



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 9.12

Verkündet
am 6. November 2013
Wolframm
Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 22. und 23. Oktober 2013 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bier, die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger, die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ und Prof. Dr. Korbmacher und die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bick

am 6. November 2013 für Recht erkannt:

Es wird festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede vom 30. April 2012 in der Fassung des Planänderungsbescheides vom 16. Oktober 2013 und der in der mündlichen Verhandlung vom 22./23. Oktober 2013 erklärten Ergänzungen rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Klägerin ist eine Gemeinde mit ca. 580 Einwohnern im Süden von Bad Segeberg. Sie wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 30. April 2012 für den Neubau der Bundesautobahn A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, der als ortsnahe Südumfahrung von Bad Segeberg eine Trassenführung am nördlichen Ortsrand der Klägerin vorsieht.
- 2 Die Linienbestimmung für den streitgegenständlichen Abschnitt erfolgte zunächst in einem eigenständigen Verfahren unter der Bezeichnung „Neubau der

BAB A 20 Bad Segeberg - Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg“. Die Planungsunterlagen einschließlich einer Umweltverträglichkeitsstudie, bestehend aus Raumempfindlichkeitsanalyse (UVS Teil I) und Variantenvergleich (UVS Teil II) wurden zwischen November 1994 und April 1999 erarbeitet (sog. „Voruntersuchung Streckenabschnitt 5“). Gegenstand des Hauptvariantenvergleichs waren drei sich deutlich unterscheidende Trassenverläufe: eine kombinierte Ausbau-/Neubauvariante (Ausbau der B 206 östlich Bad Segebergs und der Ortsdurchfahrt Bad Segebergs sowie Neubau westlich der Ortslage Bad Segeberg, Variante 1), eine ortsnahe Südumfahrung Bad Segebergs als Neubauvariante (Variante 2) sowie eine weite Südumfahrung Bad Segebergs als Neubauvariante mit Versatz auf der A 21 (Variante 3, sog. Schwissellinie). Nach Abschluss der Voruntersuchungen wurden die Unterlagen in der Zeit vom 7. Juni bis zum 7. Juli 1999 in der Stadt Bad Segeberg sowie in den Ämtern Segeberg-Land und Leezen öffentlich ausgelegt.

- 3 Für den sich westlich an den streitgegenständlichen Abschnitt anschließenden deutlich längeren Abschnitt gab es ein separates Linienbestimmungsverfahren unter der Bezeichnung „A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt A 26 (Niedersachsen) bis Bad Segeberg (Schleswig-Holstein)“. Für diesen Abschnitt fand eine großräumige Variantenprüfung zur Linienfindung statt. Die Unterlagen (Untersuchung zur Linienfindung von Oktober 2002) wurden vom 6. Januar bis 6. Februar 2003 in 30 Städten, amtsfreien Gemeinden und Amtsverwaltungen öffentlich ausgelegt, darunter auch im Rathaus der Stadt Bad Segeberg, der Amtsverwaltung Leezen und der Amtsverwaltung Segeberg-Land (heute: Trave-Land).
- 4 Ab Oktober 2004 wurde das Linienbestimmungsverfahren für beide Abschnitte gemeinsam fortgeführt. Im November 2004 stellten die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen beim Bundesverkehrsministerium unter Vorlage eines gemeinsamen Erläuterungsberichts den formellen Antrag nach § 16 FStrG auf Bestimmung der Linie für die „A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt A 26 (Niedersachsen) bis Weede, östlich Bad Segeberg (Schleswig-Holstein)“. Der Antrag umfasste eine Strecke mit einer Gesamtlänge von ca. 95 km. Aufgrund deutlicher Vorteile in verkehrlicher und städtebaulicher

Hinsicht hatte man für den streitgegenständlichen Abschnitt - den früheren „Streckenabschnitt 5“ - die Variante 2 (ortsnahe Südumfahrung Bad Segebergs) in der Untervariante 2.1 als Vorzugsvariante ermittelt. Mit Schreiben vom 28. Juli 2005 bestimmte das Bundesverkehrsministerium im Benehmen mit den obersten Landesplanungsbehörden der beiden Länder die beantragte Linienführung mit verschiedenen Anmerkungen und Maßgaben.

- 5 Die Vorhabenträgerin beantragte im September 2006 die Durchführung des Anhörungsverfahrens für eine im Wesentlichen der Linienbestimmung entsprechende Trassenführung. Die Planunterlagen wurden vom 14. November bis 14. Dezember 2006 ausgelegt. Einwendungen konnten bis einschließlich 11. Januar 2007 erhoben werden. Zwischen Februar und Mai 2008 fanden verschiedene Erörterungstermine statt. Im August 2009 beantragte die Vorhabenträgerin die Durchführung eines Planänderungsverfahrens. Die geänderten Unterlagen und Pläne lagen in der Zeit vom 19. Oktober bis 19. November 2009 bzw. vom 9. November bis 9. Dezember 2009 öffentlich aus. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 17. Dezember 2009 bzw. am 6. Januar 2010. Im Juni/Juli 2010 fanden weitere Erörterungstermine statt. Im August 2011 beantragte die Vorhabenträgerin die Durchführung eines 2. Planänderungsverfahrens. Die erneut geänderten Unterlagen und Pläne lagen in der Zeit vom 19. September bis 19. Oktober 2011 öffentlich aus. Die Einwendungsfrist endete am 16. November 2011. Auf die Festsetzung weiterer Erörterungstermine wurde verzichtet. Die Klägerin nahm zu der vorgenannten Planung einschließlich der verschiedenen Planänderungen Stellung.
- 6 Mit Beschluss vom 30. April 2012 stellte der Beklagte den Plan für den Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede fest. Die vorgesehene Trasse der A 20 soll - ausgehend von der bereits bestehenden A 20 im Osten von Bad Segeberg - auf einer Länge von etwa 1,5 bis 2 km am Nordrand des Gemeindegebiets der Klägerin, mit Ausnahme einer kurzen Querung aber fast vollständig außerhalb ihrer Gemarkung auf Bad Segeberger Gebiet verlaufen. Nordöstlich des Gemeindegebiets der Klägerin ist zwischen der Bahntrasse im Osten und der L 83 im Westen eine Brücke von 371 m Länge und ca. 31 m Breite geplant (BW 5.12 „Gieselteich“). In diesem Bereich gilt

auf dem Gebiet der Stadt Bad Segeberg der Bebauungsplan Nr. 44 vom 30. März 1989, der allgemein Gewerbe (zweigeschossig) festsetzt.

