

Titel:

Coronavirus, SARS-CoV-2, straßenrechtliche Planfeststellung, dreistreifiger Ausbau einer Bundesstraße, Öffentlichkeitsbeteiligung (hier: nachträglicher Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimawirkungen), Planrechtfertigung, Gebot gerechter Abwägung, landwirtschaftliches Begleitwegenetz, Alternativenprüfung, Abschnittsbildung, Planfeststellungsbeschluss, Öffentlichkeitsbeteiligung, Abwägungsgebot, Verkehrssicherheit, Landwirtschaftliche Belange, Klimaschutz

Normenketten:

FStrG a.F. § 17e Abs. 5 S. 1

FStrG a.F. § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG a.F.

UVPG § 19 Abs. 2 Nr. 2, § 22

KSG § 13 Abs. 1 S. 1

BayVwVfG Art. 27a Abs. 1, Art. 73 Abs. 6 S. 3

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

Schlagworte:

Coronavirus, SARS-CoV-2, straßenrechtliche Planfeststellung, dreistreifiger Ausbau einer Bundesstraße, Öffentlichkeitsbeteiligung (hier: nachträglicher Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimawirkungen), Planrechtfertigung, Gebot gerechter Abwägung, landwirtschaftliches Begleitwegenetz, Alternativenprüfung, Abschnittsbildung, Planfeststellungsbeschluss, Öffentlichkeitsbeteiligung, Abwägungsgebot, Verkehrssicherheit, Landwirtschaftliche Belange, Klimaschutz

Tenor

I. Die Klagen werden abgewiesen.

II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens jeweils zur Hälfte.

III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 12. Juli 2023 für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 16 [im Folgenden B 16] bei Peterswörth.

2

Das Vorhaben betrifft den Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens an der nördlichen Seite der Bestandstrasse zwischen der Anschlussstelle Gundelfingen/Peterswörth in Richtung Günzburg bis zum Maxfelder Hof über eine Länge von ca. 1,7 km. Zudem sollen ein Geh- und Radweg und straßenbegleitende öffentliche Feld- und Waldwege angepasst sowie eine bestehende Rad- und Wirtschaftswegequerung durch eine Überführung ersetzt werden. Der Plan ist Teil eines Gesamtkonzepts, das zwischen Günzburg und Donauwörth einen durchgängigen dreispurigen Ausbau der B 16 mit alternierenden Überholspuren sowie die Schaffung mehrerer Ortsumfahrungen vorsieht.

3

Die Kläger sind Pächter (Kläger zu 1 und 2) respektive Eigentümer (Kläger zu 2) landwirtschaftlich genutzter Grundstücke, die für das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen. Beide nutzen die beanspruchten Grundstücke für ihren landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb.

4

Unter dem 14. Januar 2021 beantragte das Staatliche Bauamt Krumbach [im Folgenden Bauamt] die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Die Planunterlagen wurden vom 16. Februar bis 15. März

2021 öffentlich ausgelegt. Die Kläger erhoben Einwendungen. Am 5. Mai 2022 fand ein Erörterungstermin statt. Am 22. September 2022 legte das Bauamt Tekturunterlagen vor.

5

Am 12. Juli 2023 erließ die Regierung von Schwaben den Planfeststellungsbeschluss, der dem Kläger zu 1 am 18. und dem Kläger zu 2 am 19. Juli 2023 zugestellt wurde.

6

Die Kläger haben jeweils am 18. August 2023 Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben. Zur Begründung tragen sie im Wesentlichen – gleichlautend – vor: Dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung. Es sei nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten. Zudem würden mehrere Teile des übergeordneten Konzepts zum Ausbau der B 16 auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden. Damit könne der streitige Streckenabschnitt nicht Teil eines erforderlichen Gesamtkonzepts sein. Die Verkehrszahlen erwiesen sich heute und voraussichtlich auch in Zukunft als unterdurchschnittlich. Zudem hätte die Verkehrsprognose Änderungen im Verkehrsverhalten – wie zunehmendes Arbeiten im Homeoffice – berücksichtigen müssen. Die Maßnahme leiste keinen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 16. Die Verkehrssicherheit auf dem geplanten Hauptwirtschaftsweg, den landwirtschaftlichen Begleitwegen und dem Brückenbauwerk sei nicht berücksichtigt worden. Die Streichung mehrerer bislang von Landwirten genutzten Ausfahrten von der B 16 und die Freigabe der Begleitwege für Fahrräder lasse den gefahrenträchtigen Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Fahrradfahrern ansteigen. Daher seien die Begleitwege zu schmal bemessen. Die geplante Brücke sei angesichts ihrer geplanten Dimensionierung und Steigung nicht zur sicheren Abwicklung von Begegnungsverkehr geeignet. Die Schaffung nur einer Brücke bei der gleichzeitigen Streichung mehrerer Ausfahrten bedeute Mehrwege. Daneben beziehe das zugrunde gelegte Verkehrsgutachten die außerhalb des Planbereichs liegende Zählstelle 74289189 ein, die für die Verkehrszahlen innerhalb des Planbereichs nicht repräsentativ sein könne. Folglich spiegele es nicht die Verkehrszahlen auf der Ausbaustrecke wider. Darüber hinaus liege ihm die unzutreffende Annahme der späteren Widmung des Teilstücks zur Kraftstraße zugrunde. Außerdem habe die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass der Planbereich nicht ausreichend in das Gesamtvorhaben eingebunden sei. Bei der Planung der Umfahrung von Gundelfingen sei es versäumt worden, ein gesamtplanerisches Wegenetz zu entwickeln. Die Nicht-Umsetzung des Gesamtkonzepts sei absehbar, so dass sich die Nullvariante aufdränge.

7

Daneben bringt der Kläger zu 1 vor, der Beklagte habe zu seinen Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich Stellung genommen.

8

Weiter rügt der Kläger zu 2, der Planfeststellungsbeschluss sei formell rechtswidrig. Der Beklagte habe den Erörterungstermin fehlerhaft bekanntgemacht. Ferner habe er zum erst nach dem Anhörungsverfahren den Unterlagen hinzugefügten Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas nicht Stellung nehmen können. Der Beitrag sei auch fehlerhaft: Er berücksichtige nicht die zu erwartenden Mehrwege landwirtschaftlicher Maschinen, deren per se erhöhten Energieverbrauch sowie die mit der Nutzung der Brücke verbundenen Emissionen. Die Mehrwege bedeuteten für seinen Betrieb erhebliche Nachteile für die Bewirtschaftung seiner Felder; die Planfeststellungsbehörde habe die besondere Struktur seines Gemüsebaubetriebes und die Folgen des Vorhabens für seine durch Art. 14 Abs. 1 GG verbürgte Nutzungsmöglichkeit nicht ausreichend gewürdigt. Im Übrigen seien die Planunterlagen fehlerhaft; das geplante Brückenbauwerk (vgl. Lageplan Teil 2 ersetzt) sei dort nach der Tektur weiter mit einer Breite von 3,5 m eingetragen. Der geplante Ausbau hätte vollständig auf dem Grundstück der B 16 erfolgen können, da dieses ausreichend breit für einen dreistreifigen Ausbau sei. Auch wäge der festgestellte Plan die Festsetzungen des Bebauungsplans Gundelfingen-Süd nicht ab. Der Beschluss erkläre auf S. 51, dass nur in geringem Umfang genutzte Grünflächen beansprucht würden, obwohl es sich um Ackerflächen und nicht um Wiesen handle. Zudem seien die Immissionswerte unzureichend ermittelt und die Beachtung der 39. BImSchV pauschal unterstellt worden – u.a., indem zu erwartende Mehrwege landwirtschaftlicher Fahrzeuge nicht eingestellt und bei der Schadstoffuntersuchung nicht die Luftverunreinigungen auf den angrenzenden Feldern einbezogen worden sei, obwohl dort ganzjährig Menschen auf den Feldern ihrer Arbeit nachgingen. Weiterhin habe die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass der Ausbauabschnitt und das Brückenbauwerk in einer amtlich ausgewiesenen Hochwassergefahrenfläche HQ_{extrem} liege; sie hätten Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss, die Retentionsräume und seine Grundstücke prüfen müssen.

Zudem habe die Planfeststellungsbehörde nicht erkannt, dass Teile des Ausbauabschnitts im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Moosteile Planteil A“ liege. Dieser setze mehrere Biotopentwicklungsflächen fest, die sich tatsächlich entwickelt hätten.

9

Die Kläger beantragen,

10

1. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 12. Juli 2023 – Bundesstraße 16 Günzburg-Donauwörth, Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den dreistreifigen Ausbau Peterswörth im Abschnitt Nr. 1380, Station 0,675 bis 2,375 (Baukm 0+000 bis Baukm 1+700) – mit dem Aktenzeichen Gz. RvS-SG32-4354.1-2/37, in der Fassung der Protokollerklärung des Beklagten vom 30. Juni 2026, wird aufgehoben.

11

2. Hilfsweise: Es wird festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 12. Juli 2023 – Bundesstraße 16 Günzburg-Donauwörth, Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den dreistreifigen Ausbau Peterswörth im Abschnitt Nr. 1380, Station 0,675 bis 2,375 (Baukm 0+000 bis Baukm 1+700) – mit dem Aktenzeichen Gz. RvS-SG32-4354.1-2/37, in der Fassung der Protokollerklärung des Beklagten vom 30. Juni 2026, rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

12

Der Beklagte beantragt,

13

die Klagen abzuweisen.

14

Er verteidigt den Planfeststellungsbeschluss und tritt dem klägerischen Vorbringen entgegen.

15

In der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 2026 hat der Beklagte eine Protokollerklärung zur Ergänzung der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf die von der Planung berührten städtebaulichen Belange abgegeben.

16

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Beteiligten, die beigezogenen Verwaltungsvorgänge sowie die Sitzungsniederschrift verwiesen.

Entscheidungsgründe

17

Die zulässigen Klagen haben keinen Erfolg. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

18

A. Die Klagen sind zwar zulässig. Insbesondere sind die Kläger klagebefugt i.S.d. § 42 Abs. 2 VwGO. Die Kläger haben als Eigentümer bzw. Pächter enteignungsbetroffener Grundstücke einen Anspruch auf gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses auf seine objektive Rechtmäßigkeit (sog. Vollüberprüfungsanspruch), soweit der geltend gemachte Fehler für die Inanspruchnahme ihres Grundstücks kausal ist (stRspr, aktuell BVerwG, U.v. 28.5.2025 – 11 A 17.24 – juris Rn. 11; zum Vollüberprüfungsanspruch des Pächters vgl. BVerwG, U.v. 15.12.2025 – 9 C 3.24 – UPR 2026, 192 – juris Rn. 20; U.v. 1.9.1997 – 4 A 36.96 – BVerwGE 105, 178 – juris 26 ff.).

