (24.6.2022, 18.4.2023, 13.6.2023).

9

Der Planfeststellungsbeschluss sei formell rechtswidrig, da auf die Erörterung der gegen die Tekturen C und D erhobenen Einwendungen verzichtet worden sei. Die Änderungen mit zwei Tekturen, die zentrale Punkte betreffen, hätten erörtert werden müssen, da der Erörterungstermin das Kernstück des Planfeststellungsverfahrens sei. Die Planfeststellungsbehörde habe das Verfahren nicht ergebnisoffen geführt; für sie habe von Anfang an festgestanden, dass die „R.-Trasse“ umgesetzt werden soll.

10

Dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sehe für die B 299 eine „Ortsumgehung (OU)“ vor. Die festgestellte Planung enthalte keine Ortsumgehung, sondern führe – wie die bestehende B 299 – unweit der Altstadt mitten durch einen von Wohnbebauung geprägten Ortsteil von Wa.. Die Annahme der Planfeststellungsbehörde, die Ortsumgehung einer Bundesstraße könne auch durch eine bebaute Ortslage führen, wenn sie nach ihrer Ausbaukonzeption nicht der Erschließung anliegender Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes diene, treffe vorliegend in mehrfacher Hinsicht nicht zu. Bei der von ihr angeführten „einzigen verkehrliche Verknüpfung“ der B 299 neu mit dem örtlichen Straßennetz handle es sich um einen Kreisverkehr mit vier Ausfahrten, der eine

umfassende Anbindung an das örtliche Straßennetz schaffe und so den Verkehr im Ort maßgeblich verteile. Der Planfeststellungsbeschluss gestehe ausdrücklich zu, dass nicht nur der örtliche Durchgangsverkehr verlagert, sondern auch erhebliche Teile des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Wa. ermöglicht werden sollten.

11

Die Trassenwahl sei abwägungsfehlerhaft; es liege in mehrfacher Hinsicht ein Ermittlungsdefizit vor. Diverse Gutachten, innerbehördliche Korrespondenz und sonstige Informationen in den Akten behandelten alleine die „R.-Trasse“. Die „R.-Trasse“ erschwere – anders als die „K.trasse“ (im Folgenden: „K.-Trasse“) – Notfalleinsätze von Rettungskräften; Ermittlungen dazu seien nicht erfolgt. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen sei unzureichend bzw. unzutreffend ermittelt worden. Regionale Daten zum Schwerlastverkehr seien nicht erhoben worden; pauschale Prognosen aus der Bundesverkehrswegeplanung genügten nicht. Die Verkehrszählung im Zeitraum vom 20. April bis 29. Mai 2016 sei fehlerhaft. Ferien und Feiertage verfälschten ihr Ergebnis. Das erhöhte Verkehrsaufkommen an Montagen und Freitagen hätte erhoben werden müssen; gleichmäßige Belastungsspitzen lägen an der B 299 nicht vor. Alle Verkehrsprognosen und Zahlen zur Verkehrsentwicklung seien zu niedrig; die darauf aufbauenden Immissionsberechnungen seien somit unrichtig. Unberücksichtigt bliebe zudem, dass Wa. und Eger als gemeinsames Oberzentrum eingestuft und neue Gewerbegebiete mit zusätzlichem Ziel- und Quellverkehr geplant seien.

12

Bei der Gegenüberstellung der Entlastungswirkung von „R.-Trasse“ und „K.-Trasse“ stelle die Planung eindimensional auf den Kfz-Verkehr ab. Maßgeblich sei aber die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Schwerlastverkehr (SV), der die Einwohner besonders belaste. Bei der „K.-Trasse“ verblieben dort max. 200 SV/24 h, bei der „R.-Trasse“ aber 300 SV/24 h. Der Verkehr werde bei der „R.-Trasse“ nicht aus dem Ort herausgehalten, sondern lediglich auf anderem Wege durch den bebauten Ortsteil von Wa. geführt und innerorts an dem geplanten Kreisverkehr im Ort verteilt. Zu berücksichtigen gewesen wäre, dass eine vollumfängliche Sperrung der Ortsdurchfahrt von Wa. für den Lkw-Verkehr nur bei der „K.-Trasse“ in Betracht komme.

13

Die Trassenauswahl verletze das Gebot der Konfliktbewältigung und sei unverhältnismäßig. Sie verkenne die Bedeutung des Schutzguts Mensch, das gegenüber sonstigen Belangen wie den Naturschutz zu Unrecht zurückgestellt worden sei. Die „R.-Trasse“ verstoße gegen den Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG. Die Lärm-Grenzwerte der DIN 8005 Teil 1 könnten nicht eingehalten werden. Das Gebot der Luftreinhaltung sei überhaupt nicht bzw. völlig unzureichend beachtet worden. Belange von hohem Gewicht, mit denen der Trennungsgrundsatz überwunden werden könnte, seien nicht dargelegt. Der Planfeststellungsbeschluss zeige nicht auf, dass die „K.-Trasse“ in derart erheblichem Maße in naturschutzrechtliche Belange eingreife, sodass diese das Schutzgut Mensch überwiegen könnten. Es werde nicht einmal benannt, welche Art von Wäldern bzw. unberührte Natur betroffen sei. Der Planfeststellungsbeschluss verkenne, dass die Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse höher zu gewichten sei als die temporäre Nah- und Ferienerholung oder Freizeitgestaltung.

14

Die „R.-Trasse“ zerschneide den Ort Wa. in zwei Teile. Die inmitten der Ortslage geführte Schnellstraße bilde eine Art „Grenzwall“, der nur noch an drei Stellen überquert werden könne. Dies habe auch eine Zerschneidung in sozialer Hinsicht zur Folge, vor allem bei der sehr jungen und der älteren Bevölkerung. Bei den Auswirkungen auf Umweltschutzgüter sei verkannt worden, dass die „R.-Trasse“ sowohl während der Bauzeit als auch dauerhaft in das Grundwasser eingreife; langfristige negative Auswirkungen auf das Grundwasser seien nicht auszuschließen. Der Gutachter des Vorhabenträgers stelle fest, dass die Trogbauwerke und deren Bohrpfahlwände den oberflächennahen Grundwasserstrom anschnitten und den Grundwasserspiegel um bis zu 2,9 m erhöhten bzw. absenkten. Ob technische Maßnahmen dies dauerhaft ausgleichen könnten, sei bei objektiver Betrachtung unklar. Dies erkenne die Planfeststellungsbehörde mit der Auflage in A.IV.3.5.4 des Beschlusstextes letztlich an. Bei der Abwägung sei zudem unberücksichtigt geblieben, dass ein Biotop im Bereich der C. Straße infolge der Errichtung eines Trogbauwerks zerstört werde.

15

Beim Kriterium der Wirtschaftlichkeit sei der Planfeststellungsbeschluss widersprüchlich. Einerseits stelle er „geringe wirtschaftliche Vorteile“ der „K.-Trasse“ gegenüber der „R.-Trasse“ fest; im Ergebnis gehe er aber davon aus, zugunsten der „K.-Trasse“ ergäben sich keine wirtschaftlichen Vorteile. Für den Bau der planfestgestellten „R.-Trasse“ veranschlage das Staatliche Bauamt inzwischen 82,5 Mio. EUR; die „K.-Trasse“ und die Trasse „Heilquellenschutzgebiet“ seien wesentlich kostengünstiger.

16

Die Produktionsverlagerung des Unternehmens K., deren Brunnen von dem Heilquellenschutzgebiet geschützt werden, sei abwägungsfehlerhaft unberücksichtigt geblieben. Diese Tatsache liege auf der Hand, sodass der ergänzende Vortrag nach Ablauf der Klagebegründungsfrist nicht präkludiert sei. Die Festsetzung des Heilquellenschutzgebiets sei aufzuheben, weil der Brunnenbetrieb endgültig aufgegeben worden sei. Die Behauptung des Beklagten, es liefen konkrete Gespräche betreffend die Wiederaufnahme der geschützten Brunnen, werde mit Nichtwissen bestritten.

17

Der Kläger beantragt,

18

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz für die Bundesstraße B 299 „Mi. – Wa. – Bundesgrenze“ vom 27. Juli 2021, Az. ROP SG32-4354.2-1-5-850, in der Fassung der in der mündlichen Verhandlung am 20. Juni 2023 vorgelegten Änderung aufzuheben und

19

die Revision zum Bundesverwaltungsgericht zuzulassen.

20

6. Der Beklagte beantragt,

21

die Klage abzuweisen.

22

Der Verzicht auf die Erörterung der Tekturen C und D sei ermessensgerecht erfolgt. Nach zwei Erörterungsterminen sei eine Befriedung mit einer weiteren Erörterung nicht zu erwarten gewesen. Die Planrechtfertigung ergebe sich aus dem Bedarfsplan. Eine „Ortsumgehung“ könne durch eine bebaute Ortslage geführt werden, sofern sie nach ihrer Ausbaukonzeption nicht der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes diene. Mit der Anbindung der B 299 neu an die M4. Straße werde nur ein einziger zentraler Ortsanschluss hergestellt. Eine mehrfache Verknüpfung mit dem örtlichen Straßennetz liege nicht vor; die Plantrasse verknüpfe das Wa.er Ortsstraßennetz nicht untereinander.

23

Ermittlungsdefizite lägen nicht vor. Bei der Frage der Landemöglichkeiten für Rettungshubschrauber handle es sich um keinen abwägungserheblichen Belang. Einen methodischen Fehler der Verkehrsuntersuchung zeige der Kläger nicht auf. Der Prognose des Schwerverkehrs für den Horizont 2030 liege ein differenzierter Ansatz der Mehrung von Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie von Durchgangs- und grenzüberschreitendem Verkehr zugrunde; das Prognoseverkehrsaufkommen werde sodann auf den Prognosenullfall und die Netzfälle („R.-Trasse“ und „K.-Trasse“) umgelegt. Der Zeitraum der Kennzeichenerfassung im Frühjahr 2016 sei nicht zu beanstanden. Die Verkehrszählung sei an allen Tagen erfolgt; anhand der Zählergebnisse sei auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) hochgerechnet worden.