- 7 Die Trassen der Bahnstrecke, der L 83 und der neu geplanten B 206n sollen jeweils so überspannt werden, dass sie unverändert bleiben können. Auf der Brücke sind zudem auf der Nord- und Südseite Kollisions- bzw. Immissions-schutzwände in unterschiedlicher Höhe vorgesehen; die südliche Wand ist durchgängig 4 m hoch geplant (vgl. planfestgestellte Anlage 12.2, Blätter 2.10 und 2.11). Der - noch zu Bad Segeberg gehörende - Gieselteich, der als kleiner Badesee genutzt wird, soll einschließlich seiner Uferbereiche ebenfalls nicht verändert werden. Im Bereich des Gieselteichs erreicht die Brücke eine lichte Höhe von bis zu 12 m; insgesamt ergeben sich damit Dammhöhen der anschließenden Trassenabschnitte von 6,5 m bis 16,5 m. Der Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung im nördlichen Gemeindegebiet der Klägerin beträgt ca. 40 m. Nach zwischenzeitlicher Erhöhung des Lärmschutzwalles ist noch bei acht Gebäuden („Am Gieselteich“ und „Segeberger Straße“) mit insgesamt 15 Wohnungen passiver Lärmschutz wegen Überschreitung der Nachtwerte erforderlich (Planfeststellungsbeschluss S. 46, 48, 466 ff.).
- 8 Die Klägerin hat am 30. Mai 2012 - fristgerecht - Klage erhoben.
- 9 Sie macht eine erdrückende Wirkung des vorgesehenen Bauwerks geltend. Darüber hinaus wirke sich das Vorhaben insgesamt negativ auf ihre städtebauliche Entwicklung aus. Zwar habe sie keine konkrete Bauleitplanungsabsicht in Richtung Bad Segeberg; auf das in der Rechtsprechung entwickelte Erfordernis einer konkretisierten städtebaulichen Planungsabsicht müsse aber angesichts der bis ins Jahr 1995 zurückreichenden Planungsgenese der Autobahn verzichtet werden. Im Übrigen habe sie Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan 2004 ausgewiesen, die aufgrund der Blickbeziehungen und Lärmwirkungen durch die Brücke nicht mehr realisierbar seien. Schließlich sei die Hauptvariantenwahl fehlerhaft; deutlich südlichere Varianten als die Schwisselinie seien zu Unrecht nicht in die Abwägung eingestellt worden, insbesondere sei eine weite Südumfahrung mit einer konsequent südlichen Führung der Trasse von Weede aus in Richtung Südwesten ohne Beeinträchtigung von FFH-Belangen möglich.

Verkehrliche Wirkungen solcher Südumfahrungen seien nie untersucht worden. Ebenso sei die Stadtvariante (Variante 1) zu Unrecht verworfen worden. Gegenüber der Voruntersuchung sei die Anschlussstelle Bad Segeberg A 20/K 7 (BW 5.13), die das Umfeld ihrer Gemeinde ebenfalls durch Lärmeinwirkung beeinträchtigt, deutlich nach Nordwesten in Richtung Christiansfelde an die Bahnlinie verschoben worden, um die B 206 alt unter der Autobahnbrücke zu führen. Dieser Zusammenhang und die damit verbundene zusätzliche Belastung der Ortschaft sei in der Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung von 2003 (zur Höhenlage Gieselteich) nicht berücksichtigt worden.

10 Die Klägerin beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den Neubau der Bundesautobahn A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede vom 30. April 2012 in der Fassung des Planänderungsbescheides vom 16. Oktober 2013 und der in der mündlichen Verhandlung vom 22./23. Oktober 2013 erklärten Ergänzungen aufzuheben,

2. hilfsweise,
festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

11 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

12 Der Beklagte hält die Klage mangels Klagebefugnis für unzulässig, jedenfalls für unbegründet. Soweit die Klägerin ihre Kritik auch auf eine noch weiträumigere Südvariante erstreckt und bezüglich der Variante 3 (Schwissellinie) eine nicht ausreichende Prüfungstiefe bemängelt, sei ihr Vorbringen präkludiert. Hiervon unabhängig sei ihr Vorbringen aber auch in der Sache unbegründet, insbesondere sei eine noch weitere Südumfahrung zu Recht bereits aufgrund einer Grobanalyse ausgeschieden worden. Auch die Verschiebung des BW 5.13 (Anschlussstelle Bad Segeberg A 20/K 7) sei ordnungsgemäß abgewogen worden.

II

- 13 1. Die Klage ist zulässig.
- 14 Die Klägerin ist zwar im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes nicht befugt, Belange ihrer Bürger, wie Lärmschutzinteressen oder den Schutz vor visuellen Beeinträchtigungen, geltend zu machen bzw. die Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen von Natur und Landschaft gerichtlich überprüfen zu lassen. Das Klagerecht steht ihr nicht als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls, sondern nur im Hinblick auf ihre eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange zu (stRspr, vgl. nur Beschluss vom 9. Oktober 2003 - BVerwG 9 VR 6.03 - juris Rn. 17 m.w.N.).
- 15 Es erscheint aber nicht von vornherein ausgeschlossen, dass die Klägerin durch die an ihrem nördlichen Ortsrand geplante, in Hochlage geführte, 371 m lange Brücke in ihrem von Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG umfassten Selbstgestaltungsrecht beeinträchtigt wird (vgl. auch Urteil vom 30. Mai 2012 - BVerwG 9 A 35.10 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 225 Rn. 36). Auf die Frage, ob die Klägerin sich außerdem auf ihre gemeindliche Planungshoheit berufen kann, kommt es im Rahmen der Zulässigkeit der Klage nicht an.
- 16 2. Die Klage ist teilweise begründet.
- 17 Der Planfeststellungsbeschluss leidet an einem Rechtsfehler, der die Klägerin in ihrem Recht auf ordnungsgemäße Abwägung ihrer Belange verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO) (a). Dieser Fehler rechtfertigt aber nicht die Aufhebung, sondern nur die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, weil Heilungsmöglichkeiten in einem ergänzenden Verfahren verbleiben (b).
- 18 a) Die klagende Gemeinde kann, vergleichbar einem von dem Vorhaben mittelbar Betroffenen, eine gerichtliche Kontrolle der planerischen Abwägungsentscheidung nur hinsichtlich ihrer eigenen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenübergestellten, für

das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange verlangen (vgl. auch Urteil vom 10. Oktober 2012 - BVerwG 9 A 20.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 229 Rn. 11). Daran gemessen erweist sich die als enge Südumfahrung Bad Segebergs vorgesehene Trassenführung zwar nicht im Hinblick auf die Planungshoheit der Klägerin (aa), wohl aber mit Blick auf deren Selbstgestaltungsrecht als abwägungsfehlerhaft (bb). Abgesehen von der nach gegenwärtigem Planungsstand defizitären Trassenwahl ist die Entscheidung für die Ausgestaltung des Brückenbauwerks BW 5.12 „Gieselteich“ aber rechtlich ebenso wenig zu beanstanden (cc) wie die Entscheidung, das Bauwerk BW 5.13 gegenüber der ursprünglichen Planung zu verschieben (dd).

