

# Abschrift

B 1 K 14.567



## Bayerisches Verwaltungsgericht Bayreuth

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

1. [REDACTED]
  2. [REDACTED]
  3. [REDACTED]
  4. [REDACTED]
  5. [REDACTED]
  6. [REDACTED]
  7. [REDACTED]
  8. [REDACTED]
- Kläger -

zu 1 bis 8 bevollmächtigt:

[REDACTED]

gegen

**Freistaat Bayern**

vertreten durch:

Regierung von Oberfranken

- Prozessvertretung -

Ludwigstr. 20, 95444 Bayreuth

- Beklagter -

wegen

straßenrechtlicher Planfeststellung (Ortsumgehung Oberkotzau und Fattigau)

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht Bayreuth, 1. Kammer,

durch die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht Schöner,  
den Richter am Verwaltungsgericht Holzinger und  
den Richter Weltz,  
den ehrenamtlichen Richter Ehrlich und  
die ehrenamtliche Richterin Habla

aufgrund mündlicher Verhandlung vom **3. Februar 2017 am 3. Februar 2017**

folgendes

### **Urteil:**

1. Die Klagen werden abgewiesen.
2. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens nach folgenden Anteilen:  
die Kläger zu 1,2 und 3 je 1/21,  
die Kläger zu 4,5,6 und 7 je 4/21 und  
der Kläger zu 8 zu 2/21.
3. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

### **Tatbestand:**

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 23.07.2014 für den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der Staatsstraße 2177 „Schwarzenbach a. d. Saale – Hof – B15“ (von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610) im Gebiet der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale und des Marktes Oberkotzau. In dem Streckenabschnitt, in dem durch die streitgegenständliche Planfeststellung die Ortsumgehung verwirklicht werden soll, verbindet die St 2177 die B 289 bei Schwarzenbach a. d. Saale mit der B 15 bei Hof. Die geplante Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau schließt am Baubeginn an die Anschlussrampe zur B 289 an. Der Einmündungsbereich zur St 2177 von Schwarzenbach a. d. Saale wird angepasst. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in westlicher Richtung vom bisherigen Bestand ab, umgeht Fattigau und Oberkotzau im Westen und schließt nördlich von Oberkotzau unter Einbeziehung der Ortsstraße Ziegeleistraße an die bestehende St 2177 wieder an. Anbindungen an das nachgeordnete Straßennetz erfolgen südwestlich von Fattigau, westlich

von Oberkotzau im Zuge der Kreisstraße HO 7 sowie am Bauende über einen Kreisverkehrsplatz an die bestehende St 2177. Die Neubaulänge der vorgesehenen Ortsumgehung beträgt 5,610 km. Sie verläuft von Bau-km 0+000 bis etwa Bau-km 0+670 im Gemarkungsbereich der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale und dort weiter bis zum Bauende im Gemarkungsbereich des Marktes Oberkotzau (Gemarkungen Fattigau und Oberkotzau).

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 05.01.2011 das Anhörungsverfahren ein. Die eingereichten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 01.02.2011 bis 28.02.2011 beim Markt Oberkotzau sowie in der Zeit vom 17.01.2011 bis 18.02.2011 bei der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus. In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Oberkotzau, bei der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der jeweiligen Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Anwendungsfrist Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist endete am 14.03.2011 beim Markt Oberkotzau bzw. am 04.03.2011 bei der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale. Nicht ortsansässige Bewohner wurden auf die Möglichkeit hingewiesen, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen zu erheben.

Den Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen bzw. Verbänden wurde Gelegenheit gegeben, in angemessener Frist Stellungnahmen zum Vorhaben abzugeben.

Aufgrund von Einwendungen aus dem Bereich der betroffenen Landwirte wurden Ergänzungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgenommen und hierzu entsprechende Planänderungen und –ergänzungen erarbeitet. Die hiervon neu oder anders Betroffenen wurden von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 27.06.2012 unter Übersendung von Planauszügen und unter Einräumung einer Frist bis 30.07.2012 am Anhörungsverfahren beteiligt; es wurde ihnen Gelegenheit zur Äußerung gegeben und die Möglichkeit eingeräumt, die ursprünglich ausgelegten Pläne sowie die vorgesehenen Planänderungen nochmals beim Markt Oberkotzau einzusehen.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 18. und 19.12.2012 in der Saaletalhalle in Oberkotzau erörtert. Die Planfeststellungsbehörde hat das Staatliche Bauamt Bayreuth gebeten, aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung im Erörterungstermin drei Änderungen bzw. Ergänzungen der eingereichten Planung vorzunehmen und in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Im Einzelnen handelt es sich um die Ergänzung einer Zufahrt von der zukünftigen Gemeindeverbindungsstraße zum öffentlichen Feld- und

Waldweg FINr. 237 der Gemarkung Fattigau im Bereich der Anschlussstelle Fattigau-Süd, die Anpassung der Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges „Fattigauer Feldweg Nr. 5“ in den öffentlichen Feld- und Waldweg „Parnitzweg“ und eine Verschiebung der Trasse der Ortsumgehung von ca. Bau-km 4+885 bis ca. Bau-km 5+485 in Richtung Süden im Bereich des Betriebsgebäudes einer ehemaligen Ziegelei.

Den von der Änderung betroffenen Grundstückseigentümern wurden mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19.07.2013 unter Einräumung einer Äußerungsfrist bis 15.08.2013 die geänderten Planungsunterlagen zugeleitet. Gleichzeitig erhielten sie die Möglichkeit, die ursprüngliche Planung mit allen vorgesehenen Planänderungen nochmals im Gesamtzusammenhang beim Markt Oberkotzau einzusehen. Ein ergänzender Erörterungstermin fand nicht mehr statt.

Am 23. Juli 2014 erließ die Regierung von Oberfranken den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss. Unter Nr. C.2.2 wird die Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme erörtert. Die St 2177 sei eine wichtige überregionale Entwicklungsachse im Landkreis Hof, da sie die B 289 mit der B 15 verbinde. Vom Staatlichen Bauamt Bayreuth sei ein Verkehrsgutachten zur verkehrlichen Situation bezogen auf das Basisjahr 2010 und das Prognosejahr 2025 in Auftrag gegeben worden, das Bestandteil der festgestellten Planunterlagen sei. Danach liege die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung auf der St 2177 im Jahr 2010 zwischen 8.850 Kfz/24 h (im Bereich Fattigau) bzw. zwischen 8.950 und 16.950 Kfz/24 h (im Bereich von Oberkotzau) bei einem Schwerverkehrsanteil (Lkw über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) zwischen 7 % und 9 %. Ohne bauliche Veränderungen im Straßennetz unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung, der Veränderung des Fahrverhaltens und der Fahrleistungsveränderungen ergebe sich im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Fattigau in Höhe von 8.400 Kfz/24 h bzw. in der zentralen Ortsdurchfahrt von Oberkotzau zwischen 8.450 Kfz/24 h und 16.050 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil zwischen 7,5 % und 9 % (d.h. zwischen 750 und 1.160 Lkw/24 h). Nach dem Bau der geplanten Ortsumgehung erfahre die Ortsdurchfahrt von Oberkotzau eine sehr starke Verkehrsentlastung von rund 5.800 bis 6.600 Kfz/Werks-tag, was einer Entlastungswirkung zwischen 39 % und 67 % entspreche. Die Ortsdurchfahrt von Fattigau erfahre eine Entlastung um ca. 75 %. Aus der Verkehrsuntersuchung gehe hervor, dass sich der Nord-Süd-Durchgangsverkehr für Oberkotzau und Fattigau vollständig auf die Umgehungsstraße verlagern werde.

Die derzeitige Verkehrsbelastung der St 2177 liege weit über der allgemeinen täglichen Verkehrsbelastung (DTV allgemein) der bayerischen Staatsstraßen im Jahr 2010 mit 3.851 Kfz/24 h bzw. der oberfränkischen Staatsstraßen von 3.378 Kfz/24 h, wobei diese Werte den

Samstags- und Sonntagsverkehr mit beinhaltet. In Anbetracht der derzeit und künftig herrschenden Verkehrsverhältnisse entsprechen die vorhandenen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau weder hinsichtlich der Verkehrsführung noch hinsichtlich des Straßenausbauzustandes den Anforderungen an eine leistungsfähige Straße. Die Fahrbahnbreiten betragen teilweise weniger als 6 m. Insbesondere in der Ortsdurchfahrt Oberkotzau überlagerten sich Verbindungs-, Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen derartig, dass es zu erheblichen Konflikten komme. In Teilbereichen seien nur unzureichende Gehwegbreiten vorhanden, parkende Fahrzeuge blockierten die Gehwege, aufgrund der Länge der Ortsdurchfahrten würden die signalisierten Überwege nur bedingt angenommen, die Anwohner an den Ortsdurchfahrten würden sehr stark mit Lärm und Abgasen belastet. Im Zeitraum von 2007 bis 2009 hätten sich im betrachteten Bereich 50 Unfälle, davon zwei Unfälle mit Schwerverletzten ereignet, 12 dieser Unfälle hätten sich beim Einbiegen oder Kreuzen von Straßen zugetragen.

Mit dem Bau der Ortsumgehungen würden die Hauptplanungsziele der Straßenbaumaßnahme, eine deutliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten durch eine weitgehende Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt, erreicht bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Linienführung im Grundriss und im Höhenverlauf für den weiträumigen Durchgangsverkehr. Die derzeitigen Lärm- und Abgasimmissionen der an der Straße gelegenen Wohnbebauung würden spürbar abnehmen. Im Ergebnis halte die Planfeststellungsbehörde die Planrechtfertigung allein schon wegen ihres hohen Entlastungseffektes für die bestehenden Ortsdurchfahrten für gegeben und für planerisch gerechtfertigt. Die festgestellte Planung entspreche auch den raumordnerischen Zielvorstellungen des verbindlichen Regionalplans der Planungsregion 5 Oberfranken-Ost. Nach Regionalplanziel B IX 3.2 solle die Verbindung Hof – Oberkotzau – Schwarzenbach a. d. Saale – Münchberg verbessert werden. Im Rahmen der Fortschreibung seien Straßenbaumaßnahmen gemäß dem derzeit vorliegenden Entwurf, Ziel B V1.4.3, Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr vorrangig zur Verbesserung der Anbindung des Unterzentrums Schwarzenbach a. d. Saale an das Oberzentrum Hof und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kleinzentrum Oberkotzau durchzuführen. Dieses in Aufstellung befindliche Ziel der Raumordnung sei nach § 4 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) in der Abwägung bzw. bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen.

Im Rahmen Trassenauswahl seien der Ausbau der Ortsdurchfahrt (Nullvariante), zwei Umgehungsalternativen im Westen der bestehenden Ortslagen sowie zwei Umgehungsalternativen im Osten der bestehenden Ortslagen überprüft und in die Abwägung eingestellt worden.