24

Die Variantenauswahl sei rechtsfehlerfrei erfolgt. Der Kläger verkenne bei seiner isolierten Betrachtung die größere Bündelungsfunktion der „R.-Trasse“ gegenüber der „K.-Trasse“. Die Werte der DIN 8005 Teil 1 seien in Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden. Die maßgeblichen Werte der 16. BImSchV seien unter Berücksichtigung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten; bei zwei Ausnahmen bestehe ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Im Übrigen könne sich der Kläger nicht zum Sachwalter anderer lärm betroffener Eigentümer aufschwingen. Hinsichtlich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft sei die „K.-Trasse“ im Verhältnis zu den anderen Varianten jeweils die

ungünstigste; dies ergebe sich aus der Umweltverträglichkeitsstudie. Die Grenzwerte für Luftschadstoffe der 39. BImSchV seien bei Weitem nicht überschritten; ihre Einhaltung sei auch keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der Planfeststellung. Durch die zutreffende Erwägung, dass die „K.-Trasse“ die Naherholungsmöglichkeiten beeinträchtige, sei die Gesamtabwägung nicht vorgezeichnet worden. Die Problematik baubedingter Immissionen auf angrenzende Grundstücke arbeite der Planfeststellungsbeschluss umfassend ab.

25

Auf eine Zerschneidung des Orts könne sich der Kläger nicht berufen; mit den Trogbauwerken werde dies auch vermieden. Die technischen Maßnahmen zur Regulierung des Grundwassers im Bereich der Tieflagen mit Trogbauwerken (Längsdrainagen, Düker) seien nach Aussage des amtlichen Sachverständigen voll ausreichend. Die Biotopfläche „Hecke in Wa.“ (Nr. 5939-1046-001) bei der C. Straße sei berücksichtigt worden. Beim Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ lägen die „R.-Trasse“ und die „K.-Trasse“ in etwa gleich. Zur Klarstellung hat der Vertreter des Beklagten die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses mit Protokollerklärung in der mündlichen Verhandlung geändert. Mit dem Vorbringen zum Wegfall des Heilquellenschutzgebiets sei der Kläger mangels Vortrags innerhalb der Klagebegründungsfrist präkludiert. Im Übrigen liefen Gespräche zur Wiederaufnahme der Brunnen; die Vermietung der Hallen an branchenfremde Firmen sei zeitlich auf das Jahr 2025 befristet.

26

7. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die vorgelegten Behördenakten und die Gerichtsakte verwiesen.

Entscheidungsgründe

27

Die zulässige Klage hat keinen Erfolg.

28

A. Die Klage ist zulässig. Der Kläger ist insbesondere nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Er ist Miteigentümer eines Grundstücks (FINr. ...), das für das Vorhaben teilweise in Anspruch genommen wird und auf das sich daher die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 19 Abs. 2 FStrG erstreckt. Zudem ist sein Wohngebäude auf Grundstück FINr. ...3 lärmbeeinträchtigt.

29

B. Die Klage ist jedoch unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit bzw. Nichtvollziehbarkeit führt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

30

Der Kläger ist hinsichtlich der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme enteignungsbeeinträchtigt, sodass ihm ein Anspruch auf gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses auf seine objektive Rechtmäßigkeit (sog. Vollüberprüfungsanspruch) zusteht, soweit der geltend gemachte Fehler für die Inanspruchnahme seines Grundstücks kausal ist (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 26 ff.; U.v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 – BVerwGE 134, 308 = juris Rn. 24). Zudem kann er sich auf eine Lärmbeeinträchtigung seines Wohngebäudes berufen.

31

I. Der Planfeststellungsbeschluss ist frei von Verfahrensmängeln.

32

1. Die Planfeststellungsbehörde hat nicht ermessensfehlerhaft auf eine Erörterung der Planänderungen betreffend die Tektoren C und D verzichtet.

33

Nach § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG kann die Anhörungsbehörde auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPg verzichten. Die Entscheidung, ob auf eine Erörterung verzichtet werden kann, liegt in ihrem pflichtgemäßen Ermessen (vgl. BT-Drs. 16/3158 S. 38). Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von einer Erörterung abgesehen werden (§ 17a Nr. 2 FStrG). Mit dieser Erweiterung der Möglichkeiten der Anhörungsbehörde, von der Erörterung abzusehen, hat der

Gesetzgeber die Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren bezweckt (vgl. BT-Drs. 16/54 S. 33, 16/3158 S. 38 und 16/1338 S. 20).

34

Die Ausübung des Ermessens hat entsprechend dem Zweck der Ermächtigung zu erfolgen (Art. 40 BayVwVfG; § 114 Satz 1 VwGO). Der Erörterungstermin dient zur Ermittlung des Sachverhalts und soll möglichst zu einer Einigung mit den Planbetroffenen führen. Die Genehmigungsbehörde muss eine Prognose anstellen, ob ein Erörterungstermin zu neuen relevanten Erkenntnissen führen könnte; zudem hat sie in den Blick zu nehmen, ob eine weitere Erörterung geeignet und nötig ist, Konflikte auszuräumen und Gerichte zu entlasten (vgl. BVerwG, B.v. 28.3.2020 – 4 VR 5.19 – juris Rn. 20; U.v. 25.3.2015 – 9 A 1.14 – NVwZ 2015, 1218 = juris Rn. 18).

35

Dies hat die Planfeststellungsbehörde beachtet. Ihre ermessensleitende Erwägung, die von den Einwendern bei allen Auslegungen von Plan- und Tekturunterlagen aufgegriffenen Themen seien ähnlich (insbesondere Trassenwahl, Lärmschutzwände, Verkehrsuntersuchung, Luftschadstoffe) und nach zwei – jeweils mehrtägigen – Erörterungsterminen ausreichend erörtert, sodass eine erneute Erörterung weder zusätzliche Erkenntnisse noch eine Einigung erwarten ließe (vgl. PFB S. 92 f.), ist nicht zu beanstanden. Einer Erläuterung im Planfeststellungsbeschluss in Gestalt einer Abarbeitung der einzelnen Planänderungen bedurfte es im Geltungsbereich des § 17a Nr. 2 FStrG, der die Richtung der Ermessenausübung im „Regelfall“ vorgibt, nicht. Die Auffassung des Klägers, § 17a Nr. 2 FStrG sei wegen der Funktion des Erörterungstermins als „Kernstück“ des Planfeststellungsverfahrens eng auszulegen, widerspricht dem klaren Wortlaut der Vorschrift („kann im Regelfall von einer Erörterung abgesehen werden“) und unterläuft den Willen des Gesetzgebers, die Planfeststellungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu beschleunigen (vgl. oben Rn. 33).

36

Abgesehen davon zeigt die Klägerseite nicht auf, zu welchen Einwendungen oder Themen sie eine zusätzliche Ermittlung des Sachverhalts für unverzichtbar erachtet oder eine Einigung mit den Planbetroffenen für aussichtsreich gehalten hätte. Allein die geltend gemachte abstrakte Möglichkeit einer Einigung mit den Planbetroffenen genügt dafür nicht (vgl. BVerwG, U.v. 12.4.2018 – 3 A 10.15 – NVwZ 2018, 1799 = juris Rn. 19). Noch viel weniger ergibt sich aus dem Vortrag des Klägers, dass mit den Tekturen C und D die Grundzüge bzw. das Gesamtkonzept der Planung verändert worden wären (vgl. BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40021 – juris Rn. 42 f.; Springe in Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kap. 36 Rn. 39 zu § 17a Nr. 2 FStrG).

37

Daher ist nicht zu beanstanden, dass die Anhörungsbehörde dem zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens den Vorzug vor weiteren Erörterungen gegeben hat.

38

2. Der Vorwurf mangelnder Ergebnisoffenheit betrifft keinen Verfahrensmangel.

39

Soweit der Kläger geltend macht, die Planfeststellungsbehörde habe sich von Beginn an auf die „R.-Trasse“ festgelegt, macht er keinen Verfahrensmangel geltend, sondern beanstandet die getroffene Abwägungsentscheidung zugunsten der planfestgestellten Trasse. Die formelle Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses betrifft nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften, welche die äußere Ordnung des Verfahrens, d.h. den Verfahrensablauf als solchen betreffen (vgl. Art. 9 BayVwVfG). Nicht zum äußeren Verfahrensgang in diesem Sinne gehört der durch materiell-rechtliche Vorgaben gesteuerte Prozess der Willens- und Entscheidungsbildung, der sich – namentlich im Fachplanungsrecht – regelmäßig auf der Grundlage von Fachgutachten vollzieht (vgl. BVerwG, U.v. 19.12.2017 – 7 A 10.17 – UPR 2018, 302 = juris Rn. 22; U.v. 16.3.2021 – 4 A 10.19 – NVwZ 2021, 1615 = juris Rn. 18, jeweils zu § 4 UmwRG; Emmenegger in Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 46 Rn. 45; Schneider in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand August 2022, § 46 VwVfG Rn. 27).

40

Der Kläger rügt in der Sache einen Abwägungsausfall, weil aufgrund einer Vorfestlegung kein ergebnisoffener Variantenvergleich – insbesondere in Bezug auf die von ihm favorisierte „K.-Trasse“ –

erfolgt sei. Dieser Einwand betrifft nicht den äußeren Verfahrensablauf, sondern die materielle Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit (Abwägung), die eine vergleichende Prüfung ernsthaft in Betracht kommender Varianten einschließt (vgl. BVerwG, B.v. 15.7.2005 – 9 VR 39.04 – juris Rn. 8; BayVGH, U.v. 29.11.2019 – 8 A 18.40003 – juris Rn. 149). Er ist deshalb im Rahmen der materiellrechtlichen Prüfung von Abwägungsmängeln zu würdigen (vgl. Rn. 90 f.).

41

II. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinen materiellen Rechtsfehlern. Die Einwendungen des Klägers führen nicht zum Klageerfolg.

42

1. Das Vorhaben ist planerisch gerechtfertigt.

43

a) Die Planrechtfertigung folgt aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung.

44

Das Vorhaben „OU Wa./Ko.“ ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.d.F.v. 23.12.2016, BGBl. I S. 3354) als zweistreifiger Neubau in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ fortgeschrieben (Ifd. Nr. 348). Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindlich und schließt grundsätzlich die Nachprüfung aus, ob für den Neubau ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 = juris Rn. 47).

45

aa) Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG entfällt nicht deshalb, weil das Vorhaben keine „Ortsumfahrung“ im Rechtssinn darstellt.

46

§ 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG definiert den Begriff der Ortsumgehung, der demjenigen der Ortsumfahrung entspricht (vgl. BT-Drs. 18/9523 S. 56), als den Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient. Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (vgl. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG). Allgemein gibt es kein Verbot, eine dem weiträumigen Verkehr und der Ortsumgehung dienende Trasse innerhalb einer bebauten Ortslage zu führen (vgl. BVerwG, B.v. 6.4.2011 – 9 VR 1.11 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217 = juris Rn. 11, 13; U.v. 30.5.2012 – 9 A 35.10 – NVwZ 2013, 147 = juris Rn. 33). Eine solche innerörtliche Trassierung kommt in Betracht, wenn die Streckenführung und Ausbaukonzeption ihr die den Charakter einer Ortsdurchfahrt bestimmenden Merkmale nimmt, der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes zu dienen (vgl. BVerwG, U.v. 30.5.2012 – 9 A 35.10 – NVwZ 2013, 147 = juris Rn. 33; U.v. 9.6.2004 – 9 A 11.03 – BVerwGE 121, 72 = juris Rn. 66; vgl. auch § 5 Abs. 6 FStrG i.d.F.v. 6.8.1953 und die diesbezügliche Begründung in BT-Drs. 1/4248 S. 18). Dies ist hier der Fall.