- 19 aa) Die vorgesehene Trassenführung verletzt die Klägerin nicht in ihrer Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG). Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt (stRSpr, vgl. zuletzt Urteil vom 30. Mai 2012 a.a.O. Rn. 35 m.w.N.).
- 20 Unter keinem der drei genannten Gesichtspunkte kommt hier ein Eingriff in die Planungshoheit der Klägerin in Betracht.
- 21 (1) Dass die geplante Trasse der A 20, die ganz überwiegend auf dem Stadtgebiet von Bad Segeberg und nicht auf dem der klagenden Gemeinde vorgesehen ist, konkrete und verfestigte Planungen der Klägerin stören könnte, ist nicht ersichtlich. Dabei ist an dem Erfordernis einer konkreten städtebaulichen Absicht entgegen der Auffassung der Klägerin festzuhalten. Es wird nicht durch einen „extrem langen Planungshorizont ad absurdum geführt“, der dazu geführt hat, dass die Klägerin sich in einem „Status der erzwungenen Untätigkeit“ befunden hat. Insoweit weist der Beklagte zu Recht auf die Geltung des Prioritätsgrundsatzes hin (vgl. hierzu etwa Beschluss vom 5. November 2002 - BVerwG 9 VR 14.02 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 171). Danach hat eine Gemeinde mit

ihrer Bauleitplanung auf eine Straßenplanung Rücksicht zu nehmen, wenn die Straßenplanung hinreichend verfestigt ist; umgekehrt ist aber auch die kommunale Bauleitplanung im Rahmen der zeitlich nachfolgenden Fachplanung bei hinreichender Verfestigung zu berücksichtigen (Urteil vom 24. November 2011 - BVerwG 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 219 Rn. 30). Durch diesen Grundsatz wird eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungsträger bei konkurrierenden Planungsvorstellungen sichergestellt.

- 22 Dass hier eine konkrete städtebauliche Planungsabsicht im vorgenannten Sinne fehlt, auf die die Fachplanung hätte Rücksicht nehmen müssen, hat die Klägerin bereits in ihrer Einwendung und erneut in ihrer Klage eingeräumt. Soweit sie dennoch erstmals im Klageverfahren auf den Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2004 verweist, ist zu beachten, dass der Flächennutzungsplan die „geplante BAB 20“ bereits als Verkehrsfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB darstellt; von einer Unvereinbarkeit mit der zugleich festgesetzten Wohnnutzung ist die Klägerin folglich bei der Aufstellung selbst nicht ausgegangen. Auf eine Beeinträchtigung der Planungshoheit führt auch nicht der Umstand, dass diese auch gegen eine Verlärmung solcher Baugebiete schützt, die bereits in bestehenden Bebauungsplänen ausgewiesen sind; auch das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung ausgeformten städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen ist ein schutzwürdiger kommunaler Belang (Urteil vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 <157 f.> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44). Nachhaltige Störungen wesentlicher Teile von Baugebieten sind hier aber nicht zu besorgen. Denn nach den Berechnungen des Beklagten, die die Klägerin nicht substantiiert in Zweifel gezogen hat, sind in ihrem Gemeindegebiet lediglich acht Wohngebäude derart betroffen, dass wegen Überschreitung der nächtlichen Immissionsgrenzwerte Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht (Planfeststellungsbeschluss S. 46, 48, 468).
- 23 (2) Das Vorhaben entzieht auch nicht wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung. Das Gemeindegebiet der Klägerin wird im Westen durch die Trave sowie das hiermit

im Zusammenhang stehende, in Nord-Süd-Richtung verlaufende FFH-Gebiet DE 2127-391 „Travetal“, nördlich von der Stadt Bad Segeberg und östlich von der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden eingleisigen Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe begrenzt. Etwa mittig durch die Gemeinde führt - ebenfalls in Nord-Süd-Richtung - die L 83, die im Zentrum des Gemeindegebiets nach Südosten verschwenkt. Die bebaute Ortslage befindet sich im Wesentlichen an der L 83 sowie an mehreren hiervon abzweigenden Stichstraßen (sog. Straßenlangdorf). Der Bereich beidseitig der L 83 ist teilweise als allgemeines Wohngebiet, teilweise als Mischgebiet eingestuft (vgl. zum Vorstehenden Planfeststellungsbeschluss S. 283, 285, 467 sowie Flächennutzungsplan). Die geplante Trasse der A 20 betrifft ausschließlich den nördlichen Ortsrand der Klägerin an der Grenze zum Stadtgebiet von Bad Segeberg. Angesichts des Zuschnitts des Gemeindegebiets liegt das gemeindliche Entwicklungspotential weniger im Norden als im Zentrum sowie im südlichen Bereich. Dort werden aber aufgrund der räumlichen Entfernung nach Verwirklichung des Autobahnvorhabens sämtliche Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) auch ohne passive Schallschutzmaßnahmen eingehalten (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 285). Auch besteht dort zu dem geplanten Brückenwerk kaum noch eine Sichtbeziehung, jedenfalls wird diese mit zunehmender Entfernung abgeschwächt.

- 24 (3) Schließlich werden von der Klägerin auch keine gemeindlichen Einrichtungen benannt, die durch die Planung erheblich beeinträchtigt werden. Soweit in dem von der Klägerin vorgelegten Gutachten Stolzenberg auf negative Auswirkungen auf die Funktion und Attraktivität der Badestelle am Gieselteich hingewiesen wird, dürfte es sich schon nicht um eine gemeindliche Einrichtung handeln. Zudem gehört der Gieselteich selbst einschließlich des überwiegenden Teils des Ufersaums nicht zum Gemeindegebiet der Klägerin, sondern zu dem von Bad Segeberg. Die Achse der Brücke wurde im Übrigen zur Eingriffsminimierung um ca. 5 m nach Norden verschoben (s. Erläuterungsbericht S. 36), so dass der Teich mit seinen Ufern nicht direkt überspannt wird. Damit bleibt auch die Funktion als Badestelle erhalten, wenngleich nicht zu verkennen ist, dass

hinsichtlich der Attraktivität aufgrund des Lärms und der optischen Auswirkungen mit Einbußen zu rechnen sein wird.

- 25 bb) Immerhin berührt ist die Klägerin dagegen in ihrem Selbstgestaltungsrecht, das vor Maßnahmen schützt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (Urteil vom 30. Mai 2012 - BVerwG 9 A 35.10 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 225 Rn. 36 m.w.N.). Durch die massive Wirkung der 371 m langen Brücke am Gieselteich, die eine lichte Höhe von bis zu 12 m erreicht und zusätzlich mit Immissionsschutzwänden ausgestattet ist, sowie der an die Brücke beidseits anschließenden Dämme werden die Sichtbeziehungen in Richtung Bad Segeberg tiefgreifend verändert. Aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen für das Ortsbild, auf die die Klägerin bereits in ihren Einwendungen hingewiesen hatte, ist der Senat zu der Einschätzung gelangt, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der vorhandenen, aber in ihrer Massivität nicht vergleichbaren Vorbelastungen die Erheblichkeitsschwelle des Selbstgestaltungsrechts überschreitet.
- 26 Der Eingriff in das Selbstgestaltungsrecht der Klägerin kann zwar überwunden werden, da es der Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Abwägungsgebotes unter dem Vorbehalt der Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unbenommen bleibt, gegenläufigen Belangen den Vorrang einzuräumen (Urteil vom 30. Mai 2012 - BVerwG 9 A 35.10 a.a.O. Rn. 36 m.w.N.). Der Planfeststellungsbehörde ist aber bei der am Maßstab des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes zu beurteilenden Auswahl der Vorzugstrasse ein entscheidungserheblicher Fehler unterlaufen. Er durfte weiträumige Südumfahrungen, die das Gemeindegebiet der Klägerin verschont hätten, nicht ohne nähere Untersuchung aufgrund einer bloßen Grobanalyse verwerfen.
- 27 Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (Be-

schluss vom 20. Dezember 1988 - BVerwG 7 NB 2.88 - BVerwGE 81, 128 <136 f.> = Buchholz 451.22 AbfG Nr. 29 S. 26; Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 41 <insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 121, 72>). Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. nur Urteile vom 30. Mai 2012 a.a.O. Rn. 36 und vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 98 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23).

