

Titel:

**straßenrechtliche Planfeststellung für den Ausbau der B 469 bei St.,
Öffentlichkeitsbeteiligung, naturschutzrechtliches Vermeidungsgebot, Biotopschutz,
Befreiung, artenschutzrechtliche Ausnahme, Abwägung, Dimensionierung des
Ausbauvorhabens, Verkehrssicherheit, Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes,
Kosten, wasserrechtliches Verschlechterungsverbot**

Normenketten:

§ 17 Abs. 1 S. 4 a.F., § 17d, § 17e Abs. 3 FStrG,

§ 13, § 15 Abs. 1, § 30 Abs. 2 S. 1 Nr. 1, § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 S. 2 Nr. 3, § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, § 67
Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG,

§ 27, § 47 WHG,

§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG,

Art. 23 Abs. 3 S. 1 BayNatSchG,

Richtlinien für den Ausbau von Autobahnen (RAA)

Schlagworte:

straßenrechtliche Planfeststellung für den Ausbau der B 469 bei St., Öffentlichkeitsbeteiligung,
naturschutzrechtliches Vermeidungsgebot, Biotopschutz, Befreiung, artenschutzrechtliche Ausnahme,
Abwägung, Dimensionierung des Ausbauvorhabens, Verkehrssicherheit, Berücksichtigung des globalen
Klimaschutzes, Kosten, wasserrechtliches Verschlechterungsverbot

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, eine nach § 3 UmwRG anerkannte Umweltvereinigung, wendet sich gegen den
Planfeststellungsbeschluss der Regierung von ... vom 30. Juni 2022 für die Erneuerung der Bundesstraße
(B) 469 zwischen der Anschlussstelle St. (Kreisstraße AB 16) und der Anschlussstelle G. (Staatsstraße
3115) mit Anbau von Seitenstreifen in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 und
der Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026.

2

Bei dem planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um eine Bestandserhaltungsmaßnahme auf einer
Länge von ungefähr 6 km. Sie umfasst die grundlegende Erneuerung des Oberbaus, die bedarfsgerechte
Verbreiterung der Fahrstreifen und des Mittelstreifens sowie den Anbau von Seitenstreifen. Des Weiteren
wird die Anschlussstelle Aschaffenburg (B 26) um eine zusätzliche Direktrampe von der B 26 in
Fahrtrichtung Darmstadt auf die B 469 in Fahrtrichtung Norden ergänzt.

3

Mit Schreiben vom 9. September 2020 beantragte das Staatliche Bauamt Aschaffenburg die Durchführung
des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben. Die Planunterlagen lagen vom 28. September 2020 bis
27. Oktober 2020 öffentlich aus. Aus Anlass von Einwendungen und weiteren Erkenntnissen änderte der
Vorhabenträger die Planunterlagen mit Datum vom 21. Juni 2022. Der Kläger erhob im
Verwaltungsverfahren Einwendungen.

4

Am 30. Juni 2022 stellte die Regierung von ... den Plan fest und erteilte dem Vorhabenträger zugleich verschiedene wasserrechtliche Erlaubnisse. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 14. Juli 2022 im Amtsblatt der Regierung von Die Auslegung fand vom 18. Juli 2022 bis 1. August 2022 statt. Dem Kläger wurde der Planfeststellungsbeschluss am 14. Juli 2022 zugestellt.

5

Der Kläger hat gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2022 am 12. August 2022 Klage erhoben.

6

Mit Schreiben vom 11. Februar 2025 hörte die Regierung von ... den Kläger zu einer beabsichtigten Planergänzung in Bezug auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima an und übersandte ihm zu diesem Zweck einen „Vor-Entwurf“ für eine Begründungsergänzung. Die Öffentlichkeit wurde nicht erneut beteiligt. Der Kläger erhob auch hiergegen Einwendungen. Der Planergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025, mit dem die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses um die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima ergänzt wurde, wurde dem Kläger am 16. Mai 2025 zugestellt.

7

Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung am 24. Februar 2026 drei Protokollerklärungen abgegeben. Diese ergänzen die wasser- und artenschutzrechtlichen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses und die Begründung des Planergänzungsbeschlusses in Bezug auf den globalen Klimaschutz.

8

Der Kläger hat den Planergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025 und die Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 in das Klageverfahren einbezogen. Mit seiner Klage rügt er die Verletzung formellen und materiellen Rechts. In formeller Hinsicht macht er im Wesentlichen die fehlende Auslegung des hydrogeologischen Berichts vom 9. März 2018 und die unterbliebene Beteiligung der Öffentlichkeit vor Erlass des Planergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 geltend. In materieller Hinsicht rügt er Verstöße in vielfacher Hinsicht gegen natur- und artenschutzrechtliche Bestimmungen. Das Vorhaben missachte das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot, weil die Verbreiterung der Straßentrasse zum Erhalt des Waldrandes auch einseitig erfolge könne und statt der Direkttrampe von der B 26 auf die B 469 auch ein Bypass am vorhandenen Verkehrskreisel genüge. Damit seien nur geringfügige und daher zumutbare Abstriche von den Planungszielen, insbesondere der als Ziel angeführten Verbesserung der Verkehrssicherheit, verbunden. Die erteilten Befreiungen für Eingriffe in das gesetzlich geschützte Biotop „Sumpfgewächsbüsch“ und das Landschaftsschutzgebiet „Unter- und Oberhübnerwald in der Gemarkung St.“ seien zu Unrecht erteilt worden, da die verkehrlichen Belange, die zudem fehlerhaft bewertet worden seien, nicht überwiegen würden. Die Voraussetzungen für die erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmen in Bezug auf die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von baumhöhlenbewohnenden Fledermäusen und von Zauneidechsen lägen ebenfalls nicht vor. Zudem verstoße das Vorhaben gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot hinsichtlich des Oberflächenwasserkörpers „Gersprenz von Landesgrenze HE/BY bis Mündung in den Main“ (DERW_DEBY_2_F175) und des Grundwasserkörpers „Kristallin-Aschaffenburg“ (DEHE_2470_3201_BY). Auch die Abwägungsentscheidung erweise sich als rechtswidrig, weil das Ausbauprojekt mit einem Regelquerschnitt RQ 31 überdimensioniert sei. Bei einer Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h bzw. 100 km/h sei das Planungsziel „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ auch bei einer geringeren Fahrbahnbreite erreichbar. Abwägungsfehlerhaft sei eine Aufschlüsselung der Kosten nicht erfolgt. In Bezug auf die mit Planergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025 angeführten Erwägungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima rügt er insbesondere, dass die zugrunde gelegten Verkehrsdaten veraltet seien und der Sektor „Landnutzung und Landnutzungsänderung“ fehlerhaft bewertet worden sei. Namentlich sei ein sogenannter „Timelag“ für die An- und Aufwuchszeit der Kompensationsmaßnahme für den gerodeten Wald nicht berücksichtigt worden.

9

Der Kläger beantragt,

10

den Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2022, geändert durch den Ergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025, jeweils in der Fassung der in der mündlichen Verhandlung vom Beklagten abgegebenen Protokollerklärungen, aufzuheben,

11

hilfsweise,

12

für rechtswidrig zu erklären und außer Vollzug zu setzen.

13

Der Beklagte beantragt,

14

die Klage abzuweisen.

15

Er tritt der Klage im Einzelnen entgegen. Der hydrogeologische Bericht habe nicht ausgelegt werden müssen, da für die Anstoßwirkung die Auslegung des wasserrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 18.4) und der Erläuterungen zu den Entwässerungsmaßnahmen (Unterlage 18.1) ausreichend gewesen sei. Auch in Bezug auf die Ermittlung der Belange des globalen Klimas habe die Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2020 eine ausreichende Anstoßwirkung entfaltet. Ebenso wenig läge ein Verstoß gegen das naturschutzfachliche Vermeidungsgebot vor. Dieses verpflichte zwar den Verursacher in allen Planungs- und Realisierungsphasen, dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt werde, verlange aber gerade nicht eine andere Trassenführung. Die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen sei aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, das hier in der wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit liege, gerechtfertigt. Der Regelquerschnitt RQ 31 sei auch nicht überdimensioniert, da er den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entspreche, die die anerkannten Regeln für den Bau bzw. Ausbau von Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen enthielten. Autobahnen und autobahnähnliche Straßen seien danach für die verkehrssichere Abwicklung des schnellen Kraftverkehrs zu dimensionieren.

16

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die vorgelegten Behördenakten der Regierung von ..., das Sitzungsprotokoll über die mündliche Verhandlung am 24. Februar 2026 und die Gerichtsakte verwiesen.

Entscheidungsgründe

17

Die zulässige Klage hat keinen Erfolg.

A.

18

Die Klage ist zulässig. Der Kläger ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 UmwRG klagebefugt im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO, ohne eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu müssen.

B.

19

Die Klage ist jedoch nicht begründet. Der Kläger kann weder die Aufhebung noch die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. Juni 2022 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses in der Form eines Begründungsergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 und der Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 verlangen; denn der ergänzte Planfeststellungsbeschluss weist weder formelle noch materielle Fehler auf (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO; § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG).

20

I. Maßgeblich für die gerichtliche Prüfung ist die Sach- und Rechtslage bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. Juni 2022 (vgl. BVerwG, U.v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 – BVerwGE 158, 1

– juris Rn. 21; U.v. 23.4.2024 – 9 A 3.23 – UWP 2024, 216 – juris Rn. 17). Auf den Zeitpunkt eines Ergänzungsbeschlusses ist nur insoweit abzustellen, als die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung im ergänzenden Verfahren nicht nur auf punktuelle Änderungen beschränkt, sondern auf veränderte tatsächliche oder rechtliche Verhältnisse stützt und auf der Grundlage einer Aktualisierung der Beurteilungsgrundlagen eine Neubewertung vornimmt (vgl. zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bei Planänderungs- und -ergänzungsbeschlüssen BVerwG, U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – BVerwGE 176, 94 – juris Rn. 163 m. w. N.; U.v. 23.4.2024 – 9 A 3.23 – UWP 2024, 216 – juris Rn. 17). Weder der Erlass des Begründungsergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 noch die Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 führen zu einer Verschiebung des maßgeblichen Zeitpunkts. Beide ergänzen den Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage des Art. 75 Abs. 1a Satz 2 Halbs. 1 BayVwVfG nur punktuell; eine Neubewertung fand nicht statt. Der Begründungsergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025, ergänzt durch eine Protokollerklärung in der mündlichen Verhandlung, fügt dem Sachverhalt und den Entscheidungsgründen eine Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima hinzu. Die übrigen Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 ergänzen die wasserrechtliche Erlaubnis zur Grundwasserableitung und die rechtliche Sicherung der artenschutzrechtlichen Maßnahme 2 FCS, ebenfalls ohne eine Neubewertung durchzuführen.

21

II. Der gerichtlichen Prüfung sind nur diejenigen Einwände zugrunde zu legen, die der Kläger unter Beachtung der zehnwöchigen Begründungsfrist des § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG in der bei Klageerhebung geltenden Fassung (Fassung vom 8.8.2020; nunmehr § 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG) vorgebracht hat, soweit nicht die Voraussetzungen des § 17e Abs. 5 Satz 2 bis 5 FStrG erfüllt sind (gleichlautend nunmehr § 17 Abs. 3 Satz 1 FStrG). Der Begründungsergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025 und die Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 durchbrechen die eingetretene materielle Präklusion nur, soweit die Behörde das Verwaltungsverfahren wieder aufgreift und mit einem Planergänzungsbeschluss abschließt. Nach Maßgabe der sachlichen Reichweite des Planergänzungsverfahrens kann der Kläger neue Einwendungen vorbringen. Im Übrigen wirkt die Präklusion fort (vgl. BVerwG, U.v. 27.6.2019 – 7 C 22.17 – NuR 2019, 846 – juris Rn. 31; U.v. 21.3.2023 – 4 A 9.21 – juris Rn. 30; BayVGH, U.v. 19.12.2023 – 8 A 19.40024 – juris Rn. 21).

22

III. Die vom Kläger gerügten Verfahrensfehler liegen nicht vor.

23

1. Soweit der Kläger beanstandet, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima nicht im UVP-Bericht (Anhang zur Unterlage 1) dargestellt worden seien, obwohl der Vorhabenträger nach § 2 Abs. 1 Nr. 3, § 16 UVPG i.V.m. Anlage 4 Nr. 4 Buchstaben a bis c, Unterbuchstabe gg zu § 16 Abs. 3 UVPG dazu verpflichtet gewesen sei, rügt er keinen formellen Fehler, sondern eine inhaltliche Unzulänglichkeit des UVP-Berichts.

24

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass Verfahrensfehler im Sinne von § 4 UmwRG nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften sind, die die äußere Ordnung des Verfahrens, d. h. den Verfahrensablauf als solchen betreffen. Inhaltliche Fehler im UVP-Bericht oder in einzelnen Fachgutachten sind demgemäß keine Verfahrensfehler, sofern der UVP-Bericht oder die Gutachten die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG erforderliche Anstoßwirkung entfalten (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 – 7 A 17.12 – BVerwGE 161, 17 – juris Rn. 28 ff., insbesondere Rn. 31; B.v. 27.6.2025 – 9 B 54.24 – UPR 2025, 492 – juris Rn. 9). Dass einzelne Umweltauswirkungen nicht mit einer hinreichenden Tiefe ermittelt, einzelne Angaben fehlerhaft oder Bewertungen fragwürdig sind, genügt in der Regel für eine Verneinung der Anstoßwirkung nicht. Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient gerade dazu, Fehler oder Unzulänglichkeiten der Fachgutachten aufzuzeigen, um sie beheben zu können (vgl. BVerwG, U.v. 26.3.2020 – 3 B 24.19 – BayVBI 2020, 565 – juris Rn. 9; B.v. 27.6.2025 – 9 B 54.24 – UPR 2025, 492 – juris Rn. 9; OVG NW, B.v. 20.2.2018 – 8 B 840/17 – juris Rn. 19). Dass hier der UVP-Bericht seine Anstoßwirkung verfehlt hat, hat der Kläger, der sich in seinem Vorbringen ausschließlich auf inhaltliche Fehler bezieht, nicht gerügt.

25

2. Die unterbliebene öffentliche Auslegung des hydrogeologischen Gutachtens des TÜV Rheinland vom 9. März 2018 (vgl. Anlage B 1, elektronische Gerichtsakte [eGA] S. 742 ff.) stellt keinen formellen Fehler dar. Ein Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 UVPG liegt nicht vor.

26

Nach dieser Vorschrift 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). Nach § 19 Abs. 3 UVPG sind weitere Informationen, die für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sein können und die der zuständigen Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorliegen, der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen.

27

Das hydrogeologische Gutachten vom 9. März 2018 lag der Regierung von ..., der für die Durchführung des Anhörungsverfahrens zuständigen Behörde (vgl. Art. 39 Abs. 2 BayStrWG, § 17 Abs. 1 Satz 1 und 2 FStrG), zum Zeitpunkt des Beginns des Anhörungsverfahrens nicht vor. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit durch amtliche Bekanntmachung, die den Beginn des Beteiligungsverfahrens markiert (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand August 2025, § 19 UVPG Rn. 8), erfolgte im Amtsblatt des Marktes G. am 24. September 2020 (vgl. digitale Behördenakte [BA] S. 14) und des Markts St. a.M. am 25. September 2020 (vgl. eGA S. 1143); der Regierung von ... wurde das Gutachten erst nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens am 30. Juli 2021 übersandt (vgl. Planfeststellungsbeschluss [PFB] S. 299, 340).

28

Abgesehen davon handelt es sich bei dem hydrogeologischen Gutachten des TÜV Rheinland vom 9. März 2018 auch nicht um einen entscheidungserheblichen Bericht im Sinne des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG. Dies sind nicht alle Unterlagen, die zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern nur solche, die nötig sind, um eine genügende Anstoßwirkung zu erzielen (vgl. BVerwG, U.v. 2.7.2020 – 9 A 19.19 – BVerwGE 169, 94 – juris Rn. 20 und 23; Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 19 UVPG Rn. 21). Sie müssen daher geeignet sein, den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001.10 – BVerwGE 141, 1 – juris Rn. 30; Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 18 UVPG Rn. 18). Vor diesem Hintergrund kann es an der Entscheidungserheblichkeit im Sinne des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG fehlen, wenn bestimmte Gutachten lediglich Detailfragen betreffen oder auf sie in anderen – ihrerseits ausgelegten – Gutachten Bezug genommen wird (vgl. 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).