47

Der planfestgestellte Abschnitt der B 299 besitzt neben der überörtlichen Funktion einer Bundesstraße keine den Ortsbereich von Wa. erschließende Funktion. Er sieht keine unmittelbaren Zufahrten oder Zugänge zu anliegenden Grundstücken vor.

48

Die durch die geschlossene Ortslage geführte „R.-Trasse“ dient auch nicht der „mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes“. „Mehrfach“ bedeutet mehr als einfach (vgl. auch BT-Drs. 7/1265, Anlage 2 S. 27 und Anlage 3 S. 34). Dies setzt voraus, dass der von der Bundesstraße über einen Verknüpfungspunkt im Ortsbereich aufgenommene Verkehr überhaupt ein innerörtliches Ziel haben kann und nicht etwa nur – wie z.B. bei einer Autobahnauffahrt – lediglich Zugangs- und Abgangsverkehr zu einer den Ortsbereich durchlaufenden Fernstraße ist. Eine einzige Verknüpfung ermöglicht in der Regel nur den Zugang zum Fernverkehr. Jede weitere Verknüpfung – sei es durch eine Kreuzung oder durch eine weitere Einmündung – schafft regelmäßig schon die Vorbedingung für innerörtlichen Verkehr (vgl. BVerwG, U.v. 3.4.1981 – IV C 41.77 – BVerwGE 62, 143 = juris Rn. 27; U.v. 18.3.1983 – 4 C 10.80 – BVerwGE 67, 79 = juris Rn. 16; B.v. 28.5.1997 – 4 B 91.97 – NVwZ 1998, 172 = juris Rn. 5; Herber in Kodal, Handbuch Straßenrecht, Kap. 13 Rn. 26; Witting in Müller/Schulz, FStrG, § 5 Rn. 40).

49

Die höhengleiche Anbindung der B 299 neu an das Ortsstraßennetz bei Baukm 3+100 stellt entgegen der Auffassung des Klägers keine solche „mehrfache“ Verknüpfung dar. Der zentrale Anschluss des Ortsstraßennetzes an die B 299 neu sieht eine einzige Anbindung an die M4. Straße vor. Die Anschlüsse an die B 299 alt und die St 2178 liegen außerhalb der geschlossenen Ortslage von Ko. und Wa. Der Umstand, dass der zentrale Ortsanschluss über die M4. Straße zu einem Kreisverkehr führt, der drei weitere Straßen anbindet (P. Straße, K. Straße [St 2175] und B. Straße, vgl. Bauwerksplan, Baukm 3+000 bis Baukm 4+200, Unterlage 2 Blatt Nr. 4d), führt entgegen der Auffassung des Klägers nicht zu einer „mehrfachen“ Verknüpfung. Der Kreisverkehr und der kurze Verbindungsast zur Zu- bzw. Abfahrt der B 299 neu ist nicht Bestandteil der Bundesstraße (vgl. Übersichtsplan Umstufungskonzept Planfeststellung, Unterlage 4.4b). Die Ortsumgehung Wa.s besitzt damit nur eine einzige zentrale Zu- und Abfahrt auf das Ortsstraßennetz. Sie ist nicht in das Ortsstraßennetz eingebunden und kann nicht zur Bewältigung des innerörtlichen Verkehrs beitragen. Der von ihr über den einzigen Verknüpfungspunkt bei Baukm 3+100 aufgenommene oder abgegebene Verkehr kann mangels einer weiteren Verknüpfung im Ortsbereich kein innerörtliches Ziel haben; es wird allein der überörtliche Zugangs- und Abgangsverkehr abgewickelt.

50

Die Auffassung des Klägers, eine Ortsumgehung müsse „völlig unabhängig“ vom örtlichen Straßennetz sein, d.h. dürfe mit ihm nicht in Verbindung stehen, widerspricht § 16 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. oben Rn. 48). Die Annahme der Planungsbehörde, die Plantrasse erziele die größte Bündelungswirkung für den Ziel- und Quellverkehr von und nach Wa., steht deshalb in keinem Widerspruch zu der Einordnung der planfestgestellten Trasse als Ortsumgehung Wa.s.

51

Die Planung widerspricht auch nicht der vorläufigen Einschätzung des Senats in dem gegen den Teilplanfeststellungsbeschluss für die B 299 – Verlegung bei Hu. – gerichteten Verfahren (Az. 8 A 02.40011). Damals hatte der Senat angedeutet, bei der seinerzeitigen Planung handle es sich um keine Ortsumgehung, sondern um eine Ortsdurchfahrt mit mehreren Verknüpfungen an das Ortsstraßennetz (vgl. Sitzungsprotokoll vom 28.10.2003 S. 7). Dieser Planungsstand (vgl. Lageplan vom 30.8.2000 zum Teil-PFB vom 1.2.2002, Gerichtsakte [GA] Az. 8 A 02.40011 S. 97) ist überholt.

52

bb) Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist nicht evident unsachlich.

53

Die Kritik an der Verkehrsprognose ist nicht geeignet, die angeordnete Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung infrage zu stellen. Diese zielt darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck schließt es aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – UPR 2023, 103 = juris Rn. 44; U.v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 – BVerwGE 128,1 = juris Rn. 26). Da dem Gesetzgeber bei der Festlegung des Bedarfs für Verkehrsprojekte ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum offensteht, ist die gerichtliche Prüfung auf eine Evidenzkontrolle beschränkt (vgl. BVerfG, B.v. 8.6.1998 – 1 BvR 650/97 u.a. – NVwZ 1998, 1060 = juris Rn. 19; BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 = juris Rn. 17). Inwiefern der Gesetzgeber mit der Aufnahme der Ortsumfahrung Wa./Ko. in den Bedarfsplan für die Bundesstraßen die Grenzen seines Gestaltungs- und Prognosespielraums überschritten haben könnte, zeigt die Klägerseite nicht auf.

54

b) Aber selbst wenn der Bedarf der planfestgestellte „R.-Trasse“ nicht gesetzlich festgestellt wäre, läge die erforderliche Planrechtfertigung vor.

55

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten (vgl. dazu BVerwG, U.v. 22.3.1985 – 4 C 15.83 – BVerwGE 71, 166 = juris Rn. 16; B.v. 4.9.2018 – 9 B 24.17 – juris Rn. 3). Das Planungsziel, die unzureichend ausgebauten Ortsdurchfahrten der B 299 in Wa. und Ko. zu verlegen, um eine leistungsfähige

Verkehrsverbindung zwischen der Bundesautobahn A 93 bei Mi. und der Bundesgrenze zu schaffen (vgl. PFB S. 124 f.; Projektinformationssystem [PRINS] zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Projektnr. B299-G010-BY, Nr. 1.2), ist legitim und plausibel. Dasselbe gilt für das Bestreben, diese Ortsdurchfahrten vom (Durchgangs-)Verkehr zu entlasten.

56

Auch der Kläger behauptet nicht, dass die der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen (vgl. Dr. B., Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 24.1.2017, Erläuterungsbericht [EB] Anhang 1b) das Vorhaben nicht tragen könnten. Mit seinem Vorhalt, alle zugrunde gelegten Verkehrsprognosen seien zu niedrig, bestätigt er den Bedarf für einen Ausbau der Straße. Mit der spekulativen Behauptung, die planfestgestellte „R.-Trasse“ auf dem ehemaligen Bahndamm reiche keineswegs aus, um das Lkw-Aufkommen zu bewältigen, stellt er die Realisierbarkeit (vgl. dazu etwa BVerwG, U.v. 28.11.2017 – 7 A 17.12 – BVerwGE 161, 17 = juris Rn. 47) nicht objektiv infrage.

57

2. Der rechtlich gebotene Lärm- und Erschütterungsschutz ist sowohl für die Bauzeit als auch für die vom Betrieb der Straße ausgehenden Geräusche gewahrt.

58

a) Der Kläger stellt die Verkehrsprognose, die der planerischen Bewältigung von Lärm und Erschütterungen zugrunde liegt (vgl. PFB S. 161, 127 ff.), nicht infrage.

59

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung unterliegen Verkehrsprognosen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Eine Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 15.10.2020 – 7 A 9.19 – NVwZ 2021, 1145 = juris Rn. 111 m.w.N.). Diesen Maßgaben wird die hier zugrunde gelegte Verkehrsprognose 2030, die u.a. auf Zahlen der Verkehrserhebung durch die Firmen Neurosoft und DTV Verkehrsconsult GmbH im Zeitraum 20. April bis 30. Mai 2016 beruht, gerecht.

60

aa) Die Verkehrsprognose basiert nicht auf zu niedrigen Schwerverkehrszahlen.

61

Der Planfeststellungsbeschluss weist den klägerischen Vorwurf deutlich zu niedriger Schwerverkehrszahlen infolge der Zählung in Ferienzeiten und an Feiertagen im Frühjahr 2016 zurück (vgl. dort S. 454); dies hält einer rechtlichen Prüfung stand.

62

Die Gutachterin des Vorhabenträgers hat zum streitgegenständlichen Vorhaben eine Verkehrsprognose 2030 aufgestellt (vgl. Dr. B. vom 24.1.2017, EB Anhang 1b) und die weiteren Entwicklungen zwischen 2030 und 2035 ergänzend abgeschätzt (vgl. B. Ingenieure, Stellungnahme vom 31.3.2020, BA Teil 8 S. 2388 f.). Der Prognose liegt eine Analyse der Verkehrsentwicklungen der letzten Jahre zugrunde, für welche die Verkehrsbelastungen im Kfz- und Schwerverkehr ermittelt wurden (vgl. dort S. 3 f., Tabellen 1 und 2). Die für das Jahr 2016 zugrunde gelegten durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehrsstärken (DTV bzw. DTV_w) beruhen auf der Verkehrserhebung der N. und D. GmbH (vgl. Bericht, Analyse der Durchgangsverkehre an der B 299 in Wa., Bayern, Juni 2016, GA S. 167 ff.); dabei wurden im Zeitraum vom 20. April bis 30. Mai 2016 Messungen mit Kameras nördlich und südlich von Wa. durchgeführt. Bei der Datenauswertung wurde unterschieden zwischen normalwerktäglichen Wochen, Ferienwochen und Sonn- und Feiertagen (vgl. dort S. 7). Zum Abgleich der Gesamtverkehrsmengen wurden die Erhebungsdaten auf DTV-Werte hochgerechnet (vgl. dort S. 17 f.). Die Gutachterin Dr. B. hat sich daran orientiert (vgl. v.a. die identischen DTV-Werte für den Schwerverkehr in der Verkehrsuntersuchung Dr. B. vom 24.1.2017 S. 4 und im Bericht N. und D. GmbH vom Juni 2016 S. 17 f.) und die Hochrechnung auf den DTV über das Gesamtjahr durchgeführt (vgl. Verkehrsprognose vom 24.1.2017, S. 4 Fußnote 5; E-Mail der bearbeitenden Ingenieurin Z. vom 7.2.2020 an das Straßenbauamt, Behördenakte [BA] ab 2018 [Datei 19.4.2023] Teil 8 S. 1610).