- 28 Hiervon ausgehend hat sich der Planfeststellungsbeschluss zwar abwägungsfehlerfrei gegen die Variante einer Stadtautobahn durch Bad Segeberg entschieden, nicht aber durfte er - wie noch näher auszuführen sein wird - weiträumige Südumfahrungen bereits im Wege einer Grobanalyse verwerfen. Mit diesem Vorbringen, das sich mit dem Vorbringen der Kläger des Parallelverfahrens BVerwG 9 A 14.12, zweier Naturschutzverbände, weitgehend deckt, ist die Klägerin entgegen der Auffassung des Beklagten nicht gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG präkludiert, denn sie hat in ihren Einwendungsschreiben deutlich erkennen lassen, dass sie eine ihre Gemeinde verschonende Trassenführung begehrt. Dies genügte, um die Planfeststellungsbehörde zu veranlassen, die Entscheidung für die Trasse einer erneuten umfassenden Prüfung zu unterziehen (vgl. Urteil vom 30. Mai 2012 a.a.O. Rn. 30).

29 Das Vorbringen der Klägerin hat auch in der Sache Erfolg. Denn unbeschadet dessen, dass sich eine Gemeinde im Unterschied zum Naturschutzverband gegenüber einem anderen Planungsträger nicht zum gesamtverantwortlichen „Wächter des Umweltschutzes“ machen kann (vgl. Beschluss vom 5. November 2002 - BVerwG 9 VR 14.02 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 171 = juris Rn. 17 unter Hinweis auf Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <395>) schlägt der auf die Klagen der Naturschutzverbände hin festgestellte Fehler bei der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung auch auf die allgemeine fachplanerische Abwägung, auf die sich die Klägerin berufen kann, durch. Dem steht nicht entgegen, dass es im Verfahren der Naturschutzverbände in erster Linie um die Frage geht, ob die Alternativenprüfung die Anforderungen erfüllt, die § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG, Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vorschreiben. Zwar kommt der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung eine andere Funktion zu als der Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicherweise nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen richtet. Insbesondere kommt der Planfeststellungsbehörde im FFH-Recht kein irgendwie gearteter Gestaltungsspielraum zu (vgl. Urteil vom 15. Mai 2005 - BVerwG 4 A 28.01 - BVerwGE 116, 254 <262 f.>). Auch unter Berücksichtigung dieser Unterschiede erweisen sich die spezifisch fachplanerischen Aspekte der Alternativenprüfung im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss mit Blick auf das verfassungsrechtlich geschützte Selbstgestaltungsrecht der Klägerin jedenfalls insoweit als fehlerhaft, als auf eine Untersuchung der verkehrlichen Wirksamkeit der weiten südlichen Umfahrung Bad Segebergs und deren Vereinbarkeit mit FFH-Recht verzichtet und diese Variante bereits bei der Grobanalyse ausgeschieden wurde. Wegen dieser Defizite kann nicht abgeschätzt werden, welches Gewicht den weiteren öffentlichen Belangen, die gegen eine weite Südumfahrung und damit für die Vorzugstrasse angeführt wurden (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 224: Verlängerung der Gesamtstrecke verbunden mit längeren Fahrzeiten, höherem Flächenverbrauch und höheren Gesamtimmissionen; Zerschneidung verkehrsarmer Räume) letztlich bei einer Gesamtbetrachtung zukommt, zumal auch diese Belange nicht untersucht wurden. Daher kann auch nicht festgestellt werden, dass sich der Abwägungsfehler nicht auf das Ergebnis ausgewirkt haben kann (§ 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG).

30 Dies vorausgeschickt nimmt der Senat zur Begründung auf die nachfolgenden Ausführungen aus dem Urteil zum Verfahren BVerwG 9 A 14.12 vom heutigen Tage Bezug:

b) Gemessen an diesen Grundsätzen hat sich die Planfeststellungsbehörde abwägungsfehlerfrei gegen die Variante einer Stadtautobahn entschieden.

aa) Der Senat braucht nicht der zwischen den Beteiligten streitigen Frage nachzugehen, ob für die Variante einer Stadtautobahn eine zweite Travequerung erforderlich wäre und ob mit dieser zwingend die Inanspruchnahme des prioritären LRT *91E0 (Auenwälder) verbunden wäre. Denn der Planfeststellungsbeschluss hat entscheidungstragend auch auf die negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadt Bad Segeberg sowie auf verkehrliche Erwägungen abgestellt (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 226 und S. 413 f.). Der Senat hält diesen Teil der Abwägung für überzeugend begründet. Die beiden genannten Aspekte stellen - jedenfalls zusammen betrachtet - so gewichtige naturschutzexterne Gründe dar, dass sie einer Stadtautobahn selbst dann entgegenstehen, wenn - wovon die Kläger ausgehen - mit der Stadtautobahn eine Inanspruchnahme prioritärer Vorkommen gänzlich vermieden werden könnte.

bb) Der Planfeststellungsbeschluss geht zu Recht davon aus, dass mit einer Stadtautobahn gleich mehrere wichtige Teilziele, die mit dem Autobahnprojekt verfolgt werden, nicht - jedenfalls nicht vollständig - erreicht werden könnten. So könnte insbesondere die für eine Fernautobahn geforderte Verbindungsqualität bei einer Führung durch die Innenstadt von Bad Segeberg nicht eingehalten werden. Ursächlich hierfür sind einerseits die Überlagerung innerstädtischer Verkehrsfunktionen mit den Ansprüchen des Fernverkehrs und andererseits die Abstände zwischen den Anschlussstellen. Diese Abstände - im Mittel in Deutschland etwa alle 10 km - müssten auf 2 km reduziert werden. Im Übrigen müsste die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h festgelegt werden. Zugleich würde die angestrebte gleichbleibende Streckencharakteristik für die A 20, die in ihrer gesamten Streckenführung überwiegend außerhalb bebauter Gebiete verläuft, durchbrochen. Auch würde die Verkehrsstärke infolge verdrängten Stadtverkehrs sprunghaft ansteigen. Nicht erreichen ließe sich auch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Bad Segeberg; diese würde im Gegenteil sogar zusätzlich belastet, weil auf den parallel zur A 20 verlaufenden In-

nerortsstrecken der Verkehr zunehmen würde (vgl. genauer Anhang I zur FFH-Ausnahmeprüfung S. 9 ff. = „Fachbeitrag: Verkehr“ von S. Consult aus Mai 2009; Stellungnahme von S. Consult aus März 2011 S. 30 f. = Anlage B 3 zur Klageerwiderung im Verfahren BVerwG 9 A 15.12; Planfeststellungsbeschluss S. 375 ff. und S. 413).