Die Nullvariante sei unter Berücksichtigung der Planungsziele keine Variante, die sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen und diesbezüglich einer detaillierteren Untersuchung bedurft hätte. Die Planungsziele ließen die Nullvariante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Der verkehrsgerechte Ausbau der Ortsdurchfahrt würde zu einem erheblichen Eingriff in das Ortsbild und die vorhandene Bausubstanz führen. Um ausreichende Fahrbahn- und Seitenraumbreiten zu erhalten, müssten Gebäude abgebrochen werden. Eine Entlastung der Anwohner von Erschütterungen und Lärm sei damit nicht möglich. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit könne nur in geringem Maße, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht erreicht werden. Die unbestreitbaren naturschutzfachlichen sowie land- und forstwirtschaftlichen Nachteile der planfestgestellten Ortsumgehung, aber auch jeglicher anderer untersuchter Trassen einer alternativen Ortsumgehung, seien unter Berücksichtigung sämtlicher Eingriffsminimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben zwingend erfordern würden.

Die Plantrasse W1 weise unter den Gesichtspunkten der Landes- und Regionalplanung, des Städtebaus, des Verkehrs- und der straßenbaulichen Kennwerte die beste Zielerreichung bzw. die geringeren Beeinträchtigungen von Umweltbelangen im Vergleich zu den anderen untersuchten Linienführungen auf. Die Variante Ostumgehung O1 stelle ebenfalls eine realisierbare Variante einer leistungsfähigen Ortsumgehung dar. Im Vergleich zur Plantrasse weise sie jedoch den Nachteil auf, dass eine Anbindung von Fattigau wegen der beiden zu querenden Bahnlinien und der Saale nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu realisieren sei, keine Anbindung der im Nordwesten von Oberkotzau liegenden Gewerbegebiete erfolge, eine geringere Entlastungswirkung beim Güterverkehr durch fehlende Anbindungen von Fattigau und Gewerbegebieten im Westen von Oberkotzau statfinde und eine Verlagerung der vorhandenen Verkehrsströme in weiten Bereichen auf Gemeindegebiete von Döhlau und Schwarzenbach a.d. Saale erfolge.

In einer ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom März 2013 habe sich eine geringfügige Änderung der Prognoseverkehrsbelastung für die Trasse W1 in Bezug auf das Jahr 2025 (6.250 bis 6750 Kfz/Werktag gegenüber 6.200 bis 6.700 Kfz/Werktag) ergeben, jedoch sei eine erhebliche Entlastung bezüglich des Schwerverkehrs anzunehmen (Entlastung von 480 bis 640 Schwerverkehrsfahrten pro Werktag). Die Trasse O 1 würde eine Verkehrsbelastung von 4.350 Kfz/Werktag nördlich der Kreisstraße HO 6 und von 4.650 Kfz/Werktag südlich der Kreisstraße HO 6 aufweisen. In der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau verblieben demnach zwischen 5.600 und 11.700 Kfz/Werktag, davon 340 bis 840 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag, in Fattigau 280 Schwerlastverkehrsfahrzeuge/Werktag.

Insgesamt erzeuge die Variante W1 die größten Verkehrsverlagerungen mit Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz von Oberkotzau und Fattigau.

Die Einstufung der Varianten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen entspreche der Reihenfolge aus einer Umweltverträglichkeitsstudie zum vorgängigen Planungsstadium der raumordnerischen Abstimmung der einzelnen Trassenvarianten. Danach stelle die Plantrasse W1 unter dem Blickwinkel einer Umweltverträglichkeit bei noch bestehendem Vermeidungs- und Minderungspotenzial die günstigste Variantenlösung dar.

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV seien eingehalten, an keiner Stelle seien gesonderte Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die auf dem Grundstück FINr. 695 der Gemarkung Oberkotzau befindliche Kleingartenanlage sei mit den Immissionsgrenzwerten eines Dorf-/Mischgebietes beurteilt worden, da es sich nicht um ein Kleinsiedlungsgebiet nach § 2 Abs. 1 Ziff. 2 der 16. BImSchV handele (wird ausgeführt). Für die auf der Kleingartenanlage befindliche Gaststätte würden die Grenzwerte weit unterschritten.

Die Immissionsgrenzwerte eines allgemeinen Wohngebiets für das auf dem Grundstück FINr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau befindliche neu errichtete Wohnhaus würden nicht erreicht bzw. deutlich unterschritten. Für das auf dem Grundstück befindliche Gartenhaus werde der Nachtwert zwar um 1 dB(A) überschritten, dies komme jedoch deshalb nicht zum Tragen, weil eine Wohnnutzung ausgeschlossen sei. Der Tagwert für ein allgemeines Wohngebiet werde eingehalten.

Soweit die vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhinderten, gehe vom Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus (sodann werden die Maßnahmen beschrieben). Im Einwirkungsbereich des Vorhabens und im weiteren Umfeld befänden sich keine Natura-2000-Gebiete bzw. Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) komme zum Ergebnis, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten erfüllt würden. Die Größe und die vorgesehene Gestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzepts einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung von Ausgleichsflächen und Ersatzflächen in einer Gesamtgröße von 16,36 ha sei geeignet, einen angemessenen Ausgleich für die mit dem Bau verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

Mit Schriftsatz vom 14. August 2014, bei Gericht eingegangen am 18. August 2014, ließen die Kläger durch ihren Bevollmächtigten Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der

Regierung von Oberfranken vom 23. Juli 2014 erheben. Die Klage der vormaligen Kläger zu 2 wurde mit Schriftsatz vom 25. November 2015 zurückgenommen, das diesbezügliche Verfahren wurde nach Abtrennung vom vorliegenden Verfahren unter dem Az. B 1 K 15.1009 eingestellt.

Die Kläger ließen mit Schriftsatz vom 2. Dezember 2014 beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 23. Juli 2014 aufzuheben.

Zur Begründung wird Folgendes vorgetragen:

Der **Kläger zu 1** macht als Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks [REDACTED] das von ihm als Erholungsraum genutzt werde, eine Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen geltend sowie eine Wertminderung des Grundstücks.

Der **Kläger zu 2** ist Eigentümer der Grundstücke mit den [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau. Dort befinde sich sein Wohnhaus und ein Gartenhaus. Das Grundstück [REDACTED] werde im Umfang von 456 qm in Anspruch genommen, zusätzlich während der Bauphase im Umfang von 3.612 qm zur Ausführung der Bauarbeiten, insbesondere zur vorläufigen Anbringung von Amphibienzäunen. Die Wohnnutzung des Hauses und die Freizeitnutzung des Gartens einschließlich des Gartenhauses werde durch den zu erwartenden Lärm und die Abgasimmissionen der geplanten Trasse erheblich gestört bzw. sogar aufgehoben. Die Lärmwerte insbesondere hinsichtlich des Gartenhauses, das tagsüber als auch nachts zum Aufenthalt genutzt werden könne, seien überschritten.

Das im Eigentum des **Klägers zu 3** stehende Grundstück [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau werde durch die Baumaßnahme zum Teil direkt und zum Teil vorübergehend in Anspruch genommen werde. Mit dem Bau der Umgehung sei ein Mitgliederschwund des Vereins vorherzusehen und dessen Bestand in Frage gestellt. Die in Ansatz gebrachten Lärmgrenzwerte in der schalltechnischen Untersuchung seien rechtswidrig. Es handle sich um eine Grünfläche, so dass nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV die Flächen entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen seien. Am ehesten sei wohl von einem Kleinsiedlungsgebiet gem. § 2 BauNVO auszugehen und die hierfür anzusetzenden Immissionsgrenzwerte entsprechend anzuwenden. Es müssten zwei jetzt bestehende Gartenhäuser des Vereins und ein weiteres Gartenhaus eines Pächters abgerissen werden. Die vorzuhaltenden Ersatzparzellen müssten für die Nutzung vorgehalten werden und könnten daher derzeit nicht anderweitig verpachtet werden (wird weiter ausgeführt). Die

Mitgliederzahl des Vereins von ehemals 120 Mitgliedern sei bereits auf ca. 30 Mitglieder geschrumpft.

Der **Kläger zu 4** sei Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes sowie einer Brauerei in Fattigau mit Brauereiverkauf und angeschlossenen, verpachtetem Brauereigasthof. Flächen durch die geplante Baumaßnahme würden zum Teil direkt und zum Teil durch Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen, was zu erhöhten Betriebskosten durch einen erhöhten Zukauf von Braugerste führe. Die westlich der neuen Trasse liegende Restfläche sei für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu klein und nicht mehr an das öffentliche Wegenetz angebunden. Entstehende Restflächen seien nur noch mit erhöhtem Arbeits- und Zeitaufwand sowie Betriebsmitteleinsatz zu bewirtschaften. Das Flurstück mit der FINr. 354 der Gemarkung Fattigau werde im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen (Ausgleichsmaßnahme A3 – Anbringen eines Feldlerchenfensters), was zu erhöhten Betriebskosten und zu Ertragseinbußen führe. Durch die starke Verminderung des Durchgangsverkehrs seien erhebliche Einkommensverluste im Direktverkauf des Bieres zu verzeichnen (ca. 15 % bis 20 % des Bierausstoßes erfolge derzeit über den Direktverkauf), da die Laufkundschaft wegfalle. Die Verpachtung der Brauereigaststätte sei in Gefahr, weil ein starker Rückgang der Gästezahlen zu erwarten sei, ebenso wie ein Rückgang des Bierabsatzes in der Gaststätte. Im Hinblick auf das auf dem Grundstück [REDACTED] der Gemarkung Fattigau befindliche und zu Erholungszwecken genutzte Gartenhaus würden steigende Lärm- und Abgasimmissionen, ein entstellter Landschaftsblick sowie ein Wertverlust geltend gemacht.

Der **Kläger zu 5**, Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes, dessen Grundstücke durch die geplante Baumaßnahme direkt in Anspruch genommen würden, könne durch die geplante Trasse seine Mutterkuhherde mit ca. 50 Tieren nicht mehr zu den Weideflächen, insbesondere den Grundstücken mit den [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau, sowie weiteren westlich davon liegenden Grundstücksflächen führen.

Weiter macht er eine erschwerte Bewirtschaftung seiner Felder durch Zerschneidung bzw. die geplante Zuwegung geltend (wird näher ausgeführt). Es sei zu befürchten, dass die Wasserversorgung durch die eigene Quelle durch den Bau erheblich gestört werde. Eine Zerstörung der bestehenden Drainagen und eine Vernässung der Grundstücke mit den [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau sei zu befürchten.

Der **Kläger zu 6** sei Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes und Eigentümer der Grundstücke [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau, die durch die neu geplante Trasse direkt in Anspruch genommen würden. Seine östlich der neu geplanten Trasse liegenden landwirtschaftlichen Flurstücke seien durch den Wegfall des Privatwegs

auf dem Grundstück [REDACTED] nicht mehr zur Bewirtschaftung erreichbar. Die Anfahrt durch das reine Wohngebiet über die Konradsreuther Straße, die Goethestraße und den Eppenreuther Weg sei ausgeschlossen (wird näher ausgeführt). Auch über die Erweiterung des Eppenreuther Weges in westlicher Richtung bis hin zur Konradsreuther Straße sei eine Bewirtschaftung derzeit nicht möglich, da sich dieser Weg in extrem schlechtem Ausbauzustand befinde und keinerlei Zusagen zum Ausbau dieses Weges gemacht worden seien.