63

In der mündlichen Verhandlung vor dem Senat hat die sachbearbeitende Ingenieurin der Gutachterin Dr. B. ihre Vorgehensweise in nachvollziehbarer Weise näher erläutert (vgl. Sitzungsprotokoll vom 20.6.2023 S.

2 f.). Die Hochrechnung auf DTV_w-Werte sei standardmäßig anhand des „Normalwerktags“ erfolgt. Der Mittelwert DTV_w sei anhand der Verkehrserhebung an sechs Werktagen (jeweils Dienstag und Donnerstag außerhalb der Ferien) gebildet worden. Die Umrechnung auf den DTV-Wert, der für die Lärmgutachten maßgeblich sei, sei erst ganz am Schluss erfolgt. Dass die Tabelle 2 der Verkehrsprognose vom 24. Januar 2017 (im Sitzungsprotokoll unter dem Datum der Tektur B vom 24.5.2017 angeführt) beim Schwerverkehr den DTV-Wert für 2016 anführt, diene der Vergleichbarkeit der aufgereihten Werte, die vor 2016 nur als DTV vorgelegen hätten.

64

Der Gutachter Prof. Dr.-Ing. K., der die Verkehrsprognose 2030 überprüft hat, bestätigt insbesondere die Prognose-Werte für den Schwerverkehr; sie lägen „sehr auf der sicheren Seite“. Nachdem es beim Schwerverkehr keinen Belastungssprung von 2014 auf 2016 gegeben habe, seien die in der Prognose 2030 ermittelten Reserven einer Zunahme im Schwerverkehr um +27% auf der B 299 südlich von Wa. bzw. +42% nördlich von Wa. deutlich höher als die Entwicklung sein werde (vgl. Stellungnahme vom 4.8.2016, BA ab 2018 Teil 4 S. 1614 ff. und Teil 8 S. 2392 ff.).

65

Die vorhandenen Gutachten, Stellungnahmen und Auskünfte sind fachlich geeignet und reichen zur Sachverhaltsermittlung aus (vgl. auch BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 194). Die Kritik des Klägers an der Art und Weise der Durchführung der Verkehrserhebung im Jahr 2016 erschöpft sich in Vermutungen und Fragen; die gutachterliche Verkehrsprognose wird damit nicht erschüttert.

66

Die in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisanträge (§ 86 Abs. 2 VwGO), zielen auf eine Klärung der Methodik bei Verkehrserhebungen (vgl. BVerwG, U.v. 12.6.2019 – 9 A 2.18 – BVerwGE 166,1 = juris Rn. 47); der Kläger will durch einen Sachverständigen klären lassen, dass bei einer Verkehrszählung zur Ermittlung eines Mittelwerts auch Daten an Montagen und Freitagen erhoben werden müssen. Diese Folgerung stellt keine Tatsache dar, sondern eine rechtliche Wertung, die dem Gericht vorbehalten ist (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – UPR 2023, 103 = juris Rn. 106; B.v. 30.6.2021 – 9 B 46.20 – ZfWG 2021, 465 = juris Rn. 13). Im Übrigen liegen zu den geeigneten Zählzeiten bei Verkehrserhebungen antizipierte Sachverständigengutachten vor (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE, Ausgabe 2012, Nr. 3.2; FGSV, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS Teil L, Ausgabe 2015, L2-12 f.; vgl. auch BVerwG, B.v. 15.1.2008 – 9 B 7.07 – NVwZ 2008, 675 = juris Rn. 15). Die aufgeworfene Frage, ob Verkehrsdaten an Montagen und Freitagen erhoben werden müssen, ist auch nicht entscheidungserheblich, da eine Zählung auch an diesen Tagen erfolgt ist (vgl. Bericht Analyse der Durchgangsverkehre an der B 299 in Wa., Bayern S. 7; vgl. auch die vom Kläger in Bezug genommene tabellarische Aufstellung des Herrn P., vgl. BA ab 2018 Teil 8 S. 1198 und 1615).

67

bb) Die Verkehrsprognose leidet auch an keinem Ermittlungsdefizit, weil ihr Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegt wurden.

68

Soweit der Kläger rügt, die Planfeststellungsbehörde habe es rechtsfehlerhaft versäumt, zur Entwicklung des Schwerverkehrs bis 2030 regionalen Daten zu erheben, kann er nicht durchdringen. Der Planfeststellungsbeschluss legt mit dem Verkehrsgutachten Dr. B. vom 24. Januar 2017 (vgl. dort S. 7 f.) für die Entwicklung des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs den Maximalwert der Zunahme der regionalen Entwicklung von 10% zugrunde. Für den Durchgangs- und grenzüberschreitenden Verkehr wird über den Prognosehorizont eine Zunahme von 32,2% angesetzt (vgl. PFB S. 131).

69

Eine Verkehrsprognose kann auf Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung gestützt werden; ihre Verwendung im Rahmen von Straßenplanungen ist durch das Bundesverkehrsministerium vorgegeben. Die dortigen Daten erweisen sich solange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sind nicht verpflichtet, selbst laufend die Datenbasis „unter Kontrolle zu halten“; sie können sich regelmäßig auf die bundesweiten Strukturdaten und Verkehrsuntersuchungen und die daraus entwickelten regionalisierten

Informationen verlassen, die laufend aktualisiert werden (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 – NVwZ 2011, 177 = juris Rn. 76 f; U.v. 15.10.2020 – 7 A 9.19 – NVwZ 2021, 1145 = juris Rn. 120).

70

Der Kläger legt nicht dar, dass die Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung, auf die sich der Planfeststellungsbeschluss stützt, offenkundig überholt wären. Dieser und die ihm zugrundeliegende Verkehrsprognose berücksichtigen, dass Wa. und Eger (Cheb) als gemeinsames Oberzentrum eingestuft worden sind (vgl. PFB S. 128 oben; Verkehrsuntersuchung Dr. B. vom 24.1.2017 S. 6 unten). Soweit der Kläger die Entstehung und Planung neuer Gewerbegebiete anführt, legt er nicht dar, inwiefern die vom Verkehrsgutachter Dr. B. auf Basis der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Ansätze offensichtlich nicht zutreffen sollten. Hinzu kommt, dass die Prognose des Schwerverkehrs vom Gutachter Prof. Dr.-Ing. K. als „sehr auf der sichereren Seite“ liegend bestätigt wurde; die Zunahme sei „deutlich überschätzt“ worden, gebe aber beim Lärmschutz Sicherheit (vgl. Stellungnahme vom 4.8.2016 S. 5 f.).

71

b) Die auf Grundlage der Verkehrsprognose durchgeführte Verkehrslärberechnung (Unterlage Nr. 8.1.d) greift der Kläger nicht im Einzelnen an.

72

Der Umstand, dass Werte der DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) teilweise nicht eingehalten werden können (vgl. PFB S. 146), ist nicht maßgeblich. Bei den Lärmschutzwerten der DIN 18005-1 handelt es sich um Orientierungswerte bzw. Zielvorstellungen zum Schallschutz bei der städtischen Planung, nicht hingegen um Lärmgrenzwerte für Planfeststellungsverfahren (vgl. BayVGh, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 640; vgl. auch Nr. 1 Satz 3 DIN 18005-1). Sie dürfen im Rahmen des § 50 BImSchG überschritten werden (vgl. BVerwG, U.v. 11.1.2001 – 4 A 12.99 – UPR 2001, 189 = juris Rn. 39). Aus § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ergibt sich, dass allein die 16. BImSchV maßgeblich ist (vgl. BayVGh, U.v. 30.11.2020 – 22 A 19.40034 u.a. – juris Rn. 164).

73

Die Lärmbetroffenheiten unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV sind bei der Überprüfung der Abwägung zu beurteilen (vgl. unten Rn. 105 ff.).

74

3. Lufthygienische Grenzwerte werden nicht überschritten.

75

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Der Gesetzgeber geht im Grundsatz davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. BVerwG, U.v. 10.4.2019 – 9 A 22.18 – BVerwGE 165, 185 = juris Rn. 23; U.v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 = juris Rn. 120; U.v. 10.10.2012 – 9 A 19.11 – NVwZ 2013, 649 = juris Rn. 38).

76

Vorliegend werden die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreicht oder überschritten (vgl. PFB S. 167 ff.; Unterlage 8.2b, Dipl.-Geogr. M., Luftschadstoffuntersuchung nach RLuS 2012; Stellungnahme des Bayerischen Landesamt für Umwelt [BayLfU] vom 19. August 2019, BA ab 2018 Teil 7 S. 94 f.). Auch die Überprüfung der o.g. Untersuchungen nach neuen Vorgaben aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 4.1) ergab keine Überschreitung von Grenzwerten (vgl. Ingenieurbüro L., Stellungnahme vom 17.12.2019, BA ab 2018 Teil 8, S. 372 ff.; Dipl.-Geogr. M., Stellungnahme vom 16.3.2020, BA ab 2018 Teil 8, S. 401 ff.; BayLfU, E-Mail vom 16.6.2020, BA ab 2018 Teil 8, S. 478).

77

Diese gutachterlichen Aussagen zieht der Kläger inhaltlich nicht in Zweifel. Soweit er die den Gutachten zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 angreift, ist auf die obenstehenden Ausführungen zu verweisen (vgl. Rn. 60 ff.). Die neu gefassten Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für die Luftqualität vom 22. September 2021, auf die sich der Kläger beruft, wurden erst kurz nach der öffentlichen Bekanntmachung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses (15.9.2021) veröffentlicht. Die Leitlinien

der WHO sind bislang nicht rechtsverbindlich umgesetzt; die Beratungen auf EU-Ebene zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung) vom 26.10.2022 (COM [2022] 542 final = BR-Drs. 16/23) dauern an.