Ob die Rechtsauffassung des Beklagten zutrifft, dass die vorgenannten Umstände die Variante einer Stadtautobahn bereits als ein „anderes Projekt“ im Sinne der oben unter 3a) genannten Rechtsprechung erscheinen lassen (so Planfeststellungsbeschluss S. 399; ähnlich Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung, Juni 2009, S. 63 „keine Alternativen im Rechtssinne“), ist dennoch zweifelhaft, im Ergebnis aber unerheblich. Da das strikte Vermeidungsgebot des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur durchbrochen werden darf, soweit dies mit dem Zweck der größtmöglichen Schonung der durch die FFH-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist, bedarf es einer sorgfältigen Untersuchung im Einzelfall, welche Bedeutung einem Teilziel und seiner etwaigen Nichterreichung oder nicht vollständigen Erreichung nach der Planungskonzeption zukommen (Urteil vom 9. Juli 2009 - BVerwG 4 C 12.07 - BVerwGE 134, 166; vgl. auch Winter, NuR 2010, 601 <605>). Gegen die Bewertung als „anderes Projekt“ spricht, dass eine Stadtautobahn, auch wenn sie nicht durchgehend sämtliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale einer Fernautobahn aufweist, in das Netz der Fern- oder Überregionalautobahnen integriert sein kann (vgl. Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008, S. 16). Insoweit spricht einiges dafür, dass es sich bei den vom Beklagten herausgestellten Nachteilen der Stadtautobahnvariante lediglich um Abstriche von Planungszielen handelt, denen allerdings unter den hier gegebenen Umständen in der Gesamtabwägung ein erhebliches Gewicht zukommt.

Unter dieser Prämisse lässt sich als ein weiteres wesentliches Argument gegen die Stadtautobahn ins Feld führen, dass sie die Zerschneidungswirkung für die Stadt Bad Segeberg verfestigen würde, deren Südstadt schon jetzt durch die Ortsdurchfahrt der B 206 von der Altstadt getrennt wird. Aufgrund der erforderlichen Immissionschutzbauwerke würde sich diese Zäsur noch deutlich verstärken. Die Lärmschutzwände müssten in der Ortslage von Bad Segeberg eine Höhe von durchgehend 4 m bzw. aufgrund der Überschreitung des Grenzwertes für PM₁₀ sogar teilweise von 6 m haben (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 377 ff. unter Hinweis auf den im Linienbestimmungsverfahren erstellten Städtebaulichen Fachbeitrag von B.-P.-W. zur UVS aus dem Jahre 1999 sowie Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung S. 78 f.).

Hinzu kämen weitere negative städtebauliche Folgen. Durch die mit dem Ausbau der B 206 verbundenen Verkehrsverlagerungen würden Planungsziele des Bebauungsplans Nr. 69 der Stadt Bad Segeberg aus dem Jahr 2005 sowie das städtebauliche Entwicklungsziel einer Entlastung der Kurhausstraße konterkariert. Zudem würde sich die Luftschadstoffsituation verschlechtern, wodurch nach Einschätzung der Stadt Bad Segeberg Status und Entwicklungspotential des Luftkurortes und Heilbades in Frage gestellt würden; hiervon betroffen wären gerade auch schutzwürdige Nutzungen im Stadtgebiet wie Schulen und Wohngebäude. Von den im Falle einer Stadtautobahn sogar ansteigenden Verkehrsstärken in der Ortslage wäre vor allem die Wohnsiedlung Christiansfelde (mit über 31 000 Kfz/d) betroffen; dies ginge voraussichtlich mit einer Lärmpegelerhöhung nachts von rund 3 dB(A) einher. Zwar führt auch die Vorzugstrasse zur Neubelastung von Wohnbereichen von Klein Gladebrügge; diese Belastung beträfe aber mit 100 m gegenüber 1,2 km eine deutlich kürzere Strecke (vgl. genauer Stellungnahme von S. Consult aus März 2011 S. 24, 28 = Anlage B 3 zur Klageerwiderung im Verfahren BVerwG 9 A 15.12).

cc) Die Kläger können dagegen nicht einwenden, die Planung stütze sich hinsichtlich der negativen städtebaulichen Folgen auf den Städtebaulichen Fachbeitrag zur UVS aus Mai 1999; diese Unterlage sei jedoch veraltet, genüge keinen wissenschaftlichen Anforderungen und sei sachlich weitgehend falsch. Die Planfeststellungsbehörde ist der Frage nachgegangen, ob sich an den Kernaussagen zur städtebaulichen Situation, insbesondere der dauerhaften Zerschneidungs- und Barrierewirkung für die Stadt Bad Segeberg und der Einschränkung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten, etwas geändert hat. Dies wurde mit nachvollziehbarer Begründung unter Auswertung neuerer Erkenntnisse verneint; der Planfeststellungsbeschluss kommt sogar zu dem Ergebnis, dass die städtebaulichen Veränderungen seit der Linienbestimmung einer Stadtautobahn noch stärker entgegenstehen.

Eine aktuelle und nachvollziehbare Kostenaufstellung liegt entgegen der Auffassung der Kläger vor (vgl. Anhang VII zur FFH-Ausnahmeprüfung „Fachbeitrag: Aktualisierung der Baukosten“ von S. Consult aus Mai 2009 sowie Stellungnahme von S. Consult aus März 2011 S. 31 ff. = Anlage B 3 zur Klageerwiderung im Verfahren BVerwG 9 A 15.12).

Die Kläger können die Abwägungsentscheidung auch nicht erfolgreich mit dem Hinweis darauf angreifen, dass ein Rückbau der B 206 angesichts der in der Innenstadt

verbleibenden Verkehrsmengen ausgeschlossen sei. Von einem sicheren Rückbau der B 206 geht der Planfeststellungsbeschluss schon nicht aus (vgl. nur S. 415: „realistische Chance“, „möglicher Rückbau“). Zwar teilt der Senat die Bedenken der Kläger, dass selbst die angenommene Möglichkeit eines Rückbaus angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen eher unrealistisch erscheint. Hierauf kommt es aber nicht entscheidend an. Denn die Frage des Rückbaus ändert im Rahmen der zu treffenden Abwägungsentscheidung nichts an dem Gewicht der beschriebenen negativen Folgen der Stadtautobahn; demgegenüber liegt es auf der Hand, dass jede Trasse - so auch die Vorzugstrasse -, die zu einer nennenswerten Verkehrsbelastung in der Ortslage Bad Segebergs führt, schon angesichts der Reduzierung von Lärm und Schadstoffen mit Vorteilen für die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten verbunden ist, und zwar unabhängig davon, ob dieser Vorteil tatsächlich gerade in dem Rückbau der innerstädtischen Haupt-Durchgangsstraße liegt.