19

B. Die Klagen sind aber nicht begründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss in Gestalt der in der mündlichen Verhandlung am 30. Juni 2026 zu Protokoll erklärten Begründungsergänzung verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Somit war er weder aufzuheben noch seine Rechtswidrigkeit oder Nichtvollziehbarkeit (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1a BayVwVfG) festzustellen.

20

I. Der Planfeststellungsbeschluss ist formell rechtmäßig. Die gerügten Verfahrensfehler liegen nicht vor.

21

1. Ein formeller Fehler folgt nicht aus der Rüge des Klägers zu 2, dass in dem ihm übersandten Bekanntmachungstext der Verwaltungsgemeinschaft Gundelfingen über den Erörterungstermin am 5. Mai 2022 unzutreffend darauf hingewiesen worden sei, dass die Bekanntmachung im Internet unter „<http://www.gundelfingen.de>“ einsehbar sei, obwohl die Domain der Verwaltungsgemeinschaft Gundelfingen „www.vggundelfingen.de“ laute.

22

a) Der Erörterungstermin wurde ordnungsgemäß ortsüblich bekanntgemacht (vgl. Art. 73 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG). Insbesondere gab die Verwaltungsgemeinschaft Gundelfingen in ihrem Amtsblatt „Gundelfinger Anzeiger“ vom 27. April 2022 Zeit und Ort der Erörterung sowie die Möglichkeit des Verhandelns im Fall des Ausbleibens ortsüblich bekannt (vgl. dort S. 2, Behördenakte [BA] S. 1956). Diese inhaltlich ordnungsgemäße Bekanntmachung enthielt zudem den zutreffenden Hinweis, dass sie im Internet unter „[vggundelfingen.de](http://www.vggundelfingen.de)“ eingesehen werden kann. Der Vorhalt des Klägers zu 2, die „offizielle Bekanntmachung“ sei – strafrechtlich relevant – nachträglich geändert worden, entbehrt einer tatsächlichen Grundlage. Den Behördenakten ist eine nachträgliche Änderung des Bekanntmachungstextes nicht zu entnehmen.

23

b) Auch ein Verstoß gegen Art. 27a Abs. 1 BayVwVfG in der hier maßgeblichen Fassung vom 22. Mai 2015 ist nicht zu erkennen. Die Vorschrift ist auf die ortsübliche Bekanntmachung nach Art. 73 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG anzuwenden, nicht aber auf die individuelle Benachrichtigung u.a. der Einwendungsführer über den Erörterungstermin nach Art. 73 Abs. 6 Satz 3 BayVwVfG, auch wenn diese – wie hier – unter Anfügung des Entwurfs des Bekanntmachungstextes erfolgt ist. Im Übrigen wäre eine Verletzung des Art. 27a Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG a.F. aufgrund seiner ergänzenden Funktion unbeachtlich, auch wenn das Landesrecht dies nicht explizit bestimmt (vgl. BVerwG, U.v. 7.10.2021 – 4 A 9.19 – UPR 2022, 98 – juris Rn. 24; OVG NW, U.v. 12.11.2018 – 11 D 96/17.AK – NVwZ-RR 2019, 546 – juris Rn. 27).

24

c) Im Übrigen ist der Vortrag des Klägers zu 2, seine Beteiligungsmöglichkeiten seien erheblich beschnitten worden, weil er als Folge der Nennung einer falschen Internetseite „die Dokumente“ nicht im Internet habe finden können, für den Senat nicht nachvollziehbar. Unverständlich ist, welche Dokumente der Kläger zu 2 nicht gefunden haben will. Im Übrigen bezieht sich die vorliegende Veröffentlichung im Internet ausschließlich auf die Bekanntmachung eines Erörterungstermins und nicht auf zur Einsicht auszulegende Unterlagen i.S.d. Art. 27a Abs. 1 Satz 3 BayVwVfG a.F.

25

2. Ein formeller Fehler folgt auch nicht aus der Rüge des Klägers zu 2, wonach die Planunterlagen fehlerhaft seien, da die Brücke ausweislich der Unterlage „Lageplan Teil 2 ersetzt“ (Unterlage 5/2T) weiterhin mit einer Breite von 3,5 m verzeichnet sei.

26

Diese Rüge zielt bereits nicht auf einen Verfahrensfehler. Verfahrensfehler sind nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften, welche die äußere Ordnung des Verfahrens, also den Verfahrensablauf als solchen, betreffen. Hierzu gehören etwa Regelungen über den Beginn des Verfahrens, die Beteiligung anderer Behörden und der Öffentlichkeit sowie sonstige Verfahrensschritte. Hiervon zu unterscheiden sind die Anforderungen an die inhaltliche Ausgestaltung von Verfahrensschritten nach materiellrechtlichen Maßstäben (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 – 7 A 17.12 – BVerwGE 161, 17 – juris Rn. 29 f.; B.v. 28.1.2026 – 9 VR 1.26 – juris Rn. 21, jeweils zu § 4 UmwRG).

27

Abgesehen davon lässt sich die klägerische Annahme, wonach die Fahrbahnbreite des Brückenbauwerks tektiert worden sei, den Planunterlagen nicht entnehmen. Die Tekturen betrafen insbesondere die naturschutzfachlichen Unterlagen (vgl. PFB S. 10); zudem wurde die Übersichtskarte (Unterlage 2.1) tektiert (vgl. PFB S. 10). Anders als der Kläger behauptet, war die Breite des Brückenbauwerks von Beginn an und zu jeder Zeit mit einer Breite zwischen den Geländern (BzG) von 5,00 m und einer Breite zwischen den Borden von 4,0 m geplant (vgl. u.a. PFB S. 61, 67, 70; Regelungsverzeichnis vom 23.11.2020 (Fassung vor

Tektur) S. 6 von 16 = BA S. 291 und Regelungsverzeichnis ergänzt durch Tekturplanung vom 22.9.2022 S. 6 von 17 = BA S. 2321; Erläuterungsbericht [i.F. EB] ergänzt durch Tekturplanung vom 22.9.2022 [der zur Frage der Breite des Brückenbauwerks keinen Roteintrag enthält] S. 20, BA S. 2165).

28

3. Die unterbliebene öffentliche Auslegung des Fachbeitrags zur Berücksichtigung der globalen Klimaeinwirkungen vom 4. April 2023 (Unterlage 19.5 T 2, BA S. 2603 ff.) stellt keinen formellen Fehler dar.

29

a) Ein Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 UVPG liegt nicht vor. Danach legt die zuständige Behörde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zumindest den UVP-Bericht (§ 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UVPG) und die das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen aus, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben (§ 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG). Beginn des Beteiligungsverfahrens in diesem Sinn ist dabei die Unterrichtung der Öffentlichkeit durch amtliche Bekanntmachung (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Januar 2026, § 19 UVPG Rn. 8). Weitere Informationen, die für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sein können und die der zuständigen Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben, sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen (§ 19 Abs. 3 UVPG).

30

Der Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimaeinwirkungen vom 4. April 2023 lag der Regierung von Schwaben als der nach § 17 Abs. 1 Satz 1 und 2 FStRG i.V.m. Art. 39 Abs. 2 BayStrWG für die Durchführung des Anhörungsverfahrens zuständigen Behörde erst am 26. Mai 2023 (vgl. BA S. 2649), d.h. weit nach Beginn des Anhörungsverfahrens vor. Die Öffentlichkeit war bereits durch die amtlichen Bekanntmachungen im Amtsblatt der Stadt Dillingen vom 3. Februar 2021 (BA S. 1016 ff.), des Marktes Wittislingen vom 29. Januar 2021 (BA S. 952 ff.) sowie der Verwaltungsgemeinschaft Gundelfingen vom 3. Februar 2021 (BA S. 1071 ff.) über die Inhalte aus § 19 Abs. 1 UVPG unterrichtet worden.

31

Der Senat kann deshalb offen lassen, ob der Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimaeinwirkungen vom 4. April 2023 als entscheidungserheblicher Bericht i.S.d. § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG anzusehen ist (vgl. dazu BVerwG, U.v. 15.2.2018 – 9 C 1.17 – BVerwGE 161, 180 – juris Rn. 31; U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – BVerwGE 176, 94 – juris Rn. 24).

32

b) Von einer nochmaligen Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima durfte abgesehen werden.

33

Nach § 22 Abs. 1 UVPG ist eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich, wenn der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens die Unterlagen ändert, die nach § 19 Abs. 2 UVPG auszulegen sind. Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit soll abgesehen werden, wenn zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind (§ 22 Abs. 2 Satz 1 UVPG).

34

aa) Einer erneuten Beteiligung bedarf es, wenn nach den geänderten Unterlagen bestimmte Umweltbelange erstmals oder stärker berührt werden oder wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten stattfindet, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens findet (vgl. BVerwG, B.v. 14.12.2021 – 4 B 10.21 – juris Rn. 4 f.; U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 45 zur Vorgängervorschrift § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F.). Dies beurteilt sich danach, ob schon die ursprünglichen oder erst die neuen Unterlagen die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG nötige Anstoßwirkung entfalten (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 45 zu § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F.).

35

bb) Vorliegend behandelten bereits die ausgelegten Unterlagen die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima in einer Weise, die die erforderliche Anstoßwirkung hinreichend bewirken konnte.

Nach § 16 Abs. 3 UVPG i.V.m. Anlage 4 Nr. 4 Buchst. c Unterbuchstabe gg zum UVPG muss der UVP-Bericht Angaben der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen enthalten. Unter den Begriff des Klimas werden nicht nur die Auswirkungen auf das kleinräumige Klima, sondern auch solche auf das globale Klima subsumiert (vgl. BVerwG, U.v. 25.5.2023 – 7 A 7.22 – BVerwGE 179, 30 – juris Rn. 32; U.v. 23.4.2024 – 9 A 3.23 – juris Rn. 17; U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 – juris Rn. 21).