78

4. Der Planfeststellungsbeschluss steht mit dem Wasserrecht in Einklang.

79

Die Zweifel des Klägers, die „R.-Trasse“ greife während der Bauzeit und dauerhaft in das Grundwasser ein, sodass auf langfristige Sicht negative Auswirkungen auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden könnten, sind unbegründet. Sie beruhen auf der nicht näher belegten Mutmaßung, die im Umfeld der Trogbauwerke vorgesehenen technische Regulierungsmaßnahmen könnten sich als ungeeignet erweisen.

80

Die Planung sieht im bebauten Stadtgebiet von Wa. zwei überdeckte Tieflagen mit Trogbauwerken vor; die Bauwerke weisen eine Länge von 244 m (Bauwerk [BW] 3-1) bzw. 370 m (BW 3-3) auf. Die als wasserdichte Wanne geplanten Bauwerke werden seitlich vom Grundwasser angeströmt und schneiden den oberflächennahen Grundwasserstrom ab. Ohne die vom Vorhabenträger geplante technische Regulierung würde sich der Grundwasserstand im Bereich der Trogbauwerke um bis zu 2,9 m verändern (vgl. PFB S. 229 f.; hydrogeologische Gutachten Dr. P. & P., Unterlage Nr. 13.1c S. 9 und Nr. 13.2c S. 13 f.). Entlang der Bohrfahlwände sollen Längsdrainagen und unter dem Trog bis zu vier Dükerleitungen eingebaut werden; letztere sollen das von der Längsleitung ankommende Grundwasser durchleiten (vgl. PFB S. 229 f.; EB S. 87 ff.). Die dafür notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse wurde dem Vorhabenträger erteilt (vgl. PFB S. 73 f., Abschnitt A. IV. Nr. 1.4 bis 1.7).

81

Das Wasserwirtschaftsamt hat diese Planung als tragfähig bewertet; ein weiterer Handlungsbedarf, der über die geplanten Maßnahmen hinausgehe, wurde nicht erkannt (vgl. WWA, Stellungnahme vom 14.2.2019 S. 2 f., BA ab 2018 Teil 1 S. 558 ff.). Die frühere Stellungnahme vom 9. April 2009, auf die sich der Kläger beruft, erging zu dem seinerzeitigen Planungsstand und ist inzwischen überholt. Die Befürchtung des Klägers, die geplanten technischen Maßnahmen seien unzureichend, um schädliche Veränderungen des Grundwassers (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, § 3 Nr. 10, § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) zu vermeiden, ist durch nichts belegt. Sie widerspricht der Aussage amtlicher Gutachten und Aussagen des Wasserwirtschaftsamts, denen eine hervorgehobene Bedeutung zukommt. Will ein Beteiligter solche Gutachten (zur Gleichstellung behördlich veranlasster Gutachten vgl. BVerwG, B.v. 28.7.2022 – 7 B 15.21 – NVwZ 2022, 1634 = juris Rn. 25) ernsthaft erschüttern, bedarf es eines qualifizierten Vortrags, der sich in ausreichendem Maß mit dem Gutachten auseinandersetzt und schlüssig aufzeigt, warum das dort gefundene Ergebnis nicht vertretbar sein kann (vgl. BayVGh, B.v. 7.4.2022 – 8 M 22.584 – juris Rn. 12; B.v. 2.5.2011 – 8 ZB 10.2312 – BayVBl 2012, 47 = juris Rn. 11). Hierzu wird ein Betroffener aus eigener Sachkunde, d.h. ohne Hinzuziehung eines Sachverständigen, häufig nicht in der Lage sein (vgl. BayVGh, B.v. 12.11.2013 – 8 C 13.313 – JurBüro 2014, 309 = juris Rn. 13; vgl. auch BVerfG, B.v. 12.9.2005 – 2 BvR 277/05 – NJW 2006, 136 = juris Rn. 23).

82

So verhält es sich hier. Mit den vom Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren eingeholten hydrologischen Fachgutachten (vgl. Unterlage Nr. 13.1c vom 28.10.2016 S. 6 ff. und Nr. 13.2c vom 6.5.2013 S. 12 ff.) und der Bestätigung der dortigen Kernaussagen durch das Wasserwirtschaftsamt (vgl. Stellungnahme vom 14.2.2019), setzt er sich nicht inhaltlich auseinander. Die eigene Interpretation der – vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagenen (vgl. Stellungnahme vom 14.2.2019 S. 4, D.4.) – Auflage des Planfeststellungsbeschlusses (Nr. A.IV.3.5.4, S. 78), die in bestimmten Einzelfällen die regulierte Ableitung von Grundwasser erlaubt, genügt dafür nicht.

83

5. Das Vorhaben begegnet keinen naturschutzrechtlichen Bedenken.

84

Bei der Planung wurde die Biotopfläche „Hecke in Wa.“ (Nr. 5939-1046-001) im Bereich der C. Straße berücksichtigt (vgl. PFB S. 112, 189 f.; landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil, Unterlage Nr. 10.1d S. 14, 64; landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 10.2 Blatt Nr. 4d). Der Gutachter

Dr. S., der den landschaftspflegerischen Begleitplan erstellt hat, hat dies in der mündlichen Verhandlung nochmals erläutert. Der Kläger ist dem nicht mehr entgegengetreten.

85

6. Die Trassenwahl verstößt nicht gegen das Abwägungsgebot.

86

Das fachplanerische Abwägungsgebot (§ 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG) verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und – drittens – weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – UPR 2023, 103 = juris Rn. 152; U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 = juris Rn. 200). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (vgl. BVerwG, U.v. 14.2.1975 – IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 = juris Rn. 37; U.v. 1.9.2022 – 7 A 7.21 – VRS 143, 200 = juris Rn. 15). Diese Maßstäbe wurden vorliegend eingehalten.

87

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss die Planfeststellungsbehörde alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen. Sie braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen – wie hier betreffend die „R.-Trasse“ und die „K.-Trasse“ – nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss sie die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 2.7.2020 – 9 A 19.19 – BVerwGE 169, 94 = juris Rn. 75).

88

Die Planfeststellungsbehörde handelt aber nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 30.11.2020 – 9 A 5.20 – BVerwGE 170, 378 = juris Rn. 39 m.w.N.).

89

Ausgehend davon ist die Auswahl der „R.-Trasse“ nicht zu beanstanden. Die „K.-Trasse“, die Wa. und Ko. im Norden weiträumig auf einer Länge von 7 km umfährt, drängt sich nicht auf; bei der Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ist der Planfeststellungsbehörde bei der Auswahl der „R.-Trasse“ und Zurückstellung der „K.-Trasse“ auch kein rechtserheblicher Fehler unterlaufen.

90

a) Ein Abwägungsausfall liegt nicht vor.

91

Der Vorhalt, die „K.-Trasse“ sei nicht näher untersucht worden, weil für die Planfeststellungsbehörde von Anfang an die Umsetzung der „R.-Trasse“ festgestanden habe, ist unberechtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Kläger favorisierte „K.-Trasse“ geprüft und in die Abwägung der Planungsvarianten einbezogen (vgl. PFB S. 136 ff.; EB S. 30 ff.). Die Umweltbelange u.a. hinsichtlich der „K.-Trasse“ wurden herausgearbeitet (vgl. PFB S. 111 ff.; EB S. 38 ff.; Büro Dr. S., Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage Nr. 12.5; Abschlussbericht zu den faunistischen Untersuchungen 2016/2017, Anlage 2c zur Unterlage 10.1d); das Material ging in gebündelter Form in die Abwägung ein (vgl. BVerwG, U.v. 7.11.2019 – 3 C 12.18 – UPR 2020, 264 = juris Rn. 23). Dem Planfeststellungsbeschluss

liegt zur „K.-Trasse“ zudem eine schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb zugrunde (vgl. Unterlage Nr. 8.3c.2). Dass sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres Planungsermessens letztlich gegen die „K.-Trasse“ entschieden hat, belegt keine Voreingenommenheit. Soweit der Kläger die Bedeutung des Schutzguts Mensch und die nur marginale Verbesserung der Lärmsituation in Wa. anführt, behauptet er keinen Abwägungsausfall, sondern eine Fehlgewichtung der abzuwägenden Belange.

92

b) Die verkehrliche Wirksamkeit der Trassen wurde abwägungsfehlerfrei beurteilt.

93

Der Planfeststellungsbeschluss bewertet die „R.-Trasse“ als verkehrlich wirksamste Variante. Sie erziele eine deutlich höhere Entlastungswirkung als die „K.-Trasse“ und verbessere die Verkehrsverhältnisse und die -sicherheit in Wa. und Ko. deutlich; das Unfallgeschehen werde verringert (vgl. PFB S. 128 f., 138 ff.). Die „K.-Trasse“ verlagere zwar die Fernverkehrsströme nach außen, entlaste das innerstädtischen Straßennetz aber deutlich geringer und verbessere die Verkehrssituation in beiden Ortsdurchfahrten nur unwesentlich. Mehrfache Steigungsstrecken von bis zu 6% Längsneigung im Verlauf der „K.-Trasse“ wirkten sich sogar nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus, weil große Längsneigungen eine höhere Unfallrate und Schwierigkeiten im Verkehrsablauf erwarten ließen, insbesondere im Winter und bei witterungsbedingt ungünstigen Straßenverhältnissen (vgl. PFB S. 140). Diese Bewertung stützt sich auf die Verkehrsuntersuchung, die eine größere Bündelungswirkung der „R.-Trasse“ für den Kfz- und den Schwerverkehr ermittelt hat (bis zu 2.800 Kfz/24h mehr in der südlichen Ortsdurchfahrt als im Planfall, vgl. Dr. B. vom 24.1.2017, S. 10).

94

Der Kläger hält dem entgegen, eine solche „eindimensionale“ Betrachtung gehe völlig an den Planungszielen vorbei. Ziel einer Ortsumfahrung sei es, den Ort selbst zu entlasten; dabei spiele der Schwerlastverkehr die entscheidende Rolle. Für die Entlastung vom Lkw-Verkehr sei die „K.-Trasse“ erheblich vorteilhafter als die „R.-Trasse“. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses verblieben bei der „R.-Trasse“ maximal 300 SV/24 h, bei der „K.-Trasse“ aber nur maximal 200 SV/24 h in der Ortsdurchfahrt. Hinzu komme, dass die „R.-Trasse“ den Verkehr nicht aus Wa. heraushalte, sondern lediglich auf einem anderen Weg durch den bebauten Ortsteil führe.