29

Ein solcher Fall liegt hier vor, da der wesentliche Inhalt des hydrogeologischen Gutachtens insbesondere in den Erläuterungen der Entwässerungsmaßnahmen (vgl. Unterlage 18.1, S. 7 f., 24) – dort zum Teil wörtlich –, dem wasserrechtlichen Fachbeitrag (vgl. Unterlage 18.4, S. 23, 29, 37) sowie dem Erläuterungsbericht (vgl. Unterlage 1, S. 72 ff.) wiedergegeben wurde. Der Kläger hat hinsichtlich der Grundwasserabsenkung auch Einwendungen erhoben (vgl. Schreiben vom 20.11.2020, S. 33 ff., BA S. 1505 ff.). Eine fehlende Anstoßwirkung ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar.

30

3. Eine nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima musste nicht erfolgen.

31

Nach § 22 Abs. 1 UVPG ist eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich, wenn der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens die Unterlagen, die nach § 19 Abs. 2 UVPG auszulegen sind, ändert. 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).

32

a) Eine Auslegung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich, 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 bereits die ursprünglichen Unterlagen die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG nötige Anstoßwirkung entfalten oder ob eine solche erstmalig von den neuen Unterlagen ausgeht (vgl. BVerwG, 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.). Die Anstoßwirkung soll den Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllen, durch Einbeziehung von Meinungsäußerungen und Bedenken der Öffentlichkeit zu Umweltbelangen den behördlichen Entscheidungsprozess besser und transparenter zu gestalten. Sie setzt voraus, dass die Unterlagen potenziell Betroffenen und den anerkannten Vereinigungen die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang ihre Belange oder ihre satzungsgemäßen Interessen von den Umweltauswirkungen betroffen werden können (vgl. BVerwG, U.v. 27.7.2021 – 4 A 14.19 – BVerwGE 173, 132 – juris Rn. 19 m.w.N.).

33

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima waren im ursprünglichen UVP-Bericht (Anhang zur Unterlage 1, S. 44 ff.) in einer Weise enthalten, die die erforderlichen Anstoßwirkung bewirken konnte.

34

Nach § 16 Abs. 3 UVPG i.V.m. Anlage 4 Nr. 4 Buchstabe 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 dem Begriff des Klimas werden nicht nur die Auswirkungen auf das kleinräumige Klima, sondern auch solche auf das globale Klima verstanden (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).

35

Der ausgelegte UVP-Bericht enthält ein Kapitel mit der Überschrift „Beitrag des Vorhabens zur Beeinträchtigung des Klimas und zur Verstärkung des Klimawandels“. Dieses trifft neben allgemeinen auch vorhabenbezogene Aussagen zu den betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das großräumige Klima. Dabei erkennt der UVP-Bericht, dass dem Straßenverkehr beim CO₂- Ausstoß eine Schlüsselrolle zukommt (vgl. Anhang zur Unterlage 1, S. 45). Er stellt weiter fest, dass zwar ein „Herunterbrechen“ der Ziele von Bund und Ländern mit Angaben bzw. Vorgaben von CO₂- Mengen auf konkrete Projekte nicht möglich sei, eine Verbesserung der Verkehrsabläufe aber verkehrsbedingte Emissionen vermindern könnte (vgl. Anhang zur Unterlage 1, S. 45). Der UVP-Bericht betont zudem die hohe Bedeutung des Erhalts von Wäldern und Feuchtgebieten bzw. Mooren als Kohlenstoffsinken. Vorhabenbedingt würden zwar 14,2 ha Wald- und Gehölzflächen, denen eine hohe Bedeutung als Kohlenstoffsinken zukomme, verloren gehen, aber Waldflächen in gleicher Größenordnung neu begründet, so dass eine ausgeglichene Bilanz bestehe (vgl. Anhang zur Unterlage 1, S. 45 f.). Die Schlussfolgerung, dass sich der Verlust des Waldes und die Neuversiegelung von Flächen nur auf das Mikroklima bzw. Lokalklima auswirken würden (vgl. Anhang zur Unterlage 1, S. 46), greift zwar zu kurz, lässt aber die Anstoßwirkung gleichwohl nicht entfallen. Insgesamt wird deutlich, dass das Planvorhaben Auswirkungen auf das globale Klima sowohl im Sektor „Verkehr“ als auch im Sektor „Landnutzung und Landnutzungsänderung“ zeitigt. Der Umstand, dass die Auswirkungen auf das globale Klima nicht mit einer hinreichenden Tiefe ermittelt wurden, führt im vorliegenden Einzelfall nicht dazu, dass potenziell Betroffenen oder anerkannten Vereinigungen wie dem Kläger die Beurteilung erschwert worden wäre, ob und in welchem Umfang ihre Belange und satzungsgemäßen Interessen von den Umweltauswirkungen betroffen werden können. Im Übrigen waren zum Zeitpunkt der Erstellung des UVP-Berichts noch keine Methoden- und Arbeitspapiere, Handreichungen oder Leitfäden zur genaueren Ermittlung der Auswirkungen auf das globale Klimas verfügbar. Zudem dient die Öffentlichkeitsbeteiligung gerade dazu, Fehler oder Unzulänglichkeiten der Fachgutachten aufzuzeigen, um sie beheben zu können (vgl. 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 der Kläger die Öffentlichkeitsbeteiligung genutzt, um Ermittlungs- und Abwägungsdefizite betreffend das Globalklima geltend zu machen.

36

Das Gutachten des Instituts i ... „Auswirkungen der Baumaßnahme auf das globale Klima“ vom 20. November 2023 (vgl. Anlage B 11, eGA S. 1066 ff.) und die Emissionsberechnung des Fachbüros O ... Infrastruktur vom 21. November 2024 (vgl. Anlage B 12, eGA S. 1074 ff.) gehen über die Anstoßwirkung des UVP-Berichts nicht hinaus. Die Gutachten befassen sich zwar erstmalig substantiell unter Anwendung von geeigneten, allerdings erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses veröffentlichten Methoden- und Arbeitspapieren mit den Vorhabenauswirkungen auf das globale Klima (z.B. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern, Stand: Sept. 2022; Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Stand 16.12.2022; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV: Adhoc Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei der Straßenplanung, Stand Dez. 2023) und begutachten die Auswirkungen sektorbezogen im Detail. Im Ergebnis unterfüttern sie jedoch lediglich die im UVP-Bericht getroffenen Aussagen zu den Sektoren „Verkehr“ und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ und bestätigen sie – ohne inhaltliche Veränderung der Planung – anhand der zwischenzeitlich verfügbaren Methoden- und Arbeitspapiere. Aus den beiden Gutachten ergeben sich auch keine zusätzlichen erheblichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen, so dass die Behörde von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung absehen konnte (vgl. 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).

37

b) Jedenfalls würde es sich – wollte man entgegen obiger Würdigung eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung für erforderlich halten -- um einen nach § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. Art. 46 BayVwVfG unbeachtlichen Verfahrensfehler handeln. Eine unterbliebene erneute Öffentlichkeitsbeteiligung stellt nur einen relativen Verfahrensfehler dar (vgl. 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). Es steht zur Überzeugung des Senats fest, dass die unterbliebene Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Gutachten der Fachbüros i ... und O ... Infrastruktur die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Aufgrund der im Planergänzungsverfahren erfolgten Beteiligung des Klägers sind angesichts des diesem zur Verfügung stehenden Sachverständs alle zusätzlichen Gesichtspunkte zur Sprache gekommen; darüber hinausgehende individuelle Belange betroffener Bürger sind nicht Gegenstand der neu erstellten gutachterlichen Stellungnahmen. Es kann deshalb ausgeschlossen werden, dass die Entscheidung ohne einen unterstellten Verfahrensfehler anders ausgefallen wäre (vgl. 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).

38

IV. Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2022 in der Fassung des Begründungsergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 und der Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 ist auch materiell rechtmäßig.

39

1. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem erheblichen Abwägungsmangel.

40

Nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG a.F (Fassung vom 10.9.2021) sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich derjenigen der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die gerichtliche Kontrolle ist insoweit darauf beschränkt, ob eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat (Abwägungsausfall), in die Abwägung alle öffentlichen und privaten Belange eingestellt wurden, die nach Lage der Dinge einzustellen waren (Abwägungsdefizit), die Bedeutung dieser Belange zutreffend erkannt wurde (Abwägungsfehleinschätzung) und der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen in einer Weise vorgenommen wurde, die zur objektiven Gewichtigkeit der Belange in einem sachgerechten Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität). Innerhalb dieses Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit für die Zurückstellung eines anderen Belangs entscheidet. Die hierin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist nach ständiger Rechtsprechung vielmehr gerade ein wesentliches Element der der Planfeststellungsbehörde durch den Gesetzgeber eingeräumten planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen

Kontrolle entzogen (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001.10 – BVerwGE 141, 1 – juris Rn. 45; U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – BVerwGE 176, 94 – juris Rn. 152 m.w.N.).

41

a) Die Dimensionierung des Vorhabens ist nicht zu beanstanden. In Bezug auf den für den Planungsabschnitt vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 31 inklusive einer sukzessiven Mittelstreifenaufweitung liegt kein Abwägungsfehler vor. Die klägerische Kritik an der Wahl des Regelquerschnitts ist nicht berechtigt.

42

Die Planfeststellungsbehörde hat der Dimensionierung des Streckenabschnitts der B 469 die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (Ausgabe 2008; im Folgenden: RAA) zugrunde gelegt, die vom früheren Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 (Verkehrsblatt Nr. 11/2010) und im Freistaat Bayern mit Schreiben der damaligen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23. Februar 2010 eingeführt worden sind. Nach Nr. 1.2 RAA bilden diese Richtlinien die Grundlage für den Entwurf von sicheren und funktionsgerechten Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen. Der Planfeststellungsbeschluss hat nachvollziehbar hergeleitet, auf Grund welcher Parameter für den gegenständlichen Streckenabschnitt die RAA einschlägig sind (vgl. PFB S. 61). Die Einordnung hat der Kläger nicht in Frage gestellt.

43

aa) Entgegen der Ansicht des Klägers hat die Planfeststellungsbehörde bei der Anwendung der RAA erkannt, dass diese keinen zwingenden Charakter haben. Sie versteht die in den RAA dargestellten Ausbauparameter und Entwurfsklassen nicht als zwingende Vorgaben, sondern berücksichtigt sie im Planungsprozess als anerkannte Regeln der Technik für die Anlage von Straßen (vgl. PFB S. 192). Der vom Kläger zitierten Formulierung „womit keine Wahlfreiheit besteht“ (vgl. PFB S. 161), aus der dieser ableitet, die Planfeststellungsbehörde sei von zwingenden Vorgaben ausgegangen, interpretiert der Senat nicht in diesem Sinn. Aus der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses und den planfestgestellten Unterlagen ist jedenfalls im Rahmen der hierbei notwendig anzustellenden Gesamtschau ersichtlich, dass die Planfeststellungsbehörde nicht von einer strikten Bindungswirkung der RAA ausgegangen ist. An anderer Stelle werden die Vorgaben der RAA ausdrücklich als „keine absoluten Maßstäbe“ bezeichnet (vgl. PFB S. 192). Im Übrigen hat der Vorhabenträger beispielsweise, um die Haltesichtweiten zu erreichen, nicht wie in den RAA vorgesehen, die Kurvenradien verändert, sondern den Mittelstreifen aufgeweitet (vgl. PFB S. 163). Auch hält das Vorhaben die Mindestlängsneigung im Verwindungsbereich zwischen Bauanfang bzw. Bauende und Bestand nicht ein (vgl. PFB S. 195) und unterschreitet die empfohlenen Trassierungsgrenzwerte einzelner Scheitelradien bei den Rampen aufgrund der bestandsorientierten Trassierung und bestehender Zwangspunkte (vgl. PFB S. 194).

44

bb) Die Planfeststellungsbehörde hat den gewählten Ausbaustandard mit dem Regelquerschnitt RQ 31 zu Recht gewählt. Seine Herleitung entspricht den RAA.

45

Gemäß Nr. 3.2 RAA sind die maßgeblichen Größen zur Bestimmung der Entwurfsklasse ausschließlich die Straßenkategorie, die Lage zu bebauten Gebieten und die Widmung. Durch die Einordnung in die Straßenkategorie AS II, die Lage außerhalb bebauter Gebiete und die Widmung als Bundesfernstraße ist die B 469 im Bauabschnitt nach Tabelle 9 der RAA (vgl. dort S. 16 unten) der Entwurfsklasse für Autobahnen (EKA) 2 zuzuordnen (vgl. PFB S. 61). Für diese Entwurfsklasse sehen die RAA einen Regelquerschnitt RQ 28 vor (vgl. Bild Nr. 5, S. 23). Nach Nr. 4.3.3 RAA soll aber der Regelquerschnitt RQ 31 nach der EKA 1 zur Anwendung kommen, wenn eine 4+0-Verkehrsführung in Arbeitsstellen (also der Erhalt der Vierstreifigkeit auch im Bereich von Arbeitsstellen, also insbesondere Baustellen) erforderlich ist. Als Beispiel für die Erforderlichkeit einer 4+0-Verkehrsführung wird in Nr. 4.3.3 RAA eine Verkehrsstärke von über 30.000 Kfz/24 h, wie sie hier prognostiziert wurde (vgl. PFB S. 162, 197; Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 48), genannt.

46

Zwar sind die in den RAA vorgegebenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend. Die RAA bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von

Straßen zum Ausdruck, so dass eine an ihnen orientierte Straßenplanung nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen wird (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – UPR 2003, 388 – juris Rn. 37 zur Richtlinie RAS-Q 1996; U.v. 1.10.2024 – 9 A 5.23 – UPR 2025, 184 – juris Rn. 47, 71 zu den RAL; BayVGH, U.v. 17.5.2018 – 8 A 17.40016 – juris Rn. 161).

47

Einen derartigen Ausnahmefall hat der Kläger nicht aufgezeigt; ein solcher ist auch sonst nicht zu erkennen.

48

(1) Der Einwand des Klägers, der gewählte Regelquerschnitt RQ 31 sei für eine sichere Verkehrsführung in Arbeitsstellen in diesem Streckenabschnitt nicht erforderlich, weil bislang keine ernstzunehmenden Probleme aufgetreten seien, begründet keinen Ausnahmefall. Die RAA bilden die Grundlage für den Entwurf von sicher befahrbaren und funktionsgerechten Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Sie sehen abstraktgenerell für konkrete (Prognose-)Verkehrsstärken und die angestrebte Verkehrsqualität bestimmte Bestandteile und Abmessungen der Regelquerschnitte vor, um eine sichere Führung des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen und die Anforderungen an Bau, Betrieb und Erhaltung der Straße zu gewährleisten (vgl. RAA, Nr. 4.1 S. 18). Eine 4+0-Verkehrsführung bedeutet, dass der gesamte Verkehr auf einer Richtungsfahrbahn zweiseitig je Fahrtrichtung abgewickelt werden kann, so dass auf der anderen Richtungsfahrbahn Bauarbeiten durchgeführt werden können (vgl. PFB S. 158). Eine derartige Verkehrsführung dient zum einen dem Arbeitsschutz, da Bauarbeiter bzw. Betriebspersonal durch den Mittelstreifen und die Mittelleitplanke vom fließenden Verkehr getrennt arbeiten können (vgl. RAA, Nr. 8.7 S. 95). Zum anderen ermöglicht sie, dass der Verkehr weiterhin zweiseitig je Fahrtrichtung geführt werden kann, so dass die Verkehrsqualität während Bauarbeiten weitgehend erhalten bleibt. Die RAA knüpfen ihre Empfehlung an eine sehr hohe Verkehrsstärke, nämlich über 30.000 Kfz/24h, die im vorliegenden Planungsabschnitt überschritten wird (vgl. PFB S. 162; Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 48). Der konkrete Nachweis einer Unfallhäufung wird von den RAA gerade nicht gefordert.

49

(2) Die Auffassung des Klägers, für die Bildung einer Rettungsgasse sei der Anbau von Seitenstreifen ausreichend, überzeugt ebenfalls nicht. Der Kläger geht unzutreffend davon aus, dass der Seitenstreifen für die Bildung einer Rettungsgasse zur Verfügung steht bzw. von Einsatzfahrzeugen genutzt werden kann.

50

Seitenstreifen stehen nach den Regeln der StVO jedoch weder zur Bildung einer Rettungsgasse noch regelhaft für Einsatzfahrzeuge zur Verfügung. Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO sind Seitenstreifen nicht Bestandteil der Fahrbahn. § 18 Abs. 8 StVO verbietet das Halten auf Seitenstreifen. § 11 Abs. 2 StVO ordnet folgerichtig an, dass Fahrzeuge, sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden müssen. Daraus folgt, dass der Seitenstreifen für die Bildung einer Rettungsgasse nicht genutzt werden darf. Einsatzfahrzeuge dürfen zwar nach § 35 StVO unter Inanspruchnahme ihrer Sonderrechte den Seitenstreifen nutzen. Da Seitenstreifen aber durch Pannen- und/oder Unfallfahrzeuge blockiert sein können, bezweckt die Regelung des § 11 Abs. 2 StVO eine Standardisierung, so dass Einsatzfahrzeuge verlässlich, behinderungsfrei und damit schneller zum Einsatzort gelangen (vgl. BR-Drs. 332/16 S. 9). Die vom Kläger vorgeschlagene Anfahrt der Einsatzfahrzeuge über die Gegenfahrbahn steht ebenfalls in Widerspruch zur gesetzlichen Regelung. Dem Senat erschließt sich auch nicht, wie auf diese Weise eine ebenso effiziente Notfallrettung bewerkstelligt werden könnte.