In diesem Sinne führt der ausgelegte UVP-Bericht – ähnlich wie etwa auch der landschaftspflegerische Begleitplan (S. 31; BA. S. 2414) – in der nichttechnischen Zusammenfassung i.S.d. § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 UVPG aus, dass die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft aufgrund der geringen zusätzlich versiegelten Flächen und der sich daraus ergebenden stärkeren Wärmestrahlung als gering zu beurteilen seien; es seien keine dauerhaften Auswirkungen auf das Klima etwa durch verstärkte Treibhausgasemissionen zu erwarten (vgl. S. 5; BA S. 541). Folglich trifft er vorhabenbezogene Aussagen zu den betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das großräumige Klima. Weiter offenbart der UVP-Bericht die Relevanz des Planvorhabens für die Belange des Flächenverbrauchs (vgl. dort u.a. S. 13 [BA S. 549] und S. 27 f [BA S. 563 f.]), wobei er betont, dass die ohnehin eher geringen versiegelungsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichsflächen reduziert werden (vgl. dort S. 21, BA S. 557). Daneben geht er auch auf die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Straßenbauvorhabens ein (vgl. etwa S. 23 ff, BA S. 559). Zwar greifen die Ausführungen an einigen Stellen in der Sache zu kurz, weil sie sich auf die Auswirkungen auf das Lokalklima konzentrieren (vgl. nur S. 14, BA S. 550; S. 29, BA S. 565) – unter das Schutzgut Klima i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG in der Fassung vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) fallen aber nicht nur Auswirkungen auf das standortbezogene, sondern auch auf das globale Klima (BVerwG, U.v. 24.2.2021 – 9 A 8.20 – BVerwGE 171, 346 – juris Rn. 34). Dies ändert aber nichts daran, dass die Anstoßwirkung gewahrt ist. In der Gesamtschau wird ausreichend deutlich, dass das Planvorhaben sowohl im Sektor „Verkehr“ als auch im Sektor „Landnutzung und Landnutzungsänderung“ Auswirkungen auf das globale Klima zeitigt. Der Umstand, dass die Auswirkungen auf das globale Klima hier nicht mit einer hinreichenden Tiefe ermittelt wurden, führt nicht dazu, dass anerkannten Vereinigungen oder potenziell Betroffenen wie den Klägern die Beurteilung erschwert worden wäre, ob und in welchem Umfang ihre Belange und satzungsgemäßen Interessen von den Umweltauswirkungen betroffen werden können.

Zudem dient die Öffentlichkeitsbeteiligung nachgerade dazu, Fehler oder Unzulänglichkeiten der Fachgutachten aufzuzeigen, um sie beheben zu können (BVerwG, U.v. 26.3.2020 – 3 B 24.19 – NVwZ 2020, 1199 – juris Rn. 9; B.v. 27.6.2025 – 9 B 54.24 – UPR 2025, 492 – juris Rn. 9; U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 50). In diesem Sinn hat eine nach § 3 UmwRG anerkannte Vereinigung die Öffentlichkeitsbeteiligung genutzt, um Ermittlungs- und Abwägungsdefizite betreffend das Globalklima geltend zu machen (vgl. BA S. 1391 f.).

Der Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimaeinwirkungen (BA S. 2603 ff.) geht über die Anstoßwirkung des UVP-Berichts nicht hinaus. Auch weil zur Zeit der Erstellung des UVP-Berichts noch keine Methoden- und Arbeitspapiere, Handreichungen oder Leitfäden zur genaueren Ermittlung der Auswirkungen auf das globale Klima verfügbar waren, befasst er sich zwar erstmals substanziell unter Anwendung geeigneter, nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses veröffentlichter Methoden- und Arbeitspapiere mit den Vorhabenauswirkungen auf das Globalklima (insbesondere das „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern vom 17. November 2022) und begutachtet die Auswirkungen sektorbezogen. Im Ergebnis bestätigt und unterfüttert er aber – ohne inhaltliche Veränderung der Planung – nur die Aussagen des UVP-Berichts zu den Sektoren „Verkehr“ und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“. Aus dem Fachbeitrag ergeben sich auch keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen, so dass die Behörde von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung absehen konnte (BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 74; U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 50; BayVGh, U.v. 4.3.2026 – 8 A 22.40051 – juris Rn. 36).

c) Hielte man – entgegen der oben stehenden Erwägungen – eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung für erforderlich, würde es sich um einen nach § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. Art. 46 BayVwVfG unbeachtlichen Verfahrensfehler handeln. Eine unterbliebene erneute Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein relativer Verfahrensfehler (BVerwG, U.v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 – juris Rn. 37; U.v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 – BVerwGE 158, 1 – juris Rn. 33). Der Senat ist überzeugt, dass die unterbliebene Öffentlichkeitsbeteiligung zum Fachbeitrag zur Berücksichtigung der globalen Klimaeinwirkungen die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima waren Gegenstand des Anhörungsverfahrens (vgl. BA S. 1391 f.); darüber hinausgehende individuelle Belange betroffener Bürger sind nicht Gegenstand des genannten Fachbeitrags. Insofern kann ausgeschlossen werden, dass die Entscheidung ohne den unterstellten Verfahrensfehler anders ausgefallen wäre (BVerwG, U.v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 – BVerwGE 158, 1 – juris Rn. 34; U.v. 15.10.2020 – 7 A 9.19 – NVwZ 2021, 1145 – juris Rn. 31).

41

4. Entgegen der Rüge des Klägers zu 1 folgt ein formeller Fehler auch nicht daraus, dass der Planfeststellungsbeschluss dessen Einwendungen nicht respektive nicht ausdrücklich als dem Kläger zu 1 zugeordnete Einwendungen behandelt hat.

42

Zwar trifft zu, dass der Planfeststellungsbeschluss insbesondere unter „V. Einwendungen und Forderungen Privater“ den Kläger zu 1 als Pächter der enteignungsbetroffenen Grundstücke FINr. 5236 und 5240 Gemarkung Gundelfingen nicht explizit erwähnt. Dies führt aber nicht zu einem Verfahrensfehler.

43

Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG ist die Planfeststellungsbehörde gehalten, über alle vorgebrachten Einwendungen zu entscheiden, über die bei Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt wurde. Allerdings muss sie sich mit den Einwendungen nicht ausdrücklich, sondern nur der Sache nach befassen (vgl. BVerwG, U.v. 17.2.2021 – 7 A 2.19 – juris Rn. 10).

44

Vorliegend erhob der Kläger zu 1 unter dem 11. April 2021 Einwendungen (vgl. BA S. 1123 f.). Der Vorhabensträger hat hierzu im Verwaltungsverfahren Stellung genommen (vgl. BA S. 1582). Im Planfeststellungsbeschluss selbst wurde das klägerische Vorbringen nicht explizit als Einwendungen des Klägers zu 1 ausgewiesen. Nichts desto trotz kam der klägerische Vortrag im Planfeststellungsbeschluss zur Sprache, soweit er sich konkret gegen die Planung richtete. Die Planfeststellungsbehörde ging insbesondere auf sein Vorbringen ein, wonach es keines Ausbaus bedürfe, da der Streckenabschnitt heute gut einsehbar sei (vgl. PFB S. 60). Sie erörterte zum Einwand einer „scheibchenweisen“ Planung, beschrieb das Gesamtkonzept (vgl. PFB S. 9) und erläuterte die Abschnittsplanung (vgl. PFB S. 12). Zudem führte die Planfeststellungsbehörde zur auch vom Kläger zu 1 vorgebrachten Kritik am Brückenbauwerk aus (vgl. u.a. PFB S. 61 und 70).

45

Selbst wenn man einen formellen Mangel bejahte, wäre ein solcher nach Art. 46 BayVwVfG unbeachtlich. Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist auszuschließen, dass die Entscheidung in der Sache ohne den vermeintlichen Mangel anders ausgefallen wäre.

46

II. Der Planfeststellungsbeschluss vom 12. Juli 2023 in der Fassung der Protokollerklärung vom 30. Juni 2026 ist auch materiell rechtmäßig. Er verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.

47

1. Das Vorhaben ist planerisch gerechtfertigt.

48

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Darin manifestiert sich das Prinzip, dass mit Eingriffen in Rechte Dritter verbundenes staatliches Handeln verhältnismäßig sein muss. Das Gericht hat die Planrechtfertigung umfassend zu überprüfen. Es beurteilt die Erforderlichkeit nicht allein anhand der im Planfeststellungsbeschluss angegebenen Begründung (vgl. BVerwG, U.v. 12.11.2020 – 4 A 13.18 – juris Rn. 35).

Ist die Planrechtfertigung nicht gesetzlich bestimmt, ist zu prüfen, ob ein Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob es in der konkreten Situation erforderlich ist. Die Erforderlichkeit beurteilt sich dabei unter dem Blickwinkel des betreffenden Fachplanungsgesetzes. Sie ist zu bejahen, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht. Dazu muss das Vorhaben nicht unausweichlich sein; es reicht aus, dass es vernünftigerweise geboten ist (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, U.v. 11.8.2016 – 7 A 1.15 – BVerwGE 156, 20 – juris Rn. 58; U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 – juris Rn. 182; BayVGh, U.v. 27.3.2024 – 8 B 21.1222 – juris Rn. 55). Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehende Vorhaben auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden (vgl. BVerwG, U. v. 28.11.2017 – 7 A 1.17 – VRS 133, 187 – juris Rn. 39). Sie bildet eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit (stRspr, BVerwG, B.v. 23.10.2014 – 9 B 29.14 – NVwZ 2015, 79 – juris Rn. 4; U.v. 28.11.2017 – 7 A 17.12 – BVerwGE 161, 17 – juris Rn. 47).

50

Gemessen daran liegt die erforderliche Planrechtfertigung vor. Die klägerseits vorgebrachten Einwendungen greifen nicht durch.

51

a) Aus dem Umstand, dass das Vorhaben nicht in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen wurde (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG), folgt keine negative Feststellung, dass dafür kein Bedarf besteht. § 1 Abs. 2 FStrAbG bestimmt die Verbindlichkeit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung nur positiv. Die Nichtaufnahme in den Bedarfsplan hat für die Bedarfslage im jeweiligen Einzelfall allenfalls indizielle Bedeutung, bei Ausbauvorhaben relativ geringen Umfangs – wie hier – nicht einmal diese (BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 107; B.v. 12.7.2017 – 9 B 49.16 – juris Rn. 5; B.v. 15.7.2005 – 9 VR 39.04 – juris Rn. 5).

52

b) Das Ausbauziel des streitgegenständlichen Vorhabens ist, den Bestand der B 16 im plangegenständlichen Bereich an das regelmäßige Verkehrsbedürfnis anzupassen. Es dient den Zielsetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG.