95

Damit zeigt er keinen Abwägungsmangel auf. Ausgehend von den Planungszielen, die der fachplanerischen Abwägung zugrunde liegen und auch hier zu beachten sind, war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, die mit der jeweiligen Trassenvariante zu erzielende Entlastung der Ortsdurchfahrten prioritär am Schwerlastverkehr zu messen. Der Kläger verkennt das Hauptziel der Planung. Mit dem Vorhaben soll die B 299, die den hohen Anforderungen des (grenzüberschreitenden) Verkehrs nicht entspricht (Ortsstraßeneinmündungen, Zufahrten, Ampelanlagen, unübersichtliche Stellen, Fußgängerverkehr; vgl. PFB S. 124 f.; EB S. 13, 19), bedarfsgerecht ausgebaut werden. Mit der Bündelung des Verkehrs (Durchgangsverkehr; Teile des Ziel- und Quellverkehrs) auf der B 299 neu und den Ortsdurchfahrten sollen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert werden (vgl. PFB S. 138 ff., 281; EB S. 35 ff., 59). Die Planung verfolgt nicht in erster Linie das Ziel, den (Schwer-)Verkehr aus dem Ort heraus zu verlegen (vgl. PFB S. 281), wobei das abwägungsrelevante Interesse der Anwohner, die verkehrsbedingt eingeschränkte Lebensqualität zu erhöhen, in den Blick genommen wurde (vgl. PFB S. 139). Ausgehend davon erweist sich das Abstellen des Planfeststellungsbeschlusses auf die – unstreitig deutlich höhere – Bündelungs- bzw. Entlastungswirkung der „R.-Trasse“ für den Kfz-Verkehr (vgl. Dr. B. vom 24.1.2017, EB Anhang 1b, S. 10 f.) als konsequent.

96

Im Übrigen greift die vom Kläger aufgezeigte isolierte Gegenüberstellung der maximal auf der Ortsdurchfahrt verbleibenden Lkw („R.-Trasse“: 300/24 h; „K.-Trasse“: 200/24 h) zu kurz. Die Verkehrsuntersuchung des Vorhabenträgers zeigt – je nach Abschnitt der Ortsdurchfahrt – ein differenzierteres Bild (vgl. EB, Anhang 1b, Pläne 3.1. und 4.1). Danach verbleibt bei Realisierung der „K.-Trasse“ im südwestlichen und nordöstlichen Bereich der Ortsdurchfahrt mehr Schwerlastverkehr als im Planfall („K.-Trasse“: 150 SV/24 h; „R.-Trasse“: 100 SV/24 h); dasselbe gilt für die Ortsdurchfahrt Ko..

Demgegenüber ist die Entlastungswirkung der „K.-Trasse“ im Bereich des Stadtzentrums Wa. beim Schwerverkehr etwas höher (max. 200 SV/24 h).

97

c) Die Trassenwahl verstößt nicht gegen das Trennungsgebot (§ 50 BImSchG).

98

Nach § 50 Satz 1 BImSchG 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 schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern hat die Funktion einer Abwägungsdirektive, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 29.6.2017 – 3 A 1.16 – DVBl 2018, 187 = juris Rn. 151; U.v. 13.5.2009 – 9 A 72.07 – BVerwGE 134, 45 = juris Rn. 59; U.v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 = juris Rn. 29, jeweils m.w.N.).

99

Der Planfeststellungsbeschluss geht im Ansatz zutreffend davon aus, dass Schutz gegen Verkehrslärm abgestuft zuvörderst durch Flächenzuordnung und erst danach durch Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Lärmschutzes gewährt werden soll (vgl. BT-Drs. 7/179 S. 46 zu § 42 BImSchG a.F.; BayVGh, U.v. 21.6.2022 – 8 A 20.40019 – juris Rn. 72). Insoweit findet durch räumliche Trennung unverträglicher Nutzungen eine Grobsteuerung statt (vgl. BayVGh, U.v. 30.10.2007 – 8 A 06.40024 – VGHE 61, 243 = juris Rn. 93). Die Planungsbehörde hat auch nicht verkannt, dass § 50 Satz 1 BImSchG bereits unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle im Rahmen der Abwägung unter Lärmschutzgesichtspunkten die Funktion einer Abwägungsdirektive zukommt (vgl. PFB S. 146, 157; vgl. dazu BVerwG, U.v. 23.2.2005 – 4 A 4.04 – BVerwGE 123, 37 = juris Rn. 48).

100

Als gewichtige Belange, die das Gebot einer räumlichen Trennung von Verkehr und Wohnbebauung zurücktreten lassen, benennt der Planfeststellungsbeschluss vor allem die mit der „R.-Trasse“ besser erreichbare Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die am weitesten gehende Entlastung der Ortsdurchfahrten (vgl. unten [aa]) und die Vermeidung erheblicher Eingriffe in die bis dato unberührte Natur mit Wald (vgl. unten [bb]) sowie die Schonung von Landwirtschaft und privatem Grundeigentum. Die Vielzahl an gewichtigen Belangen rechtfertigt die Wahl der „R.-Trasse“ auch im Hinblick auf § 50 BImSchG (vgl. PFB S. 146 f.). Dieses Abwägungsergebnis, auch betreffend die Aspekte Lärm und Luft (vgl. unten [cc]), liegt innerhalb des Planungsspielraums.

101

aa) Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt Wa., die durch die hohe Bündelungs- bzw. Entlastungswirkung der „R.-Trasse“ am besten gewährleistet wird (vgl. PFB S. 128 f., 140), ist ein besonders gewichtiger Belang (vgl. auch BVerwG, B.v. 5.12.2008 – 9 B 29.08 – juris Rn. 11). Der Vorhalt des Klägers, die Entlastungswirkung der „K.-Trasse“ sei durch die reine Vermutung, diese könnte aufgrund ihrer Mehrlänge und Topografie nicht angenommen werden (vgl. PFB S. 146 f.), zu Unrecht infrage gestellt worden, greift nicht durch. Die im Planfeststellungsbeschluss angesprochenen Zweifel liegen der Abwägung nicht zugrunde (vgl. PFB S. 146: Dies könnte dazu führen, dass dennoch ganz überwiegende Teile des Verkehrs die derzeitige B 299 auf weiterhin nutzen würden.“ [Unterstreichung durch den Senat]). Das vom Vorhabenträger ermittelte Entlastungspotenzial der „K.-Trasse“ von maximal 5.400 Kfz/24 h (vgl. PFB S. 140; EB S. 33, 59) wurde unverändert übernommen.

102

bb) Auch der öffentliche Belang, die bis dato unberührte Natur im Bereich der „K.-Trasse“ vor erheblichen Eingriffen zu bewahren, wurde weder in seiner Bedeutung verkannt noch im Rahmen des Ausgleichs u.a. mit dem Trennungsgebot in einer Weise vorgenommen, die zur seiner objektiven Wichtigkeit außer Verhältnis stünde.

103

Die Durchsetzung des Trennungsgrundsatzes stößt im Einzelfall auf Grenzen, vor denen auch der Gesetzgeber nicht die Augen verschließt. So soll nach § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden (vgl. dazu BVerwG, U.v. 22.3.2007 – 4 CN 2.06 – BVerwGE 128, 238 = juris

Rn. 14). Nach § 1 Abs. 5 Satz 1 bis 3 BNatSchG sind großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. Die erneute Inanspruchnahme bereits bebauter Flächen sowie die Bebauung unbebauter Flächen im beplanten und unbeplanten Innenbereich hat Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich. Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden. Der Landesgesetzgeber hebt das allgemeine Ziel, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume zu bewahren, ebenfalls besonders hervor. Ein Grundsatz der Raumordnung ist es, die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen so weit wie möglich zu vermeiden (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 4 BayLplG, vgl. auch LT-Drs. 18/5170 S. 6 f.).

104

Der Einwand des Klägers, der Planfeststellungsbeschluss lege Naturschutzbelange von hohem Gewicht nicht dar, weil er weder benenne, um welche Art unberührter Natur bzw. Wälder es sich handle, noch aufzeige, dass deren Maß an Schutzbedürftigkeit die Belastung der Wohnbevölkerung rechtfertige, greift nicht durch. Zu den abwägungsrelevanten Auswirkungen der Trassenvarianten auf Umweltschutzgüter verweist der Planfeststellungsbeschluss auf die Ergebnisse der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP, vgl. PFB S. 141); mit ihr werden die Umweltbelange in den Abwägungsvorgang eingeführt („formalisierter Zwischenschritt“ vgl. BVerwG, U.v. 17.12.2013 – 4 A 1.13 – BVerwGE 148, 353 = juris Rn. 37). Die UVP bewertet die „R.-Trasse“ bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden sowie Wasser als deutlich günstiger und beim Schutzgut Landschaft als günstiger als die „K.-Trasse“ (vgl. PFB S. 111 ff.; Umweltverträglichkeitsstudie [UVP-Studie], Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 12.5, S. 42, 48, 55, 66). Der Bestand für die einzelnen Schutzgüter wird in der UVP-Studie anhand der dort angeführten Daten und Kartierungen ermittelt (vgl. dort für das Schutzgut Pflanzen und Tiere S. 34 f., 40 f. und Karte 4 – Schutzgut Tiere und Pflanzen); der K.-Wald, den die „K.-Trasse“ durchschneidet, wird als wertvoller Lebensraum eingestuft (vgl. UVP-Studie S. 34). Der Planfeststellungsbeschluss nimmt insbesondere auf die flächenmäßige Erfassung der Lebensraumverluste bei den Trassenvarianten Bezug (vgl. PFB S. 112 f.; UVP-Studie S. 37 ff.). Die UVP-Studie misst den Lebensraumverlusten in den drei Bewertungsstufen „sehr hoch“ bis „mittel“ besonderes Gewicht zu (vgl. dort S. 39); die „K.-Trasse“ führe hier zu einem Eingriff um mehr als das Doppelte als die planfestgestellte „R.-Trasse“ (Überbauung: 8,63 ha [K] zu 4 ha bei [R]; randliche Beeinträchtigung: 13,3 ha [K] zu 6,21 ha [R]).

105

cc) Die Immissionsschutzbelange der Anwohner (Schutzgut Mensch) wurden von der Planfeststellungsbehörde auch nicht fehlengewichtet.

106

Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt, dass die „K.-Trasse“ hinsichtlich der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen aufgrund ihrer siedlungsfernen Führung die günstigere ist (vgl. PFB S. 142 f.). Gleichwohl hat sie der planfestgestellten „R.-Trasse“ – in der Gesamtschau den Vorzug gegeben (vgl. PFB S. 145). Lärmbetroffenheiten und die Interessen an einer Luftreinhaltung unterhalb gesetzlicher Grenzwerte wurden in den Blick genommen. Bei der Gesamtabwägung wurde die Bedeutung der Immissionsschutzbelange der Anwohner weder verkannt noch in einer Weise abgewogen, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit außer Verhältnis stünde.