51

(3) Die Voraussetzungen für die Einordnung des Straßenabschnitts in die EKA 3 und eines daraus abzuleitenden Regelquerschnitts von RQ 25 liegen entgegen der Auffassung des Klägers auch nicht vor.

52

Die RAA ordnen verschiedenen Entwurfsklassen unterschiedliche Regelquerschnitte zu. Die EKA 3 ist für „Stadtautobahnen“ vorgesehen (vgl. RAA, Nr. 4.3.4 S. 21). Nach den RAA sind Stadtautobahnen Straßen, die weitgehend durch bebautes, städtisches Gebiet führen, regelmäßig Bestandteil des städtischen Hauptstraßennetzes sind und als Verbindung vom städtischen Straßennetz zum übergeordneten Fernverkehrsnetz in das Netz der Fern- oder Überregionalautobahnen integriert sein können (vgl. RAA, Nr.

3.2 S. 16). Der Planfeststellungsbeschluss führt dazu aus, dass die B 469 im maßgeblichen Straßenabschnitt nicht Bestandteil des städtischen Hauptverkehrsnetzes von Aschaffenburg ist. Sie verläuft deutlich außerhalb des Stadtgebiets; ihre wesentliche Aufgabe ist die Aufnahme und Verteilung des überregionalen Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs. Sie hat große Relevanz als Autobahnzubringer des Raums Miltenberg an die BAB 3 (vgl. PFB S. 160). Sie grenzt auch nicht an das Gewerbegebiet Nilkheim-West an, sondern verläuft in einem Abstand von rund 500 m zu diesem. Lediglich im Bereich der Stockstädter Sportfeldsiedlung reicht die nächste geschlossene Bebauung bis auf etwa 260 m an die B 469 heran (vgl. PFB S. 160).

53

Hingegen sind die vom Kläger angeführten Kriterien wie der zu kurze Abstand zwischen den Anschlussstellen und der Umstand, dass die vorliegenden Verkehrszahlen noch innerhalb des Einsatzbereichs der EKA 3 lägen, nicht maßgeblich für die Einordnung in die EKA 3 (vgl. PFB S. 159).

54

(4) Der Vorschlag des Klägers, zur Verringerung des Straßenquerschnitts die Geschwindigkeit in dem Bauabschnitt zu begrenzen, führt zur Aufgabe wesentlicher Planungsziele, die dem Vorhabenträger nicht zuzumuten ist. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BayVGh, U.v. 21.11.2023 – 8 A 21.40040 – juris Rn. 51).

55

Wie dargelegt ist unabhängig von der Frage der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Verbreiterung der Fahrbahnen aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig (vgl. oben Rn. 45 f.). Die Erweiterung der Fahrbahnen, die im Bestand nur einen Regelquerschnitt RQ 20 aufweisen (vgl. PFB S. 111, 174), ist nach dem technischen Regelwerk der RAA notwendig, um eine 4+0-Verkehrsführung in Arbeitsstellen zu ermöglichen (vgl. oben Rn. 48) und um ausreichend Raum für die Bildung einer Rettungsgasse zu schaffen, für die der bloße Anbau von Seitenstreifen nicht ausreicht (vgl. oben Rn. 49). Es liegt auf der Hand, dass diese mit dem Straßenausbau verfolgten Teilziele mit verkehrslenkenden Maßnahmen nicht erreicht werden können (vgl. BayVGh, U.v. 21.11.2023 – 8 A 21.40040 – juris Rn. 52; U.v. 17.5.2018 – 8 A 17.40016 – BayVBl 2019, 843 – juris Rn. 162).

56

(5) Die vom Kläger geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung würde die in der Planung vorgesehene Mittelstreifenaufweitung zur Gewährleistung der erforderlichen Haltesichtweite nicht obsolet machen.

57

Ausreichende Haltesichtweiten sind unabdingbarer Bestandteil eines sicheren Verkehrsweges und ermöglichen hinsichtlich der Geschwindigkeit ein gleichmäßiges Fließen des Verkehrs. Sie haben die Aufgabe, dem Kraftfahrer jederzeit bei Gefahr das rechtzeitige Anhalten vor Hindernissen zu ermöglichen. Die erforderliche Haltesichtweite variiert in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und der Längsneigung. Haltesichtweiten sind bei Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen an der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auszurichten (vgl. RAA, Nr. 5.5.1 und 5.5.2 S. 35).

58

Die vom Vorhabenträger durchgeführte Sichtweitenanalyse hat ergeben, dass auch mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h die Sichtweitendefizite des derzeitigen Ausbaus nicht vollständig behoben werden könnten (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 26), so dass auch bei der vom Kläger geforderten Geschwindigkeitsbegrenzung ausreichend Haltesichtweiten aus Gründen der Verkehrssicherheit geplant hätten werden müssen. Um bei den vorhandenen Kurvenradien und der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h die erforderlichen Haltesichtweiten herzustellen, ist es nach den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses notwendig, den Mittelstreifen abschnittsweise von der Regelbreite von 4 m auf 6,75 m bzw. maximal 7,26 m aufzuweiten (vgl. PFB S. 163). Insofern weicht die Planfeststellungsbehörde zugunsten eines bestandsnahen, möglichst flächensparenden Ausbaus von den Vorgaben der RAA ab (vgl. PFB S. 163, RAA Nr. 1.2 S. 7). Die in den RAA zur Einhaltung der Haltesichtweiten empfohlene Lösung, nämlich größere Kurvenradien, hätte zwar eine Aufweitung des Mittelstreifens verzichtbar gemacht, wäre aber mit einem größeren Eingriff in den Bannwald verbunden gewesen (vgl. PFB S. 163).

59

Abgesehen davon, sind nach den Empfehlungen der RAA Geschwindigkeitsbegrenzungen regelmäßig kein Planungsparameter. Es ist nur dann bei der Planung von der Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auszugehen, wenn wegen unabänderlicher Randbedingungen von Planungsbeginn an feststeht, dass die Straße ohne Geschwindigkeitsbegrenzung nicht sicher betrieben werden kann (vgl. RAA, Nr. 3.4 S. 17). Bei Straßen der EKA 2 wäre dies der Fall, wenn Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte trassiert werden müssten (vgl. RAA, Nr. 3.4 S. 17). Dass hier ein solcher Ausnahmefall vorliegt, hat der Kläger nicht dargelegt und ist auch nicht ersichtlich.

60

(6) Die vom Kläger geforderte Beschränkung des Vorhabens auf eine Umgestaltung des Knotenpunkts B 469/B 26 behebt nicht die bestehenden Sicherheitsdefizite auf dem streitbefangenen Streckenabschnitt der B 469. Die Planfeststellungsbehörde musste daher auf die Herstellung eines verkehrssicheren Zustands der B 469 nicht verzichten.

61

(7) Auch soweit der Kläger einwendet, dass der Ausbau der B 469 auf einem nur 6 km langen Teilstück „verkehrstechnisch keinen Sinn“ macht, und die Situation mit einem „planungsrechtlichen Torso“ vergleicht, lässt sich daraus kein Ausnahmefall ableiten, der ein Absehen von den Empfehlungen der RAA erfordern würde.

62

Der Kläger meint, dass nach dem geplanten Ausbau die Strecke in kurz aufeinanderfolgenden Abschnitten eine sehr unterschiedliche Streckencharakteristik aufweisen würde, weil vor und nach dem Bauabschnitt sich der Straßenquerschnitt wieder verringern würde. Er sieht darin einen Verstoß gegen die RAA, nach denen Autobahnen und autobahnähnliche Straßen so auszugestalten sind, dass die Streckencharakteristik über weite Streckenanteile möglichst gleich ist.

63

Damit kann er nicht durchdringen. Es ist zwar richtig, dass die RAA aus Gründen der Verkehrssicherheit sich dafür aussprechen, Autobahnen bzw. autobahngleiche Straßen so zu gestalten, dass die Streckencharakteristik über weite Streckenanteile möglichst gleich ist (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Vorliegend kann aufgrund der Länge des Ausbauabschnitts von 6 km aber schon nicht von einem kurzen Abschnitt im Sinne der RAA ausgegangen werden. Der Planfeststellungsbeschluss verneint einen Bruch in der Streckencharakteristik auch mit der Begründung, dass ein solcher bei einem Anbau von Seitenstreifen nicht vorliegt (vgl. dort S. 161). Dies überzeugt schon deshalb, weil Seitenstreifen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO nicht Bestandteil der Fahrbahn sind. Auch der Umstand, dass vor und nach dem Ausbauabschnitt geringere Straßenquerschnitte gegeben sind, erfordert keine geringere Dimensionierung. Die RAA empfehlen vielmehr die Übergänge von verschiedenen Ausbauabschnitten für den Kraftfahrer erkennbar und verkehrssicher auszubilden (vgl. RAA, Nr. 4.1 S. 18), so dass Verkehrsteilnehmer rechtzeitig ihre Geschwindigkeit auf den Straßenverlauf und auf die Verkehrssituation abstimmen können (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Dass die Gestaltung der Übergänge diesen Anforderungen nicht entspricht, hat der Kläger nicht aufgezeigt und ist auch sonst nicht erkennbar. Im Übrigen stellt das Planvorhaben nur den ersten Abschnitt einer weitergehenden Ertüchtigung der B 469 dar, die im Endzustand von der Anschlussstelle zur Bundesautobahn A 45 (vgl. Bedarfsplan Nr. 406, 405 und 642 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrG) bis zur Anschlussstelle zur Bundesstraße B 426 bei Obernburg reichen soll.

64

Abgesehen davon, liegt auch kein „planungsrechtlicher Torso“ vor. Die Rechtsprechung geht unter dem Blickwinkel der Abschnittsbildung von einem „planungsrechtlichen Torso“ aus, wenn bei Neubauvorhaben der geplante Abschnitt keine eigenständige Verkehrsfunktion aufweist, sondern „auf der grünen Wiese“ endet (vgl. 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). Hier scheidet eine derartige Konstellation schon deshalb aus, weil es sich nicht um eine Neubaumaßnahme handelt, die „auf der grünen Wiese“ endet, sondern um eine Bestandserhaltungsmaßnahme (vgl. PFB S. 59), die zudem in nördlicher und südlicher Richtung des streitgegenständlichen Streckenabschnitts fortgeführt werden soll.

65

b) Ermittlungs- bzw. Bewertungsdefizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit, wie sie der Kläger rügt, liegen nicht vor. Der Kläger meint, dass die vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit sei, weil sie zum Rasen einladen würde; die Verkehrssicherheit könne am besten durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewährleistet werden, weil es erwiesen sei, dass schwere Unfälle bei zunehmender Geschwindigkeit steigen würden.

66

Der Kläger übersieht jedoch bei seinem Einwand, dass die Planfeststellungsbehörde ihren Handlungsbedarf nicht maßgeblich auf Unfallzahlen stützt, sondern im Kern darauf, dass die Bestandstrasse der B 469 nicht den Trassierungsempfehlungen der RAA entspricht (vgl. z.B. PFB S. 159, 163), die als anerkannte Regeln für die Anlage von Straßen die verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten sollen (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Handlungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde insbesondere angesichts der sehr hohen Verkehrsdichte aufgrund der deutlich zu geringen Fahrbahnbreite (im Bestand Regelquerschnitt RQ 20, vgl. PFB S. 174) und des Fehlens von Seitenstreifen, also Faktoren, die weder die Bildung einer Rettungsgasse noch das Ausweichen von liegengebliebenen Fahrzeugen oder eine 4+0-Verkehrsführung ermöglichen (vgl. PFB S. 157 f.). Auch die Haltesichtweiten entsprechen, selbst bei geringeren Geschwindigkeiten, nicht dem maßgeblichen technischen Regelwerk der RAA (vgl. PFB S. 163). Damit stellt der Planfeststellungsbeschluss maßgeblich auf die Gewährleistung eines qualitativtechnischen Ausbauzustandes auf der Grundlage der aktuellen Regeln für die Anlage von Straßen ab, wie sie in den RAA zum Ausdruck kommen.

67

Aus diesem Grund verfängt die Auffassung des Klägers nicht, dass die vorhandenen Sicherheitsdefizite allein durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung behoben werden könnten. Auch wenn der Einwand des Klägers, dass bei niedrigeren Geschwindigkeiten die Gefahr von schweren Unfällen sinkt, der allgemeinen Lebenserfahrung entspricht, so stellt dies keinen Widerspruch zur vorgesehenen Planung dar, die auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung verzichtet. Entscheidend ist, dass das geplante Vorhaben den qualitativtechnischen Maßgaben der RAA entspricht (vgl. oben Rn. 45 ff.). Die Entwurfs Elemente der RAA sind gerade unter der Prämisse der bestmöglichen Verkehrssicherheit dimensioniert, weil Autobahnen und autobahnähnliche Straßen zur Abwicklung des schnellen Kraftfahrzeugverkehrs bestimmt sind und ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Abgesehen davon verkürzt die klägerseits vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung den Aspekt der Verkehrssicherheit auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Der Planfeststellungsbeschluss versteht den Begriff indes umfassender, weil er auch die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Unfallorten durch Einsatzkräfte mittels einer Rettungsgasse und die Sicherheit des Betriebs- und Baustellenpersonals in den Blick nimmt. Diese Punkte lassen sich durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht lösen, wie der Planfeststellungsbeschluss zutreffend ausführt (vgl. PFB S. 158, vgl. oben Rn. 54 f.). Dem Belang der Verkehrssicherheit steht auch nicht die vom Kläger geltend gemachte unterschiedliche Streckencharakteristik auf kurz aufeinanderfolgenden Abschnitten entgegen (vgl. oben Rn. 61 ff.).

68

c) Soweit der Kläger die Kosten für das Planvorhaben in Höhe von 102,8 Mio. € unter Hinweis auf die Durchschnittskosten für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen für zu hoch hält und eine detaillierte Kostenschätzung vermisst, liegt ebenfalls kein Abwägungsfehler vor.

69

Rechtsbehelfe einer anerkannten Umweltvereinigung gegen Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG sind nur begründet, soweit – wie hier – eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung im Sinne von § 2 Abs. 10 UVPG besteht, die Entscheidung gegen Rechtsvorschriften verstößt, die für diese Entscheidung von Bedeutung sind, und der Verstoß Belange berührt, die zu den Zielen gehören, die die Vereinigung nach ihrer Satzung fördert (§ 2 Abs. 4 UmwRG).

70

Die vom Kläger gerügten hohen Kosten für das Planvorhaben zielen auf einen Verstoß gegen die Haushaltsgesetze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit. Ein solcher berührt indes keinen Belang, der zu den Zielen gehört, die der Kläger nach seiner Satzung fördert (vgl. eGA S. 674). Ein Verstoß gegen den Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit kann nur dann von einem Umweltverband gerügt werden, wenn Kostengesichtspunkte in der Abwägung als gegenläufiger öffentlicher Belang Belangen des Natur-

und Umweltschutzes gegenübergestellt werden (vgl. BVerwG, U.v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 – juris Rn. 10; U.v. 3.11.2020 – 9 A 7.19 – BVerwGE 170, 138 – juris Rn. 38). Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde hat den Belangen von Natur- und Umweltschutz in der Abwägung keine Kostengesichtspunkte, sondern ausschließlich verkehrliche Belange gegenüber gestellt (vgl. PFB S. 287 f., 544 f.). Da die mit dem Vorhaben verbundenen Kosten damit nicht entscheidungserheblich waren, war auch keine detaillierte Kostenschätzung vorzulegen (vgl. BVerwG, U.v. 20.6.2024 – 11 A 3.23 – BVerwGE 183, 42 – juris Rn. 251).

71

d) Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2022 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 und der Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 genügt dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG. Ermittlung und Gewichtung (zur Gewichtung unter Rn. 98 ff.) der Klimabelange sind frei von Rechtsfehlern.

72

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. Da maßgeblicher Zeitpunkt der gerichtlichen Beurteilung der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. Juni 2022 ist (vgl. dazu oben Rn. 20; BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 223), ist das Klimaschutzgesetz in der seit dem 31. August 2021 geltenden Fassung vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) maßgeblich.