Der **Kläger zu 7** sei Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes in Fattigau mit der Hofstelle [REDACTED]. Das Grundstück [REDACTED] werde durch die neue Trasse in Anspruch genommen, das Grundstück [REDACTED] der Gemarkung Fattigau durch den Neubau zerschnitten, es verbleibe eine nicht mehr wirtschaftliche Restfläche östlich der Trasse. Durch Durchschneidung betroffener Grundstücke werde die Bewirtschaftung erheblich erschwert, die Zuwegung sei nicht gesichert (wird näher ausgeführt).

Des Weiteren wurde für alle Kläger vorgetragen:

Die planfestgestellte Ortsumgehung sei objektiv nicht notwendig und planerisch nicht agerechtfertigt, so dass eine Inanspruchnahme privaten Eigentums im Sinn des Art. 14 Abs. 3 GG in dem festgestellten Ausmaß nicht zu rechtfertigen sei.

Es würden die Annahmen zur angeblichen Pegelminderung von 3 bis 7 dB(A), zur Minderung der Abgasimmissionen, zur Entlastungswirkung und Zunahme der Verkehrssicherheit bezweifelt (wird näher ausgeführt). Es bestünden grundsätzliche Zweifel an der korrekten Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors der geplanten Straße. Die wirtschaftlichen Nachteile durch eine Verödung der Ortskerne müssten einbezogen werden. Das Verkehrsgutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr. Ing. Schubert, Hannover, sei als Grundlage für die Begründung einer angeblichen Entlassung für die Ortsdurchfahrten und damit als Begründung für die Notwendigkeit der Ortsumgehung vollständig ungeeignet, da die erfasste Verkehrsmenge auf der werktäglichen Zählung beruhe und diese Zahlen dann bei den Analysebelastungen als Kfz pro Tag und nicht Kfz pro Werktag ausgewiesen würden. An der Zählstelle zwischen Fattigau und Oberkotzau habe sich, betreffend die gezählten Kfz pro Werktag zwischen 2005 und 2010, eine Verkehrsverringerung ergeben.

Die Ermittlung des Anteils des Durchgangsverkehrs in der Verkehrsuntersuchung durch eine stichprobenartige Befragung sei methodisch zweifelhaft und vorliegend methodisch falsch durchgeführt worden. Grob fehlerhaft sei, dass am Tag der Verkehrsbefragung keine parallele Verkehrsstromerfassung durchgeführt worden sei. Die Prognose der Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu 100 % sei unzutreffend. Die demografische Entwicklung sei nicht ausreichend in die Verkehrsprognose einbezogen worden. Nach einer tatsächlichen konkreten Verkehrszählung durch die Bürgerinitiative „ProOberkotzau“ mit entsprechender

Kennzeichenerfassung am 06.10.2010 (Mittwoch) liege der Durchgangsverkehr südlich von Fattigau bei 63,3 % und nördlich von Oberkotzau bei ca. 33,4 % des Gesamtverkehrs. Im größten Teil der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau werde nur ca. ein Drittel des jetzt bestehenden Verkehrs auf die Ortsumgehung verlagert. Eine spürbare Lärmentlastung der Anwohner sei nicht gegeben.

Es stelle einen groben Planungsmangel dar, dass die „Null-Variante“ ohne weitere Untersuchung verworfen worden sei (wird näher ausgeführt). Die sich aufdrängende Variante O1 sei wirtschaftlicher, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung würden mindestens genauso gut erfüllt wie durch die planfestgestellte Variante. Gleiches gelte für die Frage der Auswirkungen auf den Städtebau. Die schlechtere Einordnung der Variante O1 im Vergleich zur planfestgestellten beruhe ausschließlich auf der fehlerhaften Annahme einer fehlenden Verknüpfung zu einem (nicht existierenden) Gewerbegebiet im Westen von Oberkotzau im stark fehlerhaften Verkehrsgutachten. Bei sachgerechter Abwägung ergebe sich, dass in mehreren Kategorien die Verwirklichung der Planungsvariante O1 sinnvoller wäre und sich als beste Alternative aufdränge.

Es werde gerügt, dass im gesamten Bereich der geplanten Trasse keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Die erhebliche zusätzliche Lärmbelastung durch die geplante Elektrifizierung der Bahnlinie sei unberücksichtigt geblieben, so dass fraglich sei, ob der Straßenverkehrslärm auf der bestehenden Ortsdurchfahrt noch entscheidend ins Gewicht falle und insoweit eine Reduzierung an dieser Stelle überhaupt Sinn mache. Die Gesamtlärmentwicklung sei nicht berücksichtigt worden.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft würden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen die Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen durch die dort lediglich vorgesehene Bepflanzung der entstehenden Hänge an den Böschungen und Einschnitten nicht ausgeglichen. Gerügt werde zudem der enorme Flächenverbrauch, der eklatant den Zielen der Bayerischen Staatsregierung zum Eindämmen des Flächenverbrauchs und der Flächenversiegelung widerspreche.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung sei mangelhaft. Bei einigen Vogelarten gemäß Unterlage Nr. 12.4 bestünden sowohl Tötungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 als auch Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Es müsste somit nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ein Nachweis erbracht werden, dass es keine zumutbare Lösung gebe, die zu einer geringeren Betroffenheit der europarechtlich geschützten Arten führe. Raubwürger, Rotmilan, Weißstorch und Schwarzstorch, für die zumindest Nahrungshabitate vorlägen, seien nicht in die Prüfung einbezogen worden.

Hinsichtlich der Frage von Amphibienarten und Libellenarten sei die Unvollständigkeit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bereits im Planfeststellungsverfahren gerügt und eine ergänzende Erhebung des Klägers zu 8. vorgelegt worden. Die entsprechenden Konsequenzen seien jedoch nicht gezogen worden. Es fehlten jegliche Untersuchungen zur Auswirkung des planfestgestellten Vorhabens auf diese Arten.

Der Beklagte beantragte mit Schriftsatz vom 16.09.2015

die Klage abzuweisen.

Die Aussagen zu den Auswirkungen auf die Anwohner in den Ortsdurchfahrten bezüglich der Lärmimmissionen seien auf Basis von lärmtechnischen Berechnungen getroffen worden, die durch das hierzu vorgelegte Geheft des Staatlichen Bauamts dokumentiert seien und die auf der Grundlage der RLS90 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel ergeben würden. Nur diese seien nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV Grundlage für die Beurteilung. Mit einer Verringerung der Verkehrsmenge in der Ortsdurchfahrt werde auch eine Verringerung der Abgasemissionen und –immissionen einhergehen.

Die Ziele „Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Verbesserung der Funktion der Staatsstraße als Verbindungsweg, Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und Verringerung der Beeinträchtigung der Anwohner der Ortsdurchfahrt“ werde durch die Beibehaltung des bestehenden Verlaufs und eine Sanierung der Staatsstraße nicht im vergleichbaren Umfang erreicht (wird näher ausgeführt).

Die Maßnahme „St 2177, Ortsumgehung Fattigau – Oberkotzau“ sei im derzeit gültigen siebten Ausbauplan in der Dringlichkeit 1 UEB (1. Dringlichkeit Überhang, Projekte mit weit fortgeschrittenem Projektstand) enthalten. Der im Rahmen der Fortschreibung des Ausbauplans für die Staatsstraßen ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor sei nicht als alleiniger Faktor zur Beurteilung der Notwendigkeit einer Maßnahme geeignet. Er sei zudem nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Im Rahmen der Planrechtfertigung spielten die Auswirkungen auf die örtliche Wirtschaftsstruktur keine Rolle, sie seien möglicherweise ein abwägungserheblicher Belang.

Zur Frage der vorzugswürdigen Variante wurde vorgetragen, dass eine abschließende Bewertung aller Varianten und die Auswahl der Vorzugsvariante nur in der Zusammenschau aller Parameter erfolge, wobei einzelne Plus- oder Minuspunkte nicht direkt gegeneinander aufgehoben werden könnten, da die verschiedenen Kennwerte unterschiedliche Gewichtungen haben könnten. Die Variante O1 weise im Vergleich zur beantragten Variante

W1 folgende Nachteile auf: eine schwierigere Anbindung von Fattigau wegen der beiden zu querenden Bahnlinien und der Saale, keine Anbindung der im Westen von Oberkotzau liegenden Gewerbegebiete, eine geringere Entlastungswirkung vor allem beim Güterverkehr durch eine fehlende Anbindung von Fattigau und die Gewerbegebiete im Osten von Oberkotzau, eine Verlagerung der vorhandenen Verkehrsströme im Bereich Oberkotzau auf Gemeindegebiet der Gemeinde Döhlau und der Stadt Schwarzenbach a. d. Saale. Wegen der besten Entlastungswirkung sei in der Abwägung die beantragte Variante W1 bevorzugt worden.

Zu den Einwänden zum Verkehrsgutachten sei eine aktuelle Stellungnahme des Verkehrsgutachters eingeholt worden. Der Verkehrsuntersuchung sei eindeutig zu entnehmen, dass die Ortsdurchfahrt Oberkotzau beim Bau der westlichen Umgehung vom Kfz-Verkehr im Umfang zwischen 40 bis 60 %, beim Schwerverkehr um 90 % entlastet werde. Grundlage der Verkehrsuntersuchung seien umfangreiche Zählungen mit automatischen Zählgeräten über einen Zeitraum von 24 Stunden an verschiedenen Tagen, eine detaillierte Verkehrsstromzählung am Hauptknoten in der Ortsmitte und die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung über mehrere Tage. Die dargestellten Zählergebnisse seien Werktagswerte. Die in den Abbildungen dargestellten Verkehrsmengen seien zwar als Kfz/Tag angegeben, stellten aber durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen dar. Zur Planung und Dimensionierung von Straßen werde im Allgemeinen von Werktagswerten ausgegangen. Die Verkehrsbefragung und die Verkehrszählungen seien nicht am selben Tag durchgeführt werden, weil es sonst durch zu erwartende Staubildung auf den Straßen zu einer Verlagerung bzw. Verdrängung von Fahrten komme. Befragungen aufgrund detaillierter Angaben der Herkunfts- und Zielräume der Autofahrer lieferten genauere Ergebnisse als Kennzeichenerhebungen. Dennoch zeige der Vergleich der ermittelten Durchgangsverkehre für Oberkotzau aus der Verkehrsuntersuchung zu den Werten aus der Kennzeichenerhebung der Bürgerinitiative eine gute Übereinstimmung (Befragung im Norden von Oberkotzau 35,1 % Durchgangsverkehr – 33,4 % Kennzeichenauswertung; Befragung 69,1 % im Süden Oberkotzau – 63,3 % Kennzeichenauswertung). Die hier angewandte Verkehrsbefragung entspreche den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Demgegenüber seien Kennzeichenerhebungen eher für einen begrenzten Untersuchungsbereich (wie beispielsweise einen Orts- oder Stadtteil) geeignet.

Das Verkehrsmodell sei schlüssig. Eine geringe Abweichung zwischen dem Zählwert und dem Modellwert sei zulässig, dabei sei eine durchschnittliche Abweichung von unter 5 % im gesamten Straßennetz als sehr gut zu bezeichnen. Wichtig sei, dass im Durchschnitt aller Straßen möglichst geringe Abweichungen nach unten oder oben entstünden. Es komme

nicht darauf an, ob jede dargestellte Verkehrsbelastung eines untergeordneten Abschnitts annähernd der tatsächlichen Belastung entspreche.