53

Danach haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Planfeststellungsbeschluss führt dazu aus (S. 29 f.), dass der – zweistreifige – Ausbau der B 16 im plangegenständlichen Bereich nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genüge. Die B 16 weise dort einen hohen Anteil des Schwerlastverkehrs von bis zu 19,3% auf. Dies bedinge Kolonnenverkehr und Überholmanöver, die die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss negativ beeinträchtigten (wobei der EB, Unterlage 1T insbesondere auf den Seiten 11 und 38 das Gefahrenpotential des bestehenden Streckenprofils skizziert und mittels Unfallzahlen der Vergangenheit illustriert). Der Schwerlastanteil werde nach der Verkehrsprognose 2030 noch weiter auf etwa 20,6% ansteigen. Das für die B 16 entwickelte Konzept alternierender Überholstreifen verbessere den Verkehrsablauf, indem es Überholvorgänge auf die Überholabschnitte konzentriere und die Zahl gefährlicher Überholmanöver reduziere (vgl. PFB S. 29 f). Es mindere den dem hohen Anteil des Schwerverkehrs geschuldeten Überholdruck und helfe die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen (vgl. PFB S. 65).

54

Ausgehend von diesen Planungszielen ist das Vorhaben planerisch gerechtfertigt (vgl. auch bereits BayVGh, U.v. 21.11.2023 – 8 A 21.40040 – juris Rn. 20 ff.). Die Notwendigkeit, gesicherte Überholmöglichkeiten in dem Planungsabschnitt zu schaffen, folgt insbesondere aus dem hohen Schwerverkehrsanteil, den die Kläger nicht in Zweifel ziehen. Soweit die Kläger den positiven Einfluss des plangenehmigten Überholstreifens auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss, den sie nicht grundsätzlich bestreiten, mit Verweis auf die ihres Erachtens kurze Länge des Ausbauabschnitts sowie fehlende Überholmöglichkeiten in der Gegenrichtung zu relativieren versuchen, stellen sie die Planrechtfertigung ebenfalls nicht in Frage. Im Übrigen ist dieses Vorbringen, ebenso wie die Rüge, der

Ausbau schaffe eine neue Gefahrenquelle im Bereich des Endes des geplanten Überholstreifens, am Maßstab des Abwägungsgebots zu würdigen (vgl. unten Rn. 63 ff.).

55

c) Mit ihrem Vortrag, der sich gegen die dem Vorhaben zugrunde liegende Verkehrsprognose richtet, dringen die Kläger nicht durch.

56

aa) Die Planfeststellungsbehörde hat die Planrechtfertigung prioritär auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und -leichtigkeit gestützt; ein Ausbauvorhaben, das der Bewältigung einer künftig prognostizierten höheren Verkehrsnachfrage dient, liegt nicht vor.

57

Zwar erörtert die Behörde im Planfeststellungsbeschluss neben den aktuellen auch die zu erwartenden Verkehrszahlen. Sie erwidert damit aber nur den Vortrag einiger Einwender respektive eines Verbands, wonach die (prognostizierten) Verkehrszahlen keinen Ausbau erforderten. Maßgeblich stellte sie zur Planrechtfertigung aber darauf ab, dass die vorhandene Ausbausituation nicht mehr dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis i.S.d. § 3 Abs. 1 FStrG genüge (vgl. zu beidem: PFB S. 29 f.). Insoweit verweist sie insbesondere auf den hohen Schwerlastanteil sowie den positiven Effekt abschnittsweise angebrachter Überholstreifen auf die Verkehrssicherheit.

58

Nicht entscheidend war für die Planfeststellungsbehörde hingegen, ob das Vorhaben aufgrund der zukünftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung erforderlich ist, jedenfalls soweit das Belastungsniveau nicht unter das jetzige Niveau fällt. Entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts musste im Rahmen der Planrechtfertigung auch nicht zwingend auf die Verkehrsprognose abgestellt werden. Denn Einschätzungen und Prognosen fließen nur in die Planung ein, wenn das Bedürfnis nach einer Verkehrseinrichtung mit der Vorausschau auf künftige Entwicklungen begründet wird (vgl. BVerwG, U.v. 6.12.1985 – 4 C 59.82 – BVerwGE 72, 282 – juris Rn. 17; BayVGh, U.v. 27.3.2024 – 8 B 21.1222 – juris Rn. 61; OVG SA, U.v. 23.8.2017 – 2 K 66/16 – juris Rn. 117). Letzteres ist bei dem streitgegenständlichen Vorhaben nicht der Fall. Das konkrete Bedürfnis folgt nicht aus einem prognostizierten künftigen Verkehrsbedarf, sondern der im maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden Verkehrslage. Nach den plausiblen Ergebnissen der Verkehrsprognose 2030 ist auch anzunehmen, dass das Belastungsniveau des Ausbauabschnitts im Jahr 2030 nicht unter das derzeitige Niveau fallen wird; es ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung auszugehen (vgl. dazu S. 8 des dem EB als Anlage 1 beigefügten Verkehrsgutachtens, vgl. dort S. 38ff.).

59

bb) Die gegen das Verkehrsgutachten gerichteten Einwendungen der Kläger sind auch unberechtigt.

60

Verkehrsprognosen unterliegen nach ständiger Rechtsprechung nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Nicht zu beanstanden ist eine Prognose, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt, der der Prognose zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, U.v. 23.6.2021 – 7 A 10.20 – NVwZ 2021, 1696 – juris Rn. 28; U.v. 15.10.2020 – 7 A 9.19 – NVwZ 2021, 1145 – juris Rn. 111 m.w.N.).

61

Hier stellen die Kläger die Eignung der angewendeten Methode nicht substantiiert infrage. Sie zeigen auch nicht konkret auf, dass die zugrunde gelegten Daten nicht von hinreichender Aktualität oder Aussagekraft sind. Es sind weder konkrete Anhaltspunkte noch überhaupt Indizien ersichtlich, dass die gutachterlich prognostizierte Verkehrsentwicklung überholt ist. Soweit die Kläger anführen, das Verkehrsgutachten beruhe auf der Annahme der späteren Widmung als Kraftfahrstraße, ist bereits nicht klar, welche Schlussfolgerungen sie daraus ziehen wollen. Im Übrigen findet sich auf Seite 1 des Verkehrsgutachtens (vgl. BA S. 171) unter dem Punkt „Rahmenbedingungen der Aufgabenstellung“ zwar der Hinweis „das Staatliche Bauamt Krumbach plant derzeit den 3-streifigen Ausbau der B16 auf nahezu gesamter Länge im Landkreis Dillingen. Im Zuge dessen sollen realisierte Abschnitte mit der Widmungsbeschränkung „Kraftfahrstraße“ versehen werden.“ Es ist aber nicht ersichtlich, dass dem für die Erstellung des Gutachtens Bedeutung zukam. Einerseits ermittelte die Gutachterin die zur Zeit der Prognoseerstellung

aktuelle Verkehrsbelastung, so dass insoweit eine etwaige spätere Widmung keine Rolle spielen konnte. Andererseits rechnete sie die aktuellen Verkehrszahlen mithilfe der Verflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (heute: Bundesministerium für Verkehr) hoch (vgl. S. 8 des Verkehrsgutachtens; BA S. 178). Die Verflechtungsprognose modelliert aber eine Verkehrsnachfrage, nicht die konkrete Verkehrsinfrastruktur. Aspekten wie die Zahl der Fahrstreifen, Widmungsart etc. kommt erst in der Verkehrsumlegung eine Bedeutung zu, die die prognostizierten Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur verteilt (sog. Umlegung, vgl. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, 11. Juni 2014, in Auftrag gegeben durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; S. XXIV, XXIX und 13, abrufbar unter <https://www.bmv.de/verkehrsprognose2030>).

62

Soweit die Kläger Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – ausgelöst etwa durch die SARS-CoV-2-Pandemie oder das sog. Deutschland-Ticket – behaupten, bleibt ihr Vortrag spekulativ. Unabhängig davon stellt der Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar klar, dass die Pandemie nicht zu einem Rückgang der Verkehrszahlen geführt hat; vielmehr habe die im Planabschnitt liegende Zählstelle 74289163 im Jahr 2021 Verkehrszahlen von 7.700 Kfz/24h aufgewiesen (vgl. PFB S. 30). Im Übrigen stellt der Vorhalt der Kläger, es könne nicht auf die Verkehrszahlen an der nicht im Planbereich liegenden Zählstelle 74289189 abgestellt werden, da diese außerhalb des Planbereichs nordöstlich der AS Peterswörth liege, die viele Pendler nutzten, um über die Offingerstraße und entlang der St 2024 in Richtung der Bundesautobahn A 8 zu gelangen, die Tragfähigkeit der Verkehrsprognose nicht infrage. Im Gegenteil lag die Zahl der Verkehrsbewegungen im Bereich der Zählstelle 74289189 ausweislich der Veröffentlichung unter www.baysis.bayern.de sogar etwas unter der im Planbereich liegenden Zählstelle 74289163 (vgl. dazu auch S. 7 der Klageerwiderung).

63

2. Der Planfeststellungsbeschluss genügt dem fachplanerischen Abwägungsgebot.

64

Nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG a.F. (Fassung vom 10.9.2021 [BGBl. S. 4147], entspricht § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG in der derzeit geltenden Fassung) sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot 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. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle bei der Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 25.5.2023 – 7 A 7.22 – BVerwGE 179, 30 – juris Rn. 46; U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – BVerwGE 176, 94 – juris Rn. 152).

65

Daran gemessen sind keine Mängel der Abwägungsentscheidung (vgl. PFB S. 30 ff.) ersichtlich.

66

a) Der Planfeststellungsbeschluss in der durch die Protokollerklärung des Beklagten vom 30. Juni 2026 geänderten Fassung hat rechtsfehlerfrei die betroffenen städtebaulichen Belange berücksichtigt (§ 38 Satz 1 Halbs. 2 BauGB).

67

Zwar sind nach § 38 Satz 1 Halbs. 1 BauGB die §§ 29 bis 37 BauGB – mithin die in einem Bebauungsplan wie dem hier in Rede stehenden Bebauungsplan „Gundelfingen Süd“ enthaltenen Festsetzungen – auf Planfeststellungsverfahren für Vorhaben überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde

an diesem Verfahren beteiligt wird. Indes muss die Planfeststellungsbehörde die Festsetzungen des Bebauungsplans als Ausdruck einer verfestigten kommunalen Bauleitplanung nach § 38 Satz 1 Halbs. 2 BauGB im Rahmen der Abwägung berücksichtigen.