dd) Schließlich führen auch die weiteren Argumente der Kläger zu keiner anderen Einschätzung. Den Vorschlag eines Kurztunnels von 30 m Länge mit jeweils anschließendem zweimal 200 m langem Trogbauwerk zwischen dem Knotenpunkt Bahnhofstraße/Burgfeldstraße und der Abfahrt „Am Landratspark“ (vgl. hierzu Stellungnahme von R.Consult „Alternativen zur planfestgestellten Variante der A 20 und Variantenvergleich“ aus Mai 2012 S. 12 ff., vorgelegt im Parallelverfahren BVerwG 9 A 9.12) hat der Beklagte mit nachvollziehbaren Erwägungen zurückgewiesen: Die Belastung der Wohngebiete mit Lärm und Schadstoffen würde im Zentrum von Bad Segeberg extrem ansteigen, da über die Kurztunnel-/Troglösung der gesamte innerstädtische Verkehr abgewickelt werden müsste. Zudem lägen die vorgesehenen Anschlussstellen der A 20 im Ortsbereich zu eng beieinander und stellten eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Auch erschienen die von R.Consult angesetzten Troglängen und daran anknüpfend die Baukosten nicht plausibel, zudem würden keine Kosten für die erforderlichen Arbeiten an Versorgungsleitungen, die zwischen der Nord- und Südstadt von Bad Segeberg verlaufen und insofern einen infrastrukturellen Riegel bilden, sowie für Ausbaumaßnahmen im nachgelagerten Straßennetz veranschlagt. Auf die Varianten B und C aus dem Gutachten R.Consult kommt es nach dem Vorstehenden schon deshalb nicht an, weil diese nur den westlichen Anschluss an die problematische Stadtdurchfahrt betreffen. Hiervon ausgehend muss auch der Frage nicht weiter nachgegangen werden, ob eine Inanspruchnahme des bestehenden Kasernenge-

länden (Lettow-Vorbeck-Kaserne) in Betracht gekommen wäre.

c) Der Beklagte durfte aber eine weiter südliche Umfahrung von Bad Segeberg nicht im Wege einer Grobanalyse verwerfen.

Insoweit stellt der Planfeststellungsbeschluss (S. 224 und S. 353 f.) darauf ab, dass die Trasse im Falle einer weiträumigen Südumfahrung Bad Segebergs in einem weiten Bogen um das FFH-Gebiet DE 2127-333 „Leezener Aueniederung und Hangwälder“ und um den Neversdorfer See geführt werden müsste, um ohne Zerschneidung weiterer Natura 2000-Gebiete und ohne Versatz auf der A 21 weiter in Richtung Westen verlaufen zu können. Eine so weit südliche Trassenführung wäre verkehrlich aber nicht mehr sinnvoll; sie würde die Ost-West-Orientierung der A 20 für ein erhebliches Teilstück in eine Nord-Süd-Richtung verschwenken und zugleich die Gesamtstrecke erheblich verlängern. Alle denkbaren Varianten wären mit einem größeren Flächenverbrauch, einer Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen und - wegen der erheblichen Streckenverlängerung - mit höheren Gesamtimmissionen verbunden. Dies widerspreche den selbständigen Planungszielen der Sicherung und Gewährleistung einer angemessenen Verbindungsqualität und der Minimierung von Fahrtzeit und Transportkosten. Auch könnten die selbständigen Planungsziele der Entlastung der B 206 westlich von Bad Segeberg und der Ortsdurchfahrt nicht mehr erreicht werden. Eine geradlinige Fortführung auf der sog. „Schwissellinie“ über die A 21 hinweg scheidet aufgrund des erheblichen Konfliktpotentials im Hinblick auf den Mözener See und das FFH-Gebiet „Leezener Aueniederung und Hangwälder“ von vornherein aus.

Diese Begründung greift zu kurz. Insbesondere durchlaufende, d.h. einen Versatz vermeidende Trassenvarianten in dem Korridor zwischen einer derart weiträumigen Südumfahrung und der Plantrasse durften nicht von vornherein ausgeblendet werden. Der Umstand allein, dass eine in diesem Korridor verlaufende Trasse neben dem FFH-Gebiet „Travetal“ ein weiteres FFH-Gebiet queren müsste, reicht nicht als Ausschlussgrund. Vielmehr hätte - wie sich aus der oben angegebenen Rechtsprechung zu den Differenzierungsmerkmalen des Art. 6 FFH-RL ergibt - näher untersucht werden müssen, ob die jeweilige Alternativtrasse, und zwar unter Einbeziehung von Schadensvermeidungsmaßnahmen, ebenso wie die Vorzugstrasse zwingend prioritäre Vorkommen in Anspruch nehmen müsste. Das liegt bei einer großräumigen Südumfahrung trotz der Querung eines weiteren FFH-Gebiets nicht ohne

Weiteres auf der Hand. Denn das FFH-Gebiet „Travetal“ könnte bei einem südlicheren Trassenverlauf möglicherweise an einer weniger empfindlichen Stelle gequert werden, so dass nicht - wie bei der jetzigen Vorzugstrasse - drei prioritäre LRT in einer besonders seltenen Kombination und Ausprägung (vgl. genauer hierzu Anhang V zur FFH-Ausnahmeprüfung S. 6 ff.) beeinträchtigt werden müssten. Ebenso hätte näher untersucht werden müssen, ob die Querung des FFH-Gebiets „Leezener Auen-Niederung und Hangwälder“, zu dessen Erhaltungszielen der prioritäre LRT *91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) gehört, zwingend mit der Inanspruchnahme gerade dieses prioritären Vorkommens verbunden wäre oder ob auch insoweit ein schonenderer Trassenverlauf in Betracht käme.

Eine solche Untersuchung hat nicht stattgefunden. Im Rahmen der sog. „Voruntersuchung Streckenabschnitt 5“ wurden zwischen November 1994 und April 1999 verschiedene Planungsunterlagen erarbeitet, darunter eine Umweltverträglichkeitsstudie, bestehend aus Raumempfindlichkeitsanalyse (UVS Teil I) und Variantenvergleich (UVS Teil II). Dabei war der Untersuchungsbereich beider Teile aufgrund eines vorangegangenen Scopings von vornherein deutlich eingegrenzt, d.h. südlichere Varianten als die sog. Schwissellinie sieden von vornherein aus. Selbst die Schwissel-Variante ist erst aufgrund einer nachträglichen Erweiterung des Untersuchungsraums hinzugekommen worden (vgl. Voruntersuchung UVS I S. 5 unten <Unterlagen zur Voruntersuchung Ordner 5>).