Die Bevölkerungsentwicklung sei den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung entnommen worden. Ein Einwohnerrückgang führe nicht unbedingt zu einem Rückgang im Verkehrsaufkommen. Die Mobilität der Bevölkerung, insbesondere auch älterer Menschen, werde weiter zunehmen, ebenso wie der Schwerverkehr. Es sei daher ein durchschnittlicher Rückgang des Verkehrs von 5 % angenommen worden.

Die geringere Verkehrsannahme der Ostvariante durch die Verkehrsteilnehmer beruhe auf den unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen, die die Umgehungsstraßenvarianten aufgrund ihrer unterschiedlichen Führung aufnehmen würden. Überwiegend werde die schnellste Route gewählt. Für die geplanten Trassen, insbesondere die Ostvariante aufgrund ihrer zügigeren Trassenführungen, seien deutlich höhere Geschwindigkeiten für die Verkehrsannahme gegenüber der vorhandenen Trasse mit der Ortsdurchfahrt zugrunde gelegt worden. Bei der Ostvariante verblieben jedoch mehr Fahrten auf der Ortsdurchfahrt Oberkotzau als bei der Westvariante aufgrund der um bis zu 3 km größeren Wegelänge.

Die Zweifel der Kläger an der Berechnung der Immissionen seien unbegründet und nicht substantiiert dargetan. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49 dBA) seien gemäß der Unterlage 11.1 deutlich unterschritten. In den schalltechnischen Berechnungen seien die tatsächlichen Geländeverhältnisse sowie die geplanten Trassenverhältnisse mit entsprechenden Damm- und Einschnittslagen sowie den Steigungsverhältnissen zugrunde gelegt worden. Weiterhin seien die Witterungseinflüsse als ungünstig berücksichtigt worden. Sowohl das Berechnungsverfahren als auch die Grenzwerte seien durch die gesetzlichen Vorgaben festgelegt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt als unabhängige Fachbehörde habe die schalltechnischen Berechnungen der Verkehrslärmuntersuchung überprüft und mitgeteilt, dass mit dem Ergebnis Einverständnis bestehe. Eine Summation beim Zusammentreffen mehrerer Verkehrswege erfolge gem. 16. BImSchV nicht.

Die Auswirkungen der geplanten Ortsumfahrung auf das Landschaftsbild seien in den Planfeststellungsunterlagen 12.1 Erläuterungsbericht, 12.2 Blatt 1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan und 12.3 Blatt 1 bis Blatt 5 umfassend dargelegt. In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden seien geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt worden. Die Flächenbilanz des A/E-Maßnahmenkonzepts sei durch die höhere Naturschutzbehörde geprüft und nicht beanstandet worden. Durch den landschaftspflegerischen Begleitplan seien umfangreiche Kompensationsmaßnahmen festgelegt worden, um den Eingriff in das Landschaftsbild auszugleichen. Im Rahmen des Vorhabens habe im Jahr 2004 eine Variantenuntersuchung zur Linienfindung stattgefunden, bei der mögliche Trassenalternativen geprüft worden seien. Im Ergebnis habe sich die

planfestgestellte Trasse als die vorzugswürdige Variante erwiesen, was im Rahmen einer landesplanerischen Abstimmung mit der zuständigen Raumordnungsbehörde bestätigt worden sei.

Der ermittelte Flächenverbrauch sei auf das notwendige Maß beschränkt. Ein Widerspruch mit den Zielen der Bayerischen Staatsregierung zum Eindämmen des Flächenverbrauchs liege damit nicht vor.

Die Auswirkungen auf die Vogelarten Raubwürger, Rotmilan, Weißstorch und Schwarzstorch seien in der saP behandelt worden (Unterlage 12.4). Auf der Basis der vorhandenen abgefragten Erhebungen seien Raubwürger, Rotmilan, Weißstorch und Schwarzstorch als Nahrungsgast abgehandelt worden. Bei keiner der bisher erfolgten Kartierungen sei ein Brutnachweis gelungen. Gleiches sei der ASK (Artenschutzkartierungs-Datenbank des Landesamtes für Umweltschutz) zu entnehmen. Die zuständige höhere Naturschutzbehörde habe in ihrer Stellungnahme vom 08.02.2011 ihr Einverständnis mit der saP mitgeteilt. Die im Untersuchungsraum vorhandenen Nahrungshabitate stellten keine essentiellen Nahrungshabitate für die genannten Arten dar.

Hinsichtlich weiterer Vogelarten werde darauf verwiesen, dass im Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung unter Einbeziehung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (A-Biotopmosaik Porschnitzhang, A-Felderchenfenster) Verschlechterungen des derzeitigen Erhaltungszustandes der Populationen vermieden werden könnten. In Unterlage 12.4 Kapitel 5.1 sei die Prüfung erfolgt, inwiefern zumutbare Alternativen vorhanden seien. Aus Sicht des Vorhabensträgers sei eine sonstige zumutbare Lösung, die zu einer geringeren Betroffenheit der europarechtlich geschützten Arten führe, nicht vorhanden. Die östlichen Trassenvarianten seien nach einem im Jahr 2004 erfolgten Variantenvergleich im Zuge einer landesplanerischen Abstimmung mit der zuständigen Raumordnungsbehörde für Landschaft und Natur und somit auch im Artenschutzbezug erheblich schlechter. Im Ergebnis werde festgestellt, dass keine Tötungs-, Störungs- oder Schädigungsverbote erfüllt werden, da es keine Brutnachweise innerhalb des Untersuchungsraumes gebe und auch keine essentiellen Nahrungshabitate in Anspruch genommen würden.

In Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden sei die Festlegung des zu prüfenden Artenspektrums bei Amphibien und Libellen erfolgt. Die Auswirkungen seien als unerheblich eingestuft worden. Eine verbotstatbestandmäßige Betroffenheit habe mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Für die im Erörterungstermin durch den Kläger zu 8. übergebene Zusammenstellung faunistischer Beobachtungen im Zeitraum Mai bis September 2012 (Vögel, Libellen-, Tagfalter-, Heuschreckenarten) habe die Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche

Überprüfung veranlasst. Die höhere Naturschutzbehörde habe sich dahingehend geäußert, dass es sich bei den kartierten Arten nicht um bemerkenswerte oder sehr seltene Arten handeln würde. Nach deren Stellungnahme sei die saP nicht ergänzungsbedürftig. Die erheblichen Beeinträchtigungen in das Landschaftsbild würden durch die umfangreichen Kompensationsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan kompensiert.

Mit Schriftsatz vom 16. Januar 2017 wurde mitgeteilt, dass der vormalige Kläger zu 6, Herr ■■■, seinen landwirtschaftlichen Betrieb und die Grundstücke auf die jetzige Klägerin zu 6 zu Eigentum übertragen habe und diese den Rechtsstreit an seiner Stelle übernehme.

In der mündlichen Verhandlung am 3. Februar 2017 erläuterte Dipl.-Ing. Knoche, vormals Ingenieurgesellschaft Dr. Ing. Schubert, Hannover, die Ergebnisse der von ihm durchgeführten Verkehrsuntersuchung. Zu den vorgebrachten Einwendungen im Hinblick auf die Umwelteinwirkungen und die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan wurde Herr Rappenhöner vom Büro Froelich und Sporbeck, Umweltplanung und Beratung, befragt. Hinsichtlich des weiteren Verlaufs der mündlichen Verhandlung wird auf die Sitzungsniederschrift Bezug genommen, wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts auf die Behörden- und die Gerichtsakte (§ 117 Abs. 3 Satz 2 VwGO).

### **Entscheidungsgründe:**

1. Die Klagen sind zulässig, bleiben jedoch in der Sache ohne Erfolg.

Insbesondere bestehen im Hinblick auf die Klagebefugnis der Kläger keine Bedenken.

Die Klagebefugnis des Klägers zu 8 als eine anerkannte Naturschutzvereinigung leitet sich aus § 64 Abs. 1 BNatSchG her. Die Voraussetzungen für eine naturschutzrechtliche Verbandsklage sind unstreitig in ausreichender Weise geltend gemacht.

Es bestehen auch keine Bedenken an der Fortführung des Streitverfahrens durch die nunmehrige Klägerin zu 6. Nachdem der ursprüngliche Kläger zu 6 seinen landwirtschaftlichen Betrieb nebst den dazu gehörenden Grundstücke an ■■■ veräußert hat, führt diese den Rechtsstreit an seiner Stelle weiter (vgl. Schriftsatz des Klägerbevollmächtigten vom 16. Januar 2017, Bl. 163 d. GA). Es handelt sich hierbei um einen Fall der Veräußerung der streitbefangenen Sache i.S.v. § 173 VwGO i. V. m. § 266 ZPO.

2. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 23. Juli 2014 weist keine Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung führen würden (§ 113

Abs. 1 Satz 1 VwGO). Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses maßgeblich.

2.1. Hinsichtlich einer zu prüfenden Rechtsverletzung der Kläger ist zu differenzieren.

Das Grundstück des Kläger zu 1 ( [REDACTED] der Gemarkung Oberkotzau ) wird durch die Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen. Er kann daher nur verlangen, dass seine Rechte und Rechtspositionen in angemessener Weise berücksichtigt werden und die erforderlichen Schutzvorkehrungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG festgesetzt werden. Einen umfassenden Kontrollanspruch hat er nicht.

Die Grundstücke der Kläger zu 2 bis 7 befinden sich im Bereich des planfestgestellten Vorhabens und sollen dafür (teilweise) in Anspruch genommen werden. Da die Kläger zu 2 bis 7 aufgrund der sog. enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses unmittelbar in ihren durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentumspositionen betroffen sind, unterliegt der Beschluss einer gerichtlichen Überprüfung nicht nur im Hinblick auf deren subjektive Belange, sondern auch im Hinblick auf – für den Eingriff in betroffenen Flächen kausale – objektive Rechtsverstöße (sog. Vollüberprüfung). Denn die Kläger haben einen Anspruch darauf, von einer Entziehung ihrer Eigentums- bzw. Pachtflächen verschont zu bleiben, die nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient (Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG), insbesondere nicht gesetzmäßig ist (vgl. BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40025 – juris m.w.N.).

Der Kläger zu 8 als anerkannter Naturschutzverein muss demgegenüber nicht in eigenen Rechten verletzt sein, sondern kann eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Beschlusses im Rahmen der in § 64 Abs. 1 BNatSchG genannten Belange und Rechtsvorschriften verlangen.

2.2. Gegen den Planfeststellungsbeschluss bestehen keine verfahrensrechtlichen Bedenken. Solche wurden nicht vorgetragen und sind auch nicht ersichtlich.

2.3.1. Die Planrechtfertigung für die Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau ist nicht zu beanstanden.

Die Planrechtfertigung stellt einen selbständigen Kontrollmaßstab dar, der als Rechtsfrage grundsätzlich der vollständigen gerichtlichen Überprüfung unterliegt. Dies beruht auf der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden, bis hin zur Zulässigkeit der Enteignung reichenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen

Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Maßnahme der Fall, sondern wenn es zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 – juris). Ob für das Vorhaben ein Bedarf besteht, muss prognostisch ermittelt werden, wobei eine behördliche Verkehrsprognose nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle unterliegt. Eine Verkehrsprognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (vgl. zuletzt BayVGH, Urt. v. 4.4.2017 – 8 B 16.43 – Rn. 20 m.w.N.).