68

aa) Die Protokollerklärung ändert den Planfeststellungsbeschluss vom 12. Juli 2023 mit Wirkung gegenüber den Klägern (vgl. BVerwG, U.v. 8.1.2014 – 9 A 4.13 – BVerwGE 149, 31 – juris Rn. 16 m.w.N.; U.v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 – juris Rn. 33; U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 74; B.v. 9.6.2026 – 9 B 69.24 – Rn. 10). In der Rechtsprechung ist geklärt, dass solche Protokollerklärungen rechtswirksam möglich sind (vgl. BVerwG, B.v. 7.3.1996 – 4 B 254.95 – NVwZ 1996, 906 – juris Rn. 11; B.v. 15.12.2016 – 9 A 13.16 – juris Rn. 2; U.v. 18.6.2020 – 3 C 2.19 – UPR 2021, 94 – juris Rn. 61; B.v. 9.6.2026 – 9 B 69.24 – Rn. 10; Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 26. Aufl. 2025, § 73 Rn. 146a; Steinkühler, DVBl 2026, 125). Mit der vorliegenden Protokollerklärung hat der Beklagte eine Planergänzung i.S.d. Art. 75 Abs. 1a Satz BayVwVfG vorgenommen, die das Vorhaben selbst unverändert lässt und den Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses unter Nr. 4.2 hinsichtlich der Abwägung der städtebaulichen Belange ergänzt.

69

bb) Ein Abwägungsausfall oder -defizit liegt nicht vor. Der Beklagte hat die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses durch die in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat abgegebene Protokollerklärung vom 30. Juni 2026 dahingehend ergänzt, dass die Festsetzungen von Flächen für die Landwirtschaft und von Flächen für die Landwirtschaft mit besonderer Bedeutung für den Sonderkulturenanbau (Gemüse) des qualifizierten Bebauungsplans Gundelfingen Süd vom 13. Februar 2003 hintangestellt und dem Vorhaben auch insoweit im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Vorrang eingeräumt wird. Der Beklagte hat insofern nicht nur erkannt und abgewogen, dass die im Umgriff des o.g. Bebauungsplans liegenden, vom Planvorhaben betroffenen Grundstücke landwirtschaftlich genutzt werden und ihnen dabei besondere Bedeutung für den Sonderkulturenanbau (Gemüse) zukommt, sondern auch in den Blick genommen, dass der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen („Gundelfinger Gartenland“, vgl. Begründung des Bebauungsplans S. 9, elektronische Gerichtsakte S. 180) Gegenstand einer dem Vorhaben zeitlich vorausgegangenen Bauleitplanung (Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB) ist.

70

Der klägerische Einwand, der Beklagte habe keine Ermittlungen unter anderem zu Inhalt, Zielrichtung und Bedeutung der Festsetzungen vorgenommen und nur eine „formelhafte Ergebnisbewertung“ ergänzt, greift zu kurz: So hatten die Kläger bereits im Klagebegründungsschriftsatz vom 27. Oktober 2023 gerügt, dass der Beklagte den Bebauungsplan Gundelfingen-Süd nicht erkannt habe. Am 13. März 2026 reichte der Beklagte den genannten Bebauungsplan bei Gericht ein. Damit hat sich der Beklagte nicht erstmals im Rahmen der mündlichen Verhandlung mit dem Bebauungsplan auseinandergesetzt, sondern auf die eingehende rechtliche Erörterung im Gerichtsverfahren reagiert.

71

bb) Ob die Festsetzungen des o.g. Bebauungsplans abwägungsbeachtlich waren, kann deshalb dahinstehen.

72

Die Abwägungsbeachtlichkeit beschränkt sich auf solche Betroffenheiten, die für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar sind, weil sie – im Rahmen der Amtsermittlung – offenkundig sind oder weil sie von den Betroffenen im Zuge ihrer Beteiligung vorgetragen wurden (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 808 m.w.N.; Ziekow in Ziekow, Handbuch des Planfeststellungsrechts, 3. Aufl. 2024, § 6 Rn. 15).

73

Vorliegend hatte die Planfeststellungsbehörde die Stadt Gundelfingen nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG am Planfeststellungsverfahren beteiligt (vgl. BA S. 596). Die Stadt gab daraufhin eine Stellungnahme ab (vgl. BA S. 1296), die die Planfeststellungsbehörde auf S. 35 unter Nr. 4.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 12. Juli 2023 würdigte. Jedoch wandte die Stadt Gundelfingen an keiner Stelle ein, dass das Planvorhaben in Konflikt mit den Festsetzungen ihres Bebauungsplans „Gundelfingen Süd“ treten könnte; überhaupt wies sie nicht auf diesen Bebauungsplan hin. Ausgehend davon dürfte die

Planfeststellungsbehörde nicht gehalten gewesen sei, eigeninitiativ ohne konkreten Anlass weitere Erforschungen zu etwaigen Bebauungsplänen der Stadt Gundelfingen anzustellen. Eine Gemeinde verfügt als Ausfluss ihres Selbstverwaltungsrechts aus Art. 28 Abs. 2 GG bzw. Art. 11 Abs. 2 BV über die Planungshoheit über ihr Gebiet. Sie ist mit Blick auf ihre etwaigen potentiell mit einem planfestzustellenden Vorhaben konfligierenden Planungsabsichten respektive durch Bebauungspläne konkretisierten Planungen die sachnächste Stelle. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG überlagert insofern den Amtsermittlungsgrundsatz nach Art. 24 Abs. 1 BayVwVfG.

74

c) Die Alternativenprüfung ist ordnungsgemäß erfolgt.

75

aa) Die Planfeststellungsbehörde hat die Nullvariante zu Recht ausgeschieden.

76

Die Nullvariante ist keine Alternative im eigentlichen Sinn. Der Plangeber hat in Bezug auf die Nullvariante nur zu prüfen, ob das Gewicht der entgegenstehenden Belange einen Verzicht auf das Vorhaben erzwingt (BVerwG, U.v. 5.10.2021 – 7 A 17.20 – juris Rn. 67; BayVGH, U.v. 28.5.2025 – 8 A 22.40063 – juris Rn. 51; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 128). Diese Prüfung hat die Planfeststellungsbehörde vorgenommen und der Verwirklichung der Planungsziele den Vorrang vor den entgegenstehenden Belangen eingeräumt (vgl. PFB S. 30 f.). Dies lässt keinen Abwägungsfehler erkennen – auch vor dem Hintergrund des eher kursorischen klägerischen Vorbringens.

77

bb) Eine geeignete Ausführungsvariante, die für öffentliche und private Belange insgesamt schonender wäre, drängte sich weder auf noch wurde eine solche abwägungsfehlerhaft verworfen. Dies gilt insbesondere für die von dem Kläger zu 2 bevorzugte Variante, die Feldwege eine Feldlänge östlich und westlich der Bundesstraße 16 durchgängig zu asphaltieren und als Hauptwirtschaftsweg auszubauen.

78

Bestehen keine rechtlich zwingenden Vorgaben, ist die Auswahl unter verschiedenen Trassenvarianten eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Die Behörde darf Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden (BVerwG, U.v. 12.6.2024 – 11 A 14.23 – juris Rn. 71). Sie muss bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials aber alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigen und sie mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, U.v. 8.10.2025 – 9 A 2.24 – BVerwGE 187, 27 – juris Rn. 128). Zu den einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören dabei neben den ernsthaft in Betracht kommenden – sich aufdrängenden – von Amts wegen zu ermittelnden auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden (BVerwG, U.v. 12.12.1996 – 4 C 29.94 – BVerwGE 102, 331 – juris Rn. 39; U.v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 – juris Rn. 174; U.v. 11.10.2017 – 9 A 17.16 – juris Rn. 12).

79

Fehlerhaft ist die Wahl einer Alternative, – wozu Varianten zu der gewählten Trassierung ebenso rechnen wie solche zu Veränderungen im Wegenetz sowie zu technischen Ausbaustandards (BVerwG, U.v. 1.10.2024 – 9 A 5.23 – UPR 2025, 184 – juris Rn. 26; U.v. 11.7.2019 – 9 A 14.18 – BVerwGE 166, 171 – juris Rn. 78 f.) –, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde – sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde infolge fehlerhafter Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, U.v. 26.11.2025 – 11 A 24.24 – zur Veröffentlichung in BVerwGE vorgesehen – juris Rn. 55 m.w.N.; BayVGH, U.v. 28.5.2025 – 8 A 22.40063 – juris Rn. 48).

80

Gemessen hieran hat die Planfeststellungsbehörde die ihr zustehende planerische Gestaltungsfreiheit nicht überschritten. Die Planung sieht vor, den durchgehend ausgebauten Hauptwirtschaftsweg auf der nördlichen Seite der B 16 anzulegen, weil die Wegeführung nördlich der B 16 bereits durchgängig

vorhanden ist. Zudem wurde der begleitende Weg damit auf die bestehende AS Gundelfingen/Peterswörth und die später folgenden Planungsabschnitte abgestimmt (vgl. PFB S. 33).

81

Damit setzen sich die Kläger nicht auseinander. Die von dem Kläger zu 2 angeführten Vorteile einer von der B 16 zurückgesetzten Wegführung für seine betrieblichen Belange (insbesondere betreffend Erreichbarkeit der Felder und der Brunnen zur Feldbewässerung; Begegnungsverkehr), soweit er sie der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren überhaupt aufgezeigt hat (zur Mitwirkungspflicht des Planbetroffenen vgl. BVerwG, U.v. 21.4.2026 – 9 A 6.26 – juris Rn. 43), wurden fehlerfrei abgewogen. Diese führen auch im Ergebnis nicht dazu, dass sich diese Variante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere aufdrängen würde.

82

Der Aspekt des Begegnungsverkehrs betrifft weniger die (örtliche) Anlage des Hauptwirtschaftsweges, sondern dessen Ausbauzustand und die Freigabe für bestimmte Nutzergruppen.

83

Im Übrigen hat es der Kläger zu 2 im Anhörungsverfahren bereits versäumt, der Planfeststellungsbehörde die von ihm bevorzugte Variante näher zu beschreiben. Er forderte „den Ausbau der Feldwege in zweiter Reihe östlich und westlich der B 16 als asphaltierte Wege, um die Felder alternativ und zügig zu erreichen und ohne die viel zu engen Einfädelstreifen benutzen zu müssen“ bzw. das „Asphaltieren von bestehenden Gras- und Schotterfeldwegen“ (vgl. Einwendungsschreiben vom 13.4.2021 BA S. 1418 ff.).

84

Auf Basis des Vortrags in Nr. 3 des Einwendungsschreibens war schon nicht klar, wo der begehrte Weg („in zweiter Reihe“) exakt hätte liegen sollen. Unklar blieb auch, welche Wege der Kläger zu 2 asphaltiert wissen will. Darüber hinaus brachte er unter Nr. 3 seines Einwendungsschreibens nicht zum Ausdruck, dass – wie er es in seiner Klagebegründung sowie in der Replik verstanden wissen will – die von ihm verlangten Wege eine Feldlänge westlich und östlich eine Alternative zum geplanten Hauptwirtschaftsweg darstellen sollen. Er benannte auch keine vermeintlichen Vorteile gegenüber der Planung. Sein gesamter Vortrag deutete vom objektivierten Empfängerhorizont betrachtet eher darauf hin, dass er kumulativ den Ausbau an anderer Stelle verlangt. Dies begründete er im Kern damit, auf diese Weise die Brücke und/oder die Einfädelstreifen nicht nutzen zu müssen.