Im Planfeststellungsverfahren hat der Vorhabenträger zwar, nachdem sich die erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Travetal“ herausgestellt hatte, eine spezielle Abweichungsprüfung durchgeführt (vgl. Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung S. 46 ff. sowie Anhang II zur FFH-Ausnahmeprüfung „Beurteilung der Alternativen aus Sicht der Belange von Natura 2000“). Hierbei hat er aber nur die bereits im Linienbestimmungsverfahren untersuchten Varianten nochmals näher betrachtet, also die Stadtautobahn (Variante 1), die sog. Schwissellinie (Variante 3), die aber einen verkehrstechnisch von vornherein ungünstigen Versatz auf der A 21 aufweist, sowie eine Untervariante (2.2) der Vorzugstrasse, die sich von der Vorzugslinie (Untervariante 2.1) vor allem dadurch unterscheidet, dass die Querung der Trave etwa 230 m südlich liegt und die Hangbereiche der Trave schräg und nicht rechtwinklig gequert werden. Hinsichtlich der weiträumigen südlichen Varianten enthält die spezielle Alternativenprüfung lediglich einen knappen Hinweis darauf, dass die Trasse nach Süden hin in einem weiten Bogen um das

FFH-Gebiet „Leezener Au-Niederung und Hangwälder“ und um den Bebenensee (gemeint ist offenbar der Neversdorfer See in der Gemeinde Bebensee) geführt werden müsste. Da die Niederung der Leezener Au von Hangwäldern umrahmt werde und auf dem Talgrund stellenweise Übergangsmoore (LRT 7140) sowie quellige Feuchtgrünländer ausgebildet seien, sei eine Querung der Niederung der Leezener Au - zusätzlich zur ohnehin notwendigen Querung des Travetals - als kritisch zu bewerten (Anhang II zur FFH-Ausnahmeprüfung S. 6).

Die genauere Untersuchung anderer südlicher Trassenvarianten war auch nicht deshalb von vornherein entbehrlich, weil naturschutzexterne, insbesondere verkehrstechnische Gegenargumente ohne Weiteres den Vorzug verdienen. Der pauschale Hinweis darauf, dass die verkehrliche Entlastung Bad Segebergs umso geringer ausfällt, je weiter von der Plantrasse nach Süden abgewichen wird, genügt nicht. Er verkennt zum einen, dass auch eine durchgehende südlichere Trasse den Fernverkehr in Ost-West-Richtung aufnehmen und einer Entlastung von Wahlstedt und Fahrenkrug über den bestehenden Anschluss an die A 21 herbeiführen würde. Zum anderen wird übersehen, dass nach den bisher vorliegenden Untersuchungen auch die Vorzugstrasse aufgrund des starken Quell- und Zielverkehrs in Bad Segeberg nur eine relativ geringe Entlastung der Ortslage bewirkt.

Je nach dem Ergebnis der danach erforderlichen naturschutzfachlichen und verkehrlichen Untersuchung einer weiträumigen Südumfahrung wird sich herausstellen, ob es weiterhin sinnvoll erscheint, die Trasse - wie bislang geplant - westlich der A 21-Querung an der „Gelenkstelle Wittenborn“ auf die B 206 zurückzuführen. Zwar ist den Klägern zuzugestehen, dass dieser Gelenkpunkt vor dem Hintergrund der geänderten Trassierung (nicht mehr entlang der B 206 durch den Segeberger Forst) nicht mehr zwingend erscheint. Dennoch mag ein Festhalten an dem Gelenkpunkt plausibel sein, um die angestrebten Entlastungswirkungen im Zentrum sowie im Westen von Bad Segeberg bestmöglich zu erreichen. Dass die mit einer Straßenplanung verfolgten Teilziele auch regionale und lokale Ziele einschließen dürfen, ergibt sich aus der o.g. Rechtsprechung. Daher darf sich der Beklagte im Grundsatz auch auf die stark auf Bad Segeberg zugeschnittenen Teilziele, also die Entlastung der Ortsdurchfahrt, die Entlastung der B 206 westlich von Bad Segeberg, die verbesserte Verkehrsanbindung Bad Segebergs an Lübeck und Kiel und die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz von Bad Segeberg berufen, ohne dass ihm der von den Klägern erhobene Vorwurf einer „unionsrechts-

widrigen Verengung der Planungsziele“ gemacht werden kann. Gerade die Entlastung des Großraums Bad Segeberg, insbesondere der Ortsdurchfahrt, gehörte bereits in der „Voruntersuchung zum Streckenabschnitt 5“ seit Mitte der 90er Jahre zu den beabsichtigten Zielen (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG S. 4 f. und UVS I S. 33), die mit der jetzigen Planung weiterverfolgt werden sollen. Ob die genannten Ziele sowie insbesondere das übergeordnete Planungsziel einer Trassenbündelung zur Vermeidung der Zerschneidung bislang unzerschnittener Räume die bisherige Plantrasse rechtfertigen können, kann allerdings abschließend erst auf einer vollständigen Tatsachengrundlage entschieden werden.

- 31 Aus dem Vorstehenden folgt, dass - neben der Stadtautobahn - auch die Variante 3 - die sog. Schwisselinie - mit dem verkehrstechnisch von vornherein ungünstigen Versatz auf der A 21 abwägungsfehlerfrei verworfen werden durfte. Sofern die Klägerin in diesem Zusammenhang erstmals im Klageverfahren auf eine ohnehin abgängige Travebrücke (bei Herrenmühle) verweist, kann offen bleiben, ob ihr Vorbringen präkludiert ist; denn der Beklagte hat auf den neuen Vortrag umfassend und überzeugend erwidert (vgl. Klageerwiderung S. 13 f.). Danach ist in jedem Fall ein Ersatzbauwerk für die Herrenmühlenbrücke zur Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs erforderlich. Dem ist die Klägerin nicht entgegengetreten.
- 32 cc) Abgesehen von der - nach derzeitigem Planungsstand - abwägungsfehlerhaft begründeten Trassenwahl verletzt die planerische Entscheidung für die Errichtung und nähere Ausgestaltung des umstrittenen Brückenbauwerks BW 5.12 „Gieselteich“ nicht das Selbstgestaltungsrecht der Klägerin. Die Planfeststellungsbehörde hat die verschiedenen mit dem Brückenbauwerk für die Klägerin einhergehenden Beeinträchtigungen gesehen (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 367, 425, 500, 698), diesen angesichts der Vorzüge der ortsnahen Südumfahrung von Bad Segeberg einerseits (vgl. S. 381 f., 428) und der Vorbelastung des Ortsbildes andererseits (vgl. S. 283, 367) aber nicht den Vorrang eingeräumt (S. 366 ff., 393 f.). All dies lässt einen Abwägungsfehler nicht erkennen.