73

Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundesklimaschutzgesetzes gehören zu den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG a.F. (Fassung vom 10.9.2021) einzustellen sind (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3, § 3 UVPG i.V.m. Anlage 4 Nr. 4 Buchstabe c Unterbuchstabe gg zum UVPG; 13. und 17. Erwägungsgrund der RL 2014/52/EU zur Änderung der RL 2011/92/EU [UVP-Richtlinie]; BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 69). Dafür ist mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 82; U.v. 20.6.2024 – 11 A 3.23 – BVerwGE 183, 42 – juris Rn. 245). Die Berücksichtigungspflicht ist sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen. Klimarelevant sind dabei nicht nur die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG genannten Sektoren, die als potenziell emissionsverursachende Sektoren den Minderungszielen des § 3 KSG unterworfen sind, sondern alle in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes genannte Sektoren (vgl. BVerwG, 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 83; U.v. 9.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 221).

74

aa) Der Vorwurf des Klägers, die Auswirkungen des globalen Klimaschutzes seien nicht ergebnisoffen geprüft worden, weil ihm im Rahmen der Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG der fertige Entwurf für den Begründungsergänzungsbeschluss übersandt worden sei, ist nicht berechtigt.

75

Zutreffend ist, dass ein ergänzendes Verfahren ergebnisoffen zu führen ist (vgl. BVerwG, U.v. 7.10.2021 – 4 A 9.19 – UPR 2022, 98 – juris Rn. 51; B.v. 25.6.2024 – 9 B 6.24 – UPR 2025, 28 – juris Rn. 15). Aus dem Umstand, dass die Planfeststellungsbehörde einen Entwurf für einen Begründungsergänzungsbeschluss anstelle der zugrundeliegenden Gutachten zum Gegenstand einer Anhörung gemacht hat, kann hier nicht der Schluss einer Voreingenommenheit oder unsachgemäßen Vorfestlegung gezogen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat gegenüber dem Kläger betont, dass es sich lediglich um eine vorläufige Einschätzung handelt (vgl. digitale BA Planergänzungsverfahren S. 2). Dies wird auch dadurch belegt, dass der Entwurfstext und der schließlich erlassene Begründungsergänzungsbeschluss (PEB) inhaltliche Unterschiede aufweisen (z.B. PEB S. 3 und 6) und die in der Anhörung vorgebrachten Argumente des Klägers gewürdigt wurden (vgl. PEB S. 7). Abgesehen davon darf ein Planergänzungsbeschluss das Ziel verfolgen, an einem Vorhaben festzuhalten. Das Gebot der Ergebnisoffenheit verlangt nicht eine Planung auf „freiem Felde“. Solange die geplante Trassenführung und ihre Ausgestaltung die Vorgaben für eine behördliche Abwägung erfüllen und sie der gerichtlichen Abwägungskontrolle standhalten, darf der

Vorhabenträger bzw. die Planfeststellungsbehörde an ihr festhalten (vgl. BVerwG, U.v. 24.5.2018 – 4 C 4.17 – BVerwGE 162, 114 – juris Rn. 37).

76

bb) Der Sektor „Verkehr“ ist nicht deswegen fehlerhaft ermittelt, weil die Verkehrsuntersuchung als Bezugsjahr das Jahr 2030 zugrunde legt, ohne den Verkehr in den für die Erreichung der Klimaziele maßgeblichen Jahren 2035, 2045 und 2050 zu prognostizieren. Eine neue Verkehrsuntersuchung musste dafür nicht erstellt werden.

77

Die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose lediglich zur Beurteilung der Klimaauswirkungen wäre mit einem Aufwand verbunden, der hier unverhältnismäßig wäre und daher nicht geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 92; U.v. 20.6.2024 – 11 A 3.23 – BVerwGE 183, 42 – juris Rn. 245). Die Planfeststellungsbehörde konnte daher die projektspezifische Verkehrsprognose auch zur Ermittlung der Klimaauswirkungen des Sektors „Verkehr“ verwenden.

78

Abgesehen davon ist eine Prognose in Bezug auf die Jahre 2045 und 2050, wie sie der Kläger fordert, angesichts der Maßgabe, dass Verkehrsprognosen nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen dürfen (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 – NuR 2010, 870 – juris Rn. 73; HessVGH, U.v. 21.08.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 465) auch nicht möglich. Für eine belastbare Prognose fehlen nicht nur valide, realistische Verkehrsdaten sondern auch verlässliche Daten zur Bevölkerungsentwicklung. Selbst die vom Verkehrsgutachter in Bezug genommene Studie „Shell-Pkw-Szenarien bis 2040“ nimmt nur die Jahre bis 2040 in den Blick. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik geht nur bis zum Jahr 2035 (vgl. Unterlage 22, S. 22). Eine zur Gewinnung einer verlässlichen Datengrundlage anzustellende demografischsoziologische Bevölkerungsentwicklungsprognose kann vom Beklagten ebenfalls nicht mit vertretbarem Aufwand erbracht und daher auch nicht verlangt werden.

79

cc) Die Rügen des Klägers betreffend die Bewertung des Sektors „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ sind ebenfalls unbegründet.

80

Für eine sachgerechte und praktikable Ermittlung und Bewertung klimarelevanter Auswirkungen im Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ gibt es derzeit keine rechtlichen Vorgaben, sondern lediglich – nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses veröffentlichte – erste Handreichungen, Methoden- und Arbeitspapiere, an denen sich die Planfeststellungsbehörden orientieren können. Der Begründungsergänzungsbeschluss nimmt ausdrücklich Bezug auf das Ad-hoc-Arbeitspapier der FGSV zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben (Stand Dezember 2023, im Folgenden: Adhoc Arbeitspapier). Zudem orientiert er sich an dem im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr von Kortemeier und Brokmann erstellten Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern (Stand 17.11.2022, im Folgenden: Methodenpapier), das der ergänzten Unterlage des Instituts i ... vom 20. November 2023 (Anlage B 11, eGA S. 1066 ff.) zugrunde liegt. Im Übrigen hat das frühere Bundesministerium für Digitales und Verkehr Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung veröffentlicht, die sich auf die dem Adhoc Arbeitspapier zugrundeliegenden Forschungsvorhaben beziehen (Stand: 16.12.2022, VkBfI. 2023, 70, im Folgenden: BMDV-Hinweise).

81

(1) Soweit der Kläger die fehlende Berücksichtigung von temporär in Anspruch genommenen Waldflächen kritisiert und die Auffassung vertritt, dass anstelle von 7,78 ha dauerhaft in Anspruch genommener Fläche die Gesamtfläche von 14,18 ha einbezogen werden muss (vgl. PEB S. 5; Anlage B 11 S. 4, eGA S. 1071; PFB S. 121; Unterlage 19.1, S. 63), weil auch dort Wald gerodet werde, führt dies (im Ergebnis) nicht zu einer fehlerhaften Bewertung.

82

Nach den o.g. ersten vorliegenden Methoden- und Arbeitspapieren ist der Ausgleich für den Verlust von Wald flächenmäßig grundsätzlich entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu kompensieren (vgl. BMDV-Hinweise Nr. V.2.c; Adhoc Arbeitspapier S. 14 f. und 33 f.; Methodenpapier S.

14). Eine Berechnung von Emissionen für den Sektor Landnutzungsänderung wird aufgrund der noch unzureichenden Datengrundlagen bisher nicht empfohlen (vgl. Methodenpapier S. 10; Adhoc Arbeitspapier S. 33 f.).

83

Der Planergänzungsbeschluss vom 13. Mai 2025 bezieht in seine Klimaschutzbezogene Auswirkungsprognose zwar nur die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen ein (7,78 ha; vgl. PEB S. 5). Vor dem Hintergrund, dass die Kompensation typischerweise mit der Eingriffsregelung abgedeckt ist (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 237), kann letztlich offenbleiben, ob bei der Auswirkungsprognose nur dauerhaft oder auch bauzeitlich in Anspruch genommene Waldflächen hätten berücksichtigt werden müssen. Denn der Gutachter Dipl.-Forstwirt F. hat in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert, dass auch die bauzeitlichen, also temporär in Anspruch genommenen Waldflächen durch die Maßnahmen 3 G und 4 G kompensiert werden (vgl. auch PFB S. 121, 411 f.; Unterlage 9.3 [Maßnahmenblätter], S. 46 ff.). Der Verweis auf die naturschutzrechtliche Eingriffsbilanz entspricht den angeführten Methoden- und Arbeitspapieren und ist im vorliegenden Fall auch im Übrigen nicht zu beanstanden. Dass hier unter Klimaschutzaspekten Besonderheiten bestünden, weil Wälder mit besonderer Funktion für das globale Klima beeinträchtigt werden, ist nicht vorgetragen oder sonst erkennbar. Es handelt sich um eine randliche Rodung von Waldflächen am Straßenrand. Der Gutachter Dipl.-Forstwirt F. hat den straßenbegleitenden Wald, der nicht die Voraussetzungen eines Waldmantels im Sinn der Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung (vgl. LfU, Biotopwertliste zur BayKompV, Stand 28.2.2014 [im Folgenden: Biotopwertliste]) erfüllt, als „durch Lärm und Schadstoffe beeinflusst“ bewertet (vgl. Sitzungsprotokoll S. 3). Weitergehende Erwägungen konnten in der vorliegenden Planungs- und Entscheidungssituation vom Beklagten nicht verlangt werden (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 237; U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 100 f.).

84

(2) Soweit der Kläger die Rüge eines Ermittlungsfehlers darauf stützt, dass bei der Auswirkungsprognose die Entwicklungszeit des neugepflanzten Waldes nicht berücksichtigt wurde, dieser aber seine Klimafunktion erst zeitverzögert in vollem Umfang entfalten kann (sog. Timelag-Aufschlag), bleibt dies ebenfalls ohne Erfolg.

85

Der grundsätzlich ausreichende Verweis auf die naturschutzrechtliche Eingriffsbilanz (vgl. oben Rn. 82) ist auch insoweit nicht zu beanstanden. Soweit der Kläger auf die unterschiedlichen Zielrichtungen und Maßstäbe des Klimaschutzgesetzes mit klaren Fristen zur Einhaltung der Klimaschutzziele und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG hinweist, kann er nicht durchdringen. In der vorliegenden Planungs- und Entscheidungssituation durfte sich die Planfeststellungsbehörde mit einer flächenmäßig vollständigen Realkompensation begnügen. Einen allgemeinen Timelag-Aufschlag sehen weder die bis zum Erlass des Begründungsergänzungsbeschlusses veröffentlichten Handreichungen und Leitfäden vor noch die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG (vgl. BVerwG, U.v. 27.10.2000 – 4 A 18.99 – BVerwGE 112, 140 – juris Rn. 60; Biotopwertliste S. 11; Anlage 3.2 zu § 8 Abs. 1 BayKompV; Abschnitt B. der Anlage 5 zu § 9 Abs. 3 und 4 BKompV), auf die diese verweisen. Dass hier unter Klimaschutzaspekten Besonderheiten bestünden, weil Wälder mit besonderer Klimafunktion beeinträchtigt werden, ist nicht vorgetragen oder sonst erkennbar.

86

(3) Der Forderung des Klägers, dass nicht nur die Versiegelung klimarelevanter Böden sondern alle von Versiegelung betroffenen Böden in die Untersuchung einbezogen hätten werden müssen, ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen.

87

Die Planfeststellungsbehörde nimmt im Begründungsergänzungsbeschluss unter dem Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ zunächst alle vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft in den Blick. Sie stellt dabei vergleichend den Kompensationsumfang in Biotopwertpunkten (896.504 Biotopwertpunkte) dem Kompensationsbedarf (875.111 Biotopwertpunkte) gegenüber. Darin sind auch alle von Versiegelung betroffenen Flächen berücksichtigt (vgl. Unterlage 19.1, S. 44, 58; PFB S. 107, 224). Die Planfeststellungsbehörde kommt dabei zu dem Ergebnis, dass der Umstand, dass ein

naturschutzfachlicher Ausgleich stattfindet, im Groben auf einen Ausgleich auch in globalklimatischer Hinsicht hindeutet (vgl. PEB S. 4), d.h. die allgemeine Klimaschutzfunktion des Bodens wird über die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung abgegolten (vgl. Erläuterung des Gutachters Dipl.-Forstwirt F., Sitzungsprotokoll S. 5). Die Inanspruchnahme besonderer klimarelevanter Böden (0,52 ha) betrachtet sie darüber hinaus noch näher (vgl. PEB S. 5).

88

Im Übrigen hat der Beklagte auch hinsichtlich der Landnutzung im Bereich „Böden“ eine moderate Unterkompensierung vorsorglich hingenommen und den mit dem Vorhaben verfolgten Planungszielen auch insoweit den Vorrang eingeräumt.

89

(4) Die Kritik des Klägers, dass bei der Kompensation kein Defizit verbleiben dürfe, trifft in zweierlei Hinsicht nicht zu.

90

Zum einen ergibt sich aus den oben genannten Handreichungen (vgl. Rn. 80) nicht, dass in Anspruch genommene CO₂-Senken vollständig kompensiert werden müssten (vgl. Adhoc Arbeitspapier S. 40 „möglichst vollständig auszugleichen“; BMDV-Hinweise Nr. V.2.c „annähernd“; Bick, jurisPR-BVerwG 18/2025 Anm. 1 S. 2). Weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG lässt sich zudem das Gebot ableiten, künftig nur noch klimaneutrale Straßen zu bauen (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 97). Eine negative Klimabilanz ist vielmehr im Rahmen der Gesamtabwägung den Vorteilen des Vorhabens entsprechend den Planungszielen wertend gegenüberzustellen (vgl. BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 96 f.; BMDV-Hinweise Ziff. VI.3.c).

91

Zum anderen verbleibt vorliegend im Ergebnis kein Defizit. Der Begründungsergänzungsbeschluss geht zwar flächenmäßig von einem geringfügigen Defizit aus (vgl. PEB S. 5). Die ihm zugrundeliegende gutachterliche Stellungnahme des Instituts i ... weist jedoch in ihrem Fazit darauf hin, dass naturschutzfachlich ein leichter Kompensationsüberschuss besteht (vgl. Anlage B 11 S. 6, eGA S. 1073), der sich positiv auf die Klimabilanz auswirkt. Eine solche verbale und qualitative Einschätzung entspricht den derzeitigen Handreichungen, die ausdrücklich darauf hinweisen, dass eine genauere Quantifizierung angesichts fehlender standardisierter Methoden nicht angezeigt ist (vgl. Adhoc Arbeitspapier S. 33). Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass die herangezogene naturschutzfachliche Einschätzung auf sachfremden Erwägungen beruht und damit fehlerhaft sein könnte (vgl. zur naturschutzrechtlichen Einschätzungsprärogative BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 259 m.w.N.). Sie beruht auf den Untersuchungen und Bewertungen des landschaftspflegerischen Begleitplans, die der Kläger in Bezug auf den Kompensationsausgleich nicht angegriffen hat (vgl. Unterlage 19.1, S. 58; Unterlage 9.4).

92

e) Die Planfeststellungsbehörde hat die ermittelten Belange im Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2022 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 13. Mai 2025 und der Protokollerklärungen vom 24. Februar 2026 im Rahmen der Abwägung fehlerfrei gewichtet (vgl. PFB S. 287 f., 544 f.; PEB S. 5). Zur Frage der Gewichtung einzelner Belange enthält § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG a.F. keine Vorgaben. Dem Vorhabenträger kommt hinsichtlich der Gewichtung ein großer Spielraum zu (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 216).

93

aa) Die Planfeststellungsbehörde durfte den mit der Planung verbundenen verkehrlichen Interessen hohes Gewicht einräumen.

94

Der öffentliche Belang des bedarfsgerechten Ausbaus von Fernstraßen ist – entgegen der klägerischen Kritik – nicht nur gering zu gewichten. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass bei einer straßenrechtlichen Planfeststellung verkehrlichen Belangen ein hohes Gewicht beigemessen werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 216). Durch die Bestandserhaltungsmaßnahme sollen die Verkehrssicherheit und insbesondere der Schutz der Verkehrsteilnehmer sowie des Bau- und Betriebspersonals erheblich verbessert werden. Gerade diese

verkehrlichen Aspekte durfte die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung mit hohem Gewicht einstellen (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2012 – 9 A 17.11 – BVerwGE 145, 40 – juris Rn. 66; OVG MV, U.v. 10.1.2023 – 5 K 294/21 – juris Rn. 96), zumal dies dem verfassungsrechtlich auf Art. 90 GG fußenden (vgl. Hermes in Dreier, GG, 3. Aufl. 2018, Art. 90 Rn. 19) gesetzlichen Auftrag in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG entspricht, Fernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten (vgl. BVerwG, U.v. 2.6.2022 – 9 A 13.21 – BVerwGE 175, 373 – juris Rn. 64). Den Aspekt der Verkehrssicherheit „hoch“ zu gewichten ist insbesondere dann nicht zu beanstanden, wenn wie hier der Ist-Zustand der Straße nicht den geltenden Regeln der Technik, vorliegend denen der RAA, entspricht. Denn die RAA legen nahe, dass Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten besonders (!) verkehrssicher ausgestaltet sein müssen (vgl. RAA, Nr. 2.2 S. 9). Daraus ergibt sich ein besonderer Handlungsbedarf.