85

Die nicht als konkrete Alternative zum geplanten Hauptwirtschaftsweg geschilderte Einwendung substantiierte der Kläger zu 2 auch im Rahmen des Erörterungstermins vom 5. Mai 2022 nicht. Ausweislich des Protokolls (vgl. BA S. 1994 f.) führte er erneut aus, dass „die Parallelwege eine Feldlänge entfernt von der B 16 asphaltiert werden müssten. Auf diese Weise könnte man sich die Asphaltierung des südöstlich gelegenen Weges sparen.“ Unklar bleibt, dass die geforderte Asphaltierung eine konkrete Alternative zum geplanten Hauptwirtschaftsweg darstellen soll.

86

d) Ermittlungs- bzw. Bewertungsdefizite in Bezug auf den öffentlichen Belang der Verkehrssicherheit liegen nicht vor.

87

Die Kläger rügen, die Verkehrssicherheit auf dem Hauptwirtschaftsweg, den landwirtschaftlichen Begleitwegen und dem Brückenbauwerk sei nicht berücksichtigt worden. Dort werde der Begegnungsverkehr insbesondere mit Fahrradfahrern und Fußgängern auch aufgrund wegfallender Auf- bzw. Ausfahrten von der B 16 zunehmen. Die Planung ermögliche keine sichere Abwicklung des Begegnungsverkehrs. Zudem verschlechtere die Planung die Verkehrssicherheit auf der B 16 selbst. Auch aufgrund des kurzen Ausbauabschnitts würden gegen Ende des Überholstreifens noch viele riskante Überholmanöver durchgeführt werden. Dies werde die ihres Erachtens schon heute bestehende Gefahr an der Zufahrt zum Anwesen Maxfelderhof verschärfen.

88

aa) Der geplante Überholstreifen ist geeignet, den auf der B 16 vorhandenen Überholdruck – ausgelöst durch einen hohen Schwerlastverkehrsanteil – zu mindern. Dabei kann nicht von einem kurzen

Überholstreifen die Rede sein. Überholstreifen sollen nach 4.5.3.2 der RAL 2012 bei Straßen der Entwurfsklasse 2 zwischen 600 m und 1.500 m lang sein. Die Länge des Überholstreifens von 1.490m liegt somit am oberen Rand des Rahmens der RAL 2012. Da die RAL anerkannte Regeln der Technik für den Entwurf gerade von verkehrssicheren Landstraßen darstellen (vgl. RAL 2012 Ziff. 1.2 und 2.2.) und sich die Länge des Überholstreifens im Korridor des von der RAL 2012 empfohlenen Bereichs bewegt, durfte die Planfeststellungsbehörde prima facie von der Verkehrssicherheit der von ihr verfolgten Planung ausgehen. Dass die Empfehlungen der RAL im Widerspruch zur Verkehrssicherheit stünden, behaupten auch die Klägerinnen nicht. Im Übrigen verstößt eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2003, 1069 = juris Rn. 37; BayVGh, U.v. 17.5.2018 – 8 A 17.40016 – juris Rn. 160 f). Einen solchen besonderen Ausnahmefall haben die Kläger nicht aufgezeigt.

89

bb) Die Vermutung der Kläger, wonach Verkehrsteilnehmer gegen Ende des Überholstreifens „noch schnell“ überholen werden, ist spekulativ. Er unterstellt, dass Verkehrsteilnehmer regelhaft unter Außerachtlassung der Verkehrsregeln rücksichtslos handeln werden. Die Planfeststellungsbehörde darf aber im Regelfall von der Einhaltung der straßenrechtlichen Geh- und Verbote ausgehen (vgl. BVerwG, B.v. 20.1.1983 – 4 B 217/82 – juris Rn. 4; OVG NW, B.v. 4.7.2025 – 11 D 206/24.AK – juris Rn. 159 f.; BayVGh, U.v. 6.12.2022 – 8 A 20.40015 – juris Rn. 39). Zudem hat der Beklagte in diesem Zusammenhang schlüssig erläutert, dass eine Streifeneinziehung mittels Bodenmarkierung und Beschilderung erfolgen wird (was dem Bild 45 des Anhang 1 der RAL 2012 entspricht). Weder aufgezeigt noch sonst erkennbar ist, dass die Verkehrssicherheit im vorliegenden Planungsabschnitt aufgrund örtlicher Gegebenheiten respektive sonstiger Besonderheiten massenhaft außer Acht gelassen werden sollte.

90

Nichts anderes gilt für die klägerische Annahme, das Überholverbot auf der gegenüberliegenden, nicht mit einem Überholfahrstreifen ausgestatteten Fahrspur werde dort massenhaft unzulässige und riskante Überholmanöver auslösen.

91

cc) Ein Abwägungsfehler ergibt sich auch nicht daraus, dass die Planfeststellungsbehörde im Planungsabschnitt häufig auftretenden Nebel zur Begründung herangezogen hat (vgl. PFB S. 30 und 65). Auf der Länge des Überholstreifens müssen Überholende nicht mit Gegenverkehr rechnen, was bei nebelbedingt eingeschränkter Sicht die Verkehrssicherheit verbessert. Soweit die Kläger meinen, eine Überholspur werde zum Überholen mit überhöhter Geschwindigkeit bei schlechten Sichtverhältnissen anreizen, unterstellen sie erneut regelhaft unvorsichtiges und rücksichtsloses Verhalten. Zudem ist dieses Argument schon deshalb nicht stichhaltig, weil es de facto witterungsunabhängig gilt und gegen jeden Straßenausbau angeführt werden könnte.

92

dd) Abwägungsfehler in Bezug auf die Verkehrssicherheit bei der Planung des Brückenbauwerks und der landwirtschaftlichen Begleitwege liegen ebenfalls nicht vor.

93

Die planfestgestellte Dimensionierung der Brücke entspricht den „Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten“ (RE-ING), Teil 2 (Brücken), Nr. 2.3 (Bild 2.1.1). Demgegenüber sind die Querschnittsmaße für einstreifige Brücken nach Nr. 2.6.2.2 (Bild 38) der Richtlinien für den ländlichen Wegebau (DWA-A 904-1, Ausgabe 2016) nach Nr. 9 der Vorbemerkung der RE-ING nicht anwendbar. Zwar sind die in den genannten Richtlinien ausgewiesenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend und können so auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange jeden Gewichts überwinden. Allerdings wurden die Querschnittsmaße der Nr. 2.3 nach Nr. 9 der Vorbemerkung der im Benehmen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) erarbeitet. Insofern können sie als anerkannter Standard angesehen werden.

94

Darüber hinaus ist das Brückenbauwerk so konzipiert, dass es die sichere Abwicklung von Begegnungsverkehr ermöglicht. So sieht die Planung jeweils im Bereich des nördlichen und des südlichen Widerlagers die Schaffung von Ausweichbuchten vor (vgl. u.a. PFB S. 56 f. und S. 4 f. des Regelungsverzeichnisses [Unterlage 11 T]). Entscheidend ist, ob Begegnungssituationen dort erkannt

werden können und nicht, ob Gegenverkehr unter allen Umständen und an jeder Stelle der beiden Auffahrten zu sehen ist.

95

Zur diesbezüglichen Höhengestaltung hat der Beklagte nachvollziehbar erläutert, dass sich entgegenkommende Fahrzeuge auf Höhe der Haltebuchten erkennen können. Zur Visualisierung der Sichtbeziehungen auf Höhe der südlichen und nördlichen Ausweibuchten hat er jeweils die auf Basis des Höhenplans (Unterlage 6/3) erstellte Anlagen B 2 und B 3 vorgelegt. Danach lässt sich der Scheitelpunkt des Brückenbauwerks auf Höhe der Haltebucht in nördlicher Fahrtrichtung bei einer Eigenhöhe von 1,00 m so überblicken, dass entgegenkommende Verkehrsteilnehmer einer Höhe von 2,00 m erkannt werden; liegt die Eigenhöhe bei 1,5 m, lässt sich Gegenverkehr einer Höhe von 1,37 m erkennen. Auf Höhe der Haltebucht in südlicher Fahrtrichtung lassen sich bei einer Eigenhöhe von 1,00 m entgegenkommende Verkehrsteilnehmer einer Höhe von 1,90 m erkennen; bei einer Eigenhöhe von 1,50 m sind andere Verkehrsteilnehmer einer Höhe von 1,39 m zu sehen. Berücksichtigt man noch, dass sich eine Fahrerin bzw. ein Fahrer einer landwirtschaftlichen Maschine angesichts deren regelmäßig nicht unerheblichen Eigenhöhe höher sitzt, kann davon ausgegangen werden, dass Gegenverkehr (Kfz, Fußgänger, Radfahrer) regelmäßig spätestens auf Höhe der Haltebucht zu erkennen ist.

96

Die Dimensionierung der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege haben die Kläger nicht konkret gerügt (vgl. § 17 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 67 Abs. 4 VwGO). Im Übrigen entspricht die Planung auch insoweit den einschlägigen Richtlinien. Der Hauptwirtschaftsweg nordwestlich der B 16 (FINr. 5269) ist mit einer Kronenbreite von 5,50 m geplant – zusammengesetzt aus 4,00 m asphaltierter Fahrbahn und beidseitigen Banketten von jeweils 0,75 m (vgl. Regelungsverzeichnis [Planunterlage 11T], Nr. 6 und Lageplan 5/2 T). Er soll demnach größer dimensioniert sein, als es die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ [DWA-A 904-1, Ausgabe 2016] überhaupt verlangen. Diese sehen für Hauptwirtschaftswege i.S.v. Nr. 1.2.2.1 DWA-A 904-1 eine Fahrbahnbreite mit dem Regelquerschnitt 3,50 m sowie zwei befestigte Seitenstreifen von jeweils mindestens 0,75 m vor. Der Feldweg östlich der B 16 (gelegen auf FINr. 3468, Gemarkung Gundelfingen) ist mit einer Kronenbreite von 4,00 m geplant – zusammengesetzt aus 3,00 m befestigter Fahrbahn und beidseitigen Banketten von jeweils 0,50 m (vgl. Regelungsverzeichnis [Planunterlage 11T] Nr. 15 und Lageplan 5/2T und 5/3). Das entspricht den o.g. Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Diese sehen für Wirtschaftswege i.S.v. Nr. 1.2.2.2 DWA-A 904-1 eine Fahrbahnbreite mit einem Regelquerschnitt von 3,00 m vor (DWA-A 904-1, Nr. 2.5.4.3). Bei einer Kronenbreite von 4,00 m bedeutet das zwei befestigte Seitenstreifen von jeweils mindestens 0,50 m.