Gemessen daran bestehen keine Bedenken gegen die Planrechtfertigung des streitgegenständlichen Vorhabens. Im angegriffenen Beschluss wird auf S. 44 ff. ausführlich erläutert, aus welchen Gründen die Baumaßnahme aus behördlicher Sicht für erforderlich gehalten wird. Danach wird es durch die geplante Ortsumgehung bei einer hohen, vor allem werktäglichen Verkehrsbelastung, auch unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der demographischen Entwicklung zu einer spürbaren Entlastung der Ortsdurchfahrt kommen. Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt soll zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bei einer Verbesserung der Linienführung für den weiträumigen Durchgangsverkehr erreicht werden. Außerdem werde dadurch dem in Aufstellung befindlichen Ziel der Raumordnung und Landesplanung, vorrangig eine verbesserte Anbindung von Schwarzenbach an das Oberzentrum Hof und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Oberkotzau zu schaffen, Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einzelheiten in Bezug auf die dargestellten Verhältnisse und die Zielsetzung folgt das Gericht insoweit im Übrigen den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde und nimmt zur Vermeidung von Wiederholungen darauf Bezug (§ 117 Abs. 5 VwGO).

Anlässlich des Termins zur Einnahme eines Augenscheins ist deutlich geworden, dass gerade die Ortsdurchfahrt Oberkotzau im Bereich der Einmündung der Schulstraße teilweise eine Gehsteigbreite von nur 60 cm aufweist, dass entlang der Straße Gehsteigparken zugelassen ist und auch genutzt wird und dass im Übrigen der fließende Verkehr durch auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge (offensichtlich zum Be- und Entladen der anliegenden Geschäfte) behindert wird. Es liegt damit auf der Hand, dass es durch diese Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung der Staatsstraße 2177 durch den Schwerverkehr bzw. sich begegnende Fahrzeuge und die geringe zur Verfügung stehende Gehsteigbreite zu Gefahrensituationen kommen kann. Durch die Herausnahme eines

Großteils des Verkehrs, vor allem des Schwerverkehrs (hierzu weiter unten) wird dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit Rechnung getragen. Damit liegt aber bereits mit diesem planerischen Ziel, nämlich der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, eine hinreichende Planrechtfertigung vor (vgl. BVerwG, B.v. 30.06.2014 – 9 B 6.14 – juris Rn. 10 sowie BayVGH, B.v.22.02.2017 – 8 ZB 15.2159 – juris Rn. 19). Dass mit der teilweisen Herausnahme des Durchgangsverkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs bei den bestehenden örtlichen Verhältnissen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie ein Rückgang des Lärms und der Abgasimmissionen verbunden ist, der durch die von Klägerseite vorgeschlagenen Maßnahmen baulicher Veränderungen an der Ortsdurchfahrt nicht erreicht werden kann, ist ebenso nachvollziehbar (vgl. hierzu auch S. 52 des Planfeststellungsbeschlusses). Dementsprechend ist die Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau der St 2187 im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in der ersten Dringlichkeit Überhang enthalten. Dies spricht ebenfalls deutlich für den Bedarf für eine Planfeststellung und das Vorhaben.

Die im Rahmen der Verkehrsprognose durch die von Dipl.-Ing. Knoche von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert erstellte Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Fattigau – Oberkotzau aus dem Jahr 2010, ergänzt durch eine Untersuchung vom März 2013 und schließlich die von Dipl.-Ing. Knoche unter Übergabe einer Tischvorlage in der mündlichen Verhandlung am 3. Februar 2017 gemachten Erläuterungen belegen des Weiteren nachvollziehbar die durch die geplante Ortsumgehung zu erwartende Verkehrsentlastung für die Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau bezogen auf das Jahr 2025.

Die Ortsdurchfahrten weisen auf der Basis einer im Jahr 2010 erhobenen Bestandsaufnahme eine für bayerische Staatsstraßen überdurchschnittliche Verkehrsbelastung auf. In Fattigau wurde demnach eine werktägliche Verkehrsbelastung von 8.850 KfZ/24h, in Oberkotzau zwischen 8.950 und 16.950 KfZ/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 7 bis 9 % ermittelt (S. 3f. der Verkehrsuntersuchung vom August 2010; Planunterlage 15.1). Damit liegt die ermittelte Belastung weit über der durchschnittlichen täglichen Belastung (DTV) von 3.851 KfZ/24h bzw. bezogen auf oberfränkische Staatsstraßen von 3.378 KfZ/24h, selbst wenn die vorliegend ermittelten Werte lediglich den Werktagsverkehr beinhalten und daher naturgemäß gegenüber der DTV höher ausfallen, was von der Planfeststellungsbehörde in deren Beurteilung mit einbezogen worden ist. Nicht zu beanstanden ist die auf dieser Basis erstellte Verkehrsprognose für das Jahr 2025. In die Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose eingeflossen sind die erwartete demographische Entwicklung und auch die erwartete Steigerung des Güterverkehrs (S. 7 der Verkehrsuntersuchung vom August 2010), so dass für das Jahr

2025 von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens von 5 % auszugehen sein wird. Damit liegt die erwartete Verkehrsbelastung immer noch weit über dem Durchschnitt.

Die von den Klägern vorgebrachten Einwendungen vermögen die Verkehrsprognose nicht zu erschüttern. Soweit die Klägerseite auf S. 12ff. der Klagebegründung die Verwertbarkeit des Verkehrsgutachtens in Frage stellt und auf aus ihrer Sicht vorhandene Fehlerhaftigkeiten hinweist, hat der Beklagte hierzu unter Einschaltung von Dipl.-Ing. Knoche ausführlich in der Klageerwiderung vom 18. September 2015 (S. 17ff.) Stellung genommen. Für das Gericht haben sich keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Verkehrsprognose aufgrund einer nicht ausreichenden Datengrundlage erstellt worden ist. Wie der Gutachter in der mündlichen Verhandlung erläutert hat, basiert das Gutachten auf Erhebungen an verschiedenen Zählstellen. Die dabei ermittelten Daten seien mit den im fünfjährigen Abstand ermittelten amtlichen Zählungen verglichen worden, wobei eine Deckung festgestellt worden sei. Hinsichtlich des angewandten Verkehrsmodells hat der Gutachter darauf hingewiesen, dass eine durchschnittliche Abweichung von unter 5 % im gesamten Straßenabschnitt als gut zu beurteilen sei und es nicht isoliert auf etwaige Abweichungen auf einzelnen Straßenabschnitten ankommen könne. Damit hat er auch überzeugend den Einwand einer falschen Zuordnung einer einzelnen Zählstelle und deren Auswirkung auf das Gesamtergebnis entkräftet. Substantiierte Einwendungen, die das Ergebnis des Verkehrsgutachtens in Frage stellen könnten, sind damit nicht vorgebracht worden. Es handelt sich allenfalls um Detailfragen, die der Gutachter jedoch überzeugend beantworten konnte, seien es die Berechnungen anhand des werktäglich ermittelten Verkehrs oder die Ergebnisse der Verkehrsbefragung im Vergleich zu der von Klägerseite vorgenommenen Kennzeichenerfassung. So hat gerade zu diesem Punkt der Gutachter erläutert (S. 18 der Klageerwiderung), dass trotz der eingeschränkten Aussagekraft einer Erfassung der Verkehrsströme mittels Kennzeichenerfassung vorliegend eine relativ geringe Abweichung zu den nicht nur auf einen Tag (wie die Zählung der Klägerseite) beschränkten Erhebungen im Verkehrsgutachten zu verzeichnen sei. Die Klägerseite konnte damit die dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegte Datenbasis auch hierdurch nicht erschüttern. Es konnte somit auch nicht erheblich auf die in der mündlichen Verhandlung von Klägerseite diskutierten Details zur Verkehrsbefragung ankommen (vgl. S. 4 der Niederschrift). Im Übrigen geht die Klägerseite von einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus, so dass auch unter dieser Prämisse und den von Klägerseite ermittelten Zahlen eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und damit das mit dem Bau der Ortsumgehung verfolgte planerische Ziel erreicht wird. Da die Klägerseite die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens nicht substantiiert in Frage stellen konnte und zudem selbst von einer spürbaren Entlastung der Ortsdurchfahrt ausgeht, war das Gericht nicht gehalten, der Aufforderung im

klägerischen Schriftsatz vom 2. Dezember 2014, ein weiteres Verkehrsgutachten einzuholen, nachzukommen.

2.3.2.1. Der Planfeststellungsbeschluss hat das planerische Abwägungsgebot beachtet und leidet an keinem rechtserheblichen Abwägungsfehler. In den dem Gericht gesetzten Grenzen ist die Abwägungsentscheidung nicht zu beanstanden (§ 114 Satz 1 VwGO).

Das Abwägungsgebot ist nach der Rechtsprechung erst verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge eingestellt werden müssen, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt wird oder wenn der Ausgleich zwischen den durch die Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. 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. Der Behörde ist gerade aufgetragen, in Ausübung ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit eine derartige Abwägung vorzunehmen. Liegt ein Abwägungsmangel vor, ist dieser nach Art. 75 Abs. 1a BayVwVfG nur dann erheblich, wenn er offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist. Planfeststellungsbeschlüsse sind für die Verwaltungsgerichte daher insoweit nur begrenzt überprüfbar. Sie haben, soweit der Abwägungsvorgang fehlerfrei ist, das Abwägungsergebnis grundsätzlich hinzunehmen und es zu respektieren, dass sich der Planungsträger in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen Belanges entschieden hat. Die Verwaltungsgerichte dürfen das Ergebnis nur dann beanstanden, wenn bei der Abwägung die einen Belange gegenüber den anderen unverhältnismäßig zurückgesetzt worden sind (vgl. VG Augsburg, U.v. 22.6.2015 – Au 6 K 14.1384 – juris m.w.N.).

Gemessen an diesen Maßstäben ist die im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss getroffene Einzel- und Gesamtabwägung nicht zu beanstanden.

Die angegriffene Trassenwahl leidet nicht an einem Abwägungsmangel, der zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen würde. Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. BayVGh, U. v. 24.11.2010 - 8 A 10.40025) handelt eine Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Es ist danach auch nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte

Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig und offensichtlich als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. z.B. BVerwG Urt. v. 21.05.2008 – 9 A 68/07). Erheblich sind Abwägungsmängel dabei nach Art. 75 Abs. 1a Satz 1 BayVwVfG nur, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Für den Erfolg der Anfechtungsklage genügt es daher nicht, dass der Betreffende vielfältige Nachteile der konkreten Trassenführung aufzeigt. Ein rechtlich erheblicher und damit durchgreifender Abwägungsfehler liegt erst dann vor, wenn den bestehenden Nachteilen keinerlei erkennbare Vorteile öffentlicher oder privater Art gegenüberstehen oder wenn die Behörde die rechtliche Bedeutung und das Gewicht der von ihr abzuwägenden Belange verkannt hat.

Gemessen an diesen Voraussetzungen ist die streitgegenständliche Trassenwahl nicht zu beanstanden.