- 33 Ebenfalls nicht abwägungsfehlerhaft ist die Entscheidung für die Ausgestaltung des Brückenbauwerks BW 5.12 „Gieselteich“ in Hochlage und gegen eine Gradientenführung in Einschnittslage mit Trogbauwerk (sog. Tieflage). Auch insoweit hat die Planung die widerstreitenden Interessen einschließlich der klägerischen Belange sorgfältig abgewogen (vgl. zum Folgenden genauer Planfeststellungsbeschluss S. 357 f. sowie Erläuterungsbericht S. 67 f.). Dabei sprach für die gewählte Lösung einer Hochlage bereits nach dem Gradientenvergleich im Rahmen der Linienbestimmung vor allem die gewünschte Freihaltung des nördlichen Gieselteichufers, die Aufrechterhaltung der Grundwasserverhältnisse auch während der Bauzeit sowie der Umstand, dass die L 83 und die Bahnstrecke Bad Oldesloe - Neumünster im Bestand unverändert bleiben können. Demgegenüber schien bei der Tieflage der Gradienten eine Beeinträchtigung der Wasserführung des Gieselteichs möglich (Anschnitt und bauzeitliche Veränderung wasserführender Schichten); auch hätte der gesetzlich geschützte Ufergehölzsaum überbaut werden müssen. Die Bahnstrecke Bad Oldesloe - Neumünster hätte zwar nicht in ihrer Höhe verändert werden müssen, zur Herstellung des Troges wäre jedoch eine Behelfsbrücke für die Bauzeit erforderlich gewesen. Die L 83 schließlich hätte zur Querung des Troges mit den seitlichen Stützwänden in ihrer Höhe angehoben werden und beidseitig des Troges wieder an den Bestand angepasst werden müssen. Mit der deutlich geringeren Flächeninanspruchnahme in der Hochlage ist zudem ein geringerer Ausgleichsbedarf für Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Zudem stellt die Hochlage die kostengünstigere Variante dar (Kostenvorteil von 6 Mio. €, vgl. Erläuterungsbericht S. 37).
- 34 Demgegenüber hat die Planfeststellungsbehörde die Interessen der Klägerin geringer bewertet. Dabei stützt sie sich auch darauf, dass das bereits in der Linienbestimmung gefundene Ergebnis im Zuge der Entwurfsbearbeitung durch einen umweltfachlichen Gradientenvergleich für eine Hochlage und eine Tieflage mit 411 m langem Trogbauwerk bestätigt wurde. Diese vergleichende Gegenüberstellung (vgl. „Teilvariantenvergleich Gieselteich“, September 2005 S. 651 ff.) ergab deutliche Nachteile der Tieflage hinsichtlich der abiotischen Faktoren und tendenzielle Nachteile hinsichtlich einer Beeinträchtigung von Wert- und Funktionselementen mit besonderer Bedeutung. Die ermittelten

Sichtbereiche des Vorhabens ergäben keine vergleichsrelevanten Unterschiede: Aufgrund gleicher Gradientenlage sei bis km 8+700 von einer ähnlichen Beeinträchtigung auszugehen. Während die für die Tieflage ermittelten Sichtbereiche im Bereich Gieselteich und dem Wohnumfeld östlich von Klein Gladebrügge eine geringere Fläche als die für die Hochlage ermittelten einnehmen, führe eine relativ weiter in den Außenraum strahlende Wirkung der Tieflage östlich der Bahnstrecke zu vergleichsweise umfangreicheren Sichtbereichen. Auslöser hierfür sei die mit der Tieflage zwingend verbundene weiter in die Landschaft ragende Anlage eines Regentrückhaltebeckens, das nach den Angaben in der mündlichen Verhandlung bei einer tieferen Wasserführung verschoben werden müsste, sowie die Führung der K 7, die bei einer Troglage durch eine Brücke überführt werden müsste. Der Umfang aktiver Schallschutzmaßnahmen stelle sich für die Tieflage deutlich geringer dar, da bereits die Trogwände zur Lärmabschirmung beitragen. Bei der Hochlage sei jedoch zu beachten, dass das Gelände am Gieselteich in seiner jetzigen Gestalt und Funktion nicht verändert werde, während es bei der Tieflage durch die umfangreichen Abgrabungen irreversibel verändert werde. Insgesamt lasse die qualitative Unterschiedlichkeit der Beeinträchtigungen von Hoch- und Tieflage hinsichtlich einer technischen Überprägung des Landschaftsbildes keine eindeutige Präferenzbildung zu. Auch diese Erwägungen lassen Abwägungsfehler nicht erkennen.

- 35 dd) Schließlich wird auch die Lage der Anschlussstelle Bad Segeberg A 20/K 7 (BW 5.13), durch die der gesamte überörtliche Verkehr aus und nach Bad Segeberg geführt werden soll, um so die Ortsdurchfahrt der B 206 zu entlasten, nachvollziehbar erklärt (Planfeststellungsbeschluss S. 492 f.). Eine Verlegung der gesamten Anschlussstelle Ost in Richtung Süden wäre aus Gründen der angrenzenden Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe nur mit hohen finanziellen Aufwendungen möglich. Außerdem müsste dafür die A 20 mit verschwenkt werden, was mit erheblichen zusätzlichen Verlusten von Wohnbebauung und somit Eingriffen in das Eigentum verbunden wäre. Diese Erwägungen halten der rechtlichen Überprüfung ebenfalls stand.
- 36 Soweit die Klägerin rügt, dass die Verschiebung der Anschlussstelle nach Nordwesten an die Bahnlinie in Richtung Christiansfelde nicht mitbetrachtet

worden sei, hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar ausgeführt, dass diese erst im Zuge der späteren Entwurfsplanung vorgenommen wurde. Dementsprechend wurde die verlegte Anschlussstelle bei dem späteren „Teilvariantenvergleich Gieselteich“ im September 2005, dem eine konkretisierte Entwurfsplanung zugrunde lag, mitbetrachtet. Das ergibt sich aus dem dort (vgl. S. 640) genannten Gradientenende, das mit Bau-km 10+260 angegeben wird; das ist der Bereich der fraglichen Anschlussstelle. Zudem wurde ein „Vergleich von Anschlusssystemen zur Anbindung der K 7 am Knotenpunkt Segeberg-Ost“ als weiterer Teilvariantenvergleich durchgeführt. Die Kritik der Klägerin ist angesichts dessen nicht zutreffend.

- 37 b) Der aufgezeigte Fehler bei der Alternativenprüfung nötigt nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Es genügt, seine Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit festzustellen (vgl. zur Fehlerfolgenregelung § 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG). Der Fehler ist nicht von solcher Art, dass die Planung von vornherein als Ganzes in Frage gestellt erscheint. Vielmehr besteht die konkrete Möglichkeit, dass die erforderlichen zusätzlichen Ermittlungen und Bewertungen in einem ergänzenden Verfahren nachgeholt werden.
- 38 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO.

Dr. Bier

Buchberger

Dr. Christ

Prof. Dr. Korbmacher

Dr. Bick

B e s c h l u s s

Der Streitwert wird auf 60 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG).

Dr. Bier

Buchberger

Dr. Bick

Sachgebiet:

BVerwGE: nein

Straßenplanungsrecht

Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

GG Art. 28 Abs. 2 Satz 1
FStrG § 17

Stichworte:

Planfeststellung; fachplanerische Abwägung; Gemeinde; Selbstverwaltung; Planungshoheit; Selbstgestaltungsrecht.

Leitsätze:

1. Eine Gemeinde kann die gerichtliche Kontrolle einer planerischen Abwägungsentscheidung nur hinsichtlich ihrer eigenen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden Belange verlangen.

2. Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt. Das sogenannte Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde wird durch Maßnahmen berührt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (wie bisherige Rechtsprechung).

Urteil des 9. Senats vom 6. November 2013 - BVerwG 9 A 9.12