97

e) Die Belange der Landwirtschaft wurden – als öffentlicher Belang (vgl. PFB S. 51 f.) wie auch im Hinblick auf die betrieblichen Interessen der Kläger (vgl. PFB S. 64 ff.) rechtsfehlerfrei abgewogen. Die Planfeststellungsbehörde setzt sich insbesondere auch mit den Eingriffen in das Eigentum der betroffenen Landwirte auseinander (vgl. dazu insb. PFB S. 53 f.). Einen konkreten Abwägungsfehler haben die Kläger insbesondere nicht damit dargetan, dass sie meinen, die Belange der Landwirtschaft seien unzureichend ermittelt und abgewogen worden, da die Planfeststellungsbehörde landwirtschaftliche Besonderheiten des Sonderkulturenanbaus nicht (ausreichend) geprüft und gewürdigt habe.

98

Zur Frage der Gewichtung einzelner betroffener Belange enthält § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG a.F. keine Vorgaben. Der Vorhabenträger verfügt insoweit über einen großen Spielraum (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 216).

99

aa) Die besondere (ackerbauliche) Nutzung (Gemüseanbau) hat die Planfeststellungsbehörde erfasst und abwägungsfehlerfrei abgehandelt (zur Abwägung der diesbezüglichen städtebaulichen Belange vgl. bereits oben Rn. 66 ff). Sie hat erkannt, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Unzumutbare Belastungen für die landwirtschaftliche Struktur oder einzelne Betriebe hat sie verneint, weil das Vorhaben von begrenztem Umfang sei und keine erheblichen Beeinträchtigungen ersichtlich seien. Die Zielsetzung des Vorhabens respektive die verkehrlichen Erfordernisse erlaubten keine weiteren Eingriffsminderungen. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde mittelbare Auswirkungen des

Vorhabens wie Umwege und eine dadurch weniger effiziente Bewirtschaftung der Flächen gesehen und dennoch der Realisierung des Vorhabens den Vorrang eingeräumt.

100

Die Planfeststellungsbehörde hat auch die Wertigkeit der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen nicht verkannt, indem sie von „Ackerland“ und „Grünland“ gesprochen hat. Diverse Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses belegen, dass sich die Planfeststellungsbehörde der landwirtschaftlichen Nutzung zum Gemüseanbau bewusst ist („Im Umfeld des Vorhabensstandortes ist die reale Vegetation größtenteils durch intensive landwirtschaftliche Nutzung (Sondernutzung Gemüseanbau) geprägt“, vgl. PFB, S. 16; „darauf hinzuweisen, dass das Plangebiet weitgehend durch eine aufgeräumte landwirtschaftlich (überwiegend Gemüseanbau) genutzte Landschaft gekennzeichnet ist“, vgl. PFB, S. 18); zudem erwidert sie diverse Einwendungen, die die Nutzung zum Gemüseanbau adressieren vgl. PFB, S. 65; S. 66; S. 68; S. 69; S. 71); hervorzuheben ist die Passage unter Nr. 9.1 auf Seite 51 („Dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Felder im Planfeststellungsbereich überwiegend dem Gemüseanbau dienen, der eine intensivere Bewirtschaftung erforderlich macht.“). Zudem hat die Planfeststellungsbehörde die besondere Wertigkeit und Ertragsfähigkeit der Böden im Planungsgebiet erkannt, diesen Belang aber dem Planungsziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit hintangestellt (vgl. PFB S. 71). Das Abwägungsgebot wird aber nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 26.11.2025 – 11 A 24.24 – zur Veröffentlichung in BVerwGE vorgesehen – juris Rn. 26). Im Übrigen ist für den Senat nicht nachvollziehbar, inwiefern es die Beurteilung der Wertigkeit und der Abwägungsrelevanz der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen des Sonderkulturenanbaus beeinflussen sollte, wenn die Planfeststellungsbehörde anmerkt, es sei auch Grünland betroffen.

101

Weiter stellt der Planfeststellungsbeschluss fest, dass die Belange der Landwirtschaft über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus auch durch mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen sind, den Planungszielen aber nicht entgegenstünden. Sie nennt dabei exemplarisch „Umwege und dadurch eine weniger effiziente Bewirtschaftung“, die klägerseits vermissten Formverschlechterungen fallen auch darunter (vgl. PFB S. 51: „insbesondere“).

102

bb) Die Planfeststellungsbehörde hat auch die besonderen betrieblichen Belange landwirtschaftlicher Gemüseanbaubetriebe rechtsfehlerfrei abgewogen.

103

Soweit der Kläger zu 1 erstmals im Rahmen der mündlichen Verhandlung vage vorbrachte, dass die Planfeststellungsbehörde die besonderen Anforderungen des Sonderkulturenanbaus nicht ausreichend geprüft und gewürdigt habe, ist sein entsprechendes Vorbringen nach § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG a.F. (entspricht dem geltenden § 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG) präkludiert. Doch auch entgegen dem Vortrag des Klägers zu 2 war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, etwaige weitere mögliche Besonderheiten der Bewirtschaftung durch Betriebe des Sonderkulturen- und Gemüseanbaus im Allgemeinen bzw. atypische Betriebsstrukturen einzelner Anbaubetriebe im Speziellen auf eigene Initiative zu prüfen. Das ihr im Zeitpunkt des Planerlasses Bekannte hat sie sachgerecht gewürdigt.

104

Private Belange müssen von Amts wegen in die Abwägung eingestellt werden, wenn sie für die Behörde ohne Weiteres erkennbar sind (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 6.11.1981 – 4 C 14.78 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 44 – juris Rn. 30). Drängen sich der planenden Behörde solche Belange aber nicht auf und hat ein Betroffener im Planfeststellungsverfahren nicht dazu vorgetragen, leidet ein Planfeststellungsbeschluss selbst dann nicht an Abwägungsfehlern, wenn private Belange tatsächlich nicht berücksichtigt worden sein sollten (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 13.9.1985 – 4 C 64.80 – juris Ls. 1 und Rn. 9 ff.).

105

Die allgemeinen Mitwirkungspflichten beschränken den Amtsermittlungsgrundsatz. Wer etwas für sich Günstiges bewirken will, wird regelmäßig alles ihm Bekannte vortragen, um das gewünschte Ziel zu erreichen (vgl. Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 26 Rn. 47). Dies gilt erst recht mit Blick auf Umstände, die in seiner Sphäre bzw. seinem Erkenntnisbereich wurzeln (BVerwG, U.v. 21.4.2026 – 9 A 6.26 – juris Rn. 43 m.w.N.). Wer sich auf eine spezielle betriebliche Situation beruft,

muss der Planfeststellungsbehörde deshalb die Umstände zur Kenntnis bringen, die er im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt wissen will. So ist etwa mit Blick auf besondere wirtschaftliche Interessen substantiiert vorzutragen; es reicht nicht, solche etwaigen Interessen nur zu erwähnen (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 13.19 – BVerwGE 170, 262 – juris Rn. 17). Es muss nach dem klägerischen Vortrag als möglich erscheinen, dass ein bestimmtes schutzwürdiges Interesse betroffen ist (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 13.19 – BVerwGE 170, 262 – juris Rn. 13). Betroffene müssen die betrieblichen und geschäftlichen Umstände so ausführlich darstellen, dass die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Vorhabens auf das Unternehmen zu beurteilen imstande ist (vgl. BVerwG, U.v. 12.6.2019 – 9 A 2.18 – BVerwGE 166, 1 – juris Rn. 27).

106

Der Kläger zu 2 trug im Einwendungsschreiben (vgl. BA S. 1418 ff.) und im Erörterungstermin (vgl. BA S. 1994 ff.) generell zu landwirtschaftlichen Belangen vor, u.a. zu auf den Wegfall von Abfahrten von der B 16 zurückgehende Mehrwege. Daneben hob er die Bedeutung der Erreichbarkeit der Grundstücke seines Gemüsebaubetriebs bzw. eines funktionsfähigen landwirtschaftlichen Wegenetzes hervor. Diese Aspekte hat die Planfeststellungsbehörde erkannt und in die Abwägung eingestellt (vgl. PFB S. 51: „Dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Felder im Planfeststellungsbereich überwiegend dem Gemüseanbau dienen, der eine intensivere Bewirtschaftung erforderlich macht.“).

107

Darüber hinausgehende Anforderungen drängten sich der Planfeststellungsbehörde weder auf noch hat der Kläger zu 2 dazu im Rahmen des Verwaltungsverfahrens substantiiert vorgetragen. Soweit er in seinem Einwendungsschreiben auf die Gemüsegärtnerei der Familie hinwies (BA S. 1421), zeigte er nicht konkret auf, inwiefern für seinen Familienbetrieb weitere Anforderungen beachtet werden müssten, die über diejenigen gewöhnlicher landwirtschaftlicher (Ackerbau-)Betriebe hinausgehen und einen besonderen Abwägungsbedarf auslösen würden. Den Umstand, dass der Gemüseanbau eine intensivere Bewirtschaftung erforderlich macht, hat die Planfeststellungsbehörde gesehen (vgl. PFB S. 51). Darüber hinausgehend fehlten substantiierte Ausführungen der Kläger zu spezifische Anforderungen, die sich von der übrigen Landwirtschaft wesentlich unterschieden. Dies gilt insbesondere für etwaige besondere Anforderungen an die Brücke und das landwirtschaftliche Begleitwegenetz ausgehend von atypisch groß dimensionierten Fahrzeuge und Anbauten, die über die einschlägigen Richtlinien hinausgehende Dimensionierungen erfordern könnten.

108

Ausgehend davon konnte der in der mündliche Verhandlung gestellte Beweisantrag des Klägers zu 2 als nicht entscheidungserheblich abgelehnt werden.

109

f) Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Klimaschutzgesetzes wurden in der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG hinreichend berücksichtigt.

110

Die von dem Kläger zu 2 gerügte Nichtberücksichtigung etwaiger Emissionen, die auf Mehrwege landwirtschaftlicher Maschinen sowie deren Anfahr- und Bremsvorgänge bei der Nutzung des Brückenbauwerks zurückgehen, führt zu keinem Abwägungsfehler. Nach den Umständen des Einzelfalls waren diese nach Auffassung des Senats nicht abwägungsbeachtlich; insbesondere war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, hierzu eine ergänzende gutachterliche Untersuchung einzuholen.