Die Regierung von Oberfranken hat sich im Planfeststellungsbeschluss (vgl. S. 64 ff.) ausführlich mit vier Varianten einer möglichen Ortsumgehung sowie der sog. Nullvariante auseinandergesetzt, die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten gegeneinander abgewogen und ist rechtsfehlerfrei zum Ergebnis gelangt, dass der planfestgestellten Variante der Vorzug zu geben ist vor den übrigen Planungsvarianten.

Zu Unrecht vertritt die Klägerseite die Auffassung, die Abwägung der unterschiedlichen Trassen leide bereits deshalb an einem Mangel, weil die sog. Nullvariante zu früh ausgeschieden worden sei. Bei der fachplanerischen Alternativenprüfung darf die Planfeststellungsbehörde in einer ersten Stufe bereits die Varianten ausscheiden, die nach einer Grobanalyse nicht geeignet sind, die Planungsziele in zumutbarer Weise zu erfüllen. Bei der Planung von Ortsumgehungen ist sie deshalb nicht verpflichtet, jede nur denkbare Variante genauer zu untersuchen und beispielsweise die Möglichkeiten verkehrslenkender Maßnahmen näher zu prüfen, wenn dies auf ein anderes als das geplante Projekt hinauslaufen würde (vgl. BayVGH, Urt.v. 04.04.2017 – 8 B 16.43 – Rn. 34).

Als Planungsziel wird von der Planfeststellungsbehörde eine deutliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Linienführung genannt. Dieses Ziel kann bei der sog. Nullvariante nicht erreicht werden. Es liegt auch auf der Hand, dass das Planungsziel einer Entlastung der Ortsdurchfahrt durch die von den Klägern ins Spiel gebrachten Maßnahmen (Abriss von Gebäuden und Ausbau im Bereich der Einmündung Schulstraße oder verkehrsberuhigende Maßnahmen) angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung nicht erreicht werden kann, ohne dass darauf eingegangen werden muss, ob diese Vorschläge einer Realisierung

überhaupt zugänglich wären, so dass die Ausscheidung der Nullvariante nicht zu beanstanden ist. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Erwägungen unter Einbeziehung der vorgebrachten klägerischen Einwendungen auf S. 65 des Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargestellt.

Soweit die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer engeren Auswahl unter den vier zur Verfügung stehenden Trassen einer Ortsumgehung der planfestgestellten Trasse W1 den Vorzug gegeben hat, ist dies nicht zu beanstanden.

Hierzu wird auf S. 64 des Planfeststellungsbeschlusses und die Planunterlage 1 des Erläuterungsberichts zum Antrag verwiesen (Behördenakte BA 1). Der Vorhabensträger hat in dieser Planunterlage 1 die Trassenalternativen unter den Einzelpunkten Wirtschaftlichkeit, Landes- und Regionalplanung, Städtebau, Verkehr, straßenbauliche Kennwerte und Umweltauswirkung einer Bewertung unterzogen. Dabei hat er der von der Klägerseite favorisierten Variante O1 im Punkt Wirtschaftlichkeit den Vorzug vor den übrigen Trassen eingeräumt, kommt aber letztendlich in einer Gesamtschau dazu, der Trasse W1 deutlich den Vorzug zu geben, da deren Vorteile in den meisten Punkten im Vergleich zu allen anderen untersuchten Trassen überwiegen und damit die Planungsziele am besten verwirklicht werden können. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Ausführungen für nachvollziehbar und stichhaltig angesehen und sie sich zu Eigen gemacht. Darüber hinaus setzt sich die Planfeststellungsbehörde auf S. 68ff. des streitgegenständlichen Beschlusses auch mit den klägerischen Einwendungen auseinander und führt insbesondere aus, dass durch die Linienführung der Trasse O1 östlich von Oberkotzau eine umfassende Anbindung der Gewerbegebiete sowie eine Entlastung von Fattigau nicht in dem Maße zu erreichen sei wie durch die planfestgestellte Trasse, dass hierfür zwei Bahnlinien und ein Fluss zu queren seien und zudem hierdurch eine Verlagerung der Verkehrsströme auf angrenzende Nachbargemeinden erfolge. Maßgeblich für die Wahl sei schlussendlich die beste Entlastungswirkung durch die planfestgestellte Trasse. Diese Entscheidung ist im Rahmen der dem Gericht zustehenden Überprüfungsbefugnis nicht zu beanstanden. Weder ist ersichtlich, dass die Planfeststellungsbehörde maßgebliche Gesichtspunkte übersehen hätte noch dass sie die Bedeutung der Belange unzutreffend eingeschätzt oder nicht sachgerecht abgewogen hätte. Im Rahmen des der Planfeststellungsbehörde zustehenden Bewertungsspielraums kann dementsprechend nicht die Bewertung einzelner Belange bzw. deren Unterpunkte aus Klägersicht an die Stelle der Planfeststellungsbehörde gesetzt werden. Der Beklagte hat zudem in der mündlichen Verhandlung zu einzelnen von Klägerseite angesprochenen strittigen Punkten ausführlich Stellung genommen und in seinem schriftsätzlichen Vorbringen die für die Entscheidung zugunsten der Trasse W1 sprechenden Gründe im Vergleich zur Trasse O1 dargestellt. Außerdem ergibt sich aus dem

Verkehrsgutachten sowie den in der mündlichen Verhandlung gemachten Erläuterungen des Dipl.-Ing. Knoche, dass bei der planfestgestellten Trasse die größte Entlastungswirkung zu verzeichnen sein wird. Die von der Klägerseite im Hinblick auf die prognostischen Verkehrsströme gemachten Einwendungen (vgl. S. 4 der Niederschrift) sind insoweit irrelevant, als sie deren subjektive Einschätzung darstellen. Aus alledem ist nicht ersichtlich, dass sich die Trasse O1 hätte aufdrängen müssen, so dass die Trassenwahl nicht zu beanstanden ist.

2.3.2.2. Mit den Ausführungen zum Lärmschutz zeigen die Kläger keinen Abwägungsmangel auf (S. 19 der Klagebegründung). Teil der planfestgestellten Unterlagen ist u.a. auch eine Untersuchung der Immissionen, namentlich eine Zusammenstellung der Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (BA Planunterlage 11.1) sowie der Schadstoffuntersuchung (Nr. 5.3 des Erläuterungsberichts).

Der Planfeststellungsbeschluss steht mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) in Übereinstimmung. Die dort vorgegebenen Grenzwerte werden eingehalten. Die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Berechnungen sind nicht zu beanstanden. Die Art und Weise der Erhebung und die hierfür herangezogenen Berechnungsparameter sind von der Klägerseite nicht substantiiert in Zweifel gezogen worden. Nach den schalltechnischen Berechnungen werden die gesetzlich zulässigen Lärmwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei zutreffender Einordnung der einzelnen Messpunkte zu den Gebieten nach § 2 16. BImSchV nicht überschritten.

Insbesondere werden die Lärmwerte am Wohnhaus des **Klägers zu 2** eingehalten. Ausweislich der schalltechnischen Berechnungen vom 5. Juli 2013 (dort S. 6 und 7, Nrn. 66 - 68) erreichen die Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahmen nicht die nach der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet festgelegten Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts. In Bezug auf das auf dem Grundstück gelegene Gartenhaus hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht die geringfügige Grenzwertüberschreitung nachts bei Annahme eines allgemeinen Wohngebiets deshalb für irrelevant erachtet, da dieses ausweislich der Genehmigung durch den Landkreis Hof vom 10.11.2010 als Gartenhaus, und damit nicht als zum dauerhaften Aufenthalt bestimmtes Gebäude genehmigt worden ist (vgl. hierzu auch die Anlage zum Bauantrag vom 12. Juli 2010, Bl. 869 Verfahrensakte der Regierung von Oberfranken Band 2). Nur ergänzend darf darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen der Baugenehmigung für das Wohnhaus die

Baugenehmigungsbehörde zum damaligen Zeitpunkt zum einen ein Außenbereichsvorhaben angenommen hat und zudem auf die geplante Ortsumgehung hingewiesen hat.

Auch in Bezug auf das Grundstück [REDACTED] in Oberkotzau, das Kleingartengelände des **Klägers zu 3**, werden die Grenzwerte nicht überschritten. Der Beklagte hat das Grundstück zutreffend in die Kategorie des § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV eingestuft mit der Folge, dass die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts als Maßstab heranzuziehen sind. Der Kläger zu 3 kann nicht beanspruchen, dass für dieses Grundstück die Immissionsgrenzwerte eines Kleinsiedlungsgebiets nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV heranzuziehen sind, da es sich um ein solches Gebiet i.S.v. § 2 Abs. 1 BauNVO eindeutig nicht handelt. Unter einer Kleinsiedlung ist nach der Definition des früheren § 10 Abs. 1 II. WoBauG, der für die Auslegung dieses Begriffs nach wie vor herangezogen werden kann, eine Siedlerstelle zu verstehen, die aus einem Wohngebäude mit angemessener Landzulage besteht und die nach Größe, Bodenbeschaffenheit und Einrichtung dazu bestimmt und geeignet ist, dem Kleinsiedler durch Selbstversorgung aus vorwiegend gartenbaulicher Nutzung des Landes eine fühlbare Ergänzung seines sonstigen Einkommens zu bieten. Die Kleinsiedlung soll einen Wirtschaftsteil enthalten, der die Haltung von Kleintieren ermöglicht. Das Wohngebäude kann neben der für den Kleinsiedler bestimmten Wohnung eine Einliegerwohnung enthalten (vgl. auch: Stock in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, 124. EL Februar 2017, Rn. 35). Nach § 3 Abs. 2 des Bundeskleingartengesetzes dürfen jedoch die dort zulässigen Gebäulichkeiten (Lauben) nicht dauernden Wohnzwecken dienen, worauf die Planfeststellungsbehörde zutreffend hingewiesen hat (vgl. S. 91 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einstufung nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV ist daher nicht zu beanstanden (vgl. hierzu auch BVerwG, B.v. 17.03.1992 – 4 B 230/91). Auch nach Nr. 10.2 der VLärmSchR 97 sind Kleingartengebiete, auch wenn sie dauernd zu Wohnzwecken genutzt werden dürfen, der Kategorie 3 (Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete) zuzuordnen mit einem zulässigen Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Soweit die Kläger monieren, dass in die Lärmberechnungen nicht die weiteren vorhandenen bzw. erwarteten Lärmquellen (noch bestehender Verkehr auf der Ortsdurchfahrt insbesondere bei Windrichtung West, gesteigertes Güterverkehrsaufkommen auf der künftig zu elektrifizierenden Bahnlinie) einbezogen worden seien, trägt dies nicht, denn der maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln (BVerwG, U.v. 21.03.1996 – 4 C 9/95 –, BVerwGE 101, 1-12). Dass die Gesamtbelastung derart hoch eingeschätzt werden müsse, dass hieraus eine Gesundheitsgefährdung

resultiere, ist weder vorgetragen noch aufgrund der deutlich die Grenzwerte unterschreitenden ermittelten Werte ersichtlich.

Gleiches ist für die von den Klägern befürchtete Schadstoffbelastung durch Abgase auszuführen. Die maßgeblichen Grenzwerte werden eingehalten (vgl. C 2.4.32 des Planfeststellungsbeschlusses unter Hinweis auf die Berechnungsergebnisse unter Nr. 5.3 des Erläuterungsberichts – Planunterlage 1). Diese Berechnung ist vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bestätigt worden. Die Kläger sind dem nicht substantiiert entgegengetreten.