95

bb) Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes hat die Planungsbehörde ebenfalls hoch gewichtet (vgl. PFB S. 287). Entgegen der Auffassung des Klägers genießen sie jedoch keinen Vorrang vor anderen öffentlichen und privaten Belangen.

96

Belange des Umwelt- und Naturschutzes haben keinen generellen Vorrang vor anderen abwägungserhebliche Belangen (vgl. BVerwG, U.v. 7.3.1997 – 4 C 10.96 – BVerwGE 104, 144 – juris Rn. 27 ff.; U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 86). Das gebietet auch Art. 20a GG nicht. Die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG genießt auch nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen (vgl. BVerfG, B.v. 24.3.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a. – BVerfGE 157, 30 – juris Rn. 112, 198, 213; BVerwG, U.v. 4.5.2022 – 9 A 7.21 – BVerwGE 175, 312 – juris Rn. 86; B.v. 22.6.2023 – 7 VR 3.23 – BVerwGE 179, 226 – juris Rn. 40).

97

Die Planfeststellungsbehörde hat die objektive Wichtigkeit der für die Planung sprechenden verkehrlichen Belange einerseits und die gegen sie sprechenden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes abwägend gewürdigt. Sie ist in der Abwägung vom Übergewicht der verkehrlichen Belange ausgegangen, weil die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Maßnahmen in vollem Umfang ausgeglichen werden können (vgl. PFB S. 287 f., 544 f.). Dies ist nicht zu beanstanden. Hat die Planfeststellungsbehörde die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange erkannt, so kann sie sich in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit für die Zurückstellung eines anderen Belangs entscheiden (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001.10 – BVerwGE 141, 1 – juris Rn. 45; U.v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 – BVerwGE 176, 94 – juris Rn. 152 m.w.N.). Hier kommt hinzu, dass sie ihrer Planung zutreffend die RAA zugrunde gelegt hat, die zwar, wie vorstehend ausgeführt (vgl. Rn. 46), für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend sind, aber indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck bringen, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung den gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen (vgl. RAA Nr. 2.1 S. 8). Ausgehend hiervon ist anerkannt, dass eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen wird (vgl. Rn. 46). Einen solchen Ausnahmefall, bei dem eine an den RAA orientierte Planung hinter die Belange des Natur- und Umweltschutzes zurücktreten müsste, hat der Kläger nicht dargetan.

98

cc) Die Planfeststellungsbehörde hat auch die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima zutreffend gewichtet.

99

(1) Entgegen der Auffassung des Klägers ergibt sich aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zwar eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ist auch nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen (vgl. zuletzt BVerwG, U.v. 19.02.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 222).

100

(2) Soweit der Kläger meint, dass die Belange des Klimaschutzes fehlerhaft gewichtet worden seien, weil es der Beklagte versäumt habe, die besondere Klimarelevanz von Waldflächen bei seiner Entscheidung über die Dimensionierung zu berücksichtigen, und dabei auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 8. Oktober 2025 – 9 A 2.24 (juris Rn. 129 ff.) – verweist, ist der Einwand nicht begründet.

101

Ein Sachverhalt, der demjenigen der o.g. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vergleichbar wäre, liegt hier nicht vor. Anders als in dem dortigen Verfahren geht es vorliegend nicht um ein Neubauvorhaben, bei dem verschiedene Trassenvarianten zur Auswahl stehen, sondern um eine Bestandserhaltungsmaßnahme, die die bestehende Trasse als gegeben vorfindet und damit Zwangspunkten ausgesetzt ist. Wie ausgeführt, entspricht die Dimensionierung sowohl den RAA, die die anerkannten Regeln der Technik in Bezug auf eine verkehrssichere Dimensionierung wiedergeben, als auch den Anforderungen des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebots (vgl. unten Rn. 103 ff.). Sie verstößt damit nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (vgl. oben Rn. 46 und 97). Einen solchen Ausnahmefall hat der Kläger in Bezug auf besonders wertvolle Waldflächen nicht substantiiert aufgezeigt, denn auch bei seinen „Dimensionierungsalternativen“ kommt es zur Inanspruchnahme von Waldflächen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Dimensionierungsalternativen des Klägers besonders wertvolle Böden und Biotope in deutlich geringerem Ausmaß in Anspruch nehmen würden, liegen nicht vor. Die vom Kläger bevorzugte einseitige Rodung von Wald verschiebt lediglich die Eingriffe in den Wald von einer Seite auf die andere; dem Waldrand kommt nach den Einschätzungen des Fachbüros i ... (vgl. Anlage B 8, eGA S. 981) auch keine gesteigerte über eine „einfache“ Waldfläche hinausgehende (Klima-)Relevanz zu (vgl. Rn. 83).

102

2. Der Kläger kann sich nicht mit Erfolg auf einen Verstoß gegen zwingende naturschutzrechtliche Regelungen berufen.

103

a) Der Kläger meint, es liege ein Verstoß gegen das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor, weil der Verlust von ökologisch wertvollem Waldrand hätte halbiert werden können, wenn die Erweiterung der Bestandstrasse nur einseitig um zwei Fahrspuren und nicht wie geplant beidseitig erfolgt wäre. Zudem hätte auf die Direktrampe von der B 26 auf die B 469 in Fahrtrichtung Norden zugunsten einer Ertüchtigung des bestehenden Verkehrskreisels verzichtet und das Vorhaben kleiner dimensioniert werden können. Ein solcher Verstoß liegt unter keinem der genannten Punkte vor.

104

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

105

Das naturschutzrechtliche Eingriffsverbot gemäß § 13 Satz 1, § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG fordert keinen Verzicht auf das Vorhaben oder Maßnahmen, die ein anderes Vorhaben bedingen, sondern richtet sich allein auf die Ausgestaltung des zur Genehmigung vorgelegten Projekts an Ort und Stelle (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG: „am gleichen Ort“; BVerwG, U.v. 7.3.1997 – 4 C 10.96 – BVerwGE 104, 144 – juris Rn. 17 zu § 8 Abs. 2 Satz 1 erster Halbsatz BNatSchG i.d.F. v. 20.12.1976 [BGBl. S. 3574]; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 598). Die Andersartigkeit eines Vorhabens kann sich dabei nicht nur aus der räumlichen Lage, sondern auch aus ihrer technischen Ausgestaltung ergeben (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 598). Bei Modifizierungen der Straßengestaltung auf der vom Vorhabenträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalles ab, ob es sich noch um Vermeidungsmaßnahmen oder schon um Planungsalternativen handelt. Die Unterscheidung zwischen beiden hat wesentlich danach zu erfolgen, ob die von Dritten geforderte oder von der Planfeststellungsbehörde in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2003, 1069 – juris Rn. 48).

106

Gemessen daran entspricht die gewählte Dimensionierung der Trasse den Vorgaben des Vermeidungsgebots.

107

aa) Die klägerseits favorisierte einseitige Erweiterung der Bundesstraße in Richtung Westen kommt grundsätzlich als Vermeidungsmaßnahme „am gleichen Ort“ in Betracht, weil sie praktisch standortidentisch ist und keine wesentliche Änderung der Verkehrsfunktionalität bewirkt. Es verändert sich lediglich die Verteilung der Eingriffsfläche.

108

(1) Sie ist aber nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Der vom Kläger erwähnte Verlust von Waldrand kommt nach naturschutzfachlicher Einschätzung bereits nicht die Wertigkeit und Schutzfunktion zu, die ihm der Kläger beimisst. Welche Wertigkeit verschiedene Waldbestände haben, richtet sich nach Aussage des Fachgutachters i ... nach der Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung, die entsprechend den tatsächlichen Bestandsvoraussetzungen Lebensräumen verschiedenen Biotop- und Nutzungstypen zuweist und mit einer Wertigkeit versieht (vgl. Anlage B 2 S. 1, eGA S. 963 ff.). Nach Einschätzung des Fachgutachters handelt es sich bei den Waldbeständen im Anschluss an die bestehende Trasse der B 469 um sehr schmale, meist aus einer Baumreihe bestehende Waldränder, die aufgrund ihrer Ausprägung und der angrenzenden Bundesstraße überwiegend als Biotop- und Nutzungstyp „Grünflächen und Gehölzbestände junger bis mittlerer Ausprägung entlang von Verkehrsflächen (V 51)“ zuzuordnen und nur in wenigen Bereichen (im nördlichen Ausbauabschnitt im Bereich der Gersprenzbrücke sowie nördlich und südlich davon) als „Vorwälder (W2)“ zu qualifizieren sind. Waldmäntel im Sinne der Biotop- und Nutzungstypen der Biotopwertliste (W1 bzw. W11, W12) sind im Untersuchungsgebiet hingegen nicht vorhanden (vgl. Anlage B 2 S. 2).

109

Auch die vom Kläger geäußerte Gefahr von Sturmwurf und Rindensonnenbrand der nicht gerodeten, aber dann „freigelegten“ Waldbestände hat der Gutachter nachvollziehbar verneint (vgl. Anlage B 2 S. 2 f.). Seiner Einschätzung nach, die er in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat (vgl. Sitzungsprotokoll S. 2), ist das Windwurfrisiko und die Gefahr von Rindensonnenbrand wegen des Besatzes des Waldes mit Kiefern und Eichen gering. Zudem hänge das Windwurfrisiko weniger vom vorgelagerten, schmalen Waldrand ab, sondern vielmehr vom Grad der Durchforstung bzw. Pflege der dahinterliegenden Bestände (vgl. Anlage B 2 S. 2). Diesem kommt nach den überzeugenden Äußerungen des Gutachters in der mündlichen Verhandlung auch keine besondere Schutzfunktion für das Waldinnere zu, weil der Waldstreifen dafür zu schmal und der straßenbegleitende Wald vorbelastet ist. Die gerichtliche Kontrolle dieser naturschutzfachlichen Einschätzung beschränkt sich darauf, ob die Einschätzung naturschutzfachlich vertretbar ist, nicht auf unzulänglichen bzw. ungeeigneten Bewertungsverfahren beruht und plausibel ist (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 9.19 – BVerwGE 170, 210 – juris Rn. 113; U.v. 27.7.2021 – 4 A 14.19 – BVerwGE 173, 132 – juris Rn. 93). Dass die Aussagen des Fachgutachters unvertretbar wären, hat der Kläger nicht substantiiert aufgezeigt. Seine gegenteilige Behauptung, die Vorbelastung des Waldes führe zu einer Verstärkung des Eingriffs, sodass Hitze- und Trockenschäden zu befürchten seien (vgl. Sitzungsprotokoll S. 2 f.), hat er nicht näher belegt. Im Übrigen zielt die Maßnahme 3 G gerade darauf ab, einen stabilen, naturnahen Waldmantel mit Waldsaum zwischen Straßenrand und neuem Waldrand herzustellen (vgl. Unterlage 9.3, S. 46 f.).

110

Die Positionierung der Erweiterungsfläche ausschließlich im Westen der Bestandstrasse wäre auch nicht mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die einseitige Erweiterung der Trasse nach Westen hätte nach der plausiblen Darstellung des Vorhabenträgers einen um rund 350 m² größeren Flächenverbrauch zur Folge (vgl. Anlage B 4, eGA S. 968 f.). Sie würde nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters Dipl.-Forstwirt F. in der mündlichen Verhandlung zudem auch weiter in den Wald hineinreichen mit der Folge, dass auf der gesamten Strecke entlang der B 469 in unvorbelastete Waldbestände eingegriffen würde, was den naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf erhöhen würde (vgl. Sitzungsprotokoll S. 3). Zudem würde eine einseitige Trassenerweiterung im Westen nach der unwidersprochenen Aussage des Beklagten eine größere provisorische Umfahrung an der Brücke über die Gersprenz mit weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft erforderlich machen.

111

(2) Die einseitige Erweiterung in Richtung Westen ist auch nicht verhältnismäßig, weil mit ihm Mehraufwand verbunden wäre, dem kein Gewinn für Natur und Landschaft gegenüber steht.

112

Das Vermeidungsgebot unterliegt dem Übermaßgebot. Eine Vermeidungsmaßnahme ist nur dann verhältnismäßig, wenn der Mehraufwand für jeweils konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung steht (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2003, 1069 – juris Rn. 52; Guckelberger in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 4. Aufl. 2024, § 15 Rn. 31). Wie oben ausgeführt, ist mit der vom Kläger geforderten einseitigen Erweiterung in Richtung Westen bereits keine geringere Beeinträchtigung von Natur und Landschaft verbunden. Außerdem würde eine solche Umplanung nach der unwidersprochen gebliebenen Aussage des Beklagten eine grundlegende bauliche Umgestaltung der Verbindungsrampen am Knotenpunkt der B 469 mit der B 26 und wahrscheinlich müsste auch das Vereinshaus des Schützenvereins verlegt werden.

113

bb) Bei dem vom Kläger geforderten Verzicht auf den Bau der Direktrampe von der B 26 in Fahrtrichtung Darmstadt mit Fahrziel B 469 in Richtung Norden zugunsten der vom Kläger favorisierten Ertüchtigung des östliche Kreisverkehrs an der Auffahrt von der B 26 auf die B 469 mittels eines Bypasses und Erweiterung der Kreisfahrbahn auf zwei Fahrstreifen handelt es sich um keine Vermeidungsmaßnahme, sondern eine Planungsalternative bzw. Ausführungsalternative, da mit ihr wesentliche Planungsziele nicht erreicht werden können. Das Vermeidungsgebot fordert keine Maßnahmen, die auf ein anderes Projekt hinauslaufen (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2003, 1069 – juris Rn. 49; U.v. 14.7.2011 – 9 A 12.10 – BVerwGE 140, 149 – juris Rn. 154; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 598).

114

Bei der vom Kläger vorgeschlagenen Ertüchtigung des östlichen Kreisverkehrs handelt es sich um eine andere verkehrliche Konzeption, die das Ziel des Ausbauvorhabens hinsichtlich des Knotenpunktes verfehlt. Ziel ist eine nachhaltige Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Knotenpunktes sowie der sich anschließenden Auffahrt auf die B 469. Dies soll durch eine Entflechtung der zwei starken Verkehrsströme im Kreisverkehr der B 26 aus Ost und West erreicht werden, die im Kreisverkehr bzw. in der Auffahrt zur B 469 aufeinandertreffen. Der östliche Kreisverkehr wickelt derzeit den starken Verkehrsstrom der B 26 aus Richtung Darmstadt sowohl in Fahrtrichtung Aschaffenburg als auch über eine Direktaufahrt in Fahrtrichtung Norden auf die B 469 ab. Dieser Verkehrsstrom muss am Kreisverkehr mit dem ebenfalls starken Verkehrsstrom aus der Gegenrichtung Aschaffenburg in Fahrtrichtung Darmstadt verflochten werden, der ebenfalls zur B 469 auffahren will. Die Leistungsfähigkeitsermittlung für den Prognoseverkehr 2030 hat an der ungünstigsten Zufahrt zum Kreisverkehr die ungenügende Qualitätsstufe (QSV) F ergeben. Nach plausiblen Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann die erstrebte Entflechtung nur durch eine Direktrampe von der B 26 auf die B 469 erreicht werden, so dass der auf der B 26 in Fahrtrichtung Darmstadt fließende und in Fahrtrichtung Norden auf die B 469 fahrende Verkehr nicht mehr über den Kreisverkehr abgewickelt wird (vgl. PFB S. 189; Anlage B 5, eGA S. 970 ff.). Der vom Kläger vorgeschlagene Bypass vermag das nicht zu leisten. Dieser nimmt zwar den Verkehrsstrom B 26 in Richtung und Fahrziel Darmstadt aus dem Verkehrskreis heraus, belässt aber den Verkehrsstrom Richtung Darmstadt mit Fahrziel B 469 in Richtung Norden im Kreisverkehr. Dies führt zu keiner Entflechtung der Verkehrsströme mit Fahrziel B 469 in Richtung Norden: Der Verkehrsstrom auf der B 26 in Fahrtrichtung Darmstadt und Fahrziel B 469 in Richtung Norden trifft weiterhin auf den Verkehrsstrom auf der B 26 in Richtung Aschaffenburg ebenfalls mit Fahrziel B 469 in Richtung Norden. Der vom Kläger vorgeschlagene zweistreifige Ausbau der Kreisverkehrsfahrbahnen löst diese Problematik ebenfalls nicht, weil aufgrund der sehr kurzen Verflechtungslänge im Kreisverkehr nahezu alle Fahrzeuge, die aus dem Kreisverkehr in Richtung der B 469 Nord fahren, den äußeren Fahrstreifen benutzen würden (vgl. PFB S. 190).