111

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Bundesklimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen (vgl. dazu BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 59 ff.; U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 219 ff.; U.v. 8.10.2025 – 9 A 2.24 – BVerwGE 187, 27 – juris Rn. 129 ff.). Da maßgeblicher Zeitpunkt der gerichtlichen Beurteilung der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 12. Juli 2023 ist, ist das Klimaschutzgesetz in der vom 31. August 2021 bis 16. Juli 2024 geltenden Fassung (BGBl. I 2021 S. 3905) anzuwenden. Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG muss die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung prüfen, ob und inwieweit diese Einfluss auf die Treibhausemissionen hat und die Erreichung der Klimaziele gefährden kann.

112

Dabei dürfen die Anforderungen auch angesichts des weitgehenden Fehlens von untergesetzlichen Regelungen, Handlungsempfehlungen oder Leitfäden nicht überspannt werden; der Behörde ist kein unzumutbarer Aufwand abzuverlangen (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 221); sie müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 80). Der Ermittlungsaufwand muss bezogen auf die konkrete Planungssituation vertretbar sein (vgl. BVerwG, U.v. 20.6.2024 – 11 A 3.23 – BVerwGE 183, 42 – juris Rn. 245; BayVGh, U.v. 4.3.2026 – 8 A 22.40051 – juris Rn. 73).

113

Ausgehend davon durfte die Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr (vgl. P. GmbH vom 4.4.2023 BA S. 2603/2612) die Verkehrsuntersuchung für das Straßenbauvorhaben (I. GmbH vom 11.5.2018 BA S. 168 ff.) heranziehen (vgl. Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern, Stand 17.11.2022, S. 3; Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Stand 16.12.2022 – VKBl. 2023, 70 – S. 7). Es wäre im vorliegenden Einzelfall für den Vorhabenträger unverhältnismäßig, nur im Hinblick auf etwaige Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Verkehr auf dem Begleitwegenetz die Erstellung einer ergänzenden Verkehrsprognose zur Beurteilung der Klimaauswirkungen zu verlangen (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 92; BayVGh, U.v. 4.3.2026 – 8 A 22.40051 – juris Rn. 77).

114

Geschätzte Mehremissionen, die aus auf der Streichung von Ausfahrten zurückgehenden Mehrwegen oder der Steigung einer Brücke im Begleitwegenetz resultieren, fallen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Verkehrsbewegungen im Planbereich der B 16 (vgl. dazu auch oben Rn. 62) nicht erheblich ins Gewicht. Dahinstehen kann deshalb, ob die klägerseits reklamierten Emissionen bis hin zum Mehrverbrauch und -verschleiß aufgrund der Brückennutzung überhaupt verlässlich quantifizierbar wären.

115

Ein etwaiger Abwägungsmangel hätte sich zudem jedenfalls im Ergebnis nicht ausgewirkt (§ 75 Abs. 1a Satz 1 BayVwVfG). Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Die Erheblichkeit kann verneint werden, wenn sich etwa aus dem Planfeststellungsbeschluss konkrete Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle ordnungsgemäßer Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen hätte (BVerwG, U.v. 8.10.2025 – 9 A 2.24 – BVerwGE 187, 27 – juris Rn. 139 m.w.N.).

116

Hier liegen solche Anhaltspunkte vor: Im Planfeststellungsbeschluss stellt die Planfeststellungsbehörde explizit fest, dass der Ausbau der B 16 insgesamt emissionserhöhende Wirkung hat und den Minderungszielen des Klimaschutzgesetzes nicht entspricht. Aus ihrer Sicht überwiegen aber die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Vorteile die Nachteile. Insbesondere verweist sie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. PFB S. 50). Es scheint ausgeschlossen, dass sich die Behörde anders entschieden hätte, wenn sich die Verkehrsemissionen durch den landwirtschaftlichen Verkehr in einem überschaubarem Umfang erhöhen würden.

117

g) Ein Abwägungsdefizit folgt auch nicht aus der Rüge des Klägers zu 2, wonach „die Immissionswerte“ nicht oder nur unzureichend ermittelt worden seien.

118

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 (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 10.4.2019 – 9 A 22.18 – BVerwGE 165, 185 – juris Rn. 23 m.w.N.). Solche hat aber weder der Kläger zu 2 vorgetragen noch sind sie sonst ersichtlich.

Unabhängig davon erweist sich die Rüge als unsubstantiiert. Weder aus der Erläuterung zur immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1, vgl. u.a. BA S. 2347) noch aus der Erläuterung zur Luftschadstoffermittlung (Unterlage 17.2, vgl. u.a. BA S. 2354) ergibt sich, dass selbige – wie der Kläger zu 2 behauptet – auf der Annahme beruht, dass der Streckenabschnitt zukünftig als Kraftfahrstraße gewidmet wird. Soweit der Kläger zu 2 dies daraus folgert, dass beide auf den im Verkehrsgutsachten prognostizierten Verkehrszahlen aufbauen (Unterlage 17.1, S. 2f, vgl. u.a. BA. S. 2348; Unterlage. 17.2, S. 7, vgl. u.a. BA, S. 2365), ist auf die diesbezüglichen Ausführungen zu verweisen (vgl. oben Rn. 59). Soweit der Klägers zu 2 eine vermeintlich unzureichende Ermittlung darauf stützt, dass die Messstelle außerhalb des Planabschnitts liege, verkennt er, dass Immissionspunkte nicht im Planbereich liegen müssen. In Rede stehen hier nicht die Emissionen, sondern die am betreffenden Ort zu messenden Immissionen. Insoweit ist nach Abschnitt B Nr. 1 Buchst. a erster Spiegelstrich der Anlage 3 zur 39. BImSchV [...] die Belastung derjenigen Bereiche zu beurteilen, „in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich ... über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist“. Maßgebliches Kriterium für die Festlegung des Untersuchungsbereichs ist das Verhältnis der Aufenthaltsdauer von Menschen zum Mittelungszeitraum des jeweils zu beurteilenden Grenzwerts; diese Aufenthaltsdauer muss einen „signifikanten“ Anteil am Mittelungszeitraum ausmachen. Da die Grenzwerte dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, kommt es auf die Belastung des einzelnen Menschen und damit auf dessen typische Aufenthaltsdauer an, und nicht auf den Zeitraum, in dem wechselndes Publikum vorhanden ist. Danach sind selbst bezogen auf Grenzwerte mit dem geringsten Mittelungszeitraum von einer Stunde (vgl. §§ 2 f. der 39. BImSchV) nur solche Bereiche zu untersuchen, in denen der Einzelne nicht nur für einen kurzen Moment, sondern „über einen längeren Zeitraum“ Schadstoffen ausgesetzt ist (BVerwG, U.v. 10.10.2012 – 9 A 18.11 – BVerwGE 144, 243 – juris Rn. 18). Vor diesem Hintergrund begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, dass die Untersuchung für den Immissionsort Maxfelderhof, der der Ausbaustrecke nächstgelegene Wohnnutzung, erfolgt ist. Eine flächenhafte Untersuchung der an die B 16 angrenzenden Felder, die der Kläger offenbar begehrt, war nicht geboten.

120

h) Es liegt auch kein Abwägungsfehler bei der Abschnittsbildung vor.

121

Der Vorhalt der Kläger, bei dem abgeschlossenen Bau der Ortsumfahrung Gundelfingen sei es versäumt worden, eine Gesamtplanung der landwirtschaftlichen Begleitwege zu entwickeln, ist – auch unter dem Aspekt der Abschnittsbildung – nicht Gegenstand des vorliegenden Klageverfahrens, das sich auf einen anderen Straßenabschnitt bezieht. Im Übrigen begegnet die Abschnittsbildung im streitgegenständlichen Planabschnitt keinen rechtlichen Bedenken (vgl. dazu z.B. BVerwG, U.v. 7.3.1997 – 4 C 10.96 – BVerwGE 104, 144 – juris Rn. 30; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 732; BayVGh, U.v. 4.3.2026 – 8 A 22.40051 – juris Rn. 64).

122

Bei dem Planvorhaben handelt es sich um die Anbringung eines Überholfahrstreifens an die Bestandstrasse. Sowohl der Anfangs- als auch der Endpunkt des Ausbaubereichs knüpfen an den Bestand an. Damit weist der Abschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion auf (vgl. dazu auch PFB S. 12). Unabhängig davon ist nicht ersichtlich, dass einer Umsetzung des Gesamtkonzepts des durchgängigen dreispurigen Ausbaus der B 16 mit alternierenden Überholspuren zwischen Günzburg und Donauwörth und der Schaffung mehrerer Ortsumfahrungen unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen.

123

i) Der Eingriff in das von Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistete Eigentumsgrundrecht der Kläger war erforderlich und auf das geringstmögliche Maß reduziert.

124

Die Behauptung des Klägers zu 2, der Ausbau könnte vollständig auf dem Grundstück der B 16 erfolgen, da das Straßengrundstück ausreichend breit sei, ist durch nichts belegt; auch die in der mündlichen Verhandlung geäußerte Vermutung, dies spreche für eine Vorratshaltung für den potentiellen Anbau einer vierten Spur, entbehrt einer tatsächlichen Grundlage. Zu dem geplanten Querschnitt RQ 11,5+ kommen die Bankette beidseits der Fahrbahn von je 1,50 m. Somit beträgt schon die Kronenbreite 15,00 m (zum

Ganzen vgl. nur: Nrn. 1 / S. 1 des Regelungsverzeichnisses [Unterlage 11 T]). Darüber hinaus wird der bestehende Geh- und Radweg nördlich der B 16 zum öffentlichen Feld- und Waldweg ausgebaut („Hauptwirtschaftsweg“). Die Kronenbreite soll 5,50 m betragen – zusammengesetzt aus 4,00 m asphaltierter Fahrbahn und beidseitigen Banketten von jeweils 0,75 m Bankette Nrn. 2 und 6 / S. 2 f des Regelungsverzeichnisses [Unterlage 11 T]).

125

j) Die weiteren Einwände, das Planvorhaben liege teilweise im Umgriff des Bebauungsplans „Moosteile Planteil A“ der Stadt Gundelfingen – der einige Biotopentwicklungsflächen festsetze – sowie einer amtlich ausgewiesenen Hochwassergefahrenfläche HQ_{extrem}, hat der Kläger zu 2 erstmals mit Schriftsatz vom 25. Juni 2026 und damit weit nach Ablauf der zehnwöchigen Klagebegründungsfrist vorgetragen. Dieses Vorbringen ist deshalb präkludiert (vgl. § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG a.F.; entspricht dem geltenden § 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG).

126

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

127

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.

128

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