2.3.2.3. Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich umfassend mit den Belangen des Naturschutzes auseinander.

Soweit die Kläger die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft rügen (S. 19 ff. der Klagebegründung) und insbesondere auf den Flächenverbrauch und die Zerstörung des Landschaftsbildes abstellen, wurden diese Belange von der Planfeststellungsbehörde umfassend ermittelt, abgewogen und im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans die durch den Bau der Trasse entstehenden und nicht in Abrede gestellten Beeinträchtigungen einem Ausgleich zugeführt. Im Rahmen des Trassenvergleichs hat eine Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf Landschaft und Natur stattgefunden. Soweit die Kläger darauf abstellen wollen, dass die Beeinträchtigungen durch die Neubautrasse deshalb vermeidbar seien, weil mit der sog. Nullvariante eine vorzugswürdigere Trasse vorhanden sei, wird auf die obigen Ausführungen unter Nr. 2.3.2.1 verwiesen. In der vom Vorhabensträger vorgenommenen Bewertung der Trassen im Bereich „Schutzgut Landschaftsbild“ schneidet die planfestgestellte Trasse besser ab als die Variante O1. Selbst wenn bei der Abwägung der verschiedenen Trassenalternativen die von den Klägern favorisierte, aber nicht zum Zuge gekommene Alternative in einigen Belangen, wie hier z.B. im Bereich „Tiere und Pflanzen“ besser eingeschätzt wird, führt dies nicht zwangsläufig zur Rechtswidrigkeit der gewählten Trasse und in der Folge der Fehlerhaftigkeit der Ausgleichsmaßnahmen. Der Vertreter des Ingenieurbüros Froelich und Sporbeck, das für die Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans verantwortlich zeichnet, hat zudem in der mündlichen Verhandlung erläutert, dass der Variantenvergleich in der Planunterlage 1 und die letztendlich im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die konkrete Trasse insofern wegen geringerer Untersuchungstiefe zum damaligen Zeitpunkt nicht unmittelbar vergleichbar seien. Gegen die Trasse O1 spreche aber insbesondere die Querung der Schwesnitz und der Lamitz mit den damit verbundenen Eingriffen. Die Vertreterin der Regierung ergänzte hierzu, dass bei der Trasse O1 der Flächenverbrauch größer sei. Im Übrigen wurden vom Beklagten detailliert in der Klageerwiderung (Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Bayreuth vom

19. Januar 2015, S. 23ff.), die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Umwelt vorgesehenen Maßnahmen erläutert, die in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden erfolgt sind und sich nicht allein in der Bepflanzung von Hängen und Böschungen erschöpfen. Die Kläger sind diesen in die Abwägung eingestellten Punkten nicht substantiiert entgegengetreten.

2.3.2.4. Nicht durchdringen können die Kläger mit ihren Einwendungen in Bezug auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP). Der Beklagte hat zu den einzelnen Punkten umfassend und überzeugend Stellung genommen (Schriftsatz des Staatlichen Bauamts Bayreuth vom 19. Januar 2015, S. 27ff.).

Soweit die Kläger eine Verletzung der Verbotstatbestände aus § 44 BNatSchG rügen, haben sie keinen Erfolg.

Bei der Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden, steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzrechtliche Einschätzungsprärogative sowohl bei der ökologischen Bestandsaufnahme als auch bei deren Bewertung zu, namentlich bei der Quantifizierung möglicher Betroffenheiten und bei der Beurteilung ihrer populationsbezogenen Wirkungen. Wenn und solange sich die ökologische Wissenschaft nicht als eindeutiger Erkenntnisgeber erweist, fehlt es den Gerichten an der auf besserer Erkenntnis beruhenden Befugnis, eine naturschutzfachliche Einschätzung der sachverständig beratenen Planfeststellungsbehörde als "falsch" und „nicht rechtens" zu beanstanden. Deren Annahmen sind daher nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle zugänglich (BVerwG, Urt.v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 65 f.; BayVGH, Urt.v. 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 826). Die gerichtliche Kontrolle ist auf die Prüfung beschränkt, ob die Einschätzungen der Planfeststellungsbehörde im konkreten Einzelfall naturschutzfachlich vertretbar sind und nicht auf einem unzulänglichen oder gar ungeeigneten Bewertungsverfahren beruhen (BVerwG, Urt.v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 65). Eine naturschutzfachliche Meinung ist einer anderen Einschätzung der naturschutzfachlich beratenen Planfeststellungsbehörde schließlich nicht bereits deshalb überlegen oder vorzugswürdig, weil sie umfangreichere oder aufwendigere Ermittlungen oder strengere Anforderungen für richtig hält. Anderes gilt erst dann, wenn sich diese Auffassung als allgemein anerkannter Stand der Wissenschaft durchgesetzt hat und die gegenteilige Meinung als nicht (mehr) vertretbar angesehen wird. Die artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangen vom Vorhabenträger bzw. von der Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht, bei wissenschaftlichen Unsicherheiten oder Meinungsverschiedenheiten Forschungsaufträge zu vergeben oder Untersuchungen

anzustellen, deren Aufwand und wissenschaftlicher Anspruch letztlich auf solche hinausliefen (BayVGH, Urt.v. 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 826).

Methodik und Umfang der fachgutachtlichen Untersuchungen zur Erfassung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten im Planungsraum sind gerichtlich nicht zu beanstanden.

Die von den Klägern angeführte Unvollständigkeit der Erhebung und Untersuchung liegt nicht vor. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. 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 (BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 –, BVerwGE 131, 274-315).

Der Beklagte hat sich zur Erhebung der maßgeblichen Daten auf die Artenschutzkartierung (ASK) sowie die durchgeführten Kartierungen (vgl. Planunterlage 12.4, S. 5) gestützt. Es ist nicht ersichtlich, dass weiteres Datenmaterial zu weitreichenderen Erkenntnissen geführt hätte. Schließlich hat auch die höhere Naturschutzbehörde in ihren Stellungnahmen vom 8. November 2011 und vom 3. Mai 2013 keine Einwände gegen die saP erhoben und sie als sorgfältig ausgearbeitet eingestuft. Insbesondere im Hinblick auf die klägerseits im Erörterungstermin übergebene Dokumentation der Beobachtungen explizit aufgeführter Tierarten hat die höhere Naturschutzbehörde ausgeführt, dass es sich nicht um bemerkenswerte, sehr seltene Arten handele und deren Vorkommen größtenteils im Rahmen der Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt worden sei.

Auf dieser nicht zu beanstandenden Tatsachengrundlage hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis zu Recht angenommen, dass das Planvorhaben nicht gegen § 44 BNatSchG verstößt.

Nach dem planfestgestellten artenschutzrechtlichen Gutachten wird für eine Reihe der relevanten Tierarten (vgl. ab S. 26ff. der Planunterlage 12.4) im Einzelnen zwar nicht auszuschließen sein, dass einzelne Exemplare z.B. aufgrund einer Kollision mit Kraftfahrzeugen oder im Rahmen der Baumaßnahmen zu Schaden kommen.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG ist individuenbezogen. Hierfür ist aber nicht ausreichend, wenn einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht „gewollt“ im Sinne eines zielgerichteten „dolus directus“, müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG ist daher nur erfüllt, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, Urv. 09.07.2008 – 9 A 14/07).

Im Hinblick auf die durch die Baumaßnahmen zu befürchtenden Tierverluste hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 08.01.2014 (Az. 9 A 4.13) klargestellt, dass das Tötungsverbot dann nicht erfüllt ist, wenn bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens die dadurch entstehende Gefahr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weiter gehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Der saP ist zu entnehmen, dass sich das Tötungsrisiko des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in diesem Rahmen bewegt. In der saP ist im Einzelnen ausgeführt, welche konkrete Gefährdung bzw. welches Risiko im Hinblick auf die durchzuführenden Baumaßnahmen besteht und mit welchen Maßnahmen es so weit wie möglich abzusenken ist. Dem sind die Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

Schließlich sind die angeführten Arten Weißstorch, Schwarzstorch, Rotmilan und Raubwürger in der saP als potentiell vorkommend erfasst (Unterlage 12.4, S. 51ff.). Der Beklagte hat hierzu ausgeführt, dass für diese Arten keine Brutnachweise vorliegen, sie lediglich als Nahrungsgast anzusehen sind. Gegen die hieraus gezogenen Schlussfolgerungen ist nichts einzuwenden. Die Kläger sind dem auch nicht substantiiert entgegengetreten.

2.3.2.5. Die weiteren von den **Klägern zu 1 bis 7** individuell in Bezug auf ihre Grundstücksbetroffenheit gemachten Ausführungen sind ebenfalls nicht geeignet, einen Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zu begründen.

Der **Kläger zu 1** wird durch die ca. 500 m von seinem zu Erholungszwecken genutzten Grundstück verlaufende Trasse nicht unmittelbar betroffen. Wie bereits dargelegt, sind die Lärm- und Abgaswerte im näheren Umfeld der Trasse insgesamt eingehalten, so dass dies erst recht in Bezug auf das Grundstück des Klägers zu 1 gilt. Soweit der Kläger zu 1 einen Wertverlust seines Grundstücks befürchtet, hat er dies hinzunehmen.

Die Interessen des **Klägers zu 2** im Hinblick auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks [REDACTED] wurden im Planfeststellungsbeschluss hinreichend gewürdigt – insbesondere unter dem Gesichtspunkt entgegenstehender Interessen des Grundstückseigentümers [REDACTED] und der Verschiebung der ursprünglich geplanten Trasse hin zum klägerischen Grundstück – und abgewogen (C 2.5.2.1 und C 2.5.2.2. des Planfeststellungsbeschlusses).

Die **Kläger zu 4 bis 6** sind durch die dauerhafte Inanspruchnahme eines Teils ihrer landwirtschaftlichen Flächen nicht derart belastet, dass sich hieraus eine zu berücksichtigende Existenzgefährdung ergäbe. Solches ist nicht ersichtlich und wurde auch nicht vorgetragen. In Übereinstimmung mit der obergerichtlichen Rechtsprechung ist anzunehmen, dass ein Verlust von Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5 % der Betriebsfläche nach allgemeiner Erfahrung einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden kann. Soweit Bewirtschaftungsschwernisse wie ein Mehraufwand wegen weiterer Betriebswege oder aufgrund von nunmehr ungünstigen Zuschnitten von Grundstücks(teil)flächen geltend gemacht werden, muss diese Problematik nicht im Rahmen der Planfeststellung abschließend geklärt werden, sondern kann dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben (vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urt.v. 09.06.2010 – 9 A 20.08; BayVGH, Urt.v. 30.09.2009 – 8 A 05.40050 u.a.; B.v. 23.01.2014 – 8 ZB 12.64 – juris). Soweit der **Kläger zu 4** eine fehlende Bewirtschaftung der Restfläche des Grundstücks [REDACTED] der Gemarkung Fattigau bemängelt, hat sich das Staatliche Bauamt in der mündlichen Verhandlung zum käuflichen Erwerb dieses Teilstücks bereiterklärt (S. 9

der Niederschrift). Es ist nicht ersichtlich, dass die Kläger im Übrigen gänzlich von der Bewirtschaftung ihrer landwirtschaftlichen Flächen abgeschnitten wären. Insbesondere ist die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Grundstücke der **Kläger zu 5 und 6** östlich der Trasse ( ) mit landwirtschaftlichem Gerät als ausreichend anzusehen. Eine Anbindung kann über das öffentliche Wegenetz, die Gemeindeverbindungsstraße Konradsreuther Weg und im weiteren Verlauf den Eppenreuther Weg (öffentlicher Feld- und Waldweg) erfolgen. Hinsichtlich des bemängelten schlechten Zustands des Eppenreuther Wegs wäre es an den Straßenbaulastpflichtigen, Abhilfe zu schaffen. Hinsichtlich der vom **Kläger zu 7** bemängelten zu großen Steigungen der geplanten Umfahrung der Trasse sowie die Unterführung im Bereich der Porschnitzaue hat dem der Beklagte entgegengehalten, dass diese gemäß den gültigen Richtlinien errichtet würden. Dem ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten. Auf die diesbezüglichen Ausführungen zum Punkt „Umwege“ in Nr. 2.5.1.2.3 im Planfeststellungsbeschluss wird insoweit Bezug genommen.