115

cc) Die vom Kläger geforderte geringere Dimensionierung der Trasse, d.h. statt eines Regelquerschnitts von 31 m (RQ 31) nur einen Regelquerschnitt von 25 m (RQ 25) bzw. 28 m (RQ 28) zu wählen oder nur Seitenstreifen anzubauen ohne Erweiterung der Fahrstreifen oder zugunsten einer Geschwindigkeitsbegrenzung kürzere Haltesichtweiten vorzusehen, kommt zwar ebenfalls grundsätzlich als

naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme in Betracht, weil sie zu weniger Bodenversiegelung und Waldrodung führen würde (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2003, 1069 – juris Rn. 47). Der gewählte Regelquerschnitt RQ 31 entspricht, wie dargelegt, jedoch den Vorgaben der RAA (vgl. oben Rn. 45 f.). Die gewählte Dimensionierung inklusive der Mittelstreifenaufweitung ist entscheidend für das Sicherheitskonzept und die angestrebte Verkehrsqualität des geplanten Vorhabens. Sind mit einer geringeren Dimensionierung der Trasse wie hier aber nicht nur minimale Abstriche sondern sogar die Aufgabe von planerischen Zielen verbunden, stellt sie keine Vermeidungsmaßnahme im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG mehr dar, sondern ist Teil der fachplanerischen Abwägungsentscheidung (vgl. BVerwG, U.v. 19.3.2003 – 9 A 33.02 – DVBl 2023, 1069 – juris Rn. 49).

116

b) Soweit der Kläger die Voraussetzungen für die in Nr. A.6 des Tenors des Planfeststellungsbeschlusses erteilte Ausnahme zur Inanspruchnahme eines nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG geschützten Sumpfbüsches, einer Teilfläche des amtlich kartierten Biotops Nr. 6020-0017-001/002, für nicht gegeben erachtet, trifft dies nicht zu.

117

Der Planfeststellungsbeschluss erkennt, dass das Vorhaben das Biotop „Sumpfbüsch im Bereich der Gersprenzaue“ in einem Umfang von 490 m² durch dauerhafte Versiegelung und Überbauung sowie in einem Umfang von weiteren 170 m² wegen vorübergehender Rodung während der Bauzeit erheblich beeinträchtigt (vgl. PFB S. 244; Unterlage 19.1, S. 57) und erteilt daher in Nr. A.6 des Beschlusstextes (vgl. PFB S. 50) die erforderliche Ausnahme vom Beeinträchtungsverbot.

118

Nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG können von den Verboten nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG auf Antrag Ausnahmen zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG; Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 BayNatSchG) oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG).

119

aa) Der Kläger und der Beklagte stimmen darin überein, dass der vorhabenbedingte Eingriff in das Biotop durch die Aufwertung der Kiesgrube Rachor (Teil der Maßnahme 5 E; vgl. Unterlage 9.3, S. 36) aufgrund deren Entfernung vom Eingriffsort (2,4 km) – anders als der Planfeststellungsbeschluss angibt (vgl. PFB S. 245) – nicht als ausgeglichen im Sinne des Ausnahmetatbestands angesehen werden kann (vgl. BT-Drs. 16/12274, S. 63; Schrader in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand 1.1.2026, § 15 BNatSchG Rn. 24).

120

bb) Allerdings konnte der Planfeststellungsbeschluss die Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG).

121

(1) Das Vorhaben ist aus Gründen des öffentlichen Interesses notwendig. Dies ist nicht erst dann der Fall, wenn den gegebenen Belangen der Allgemeinheit auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden könnte, sondern schon dann, wenn es zur Wahrnehmung des jeweiligen öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit Hilfe der Befreiung das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen (vgl. OVG SH, U.v. 13.12.2023 – 4 KS 2/22 – juris Rn. 104; OVG NW, B.v. 8.11.2017 – 8 A 2454/14 – juris Rn. 6 f. m.w.N.; OVG RhPf, U.v. 27.8.2025 – 8 A 10870/24.OVG – juris Rn. 83). Ein straßenrechtliches Vorhaben ist vernünftigerweise geboten, wenn es den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht. Das vorliegende Projekt dient der Zielsetzung des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, wonach die Bundesstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und zu verbessern sind (vgl. auch BVerwG, B.v. 12.7.2017 – 9 B 49.16 – juris Rn. 4; BayVG, U.v. 24.9.2021 – 8 A 19.40006 – KommJur 2021, 424 – juris Rn. 30). Es handelt sich um eine einzelne Verbesserungsmaßnahme im Sinne des § 3 FStrAbG, mit der der Streckenabschnitt in einen den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechenden Zustand versetzt werden soll (vgl. OVG Berlin-Bbg, U.v. 10.2.2020 – OVG 11 S 6/20 – juris Rn. 16). Entgegen der Auffassung des Klägers sind die verkehrlichen Belange auch zutreffend ermittelt. Die hierauf bezogenen Ermittlungs- und Bewertungsfehler liegen nicht vor (vgl. oben Rn. 48 ff.).

122

Die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens wird auch nicht durch die klägerseits vorgeschlagene Alternative eines einseitigen Ausbaus auf der Westseite in Frage gestellt. Alternativen müssen verhältnismäßig sein. Das heißt, sie müssen zumutbar, also insbesondere technisch und wirtschaftlich möglich sein. Vermeidungsanstrengungen sind in Anlehnung an § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG (vgl. BT-Drs. 16/12274 S. 77; Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 67 Rn. 6) ins Verhältnis zu dem mit der Alternativlösung erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt zu setzen (vgl. BVerwG, B.v. 25.6.2024 – 9 B 6.24 – UPR 2025, 28 – juris Rn. 5 zu § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG; Frenz in Frenz/Müggenborg, a.a.O., § 34 Rn. 136). Ein solcher Gewinn für Natur und Umwelt ist mit der klägerischen Alternative nicht verbunden (vgl. oben Rn 108 ff.), auch nicht in Bezug auf die Inanspruchnahme des Biotops. Der Beklagte hat insofern nachvollziehbar und vom Kläger unwidersprochen ausgeführt, dass für die Erneuerung der Straßenbrücke über die „Gersprenz“ eine bauzeitliche Umfahrung benötigt wird. Bei einer Erweiterung einseitig nach Westen müsste die bauzeitliche Umfahrung ebenfalls weiter westlich um das Baufeld „Gersprenzbrücke“ geführt werden. Hierfür wäre eine längere provisorische Umfahrungsstrecke mit einer größeren Flächeninanspruchnahme erforderlich, die mit einem größeren Eingriff in den Überschwemmungsbereich der Gersprenz und höheren Baukosten verbunden wäre. Die bauzeitliche Umfahrung östlich zu führen, hätte wiederum Eingriffe in das vorgenannte Biotop („Sumpfbüsch“) zur Folge (vgl. Klageerwiderung des Beklagten vom 8.3.2023 S. 9).

123

(2) Die Ausnahme setzt zudem eine Abwägungsentscheidung im Einzelfall voraus, bei der zu prüfen ist, ob die Gründe des Allgemeinwohls so gewichtig sind, dass sie sich gegenüber dem Erhaltungsinteresse des Biotopschutzes durchzusetzen vermögen (vgl. BVerwG, B.v. 20.2.2002 – 4 B 12.02 – NuR 2003, 351 – juris Rn. 5; OVG NW, B.v. 8.11.2017 – 8 A 2454/14 – juris Rn. 14). Es gelten im Ansatz vergleichbare Grundsätze wie im Rahmen der gebietsschutzrechtlichen Beurteilung nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG (vgl. BT-Drs. 16/12274 S. 77; Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 67 Rn. 6). Damit dem öffentlichen Interesse danach ein hohes Gewicht beigemessen werden kann, muss es über die Gründe, die die Planrechtfertigung tragen, hinausgehen, da ansonsten jedes Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt und nach dem Muster der Abwägungsregeln des Fachplanungsrechts vertretbar ist, von vornherein von hohem Gewicht wäre. Es muss vielmehr im Einzelfall begründet werden, woraus sich ein erhebliches Gewicht der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele ergibt, um den Ausnahmecharakter der Vorschrift zu unterstreichen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12.07 – BVerwGE 134, 166 – juris Rn. 15; U.v. 11.8.2016 – 7 A 1.15 – BVerwGE 156, 20 – juris Rn. 106, jeweils zu § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG). Die Dringlichkeit eines Verkehrsinfrastrukturprojekts bemisst sich in erster Linie nach seiner verkehrlichen Bedeutung (vgl. BVerwG, U.v. 11.8.2016 – 7 A 1.15 – BVerwGE 156, 20 – juris Rn. 107).

124

Nach diesem Maßstab konnte die Planfeststellungsbehörde den mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Belangen, insbesondere dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit, eine hohe Bedeutung beimessen (vgl. PFB S. 245). Wie die Planfeststellungsbehörde dargelegt hat (vgl. PFB S. 174 f.), ergibt sich die besondere Dringlichkeit der Bestandserhaltungsmaßnahme vorliegend schon allein aus dem Umstand, dass der Streckenabschnitt bei der vorhandenen Verkehrsbelastung in seinem derzeitigen Ausbauzustand den Anforderungen der RAA unter mehreren Aspekten (u.a. fehlende Seitenstreifen, zu geringe Fahrbahnbreite, unzureichende Haltesichtweiten) nicht genügt und folglich nicht verkehrssicher ist (vgl. oben Rn. 45 ff. und Rn. 57 f.; OVG Berlin-Bbg, B.v. 10.2.2020 – OVG 11 S 6/20 – juris Rn. 14 und 16). Der besonders dringliche Handlungsbedarf wird durch die hohe Verkehrsbedeutung der B 469 für die gesamte Region unterstrichen. Die Bundesstraße 469 ist die verkehrliche „Hauptschlagader“ des bayerischen Unterraumgebietes und verbindet wesentliche Mittelzentren wie Miltenberg, Obernburg, Elsenfeld und Erlenbach sowie das Oberzentrum Aschaffenburg auf kürzestem Weg mit Frankfurt a. Main und dem übrigen Ballungsraum Rhein-Main. Darüber hinaus stellt die B 469 eine wichtige Verbindung für das Oberzentrum Aschaffenburg und für verschiedene Unterzentren wie St., G., Niedernberg, Großwallstadt etc. mit ihren bedeutenden Gewerbe- und Industriegebieten zum überregional bedeutenden Straßennetz (BAB 3, BAB 45) dar. Der in dieser Region über die Straße abzuwickelnde Wirtschaftsverkehr wird zum größten Teil über diese Straßenverbindung geführt. Dies spiegelt sich auch in dem hohen LKW-Anteil auf der B 469 wider (vgl. Erläuterungsbericht S. 17 und 22).

125

Den mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Belangen konnte die Planfeststellungsbehörde das Interesse an der Erhaltung des Biotops unterordnen (vgl. PFB S. 245). Sie hat dazu unter Bezugnahme auf die fachliche Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde angeführt, dass den gewichtigen, verkehrlichen Belangen nur eine kleinflächige, randliche dauerhafte Inanspruchnahme von 490 m² Biotopfläche gegenüber steht, die nach den einschlägigen Richtlinien mittelfristig wiederherstellbar und durch eine Kompensation im Verhältnis 1 : 2 fachlich hinreichend ersetzt werden kann und wird (vgl. PFB S. 244 f.; vgl. dazu auch BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 653; B.v. 27.1.2022 – 9 VR 1.22 – NuR 2022, 637 – juris Rn. 40). Diese Einschätzung hat der Sachverständige Dipl.-Forstwirt F. in der mündlichen Verhandlung plausibel erläutert und bestätigt. Auf Seiten des Biotopschutzes musste die Planfeststellungsbehörde entgegen der Auffassung des Klägers in der Abwägung die An- und Aufwuchszeit für die Herstellung eines Sumpfgewässers in der ehemaligen Kiesgrube Radorf (vgl. Maßnahme 5 E, Unterlage 9.3, S. 35 f.) nicht einstellen. Die Behörde hat sich bei ihrer Einschätzung von den vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) zur Verfügung gestellten, normkonkretisierenden Arbeitshilfen zur Ausführung der Bayerischen Kompensationsverordnung leiten lassen. Nach diesen Arbeitshilfen ist ein erhöhter Entwicklungszeitraum bis zur vollständigen Funktionserfüllung einer Kompensationsmaßnahme (sog. „timelag“) erst ab einer längeren Entwicklungsdauer als 25 Jahre anzusetzen (vgl. Biotopwertliste S. 10 und 11). Für das betroffene „Sumpfgewässer“ gehen das LfU und ihm folgend die Planfeststellungsbehörde (vgl. PFB S. 244) von einer Wiederherstellbarkeit innerhalb von 10 bis 25 Jahren aus (vgl. Biotopwertliste S. 9; LfU, BayKompV – Arbeitshilfe zur Biotopwertliste, Stand Juli 2014, S. 58). Diese naturschutzfachliche Einschätzung ist für den Senat überzeugend; der Kläger ist ihr auch nicht substantiiert entgegengetreten.

126

c) Beachtliche Rechtsfehler in Bezug auf die Behandlung des Landschaftsschutzgebiets „Unter- und Oberhübnerwald in der Gemarkung St.“ liegen ebenfalls nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde hat für die Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebiets rechtsfehlerfrei eine Befreiung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 LSG-VO, § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt; die daran geübte Kritik des Klägers ist nicht berechtigt.

127

Durch das Vorhaben kommt es im räumlichen Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebiets entlang der bestehenden Trasse zu Rodungen von 10,29 ha, wobei vorübergehend 4,86 ha und dauerhaft 5,43 ha Wald entfernt wird (Versiegelung 1,95 ha; Überbauung 3,48 ha, vgl. Anlage B 8, eGA S. 981 ff.). Das Planvorhaben unterfällt damit dem Verbotstatbestand des § 3 Abs. 1 der Verordnung des Landkreises Aschaffenburg zum Schutz von Landschaftsräumen im Landkreis Aschaffenburg vom 24. August 1978, die auf das Landschaftsschutzgebiet „Unter- und Oberhübnerwald in der Gemarkung St.“ Anwendung findet (vgl. Anlage zur Verordnung; im Folgenden: LSG-VO). Danach ist es im Landschaftsschutzgebiet verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder die Landschaft zu verunstalten. Das Planvorhaben unterliegt auch räumlich dem Geltungsbereich der LSG-VO; das Vorhaben gilt überdies nicht nach § 5 Abs. 1 LSG-VO als erlaubt.

128

Die Planfeststellungsbehörde hat wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets eine Befreiung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 LSG-VO, § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt. Nach diesen Vorschriften, kann im Einzelfall eine Befreiung von den Verboten der LSG-VO erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme liegen vor.

129

aa) Die Planfeststellungsbehörde konnte entgegen der Auffassung der Klägers einen atypischen Ausnahmefall annehmen.

130

In ständiger verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal das Vorliegen einer Atypik erfordert. Eine Befreiung kommt von vornherein nur in atypischen und daher vom Normgeber erkennbar nicht vorgesehenen Einzelfällen in Betracht, wenn die Anwendung der Ge- oder Verbotsnorm zwar ihrem Tatbestand nach, nicht jedoch nach ihrem normativen Gehalt passt, wenn mithin die Anwendung der Rechtsvorschrift im Einzelfall zu einem Ergebnis führen würde, das dem Normzweck nicht mehr entspricht

und deshalb normativ so nicht beabsichtigt ist. Zweck der Ermächtigung zur Befreiung von den Festsetzungen der LSG-VO ist es, einer rechtlichen Unausgewogenheit zu begegnen, die sich ergeben kann, wenn aufgrund der besonderen Umstände des jeweiligen Einzelfalls der Anwendungsbereich einer Vorschrift und deren materielle Zielrichtung nicht miteinander übereinstimmen. In derartigen Sonderfällen soll der generelle und damit zwangsläufig auch schematische Geltungsanspruch der Vorschrift zugunsten der Einzelfallgerechtigkeit durchbrochen werden können (vgl. BVerwG, B.v. 14.9.1992 – 7 B 130.92 – UPR 1993, 26 – juris Rn. 5 zur Vorgängernorm des § 31 BNatSchG; B.v. 27.1.2022 – 9 VR 1.22 – NuR 2022, 637 – juris Rn. 39; OVG RhPf, U.v. 27.8.2025 – 8 A 10870/24.OVG – juris Rn. 55 m.w.N.).