107

Der Vorhalt des Klägers, die Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse sei als „stetiger Faktor“ höher zu bewerten als die temporäre Nah- und Ferienerholung oder Freizeitgestaltung, bleibt ohne Erfolg. Der Planfeststellungsbeschluss stellt die widerstreitenden Belange – den Immissionsschutz für Anwohner auf der einen und die Erhaltung der Erholungsflächen auf der anderen Seite – nicht bipolar gegenüber, sondern stützt die Vorzugswürdigkeit der „R.-Trasse“ auf eine Gesamtabwägung aller von der Planung berührten Belange und Aspekte (vgl. dort S. 144 ff.). Eine solche „Saldierung“ aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen steht im Einklang mit der fachplanerischen Abwägung als mehrpoliges, unter allen berührten Aspekten zu beurteilendes und zu einem Ausgleich zu bringendes Interessengeflecht (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 C 1.06 – BVerwGE 128, 76 = juris Rn. 22).

108

Soweit der Kläger einwendet, das Vorhaben sei während der Bauphase ausweislich der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage Nr. 8.3d.1) mit drastischen und völlig unzumutbaren Auswirkungen verbunden, blendet er aus, dass die Thematik „baubedingte Immissionen“ abgearbeitet wurde (vgl. PFB S. 175 ff.). Der Planfeststellungsbeschluss missachtet die Ergebnisse der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung nicht, sondern setzt diese um (vgl. insbesondere A. III. 2.1.2.4 S. 12 ff. – passiver Schallschutz; A. III. 2.1.2.5 – Entschädigung Außenwohnbereich; A. III. 2.1.2.6 – Entschädigung Innenbereich). Das Wohnanwesen des Klägers wird dabei berücksichtigt (vgl. PFB S. 50). Durch das Schutzkonzept – insbesondere die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird – bereits während des Baus – sichergestellt, dass die Beeinträchtigungen durch Immissionen so gering wie möglich gehalten werden (vgl. PFB S. 147).

109

Ebenfalls zu keinem Abwägungsfehler führt, dass der Planfeststellungsbeschluss die künftigen Optionen der Straßenverkehrsbehörde, die Ortsdurchfahrt zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen für den Lkw-Verkehr zu sperren (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO), bei der Auswahl unter den Trassenvarianten als nicht verfahrensrelevant erachtet hat (vgl. PFB S. 293, 506 f.). Im Planfeststellungsbeschluss sind in erster Linie die bautechnischen Probleme zu bewältigen. Im Übrigen ergibt sich aus dem Vortrag des Klägers kein unüberwindbares Zulassungshindernis (vgl. BVerwG, U.v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 = juris Rn. 179; B.v. 13.3.2008 – 9 VR 9.07 – Buchholz 451.91 Europ UmweltR Nr. 33 = juris Rn. 52).

110

d) Die Belange der Landwirtschaft und der privaten Grundstückseigentümer wurden bei der Trassenwahl rechtsfehlerfrei abgewogen.

111

Dass die „R-Trasse“ weniger landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch nimmt als die „K.-Trasse“ (vgl. PFB S. 138, 145 f.; EB S. 31, 51, 62 f.), ist plausibel und wird vom Kläger nicht in Zweifel gezogen. Dasselbe gilt für die Tatsache, dass die „R.-Trasse“ deutlich weniger private Grundstücke in Anspruch nimmt (vgl. PFB S. 142, 145 f.). Sie führt teilweise entlang der ehemaligen Bahnlinie, sodass umfangreich Grundstücke genutzt werden können, die im öffentlichen Eigentum stehen (vgl. EB S. 61, 63). Dies hat die Planfeststellungsbehörde bei der Trassenwahl zu Recht berücksichtigt. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist unverhältnismäßig, wenn es ein milderes Mittel gibt, das zur Zweckerreichung gleich geeignet ist, den Eigentümer aber weniger belastet. Kann ein Vorhaben in gleicher Weise auch ohne den Entzug privaten Eigentums – etwa statt der Enteignung von Grundstücken durch die Inanspruchnahme öffentlicher oder von privater Seite freiwillig zur Verfügung gestellter Flächen – verwirklicht werden, wäre die Enteignung unverhältnismäßig (vgl. BVerfG, U.v. 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08 u.a. – BVerfGE 134, 242 = juris Rn. 183; BVerwG, B.v. 12.7.2018 – 7 B 15.17 – Buchholz 451.224 § 36 KrWG Nr. 1 = juris Rn. 17).

112

Der Kläger zeigt mit seinem Vorhalt, die Wohnnutzung der von der „R.-Trasse“ beeinträchtigten Grundstücke sei ungenügend berücksichtigt worden, keinen Abwägungsfehler auf. Der Planfeststellungsbeschluss erkennt die Konflikte der „R.-Trasse“ mit der Wohnbebauung, hält diese in der Gesamtabwägung aber für nachrangig, auch weil maßgebliche Immissionsgrenzwerte eingehalten werden (vgl. PFB S. 142 ff.). Der Kläger verkennt, dass die von ihm gegenübergestellten Eigentumseingriffe (Wohnnutzung; Landwirtschaft) von unterschiedlicher Intensität sind (vgl. zur Differenzierung auch Papier/Shirvan in Dürig/Herzog/Scholz, GG-Kommentar, Stand September 2022, Art. 14 GG Rn. 567 ff.). Während private (landwirtschaftliche) Flächen für die „K.-Trasse“ entzogen werden müssten, wird auf die Wohnnutzung der Nachbargrundstücke an der „R.-Trasse“ nur mittelbar eingewirkt. Dabei werden die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten; hinsichtlich der Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall tritt in Wa. eine Verbesserung um 0,2 dB(A) ein (vgl. PFB S. 105). Im Übrigen gibt es keinen Grund, im Rahmen der Ausübung des Planungsermessens Wohnnutzungen per se gegenüber landwirtschaftlichen Nutzungen zu privilegieren.

113

e) Auch die Abwägung der Wirtschaftlichkeit der Varianten erfolgte fehlerfrei.

114

Der Beklagte hat die vom Kläger beanstandete Formulierung in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, die „K.-Trasse“ weise nur geringe wirtschaftliche Vorteile gegenüber den Varianten „R.-Trasse“ und „Ortsdurchfahrt K.“ auf (vgl. PFB S. 141), in der mündlichen Verhandlung am 20. Juni 2023 durch Protokollerklärung geändert (vgl. Sitzungsprotokoll S. 5 f.). Damit wurde klargestellt, dass die „K.-Trasse“ gegenüber der „R.-Trasse“ keine wirtschaftlichen Vorteile aufweist. Auch ohne diese Änderung ließ sich dem Planfeststellungsbeschluss – bei einer Betrachtung unter Einbeziehung des Erläuterungsberichts (vgl. dort S. 58) – hinreichend entnehmen, dass die Planfeststellungsbehörde ihrer Auswahl eine Gleichwertigkeit der „R.“- und „K.-Trasse“ unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zugrunde gelegt hat.

115

Die Behauptung der Klägerseite, die „K.-Trasse“ sei evident günstiger als die „R.-Trasse“, ist durch nichts belegt. Die in der mündlichen Verhandlung vom Beklagten vorgelegte Kostenfortschreibung stützt die Aussage der Planfeststellungsbehörde (vgl. PFB S. 141) und des Vorhabenträgers (vgl. EB S. 58), dass beide Trassenvarianten kostenmäßig in etwa gleichauf liegen. Die Tatsache, dass sich die vom Vorhabenträger kalkulierten Baukosten für die „R.-Trasse“ inzwischen auf 82,5 Mio. EUR erhöht haben (Hochrechnung über den Baupreisindex), stellt dies nicht infrage.

116

f) Auf etwaige Erschwernisse für Rettungsdienste bei der Versorgung von Unfallopfern kann der Kläger keinen Abwägungsmangel stützen.

117

Das Recht des Enteignungsbetroffenen, sich gegen eine vermeintlich nicht dem Allgemeinwohl dienende Inanspruchnahme seines Eigentums zu wenden, umfasst grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 27; U.v. 12.6.2019 – 9 A 2.18 – BVerwGE 166, 1 = juris Rn. 42). Mit seiner Rüge, die planfestgestellte „R.-Trasse“ erschwere – insbesondere im Bereich der Trogbauwerke – die Notversorgung von Unfallopfern, weil die Luftrettung nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich sei und kein Akutkrankenhaus nahegelegen sei, erhebt der Kläger einen solchen „Populäreinwand“ (vgl. VGH BW, U.v. 24.3.2010 – 12 S 515/09 – ESVGH 60, 225 = juris Rn. 17; B.v. 11.11.2013 – 5 S 1036/13 – juris Rn. 34); ein individueller abwägungsrelevanter Belang ergibt sich auch nicht aus seinem Sicherheitsinteresse als Straßennutzer (vgl. BayVGH, U.v. 6.12.2022 – 8 A 20.40015 – juris Rn. 32 ff.). Deshalb kann dahinstehen, ob eine eingehendere Ermittlung und Berücksichtigung der Belange der Rettungsdienste überhaupt zu einer anderen Trassenführung im Bereich der Grundstücke des Klägers hätte führen können (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 27).

118

Im Übrigen wurde der Vorhabenträger verpflichtet, den zuständigen Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung rechtzeitig über die Baumaßnahme zu informieren, sodass die Notfallrettung bis zur Verkehrsfreigabe sichergestellt bzw. ggf. angepasst werden kann (vgl. PFB S. 72 Nr. 9.2, S. 263 ff.). Ein Optimierungsgebot, die „Hilfsfrist“ (Art. 7 Abs. 2 Satz 5 BayRDG) oder die Zeit bis zur Ankunft im Krankenhaus so kurz wie möglich zu halten, besteht nicht (vgl. auch BayVGH, U.v. 25.2.2020 – 22 A 18.40038 – ZUR 2020, 559 = juris Rn. 72); der Planfeststellungsbeschluss hat die diesbezüglichen Einwände rechtsfehlerfrei zurückgewiesen (vgl. PFB S. 266).

119

g) Die Zerschneidungswirkung der „R.-Trasse“ führt zu keinem Abwägungsfehler.

120

Mit seinem Vorhalt, die Planfeststellungsbehörde habe eine eklatante Zerschneidung des Orts Wa.s verkannt, macht der Kläger einen Belang geltend, der der Gemeinde zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung zugewiesen ist (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 7.19 – BVerwGE 170, 138 = juris Rn. 39; U.v. 30.5.2012 – 9 A 35.10 – DVBI 2012, 1377 = juris Rn. 36; Korbmacher, DVBI 2022, 1/3).