Soweit der **Kläger zu 4** vorbringt, er befürchte Gewinneinbußen seiner Brauerei durch wegbrechenden Direktverkauf bzw. schlechtere Chancen im Hinblick auf eine Verpachtung der Brauereigaststätte, wurde hierzu im Planfeststellungsbeschluss ausführlich Stellung genommen. Auf die dort gemachten zutreffenden Ausführungen wird verwiesen. Das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Art. 14 Abs. 1 GG) schützt nur vor Eingriffen in die Substanz der Sach- und Rechtsgesamtheit des Betriebs, also den Betrieb in seinem vorhandenen Bestand, nicht aber künftige Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten und in der Zukunft liegende Chancen (vgl. BVerwG, Urte. v. 22.04.1994 – 8 C 29.92 –, BVerwGE 95, 341, 348 f. m.w.N.; OVG Lüneburg, Urte. v. 20.03.2003 – 7 KS 2646/01 –juris).

Soweit der **Kläger zu 3** argumentiert, durch die an der Kleingartenanlage vorbeiführende Ortsumgehung verliere die Anlage weiter an Attraktivität, so dass mit der Fortsetzung des bereits in der Vergangenheit stattgehabten Mitgliederschwunds zu rechnen sei, führt auch dies nicht zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vorbringen des Klägers zu 3 aufgenommen und in die Abwägungsentscheidung einbezogen (C 2.5.2.3 und C 2.4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Im Übrigen ist bereits aus dem Vorbringen des Klägers zu 3 ersichtlich, dass die geklagte mangelnde Attraktivität des Vereins wohl offensichtlich bereits jetzt besteht und dies nicht so sehr mit der geplanten Umgehungsstraße zusammenhängt, sondern hierfür eher andere Gründe herangezogen werden müssen, hat der Verein doch bereits in der Vergangenheit einen Mitgliederschwund von 120 Mitgliedern auf nunmehr nur noch 30 zu verzeichnen gehabt (vgl. Klagebegründungsschriftsatz S. 6). Hinsichtlich der durch die Baumaßnahme wegfallenden Parzellen bzw. während der Bauphase nicht nutzbaren

Parzellen ist der Kläger darauf zu verweisen, dass diese Fragen einer durch die Umgehungsstraße entstehenden Belastung dem Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Nachdem aber der Kläger in der mündlichen Verhandlung angegeben hat, dass derzeit vier Gartenparzellen nicht verpachtet sind, erscheint das Argument der Vorhaltung weiterer Parzellen mit dem Verlust von Pachteinahmen nicht stichhaltig.

Die Abwägungsentscheidung des Planfeststellungsbeschlusses ist jedoch insoweit zu bemängeln, als die Belange des **Klägers zu 5** nicht hinreichend berücksichtigt worden sind. Der Kläger zu 5 hat bereits in seinem rechtzeitigen Einwendungsschreiben vom 23. Februar 2011 (Bl. 1051 ff. Privateinwendungen Band III) vorgebracht, dass durch die Trasse das Treiben seiner Mutterkuhherde auf die östlich der Trasse befindlichen Weideflächen nicht mehr möglich sei und die Schaffung einer neuen Verbindung gefordert. Freilich hat er damals noch nicht darauf hingewiesen, dass sein Betriebskonzept darauf ausgelegt ist, dass die Rinderhaltung während der Monate von April – November als reine Weidehaltung erfolgt und er dies auch so öffentlich kommuniziert. Auch der Niederschrift über den Erörterungstermin vom 18. und 19. Dezember 2012 ist zu diesem Betriebskonzept und den daraus resultierenden und zu berücksichtigenden besonderen Belangen nichts zu entnehmen, wie auch nicht dem weiteren Einwendungsschreiben vom 23. Juli 2012 (Bl. 187 Verfahrensakte der Regierung von Oberfranken Band 1) – dieses befasst sich mit einer Zuwegung entlang der [REDACTED] – und vom 12. August 2013 (Bl. 736 Verfahrensakte Regierung von Oberfranken Band 2). Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss eine Einwendung gegen ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Hinsicht sie bestimmte Belange einer näheren Prüfung unterziehen soll. Der Betroffene muss zumindest in groben Zügen darlegen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden, ohne dies allerdings begründen zu müssen (BVerwG, Ur. v. 09.072008 – 9 A 14/07 –). Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Kläger zu 5 im Einwendungsverfahren mit Schreiben vom 23. Februar 2011 darauf gedrungen hat, dass er als Ersatz für die Schließung des sog. Breiten Wegs einen neuen landwirtschaftlichen Weg zu den östlich der Trasse liegenden Grundstücken fordert und hierfür auch angegeben hat, dass ihm durch das geplante Wegenetz der Zugang zu den westlich gelegenen Weideflächen nicht mehr möglich werde. Im weiteren Verlauf wurde vom Kläger das geplante Wegenetz weiterhin abgelehnt, die besondere Problematik der Mutterkuhherde jedoch nicht mehr explizit angesprochen. Der Beklagte hat nur darauf abgestellt, dass die dort gelegenen Felder – zwar mit zumutbaren Umwegen – durch landwirtschaftliche Gerätschaften ausreichend erreichbar sind und eine zusätzliche Querung in Höhe des Breiten Wegs – neben dem neu zu schaffenden Brückenbauwerk des Konradsreuther Wegs

– abgelehnt (S. 149 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Problematik, dass der Kläger zu 5 aufgrund seines Betriebskonzepts eine nach ökologischen Richtlinien ausgerichtete Landwirtschaft betreibt, die eine Weidehaltung während der Monate April bis November beinhaltet, wurde nicht weiter verfolgt. Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass es sich hierbei nicht um ein nachhaltiges und auf Dauer angelegtes Betriebskonzept handeln würde.

Das Gericht geht daher davon aus, dass der Kläger zu 5 seine diesbezüglichen Einwendungen hinreichend deutlich fristgerecht vorgebracht hat, denn er hat die befürchteten Beeinträchtigungen und den konkreten räumlichen Zusammenhang zur geplanten Maßnahme hinreichend dargelegt, einen Ersatz für den wegfallenden Breiten Weg gefordert und sich dabei auf eine Planung des Amtes für Ländliche Entwicklung bezogen (S. 2 des Einwendungsschreibens vom 23. Februar 2011).

Der Kläger zu 5 kann jedoch deshalb nicht die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen, weil der Vorhabensträger in der mündlichen Verhandlung durch seine zu Protokoll gegebene Erklärung den Interessen des Klägers zu 6 umfassend Rechnung getragen hat und durch die von ihm gegebene Zusicherung die Rechte des Klägers zu 6 hinreichend gewahrt sind. Zwar sind nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG grundsätzlich im Planfeststellungsbeschluss zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung oder Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen. Fehlen solche, hat der Betroffene einen Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses. Im vorliegenden Fall kann der Kläger zu 5 bereits aus der vom Vorhabensträger gegebenen Zusage, die als Zusicherung i.S.v. Art 38 BayVwVfG zu sehen ist, einen Anspruch herleiten. Insofern ist er damit klaglos gestellt. Die nach Art. 38 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG geforderte Schriftform wird durch die Erklärung zur Niederschrift im gerichtlichen Protokoll gewahrt. Der Kläger zu 6 könnte im Rahmen einer Planergänzung nicht mehr verlangen, als ihm der Vorhabensträger nunmehr zugesichert hat.

Soweit von den Klägern weitere Belange ins Feld geführt worden sind (Schutz der Drainagen bzw. Quellen), wurde dies von der Planfeststellungsbehörde im Beschluss ausreichend gewürdigt und durch geeignete Auflagen berücksichtigt (Nr. 3.7 des Beschlusses).

3. Die Kläger tragen als unterliegender Teil nach § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens gemäß ihrer jeweiligen Beteiligung an dem Rechtsstreit (§ 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO).

Die vorläufige Vollstreckbarkeit hinsichtlich der Kosten richtet sich nach § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11, § 711 ZPO.

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Nach § 124 und § 124a Abs. 4 VwGO können die Beteiligten gegen dieses Urteil innerhalb **eines Monats** nach Zustellung die **Zulassung der Berufung** beim Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth,

Hausanschrift: Friedrichstraße 16, 95444 Bayreuth oder  
Postfachanschrift: Postfach 110321, 95422 Bayreuth,

beantragen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen.

Über die Zulassung der Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

**Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für die Stellung des Antrags auf Zulassung der Berufung beim Verwaltungsgericht erster Instanz. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO sowie in den § 3 und § 5 des Einführungsgesetzes zum Rechtsdienstleistungsgesetz bezeichneten Personen und Organisationen.**

**Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist.**

Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,**

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München oder  
Postfachanschrift in München: Postfach 340148, 80098 München,  
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,

einzureichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Berufung nur zuzulassen ist,

1. wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. wenn das Urteil von einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder

5. wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

gez. Schöner

Richter am VG Holzinger ist wegen Urlaubs an der Unterschriftsleistung gehindert.

gez. Weltz

gez. Schöner

### **Beschluss:**

Der Streitwert wird auf insgesamt 315.000 EUR festgesetzt. Dabei entfallen auf die Kläger zu 1,2 und 3 je 15.000 EUR, auf die Kläger zu 4,5,6 und 7 je 60.000 EUR und auf den Kläger zu 8 30.000 EUR.

### **Gründe:**

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 52 Abs. 1 und Abs. 2 GKG i.V.m. Ziff. 34.2.1.1, 34.2.4 und 34.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (s. NVwZ-Beilage 2013, 57).

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen **Streitwertbeschluss** steht den Beteiligten die **Beschwerde** an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes **200,00 EUR** übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde.

Die **Beschwerde** ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth,

Hausanschrift:

Friedrichstraße 16, 95444 Bayreuth, oder

Postfachanschrift:

Postfach 110321, 95422 Bayreuth,

einulegen. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses eingelegt werden.

Die Frist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder  
Postfachanschrift in München: Postfach 340148, 80098 München,  
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,

eingeht.

gez. Schöner

Richter am VG Holzinger ist  
wegen Urlaubs an der  
Unterschriftsleistung gehindert.

gez. Weltz

gez. Schöner