131

Einen solchen atypischen Ausnahmefall durfte die Planfeststellungsbehörde annehmen. Aus dem Umstand, dass nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 der LSG-VO die Instandsetzung und Unterhaltung der bestehenden klassifizierten Straßen von den Verboten der Verordnung ausgenommen ist, kann nicht geschlossen werden, dass der Ausbau einer vorhandenen Straße generell ausgeschlossen werden sollte. Vielmehr ist nicht anzunehmen, dass der Ordnungsgeber einen größeren, zur verkehrssicheren Abwicklung des Verkehrs erforderlichen Regelquerschnitt durch die Verbote der LSG-VO verhindern wollte. Angesichts des Umstandes, dass der vom Vorhaben betroffene Streckenabschnitt mit einem RQ 20 bei Erlass der LSG-VO in den 1970er Jahren entsprechend den damals geltenden Richtlinien völlig ausreichend dimensioniert war – er entsprach den RAS-Q 82 (vgl. dazu Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 23; PFB S. 174) – bestand für den Ordnungsgeber keinerlei Veranlassung, sich mit der Frage zu befassen, ob sich eine größere Dimensionierung mit den Vorgaben der LSG-VO vereinbaren ließe. Denn die heutige Verkehrsbelastung, auch durch Schwerverkehr, bedingt unter anderem durch die damals nicht absehbare EU-Osterweiterung und den Onlinehandel war nicht vorhersehbar. Die Ausbaumaßnahme stellt daher ein singuläres Vorhaben dar (vgl. auch OVG SH, U.v. 13.12.2023 – 4 KS 2/22 – juris Rn. 103).

132

bb) Bei der erforderlichen Abwägungsentscheidung konnte die Planfeststellungsbehörde ein Überwiegen der verkehrlichen Interessen im Einzelfall gegenüber dem Erhaltungsinteresse des Landschaftsschutzgebiets annehmen (vgl. PFB S. 242).

133

Dass die Planfeststellungsbehörde die verkehrlichen Interessen zutreffend ermittelt und bewertet hat, wurde bereits dargelegt (vgl. Rn. 65 f.). Das gilt auch für das erhebliche Gewicht, mit dem die Planfeststellungsbehörde diese Belange in die Abwägung eingestellt hat (vgl. PFB S. 242, oben Rn. 124).

134

Die Wertung der Planfeststellungsbehörde, dass die verkehrlichen Planungsziele die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets überwiegen und die Erteilung der Befreiung rechtfertigen, ist auch unter Berücksichtigung des klägerischen Vortrags nicht zu beanstanden. Der Einwand des Klägers, die Planfeststellungsbehörde habe den Eingriff fehlerhaft wegen seiner Vorbelastung als geringfügig gewertet, ist nicht berechtigt. Das Argument der Planfeststellungsbehörde, dass die Trasse der B 469 bereits im Bestand das Landschaftsschutzgebiet mittig durchquert, dadurch der Bereich um die bestehende Trasse bereits jetzt stark vorbelastet ist und sich daran durch das Planvorhaben nichts ändert, bezieht sich nur auf den Aspekt der Schall- und Luftschadstoffimmissionen (vgl. PFB S. 242). Da Planungsziel nicht die Steigerung der Leistungsfähigkeit in Bezug auf eine Verkehrszunahme ist, sondern die Schaffung verkehrssicherer Zustände (vgl. PFB S. 155), trifft diese Aussage zu. Die Tatsache, dass entlang der Trasse auf einer Länge von 2,9 km Rodungen erfolgen müssen, ändert daran nichts. Die Rodungen werden hinreichend kompensiert (vgl. Unterlage 19.1, S. 62 f.). Insgesamt sind daher die Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebiets zwar nicht vernachlässigbar, aber sie betreffen weder besonders geschützte Kernzonen noch führen sie zur Funktionslosigkeit der Schutzgebietsausweisung, so dass sie den mit dem Vorhaben verbundenen bedeutenden verkehrlichen Belangen untergeordnet werden konnten (vgl. OVG NW, B.v. 8.11.2017 – 8 A 2454/14 – juris Rn. 14).

135

3. Der Planfeststellungsbeschluss steht mit dem Artenschutzrecht in Einklang. Artenschutzrechtliche Verstöße im Sinne von § 44 BNatSchG liegen nicht vor.

136

a) Die Bestandserhebung in Bezug auf Fledermausaktivitäten leidet nicht deswegen an einem Ermittlungsdefizit, weil in der Karte zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP; Unterlage 19.3 [Karte]) bei der geplanten Direktrampe von der B 26 auf die B 469 in Fahrtrichtung Norden keine Transekte eingezeichnet ist. Daraus kann entgegen des klägerischen Vortrags nicht geschlossen werden, dass in diesem Bereich ein entscheidungserhebliches Erkenntnisdefizit vorliegt.

137

Die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14.07 – BVerwGE 131, 274 – juris Rn. 54; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 515). Dabei können auch Erkenntnislücken verbleiben. Es muss weder ein lückenloses Arteninventar erstellt noch eine allgemeine Bestandsaufnahme durchgeführt werden. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Je typischer die Gebietsstruktur, desto eher kann auch auf typisierende Merkmale und allgemeine Erfahrungen abgestellt werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.2020 – 7 A 1.18 – NuR 2020, 709 – juris Rn. 81; U.v. 5.10.2021 – 7 A 14.20 – juris Rn. 46). Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst (vgl. BVerwG, U.v. 5.10.2021 – 7 A 14.20 – juris Rn. 46 f. m.w.N.).

138

Diesen Vorgaben genügt die Bestandserhebung in Bezug auf die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten. Ausweislich der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde eine Kartierung von Säugetieren in einem Radius von 100 m um die Trasse vorgenommen (vgl. Unterlage 19.3, S. 7 f.), sodass die Direktrampe im Untersuchungsgebiet liegt (vgl. Unterlage 19.3 [Karte]; Unterlage 19.3, S. 13). Für die Erfassung der Fledermäuse im Waldgebiet zwischen St. und Ringheim wurden die Untersuchungstrecken T8 bis T21 untersucht. Untersucht wurden auch die Wechselbeziehungen zwischen Teillebensräumen der Fledermäuse (vgl. Unterlage 19.2/1 T1 und 19.2/2 T1). Wie der Sachverständige Dipl.-Biologe H. vom Fachbüro P ... in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert hat, war eine flächendeckende, weitergehende Untersuchung nicht erforderlich, weil Analogieschlüsse nach Maßgabe der Ausgestaltung des Waldes getroffen werden konnten, so dass auch der Bereich der Direktrampe beurteilt werden konnte (vgl. Sitzungsprotokoll S. 3). Überdies wird entgegen der Auffassung des Klägers die Direktrampe keine Zerschneidungswirkung haben, weil auch das Waldstück im zukünftigen Dreieck zwischen B 469, B 26 und Direktrampe gerodet und durch extensives Grünland ersetzt wird (vgl. Maßnahmenblatt 2 G, Unterlage 9.3, S. 44; Unterlage 9.2/4), so dass künftig dort keine Quartiermöglichkeiten bestehen, die Fledermäuse zu einem Überfliegen der Direktrampe veranlassen könnten (vgl. Schriftsatz des Beklagten vom 8.3.2023, S. 14). Damit sind keine Vegetationsstrukturen bzw. naturräumlichen Gegebenheiten gegeben, die für eine vertiefte Prüfung des Arteninventars im Bereich der Direktrampe Anlass gegeben hätten.

139

b) Die vom Kläger im Zusammenhang mit dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erhobenen Rügen haben ebenfalls keinen Erfolg.

140

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Zu den besonders geschützten Arten gehören auch alle europäischen Vogelarten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 Buchstabe b Unterbuchstabe bb BNatSchG). Als Beschädigung und Vernichtung ist jede, auch unabsichtliche Einwirkung auf eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte zu verstehen, die zu einer schrittweisen Verringerung der ökologischen Funktionalität einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte einer geschützten Tierart bzw. zum vollständigen Verlust ihrer Funktionalität führt (vgl. BVerwG, U.v. 20.6.2024 – 11 A 3.23 – BVerwGE 183, 42 – juris Rn. 219; EuGH, U.v. 28.10.2021 – C 357/20 – NuR 2021, 831 – juris Rn. 54).

141

aa) Die Rügen in Bezug auf die Fortpflanzungsstätte des Steinkauzes greifen nicht durch. Diese befindet sich nordöstlich des Eingriffsbereichs in ca. 450 m Entfernung. 130 m südlich der Fortpflanzungsstätte wird vorübergehend eine Baustraße als Zufahrt zu einer Anlage der DB Energie Bahnstrom (Ifd. Nr. 4.1 in Unterlage 11) führen, weil diese vorhabenbedingt umgelegt werden muss. Der Planfeststellungsbeschluss verneint eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung der genutzten Fortpflanzungsstätte des Steinkauzes unter Verweis auf die extrem niedrige Frequentierung der Baustraße, die zudem ausschließlich von Fahrzeugen der DB genutzt würde (vgl. PFB S. 255). Mit diesen Erwägungen setzt sich der Kläger nicht auseinander, sondern ausschließlich mit dem Fachbeitrag der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die insofern die räumlichen Gegebenheiten unzutreffend wiedergibt (vgl. Unterlage 19.3, S. 96; Stellungnahme Staatliches Bauamt vom 6.7.2021 S. 20 f., BA S. 1536 f.). Zudem unterliefe die vom Kläger benannte Art der Störung nicht dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, sondern dem Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, weil durch die Baufahrzeuge nicht auf die Brutstätte selbst, sondern auf die sie nutzenden Steinkauzemplare eingewirkt würde (z.B. Lärm, Abgase, Staub; vgl. NdsOVG, U.v. 1.12.2015 – 4 LC 156/14 – NuR 2016, 135 – juris Rn. 63 ff. m.w.N.; Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 44 Rn. 39). Einen diesbezüglichen Verstoß hat der Kläger nicht substantiiert gerügt.

142

bb) Die Kritik des Klägers an der Prüfung des Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf den Brutbaum des Grünspechts ist ebenfalls nicht berechtigt. Er macht insoweit geltend, dass zwar der Brutbaum selbst erhalten werden solle, aber dieser durch die umliegende Rodung des Waldrandes und das Heranrücken der Trasse seine Funktion als Fortpflanzungsstätte nicht mehr erfüllen könne.

143

Dem hält die Planfeststellungsbehörde (vgl. PFB S. 255) unter Bezugnahme auf die naturschutzfachliche Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde (vgl. BA S. 1400) überzeugend entgegen, dass der Brutbaum schon jetzt innerhalb der Effektdistanz der B 469 liege und daher nicht davon auszugehen sei, dass das kleinräumige Heranrücken der Trasse zu einer Aufgabe des Brutplatzes führen würde. Dies hat der Sachverständige Dipl.-Biologe H. in der mündlichen Verhandlung bestätigt (vgl. Sitzungsprotokoll S. 2). Beim Grünspecht handle es sich um einen nicht störungsempfindlichen Vogel. Dieses Exemplar fühle sich anscheinend neben der Straße besonders wohl. Dies könnte an dem nahe gelegenen Schwimmbad liegen, da dort wegen des kurz geschnittenen Rasens eine hohe Nahrungsverfügbarkeit bestehe. Der Sachverständige Dipl.-Biologe H. hat in der mündlichen Verhandlung zudem nachvollziehbar darauf verwiesen, dass sich im direkten Umfeld des Brutbaums andere geeignete Bäume befänden, die der Grünspecht unschwer zum Bau einer Nisthöhle nutzen könne (vgl. Sitzungsprotokoll S. 3). Damit ist der Verbotstatbestand auch deswegen nicht erfüllt, weil die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bliebe (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG; vgl. auch BVerwG, U.v. 8.10.2025 – 9 A 2.24 – juris Rn. 51).

144

cc) Soweit der Kläger in Bezug auf die Fortpflanzungsstätten des Trauerschnäppers, des Pirols, des Neuntöters, der Feldlerche, des Baumpiepers und der Wiesenschafstelze ihre vermeintliche Beschädigung damit begründet, dass sie durch die Rodung des Waldmantels und das Heranrücken der Trasse ihre Funktion einbüßten, greift er den Planfeststellungsbeschluss nicht substantiiert an. Er begründet nicht, wie sich der Verlust des Waldmantels und das Heranrücken der Trasse konkret auf die Funktionalität der einzelnen Fortpflanzungsstätten auswirken sollte. Dies wäre aber angezeigt gewesen, weil die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass für diese Vogelarten die Effektdistanzen schon bislang unterschritten sind, so dass sich das Heranrücken der Trasse nicht entscheidend auswirken wird, weil mit der Maßnahme keine Verkehrszunahme verbunden ist (vgl. PFB S. 255 f.). Zudem hätte es, angesichts des Umstandes, dass der Waldrand für die Vogelarten Neuntöter, Feldlerche und Wiesenschafstelze nicht zu ihrem bevorzugten Lebensraum gehört (vgl. Unterlage 19.3, S. 80, 88, 102), näherer Darlegung bedurft, dass ihre Fortpflanzungsstätten hier doch funktionell auf den Waldrand angewiesen sind. Fortpflanzungsstätten des Trauerschnäppers, Pirols und Baumpiepers, die zwar ihren Lebensraum in lichten Wäldern haben, wurden im unmittelbaren Eingriffsbereich nicht kartiert, so dass sie von den (baubedingten) Rodungen auch in ihrem Umfeld nicht betroffen sind (vgl. Unterlage 19.3, S. 76, 90, 100; Unterlage 19.2/1 T1 und /2 T2).

145

dd) Soweit der Kläger in Bezug auf bestimmte Fledermausarten moniert, dass der Verlust des Waldmantels nicht als Wirkfaktor berücksichtigt worden sei, nimmt er nicht in den Blick, dass es sich bei den Fledermausarten Breitflügelfledermaus, Graues Langohr, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus nicht um baumhöhlenbewohnende Arten handelt, sondern um siedlungsbewohnende. Damit ist durch die Rodung von Bäumen und des Waldmantels kein Verlust ihrer Lebensstätten verbunden. In Bezug auf die baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten hat die Planfeststellungsbehörde den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG als erfüllt angesehen und eine artenschutzrechtliche Ausnahme erteilt (vgl. PFB S. 265).

146

c) Die Voraussetzungen für die Erteilung artenschutzrechtlicher Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG für baumhöhlenbewohnende Fledermausarten und die Zauneidechse sind erfüllt.

147

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG kann die zuständige Behörde im Einzelfall eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zulassen. Die Ausnahme darf nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

148

In Bezug auf die baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten (Abendsegler, Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler und Wasserfledermaus) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der Verlust von zehn Höhlenbäumen im Trassenbereich durch das Anbringen künstlicher Nisthilfen nach den Vorgaben des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang nicht ausgeglichen werden kann, weil nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen die oftmals verwendeten Kästen in vielen Fällen nicht oder erst nach vielen Jahren als Quartier angenommen werden, und hat deshalb eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erteilt (vgl. PFB S. 265 und 280 ff.). Für die Zauneidechse hält die Planfeststellungsbehörde die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG deswegen für erforderlich, weil durch die vorhabenbedingte Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Sonn-, Versteck-, und Eiablageplätze) entlang der B 469 der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt sei und die vorgesehene Maßnahme 1 E_{FCS} aufgrund ihrer Entfernung keinen räumlichen Bezug zur lokalen Population aufweist, so dass die Anforderungen des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt sind (vgl. PFB S. 281).

149

Die gegen die Ausnahme erhobenen Einwände des Klägers greifen nicht durch.

150

aa) Sein Vorwurf, die nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erforderliche bipolare Abwägung sei mangelhaft, weil das Gewicht der sich gegenüberstehenden öffentlichen und artenschutzrechtlichen Belange nicht nachvollziehbar bewertet worden sei, trifft nicht zu.

151

(1) Als zwingende Gründe des öffentlichen Interesses wurde von der Planfeststellungsbehörde insbesondere die mit dem Vorhaben verbundene wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit angegeben (vgl. PFB S. 282 f.). Dies ist nicht zu beanstanden (vgl. oben Rn. 94 und Rn. 124; BVerwG, U.v. 2.7.2020 – 9 A 19.19 – BVerwGE 169, 94 – juris Rn. 90). Aufgrund der bestehenden gravierenden Sicherheitsmängel einer verkehrlich stark belasteten Hauptverbindungsroute am Untermain konnte die Planfeststellungsbehörde der Behebung dieser zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – wie ausgeführt (vgl. oben Rn. 124) – auch ein erhebliches Gewicht beimessen. Der Einwand des Klägers, den verkehrlichen Belangen komme vorliegend mangels gesetzlicher Bedarfsfeststellung nur geringes Gewicht zu, greift zu kurz. Denn § 1 Abs. 2 FStrAbG bestimmt die Verbindlichkeit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung lediglich positiv. Eine bindende negative Feststellung, dass für nicht in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben kein Bedarf besteht oder die mit diesen verbundenen verkehrlichen Interessen nur von geringer Bedeutung sind, enthält die Vorschrift nicht. Sie ist eine Frage des Einzelfalls (vgl. BVerwG, B.v. 12.7.2017 – 9 B 49.16 – juris Rn. 5). § 3 FStrAbG bestätigt dies ausdrücklich (vgl. BVerwG; B.v. 15.7.2005 – 9 VR 39.04 – juris Rn. 5). Die besondere Dringlichkeit ergibt sich hier zwar nicht aus einer

gesetzlichen Bedarfsfeststellung, aber daraus, dass der Ist-Zustand der B 469 nicht den in den RAA zum Ausdruck kommenden Regeln der Technik entspricht und deshalb gravierende Sicherheitsmängel aufweist (vgl. oben Rn. 124). Der Fall ist damit entgegen der Auffassung des Klägers nicht zu vergleichen mit der Konstellation, dass ein Vorhaben nur allgemein gehaltenen, politischen Bedarfsvorstellungen entspricht, denen nur geringe Bedeutung beizumessen wäre (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12.07 – BVerwGE 134, 166 – juris Rn. 16; U.v. 28.3.2013 – 9 A 22.11 – BVerwGE 146, 145 – juris Rn. 99).