121

Abgesehen davon hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass die „R.-Trasse“ das Stadtbild von Wa. verändern und Barriere- und Zerschneidungseffekte zur Folge haben wird (vgl. PFB S. 104, 293). Sie

hat dabei berücksichtigt, dass die beiden Trogbauwerke die Trennwirkung abmildern (vgl. z.B. PFB S. 293, 390, 628). Dies lässt Abwägungsfehler nicht erkennen. Die planfestgestellte „R.-Trasse“ kann zwar künftig im Stadtgebiet nur noch an wenigen Stellen über- bzw. unterquert werden und ist mit hohen Schallschutzwänden ausgestattet. Dies bedeutet aber keine Aufteilung in zwei Stadteile; das Stadtgebiet ist weiterhin miteinander verbunden (vgl. PFB S. 293, 390; vgl. auch OVG LSA, U.v. 19.1.2023 – 1 K 58/20 – juris Rn. 113).

122

h) Der Trassenvergleich anhand des Kriteriums „Heilquellenschutzgebiet“ lässt in Bezug auf das Klagevorbringen keine Rechtsfehler erkennen.

123

aa) Mit dem Vortrag, das Abwägungskriterium „Heilquellenschutzgebiet“ habe der Trassenwahl nicht zugrunde gelegt werden dürfen, ist der Kläger präkludiert.

124

Dass die Trassen nicht anhand des Kriteriums „Heilquellenschutzgebiet“ (vgl. PFB S. 142) beurteilt hätten werden dürfen, hat der Kläger nicht innerhalb von zehn Wochen ab Klageerhebung geltend gemacht (vgl. § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG). Hierzu hätte aber Anlass bestanden, weil der Planfeststellungsbeschluss diesen Belang zugunsten der „R.-Trasse“ würdigt (vgl. dort S. 145) und die Produktionsverlagerung des Mineralwasserherstellers aus formalen Gründen (Fortbestand der Festsetzung nach § 53 Abs. 4 WHG) als unerheblich erachtet (vgl. dort S. 283). Der Kläger ist dem innerhalb der zehnwöchigen Klagebegründungsfrist nicht entgegengetreten, sondern hat die Abwägungsrelevanz dieses Kriteriums selbst unterstellt und – darauf aufbauend – beanstandet, die Planfeststellungsbehörde habe diesbezüglich in der Sache zu Unrecht einen Vorteil der „R.-Trasse“ erkannt (vgl. Schriftsatz vom 14.1.2022 S. 29, 32 f.). Damit hat er seiner Begründungspflicht, die eine Sichtung und rechtliche Einordnung der Tatsachen erfordert, auf welche die Klage gestützt wird (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 7.19 – BVerwGE 170, 138 = juris Rn. 17; Steinkühler, UPR 2022, 241/247), nicht genügt. Erst mit Schriftsatz vom 18. April 2023 hat er – Bezug nehmend auf das gerichtliche Schreiben vom 15. Februar 2023 – die Anwendbarkeit des Kriteriums „Heilquellenschutzgebiet“ auf die Trassenwahl in Zweifel gezogen und Tatsachen zu der – aus seiner Sicht endgültigen – Einstellung der Heilquellen vorgetragen.

125

Die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 17e Abs. 5 Satz 4 FStrG liegen nicht vor. Danach tritt die Präklusion nicht ein, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Dieser Ausnahmetatbestand ist eng auszulegen (vgl. BayVGH, U.v. 1.12.2022 – 8 A 21.40034 – juris Rn. 45 m.w.N. zu § 6 UmwRG, an dem sich § 17e Abs. 5 FStrG orientiert [vgl. BT-Drs. 19/4459 S. 32]; Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Januar 2023, § 6 UmwRG Rn. 84). Die Ermittlung des Sachverhalts „mit geringem Aufwand“ kommt deshalb nur in Betracht, wenn die klägerische Beschwer derart auf der Hand liegt, dass sich die Angabe von Klagegründen im Einzelfall als bloße Förmlichkeit erweist (vgl. BayVGH, B.v. 16.3.2021 – 8 ZB 20.1873 – BayVBI 2021, 556 = juris Rn. 17 f.; OVG NW, B.v. 1.2.2022 – 11 A 2168/20 – ZUR 2022, 500 = juris Rn. 64 f.; OVG Hamburg, U.v. 29.11.2019 – 1 E 23/18 – VRS 137, 281 = juris Rn. 150).

126

Der Sachverhalt, der für die Abwägungsrelevanz des Kriteriums „Heilquellenschutzgebiet“ bedeutsam ist, liegt nicht auf der Hand. Allein die – allgemein bekannte – Produktionsverlagerung des begünstigten Mineralwasserunternehmens lässt die Schutzbedürftigkeit der Brunnen nicht entfallen. Ob im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses zu erwarten war, dass die geschützten Brunnen endgültig aufgegeben werden oder aber ihr Betrieb von einem Erwerber oder Pächter weitergeführt wird, bedürfte weiterer Aufklärung. Der Beklagte verweist auf den Fortbestand der wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Entnahme und führt konkrete Gespräche des Unternehmens mit einem Investor an; die Zwischenvermietung der Hallen sei auf das Jahr 2025 befristet worden. Der Kläger tritt dem entgegen und bestreitet den Beklagtenvortrag mit Nichtwissen. Noch viel weniger ist zu erkennen, dass bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die Voraussetzungen des § 53 Abs. 4 WHG für die Aufrechterhaltung (zur Prüfungspflicht des Ordnungsgebers im Hinblick auf spätere Entwicklungen vgl. BVerwG, U.v. 26.11.2015 – 7 CN 1.14 – NVwZ 2016, 609 = juris Rn. 20 m.w.N.) des Heilquellenschutzgebiets nicht mehr vorgelegen haben.

127

bb) Ausgehend von der Schutzbedürftigkeit der Quellen wurde die diesbezügliche Vorzugswürdigkeit der „R.-Trasse“ abwägungsfehlerfrei begründet.

128

Bei dem Schutzgut Wasser sieht der Planfeststellungsbeschluss deutliche Nachteile der „K.-Trasse“ infolge der Querung des Glasmühlbachs oberhalb des Heilquellenschutzgebiets „Ko.er Mineralbrunnen“. Das in diesem Bereich anfallende Fahrbahnoberflächenwasser würde nach der Behandlung im Regenrückhaltebecken in den Glasmühlbach als Vorfluter eingeleitet, der das Heilquellenschutzgebiet durchquere; bei Unfällen bestehe das nicht ausschließbare Risiko einer Verschmutzung des geschützten Grundwasservorkommens (vgl. PFB S. 114; UVP-Studie, Unterlage 12.5 S. 54 und Karte 6 – Schutzgut Wasser; vgl. auch die landesplanerische Beurteilung, Schreiben der Regierung der Oberpfalz vom 7.2.1996, BA ab 2018 Teil 6 S. 1992).

129

Der Vorhalt des Klägers, die Planfeststellungsbehörde habe verkannt, dass die „K.-Trasse“ – wie die „R.-Trasse“ – an dem Quellenschutzgebiet „Ko.er Mineral- und Heilquellen“ (Bayern-Quelle und Prinz-Ludwig-Quelle) vorbeiführe, liegt neben der Sache. Der Planfeststellungsbeschluss legt nicht zugrunde, dass die „K.-Trasse“ durch das Heilquellenschutzgebiet führt; vielmehr stellt er darauf ab, dass das Fahrbahnoberflächenwasser über Pumpstationen um den Einzugsbereich des Heilquellenschutzgebiets herumgeleitet werden müsste, wodurch hohe Herstellungskosten und hohe Betriebs- und Unterhaltungskosten resultierten (vgl. PFB S. 142; EB S. 46).

130

Das von der Planfeststellungsbehörde in den Blick genommene „erhebliche Restrisiko“, dass bei Verkehrsunfällen auf der „K.-Trasse“ das geschützte Grundwasservorkommen verschmutzt werden kann, ist nicht unbeachtlich. Nicht der Abwägung unterliegen lediglich solche Restrisiken, die jenseits der Schwelle der praktischen Vernunft liegen (vgl. BVerfG, B.v. 10.11.2009 – 1 BvR 1178/07 – NVwZ 2010, 114 = juris Rn. 23; BVerwG, B.v. 25.9.2018 – 4 B 8.18 – juris Rn. 10). Ein Verkehrsunfall auf einer vielbefahrenen Straße, bei dem ggf. größere Mengen wassergefährdender Stoffe austreten können, stellt kein derart außergewöhnliches, völlig unwahrscheinliches und damit nicht abwägungsrelevantes Ereignis dar (vgl. BayVGh, U.v. 16.8.2022 – 8 N 19.1138 – juris Rn. 124; U.v. 30.7.2010 – 22 N 08.2749 – juris Rn. 26).

131

i) Auch das Abwägungsergebnis ist frei von Rechtsfehlern.

132

Ausgangspunkt der vorliegenden Gesamtabwägung (vgl. PFB S. 144 ff.; EB S. 53 f. [Tabelle], 62 f. [Text]) ist, dass jede Variante gewichtige Vorzüge und Nachteile aufweist. Klar vorzugswürdige Lösungen gibt es in Bezug auf einzelne Aspekte; eine insgesamt eindeutig überlegene Variante hat sich nicht herausgebildet (vgl. PFB S. 145). Hat die Planfeststellungsbehörde in einer solchen Lage das Gewicht der Belange fehlerfrei bestimmt, liegt jede Vorzugswahl innerhalb des gerichtlich nicht zu beanstandenden Entscheidungsspielraums, bei der die favorisierten Belange nicht in ein erkennbar widersprüchliches oder disproportionaler Verhältnis zu den zurückgestellten gesetzt werden (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 715; U.v. 29.6.2017 – 3 A 1.16 – DVBl 2018, 187 = juris Rn. 153).

133

Vorliegend wird dieser Planungsspielraum nicht überschritten. Der Kläger legt nicht dar, weshalb die – zweifellos erheblich schutzwürdigen – Belange der Wohnbevölkerung nicht durch andere Umweltschutzgüter (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft) sowie die weiteren für die planfestgestellte „R.-Trasse“ streitenden Belangen (maximale Verkehrsentlastung, Schonung landwirtschaftlicher Flächen und privater Grundstücke, Schutz des Heilquellenschutzgebiets, Naherholung) überwunden werden können. Soweit der Kläger pauschal ein Ungleichgewicht und eine Missachtung des Schutzgutes Mensch rügt, setzt er seine eigene Wertung anstelle derjenigen der Planungsbehörde, ohne einen Abwägungsmangel aufzuzeigen. Noch viel weniger zeigt er auf, inwiefern sich die „K.-Trasse“ unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, und sich deshalb der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, U.v. 30.11.2020 – 9 A 5.20 – BVerwGE 170, 378 = juris Rn. 39; U.v. 5.10.2021 – 7 A 13.20 – BVerwGE 173, 296 = juris Rn. 69).

134

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

135

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO in Verbindung mit §§ 708 ff. ZPO.

136

Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.