152

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat im Anschluss rechtsfehlerfrei auch ein Überwiegen dieser zwingenden öffentlicher Interessen gegenüber den artenschutzrechtlichen Interessen der baumhöhlenbewohnenden Fledermäuse und der Zauneidechse angenommen. Sie hat dazu ausgeführt, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die artenschutzrechtlichen Schutzgüter insgesamt kein solches Gewicht hätten, dass sie die Planung in Frage stellen könnten (vgl. PFB S. 283), und geht infolgedessen von einer geringfügigen Beeinträchtigung in Bezug auf die baumhöhlenbewohnenden Fledermäuse und die Zauneidechse aus (vgl. auch PFB S. 101, S. 265 [„nicht gänzlich zu vermeiden“], 280 f.). Zu Recht bemisst sie das Gewicht, mit dem die artenschutzrechtlichen Interessen in die Abwägung einzustellen sind, anhand des Ausmaßes der Beeinträchtigungen der Fortpflanzungsstätten für die betroffenen Fledermausarten sowie die Zauneidechse (vgl. BVerwG, U.v. 11.8.2016 – 7 A 1.15 – BVerwGE 156, 20 – juris Rn. 108 zum gleichlautenden § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG; Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 45 BNatSchG Rn. 27).

153

(a) Angesichts des Umstandes, dass in dem ausgedehnten Waldgebiet lediglich zehn Höhlenbäume gefällt werden und zudem umfangreiche Ersatzmaßnahmen wie die Anbringung von Nistkästen (vgl. Maßnahme 2 FCS, Unterlage 9.3, S. 40) vorgesehen sind, erscheint die Einordnung als geringfügige Beeinträchtigung plausibel. Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung zudem erläutert, dass die artenschutzrechtliche Ausnahme nur erteilt worden ist, weil die Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen ist, dass die Ersatzquartiere nicht verlässlich angenommen werden. Die Erteilung einer Ausnahme sei daher nur vorsorglich beantragt worden. Der Sachverständige Dipl.-Biologe H. ergänzte hierzu, dass in anderen Bundesländern die Anbringung von Fledermauskästen als geeignete Ersatzmaßnahme anerkannt würde, so dass nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG das Schädigungsverbot dort schon nicht als erfüllt angesehen werde. Auch diese gutachterlichen Aussagen stützen die Gewichtung der Planfeststellungsbehörde, dass die Beeinträchtigung der baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten nicht besonders schwer wiegt.

154

(b) Dass auch in Bezug auf den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse der Eingriff gering ist, hat der Sachverständige Dipl.-Biologe H. in der mündlichen Verhandlung ebenfalls nachvollziehbar bestätigt (vgl. Sitzungsprotokoll S. 3). Die Erteilung einer Ausnahme sei allein deswegen erforderlich geworden, weil der geringe Eingriff durch die vorgesehene Ersatzmaßnahme 1 EFCS (vgl. Maßnahmenblatt, Unterlage 9.3, S. 37) nicht in unmittelbarer örtlicher Nähe von 50 m hätte ausgeglichen werden können. Zudem seien auf der gesamten Strecke nur eine geringe Anzahl von 21 Zauneidechsen gefunden worden. Es handle sich daher um eine eher kleine Population. Der Kläger hat diese Aussagen nicht substantiiert angegriffen.

155

bb) Die Maßnahme 2 FCS ist sowohl hinreichend bestimmt als auch rechtlich gesichert.

156

In Bezug auf die rechtliche Sicherung der Maßnahme hat der Beklagte mit einer Protokollerklärung in der mündlichen Verhandlung den Planfeststellungsbeschluss in der Nebenbestimmung Nr. A.3.5.14 entsprechend ergänzt (vgl. Sitzungsprotokoll S. 4). Der klägerische Einwand ist daher erledigt.

157

Die Maßnahme 2 FCS ist auch hinreichend bestimmt. Die Maßnahme sieht vor, zehn weitere Altbäume aus der regulären Nutzung zu nehmen, um ein ausreichendes Angebot an Höhlen zu schaffen (vgl. Maßnahmenblatt, Unterlage 9.3, S. 41). Der Kläger hält dies für zu unbestimmt, weil die Anzahl der Bäume nicht konkret festgelegt sei und auch nicht klar sei, um welche Altbäume es sich im Einzelnen handle. Einer solchen Festlegung bedurfte es indes nicht. Die H ...verwaltung hat sich mit der Maßnahme 2 FCS und dem dort beschriebenen Prozedere grundsätzlich einverstanden erklärt (vgl. Anlage B 6, eGA S. 974 und die in

der mündlichen Verhandlung vom Beklagten übergebene E-Mail vom 23.2.2026, eGA S. 1163). Der Planfeststellungsbeschluss hat die Anzahl der aus der Nutzung zu nehmenden Bäume festgelegt (vgl. PFB S. 36, 285; Unterlage 9.3, S. 41). Die Bestimmung der konkreten Bäume konnte die Planfeststellungsbehörde hingegen der Bauausführung überlassen. Es ist nicht ersichtlich, dass hier ein durch die Planung ausgelöster Konflikt im Planfeststellungsbeschluss unbewältigt bliebe (vgl. BVerwG, U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 – juris Rn. 170; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 – juris Rn. 744).

158

cc) Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben. Für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gelten im Ansatz vergleichbare Grundsätze wie für diejenige im Rahmen der gebietsschutzrechtlichen Beurteilung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG (vgl. BVerwG, U.v. 23.4.2014 – 9 A 25.12 – BVerwGE 149, 289 – juris Rn. 120; B.v. 25.6.2024 – 9 B 6.24 – UPR 2025, 28 – juris Rn. 5; BT-Drs. 16/5100 S. 13 zur Vorgängerregelung § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG a.F.).

159

Nach diesem Maßstab braucht sich ein Vorhabenträger auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungsschranke erweisen (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2012 – 9 A 17.11 – BVerwGE 145, 40 – juris Rn. 80; U.v. 23.4.2014 – 9 A 25.12 – BVerwGE 149, 289 – juris Rn. 120). Dies wäre aber der Fall, soweit der Kläger vorschlägt, die Trasse einseitig in östliche Richtung zu erweitern. Er räumt selbst ein, dass diese Lösung gegen zwingendes Naturschutzrecht verstößt, weil sie u.a. mit einem größeren Eingriff in das nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop an der Gersprenz verbunden wäre, der nur durch die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG gestattet werden könnte. Denn der Kläger hat selbst zuvor in Widerspruch zu seinem jetzigen Vortrag ausgeführt, dass zur Schonung des Waldrands und des Biotops eine einseitige Erweiterung gerade auf der Westseite der derzeitigen Trasse vorzugswürdig ist. Eine Erweiterung nur nach Osten stellt daher auch in den Augen des Klägers keine grundsätzlich bessere Lösung dar.

160

Als Alternativen kommen darüber hinaus auch nur solche Vorhabenalternativen in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele noch – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklichen lassen (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77.09 – juris Rn. 71; Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 45 Rn. 32). Danach ist der klägerseits vorgeschlagene Verzicht auf die Direktrampe zugunsten einer Ertüchtigung des Kreisverkehrs keine zumutbare Alternative. Wie zum Vermeidungsgebot ausgeführt (vgl. oben Rn. 113 f.), ist die Alternative nicht nur mit unwesentlichen Abstrichen, sondern mit der Aufgabe eines wesentlichen Planziels, nämlich der Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs auf der B 26 aus westlicher und östlicher Richtung im östlichen Kreisverkehr und in der Auffahrt zur B 469 in Fahrtrichtung Norden, verbunden. Sie würde zudem keine schonendere Lösung in Bezug artenschutzrechtliche Belange darstellen, da ebenfalls ein Höhlenbaum und zwei Habitats der Zauneidechse betroffen wären (vgl. Anlage B 7 S. 4 f., eGA S. 975 ff.). Mit der Aufgabe wesentlicher Planziele verbunden und deshalb keine für den Vorhabenträger zumutbare Alternative ist auch die klägerseits vorgeschlagene geringere Dimensionierung der Trasse oder die Nullvariante verbunden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung (vgl. oben Rn. 51 f. und Rn. 54 f.).

161

d) Verstöße gegen das Tötungs- (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) oder das Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) wurden nicht substantiiert geltend gemacht. Soweit der Kläger auch in Bezug auf das Tötungsverbot Ermittlungsdefizite bei der Kartierung des Fledermausbestands rügt, liegen diese nicht vor (vgl. oben Rn. 138).

162

4. Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss ist auch in wasserrechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden. Die Rügen des Klägers zu den widerruflich erteilten gehobenen Erlaubnissen, aus zwei Absetzbecken gesammeltes Niederschlagswasser in die Gersprenz einzuleiten und Grundwasser aufzustauen, abzusenken und umzuleiten (vgl. PFB, Tenor Nr. A.7.1.1), greifen nicht durch. Den wasserrechtlichen Erlaubnissen stehen keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1, § 3 Nr. 10 WHG wegen eines Verstoßes gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot nach § 27 und 47 WHG entgegen.

163

a) Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 2 Nr. 1, § 28 WHG in Bezug auf den betroffenen, erheblich veränderten Oberflächenwasserkörper (im Folgenden: OWK) „Gersprenz von Landesgrenze HE/BY bis Mündung in den Main“ (OWK 2_F175) liegt nicht vor.

164

Nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstliche oder erheblich veränderte Gewässer eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden werden.

165

aa) Eine Erhöhung der Chloridkonzentration, die sich negativ auf die biologische Qualitätskomponenten (QK) nach Anlage 3 Nr. 1 zur OGeWV auswirken könnte (vgl. § 5 Abs. 4 Satz 1 OGeWV), liegt nicht vor. Denn soweit Straßenabwässer nach der Ertüchtigung der Straßenentwässerung aus den Entwässerungsabschnitten 1 und 2 in die Gersprenz eingeleitet werden und zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führen könnten, hat der wasserrechtliche Fachbeitrag eine Berechnung durchgeführt (vgl. Anhang zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 18.4, S. 38 ff.). Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Chloridkonzentration an der repräsentativen Messstelle (Nr. 130394) 44 mg/l beträgt und sich damit nicht erhöhen wird; soweit der Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB S. 358) auf die nicht maßgebliche Einleitungsstelle abstellt (vgl. BVerwG, U.v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 – BVerwGE 158, 1 – juris Rn. 506), führt dies zu keinem Rechtsfehler. Eine Verschlechterung des ökologischen Gewässerpotenzials durch Chlorid ist somit auszuschließen.

166

Soweit der Kläger unter Hinweis auf eine Studie des Büros für Hydrobiologie Mainz vom November 2010 anführt, dass eine zusätzliche Chloridfracht auch unterhalb der Orientierungswerte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Qualitätskomponente „Makrozoobenthos“, der sich hier in einem schlechten Zustand befindet, haben könne und damit ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot vorliege, lässt er außer Acht, dass es vorliegend an der repräsentativen Messstelle Nr. 130394 zu keiner Konzentrationserhöhung von Chlorid kommen wird. Abgesehen davon räumt die Studie ohnehin selbst ein, dass ihre Datengrundlage gerade im Hinblick auf wenig bis stark mit Chlorid belastete Stellen nicht valide genug ist, um Schwellenwerte gesichert ableiten zu können (vgl. dort S. 41 f.).

167

bb) Soweit der Kläger eine Aussage zur Belastung des OWK mit aus dem Niederschlagswasser stammenden Schwermetallen, polyzyklischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und sonstigen Kohlenwasserstoffen vermisst, hat der Beklagte entsprechende Berechnungen zu den Stoffen Benzo[a]pyren, Cadmium, Nickel und Blei im gerichtlichen Verfahren nachgereicht. Diese Berechnungen haben ergeben, dass die Konzentrationserhöhungen unterhalb der Messbarkeitsschwelle liegen, so dass eine Verschlechterung des biologischen Potenzials des erheblich veränderten OWK ausgeschlossen werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 19.2.2025 – 9 A 9.23 – BVerwGE 185, 19 – juris Rn. 181; BayVGh, U.v. 19.12.2023 – 8 A 19.40024 – juris Rn. 125). Da für den Parameter Benzo[a]pyren die größte Verdünnung nötig ist, damit unter Berücksichtigung der Wirkung der Regenwasserbehandlung mit den entsprechenden Ablauffrachten eine Konzentrationserhöhung messbar ist, sind nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Beklagten erst recht auch Konzentrationserhöhungen anderer einschlägiger Parameter nicht messbar und führen ebenfalls nicht zu einer Verschlechterung des biologischen Potentials des OWK (vgl. dazu FGSV, Merkblatt zur Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie in der Straßenplanung – M WRRL, Ausgabe 2021, S. 67). Dagegen hat der Kläger auch keine Einwände mehr erhoben.

168

cc) Die Forderung des Klägers, dass neben der repräsentativen Messstelle Nr. 130394 auch die Messstelle Nr. 196514 für die Betrachtung der Auswirkungen der Einleitung der Straßenabwässer in die Gersprenz herangezogen hätte werden müssen, wurde ausweislich der Aussage des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg (vgl. Anlage B 9, eGA S. 984 ff.) nachgekommen. Die Messstelle Nr. 196514 ist jedoch nur repräsentative Messstelle für die Bewertung des OWK hinsichtlich der Fischfauna. Hingegen ist die Messstelle Nr. 130394 repräsentative Messstelle für die Bewertung des OWK für aller anderen biologischen QK wie „Makrozoobenthos“ und „Makrophyten/Phytobenthos“, der flussgebietspezifischen Schadstoffe sowie des chemischen Zustands.

169

b) Auch in Bezug auf den Grundwasserkörper (GWK) „Kristallin-Aschaffenburg“ (DEHE_2470_3201_BY) ist kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 WHG feststellbar.

170

aa) Die vom Kläger vermisste mengenmäßige Beschränkung der Grundwasserableitung hat der Beklagte durch Protokollerklärung in der mündlichen Verhandlung auf 3 l/s durch Ergänzung der Nebenbestimmung Nr. A.7.1.1 nachgeholt. Der Einwand hat sich damit erledigt.

171

bb) Eine vom Kläger befürchtete Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des GWK durch die Grundwasserableitung konnte der Vertreter des Wasserwirtschaftsamts in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar ausschließen (vgl. Sitzungsprotokoll S. 4). Hiernach sind die Auswirkungen auf den GWK lokal begrenzt. Denn in Bezug auf den GWK stellen sowohl die Gersprenz als auch der Main Vorfluter dar. Angesichts der im Verhältnis zur Größe des GWK von rund 42 km² relativ geringfügigen Entnahmemenge und deren Lage in der Nähe der Gersprenz wird durch die Grundwasserableitung nur der Fließweg verändert bzw. abgekürzt. Das abgeleitete Grundwasser würde kurz nach der Ableitungsstelle ohnehin den Vorflutern zufließen.

172

cc) Soweit der Kläger eine Untersuchung der Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung der Stadt Aschaffenburg für erforderlich hält, steht ihm keine Rügebefugnis zu. Das Verbandsklagerecht umfasst nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten Rechtsträgern zur eigenverantwortlichen, ausschließlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind. Dies gilt insbesondere für gemeindliche Belange, die in Art. 28 Abs. 2 GG mit Verfassungsrang den Kommunen zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung zugewiesen sind und deren Wahrung der Gesetzgeber daher nicht privaten Vereinigungen überlassen kann (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 7.19 – BVerwGE 170, 138 – juris Rn. 39). Darunter fällt auch die kommunale Trinkwasserversorgung (Art. 7, 57 Abs. 2 Satz 1 GO; vgl. BVerwG, U.v. 13.3.2024 – 11 A 12.23 – BVerwGE 182, 1 – juris Rn. 29). Abgesehen davon wurden die Auswirkungen untersucht mit dem gesicherten Ergebnis, dass die Tiefenentwässerung zu keiner Reduzierung oder Änderung der Zuflüsse zur Trinkwassergewinnungsanlage der Stadt Aschaffenburg führt (vgl. LGA, hydrologische Stellungnahme vom 23.12.2021, BA S. 729 ff.).

C.

173

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

174

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

175

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