

# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

BVerwG 9 A 33.02

Verkündet  
am 19. März 2003  
Ott  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 19. März 2003  
durch den Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts  
H i e n und die Richter am Bundesverwaltungsgericht  
Dr. S t o r o s t , V a l l e n d a r ,  
Prof. Dr. R u b e l und Dr. E i c h b e r g e r

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

G r ü n d e :

I.

Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss  
des Beklagten vom 7. Mai 2002 für das Straßenbauvorhaben "B 6n  
- Planungsabschnitt 5 Benzingerode K 1346 bis Anschlussstelle  
Heimburg B 81".

Der angegriffene Planungsabschnitt betrifft ein 5 km langes  
Teilstück der B 6n, die im nördlichen Harzvorland außerhalb  
bebauter Gebiete eine großräumige Verbindung zwischen der  
A 395 bei Bad Harzburg im Westen und der A 14 bei Halle her-  
stellen soll. Sie soll die herabzustufende B 6 (alt) ersetzen,  
die weiter südlich durch die Ortslagen von Benzingerode und  
Heimburg führt. Der Planungsabschnitt 5 beginnt nördlich von  
Benzingerode östlich des bereits planfestgestellten Planungs-  
abschnitts 4 bei der Überführung der K 1346. Mit ihm wird die  
B 6n bis westlich von Heimburg geführt, wo sie zunächst die  
vorhandene L 84 Heimburg-Derenburg mittels einer Unterführung  
kreuzt, in der Anschlussstelle Heimburg über die B 6 (alt) ge-  
führt wird und dann südöstlich des neu herzustellenden Knotens  
mit der von Nordosten kommenden B 81 endet. Die Neubautrasse

ist als zweibahnige, vierstreifige Straße mit Stand- und Mittelstreifen und planfreien Knotenpunkten mit dem Regelquerschnitt RQ 26,0 und einer Entwurfsgeschwindigkeit  $V_E = 100$  km/h geplant. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1878) ist der Neubau B 6n als vordringlicher Bedarf aufgenommen.

Im November 2000 beantragte das Straßenbauamt Halberstadt beim Regierungspräsidium Magdeburg die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Während des Anhörungsverfahrens erhob der Kläger Einwendungen gegen das geplante Vorhaben, mit denen er sich unter anderem gegen die "Überdimensionierung" der Trasse wandte und zusätzliche Wilddurchlässe für einen funktionierenden Biotopverbund forderte. Insgesamt solle eine Linienführung weiter nördlich von Blankenburg gewählt werden.

Im November 2001 fand in Heimburg der Erörterungstermin statt. Dort wurde dem Vorhabenträger aufgegeben, eine mit dem Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Mitte, den betroffenen Landwirten und dem Landkreis Wernigerode abgestimmte Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes und einen zusätzlichen Wilddurchlass in das Bauvorhaben aufzunehmen. Hierzu wurde ein Planänderungsverfahren durchgeführt, in dessen Verlauf der Kläger nur zu dem Wilddurchlass angehört wurde.

Mit Beschluss vom 7. Mai 2002 stellte das Regierungspräsidium Magdeburg den Plan für das Vorhaben fest. Darin wurden die Einwendungen des Klägers zurückgewiesen.

Mit seiner Klage macht der Kläger im Wesentlichen geltend, der Planfeststellungsbeschluss sei verfahrensfehlerhaft ergangen, da er im Planänderungsverfahren nach dem Erörterungstermin zu der Neuanlage des trassenfernen Wirtschaftswegesystems nicht gehört worden sei. Die dem Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren zukommende Kontrollfunktion sei auch im Übrigen

wegen der personellen Identität des Sachbearbeiters bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nicht gewahrt worden. Schließlich sei auch den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Umweltverträglichkeitsprüfung nicht Genüge getan worden. Angesichts der veränderten Strukturdaten in Sachsen-Anhalt hätte der Verkehrsbedarf nur auf der Grundlage einer neuen Modellprognose bejaht werden dürfen. Auch der rechtsfehlerhaft gewählte Prognosehorizont 2010 wirke sich auf das Ergebnis der Entscheidung aus. Eine sachgerechte Prognose erfordere einen Prognosehorizont von in der Regel mindestens 10 Jahren. Die Auswahl zwischen den in Frage kommenden Trassenvarianten sei großräumig wie kleinräumig ebenfalls fehlerhaft erfolgt. Die Belange von Natur und Landschaft seien im Planfeststellungsbeschluss unzulänglich behandelt und in der Abwägung fehlerhaft gewürdigt worden. So hätte ein zusätzlicher Wilddurchlass geplant und stattdessen auf die Park- und WC-Anlage verzichtet werden müssen. Insbesondere seien die für das Vorhaben gewählten Trassierungsparameter - gemessen an dem zu erwartenden Verkehrsbedarf - überdimensioniert und führten zu unnötigen und damit vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die teilweise deutlich über 2 m liegende Führung der B 6n in Dammlage habe eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zur Folge und könne durch eine stärkere Gradientenneigung vermieden werden. Die nach § 12 Abs. 1 NatSchG LSA gebotene spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung habe die Planfeststellungsbehörde offenbar unterlassen oder jedenfalls fehlerhaft durchgeführt.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 7. Mai 2002 für das Straßenbauvorhaben "Bundesstraße B 6n - Planungsabschnitt 5" (Az. 23-31027.10.06) aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, den Kläger hinsichtlich der von ihm geforderten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft unter Beachtung der Auffassung des erkennenden Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er verteidigt den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss.

## II.

Die Klage ist zulässig. Das Bundesverwaltungsgericht ist nach § 5 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 VerKPBG für diesen Rechtsstreit erstinstanzlich zuständig. Der Kläger ist als anerkannter Naturschutzverein im Sinne des § 29 Abs. 2 BNatSchG a.F. auch klagebefugt (§ 69 Abs. 7 Satz 1 i.V.m. § 61 BNatSchG).

Die Klage ist jedoch unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss widerspricht keinen Rechtsvorschriften, deren Verletzung der Kläger nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG geltend machen kann, und leidet auch nicht an erheblichen Abwägungsmängeln (vgl. § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG) zu Lasten für den Kläger rügefähiger Belange. Die Klage hat daher weder mit dem Haupt- noch mit dem Hilfsantrag Erfolg.

1. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an durchgreifenden Verfahrensmängeln, deren Verletzung der Kläger geltend machen kann.

a) Der Kläger beanstandet allerdings zu Recht, dass er zu der nach dem Erörterungstermin erfolgten Planänderung in Bezug auf das trassenferne Wirtschaftswegesystem hätte angehört werden müssen. Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats ist die

erneute Anhörung eines anerkannten Naturschutzvereins im Planänderungsverfahren jedenfalls dann geboten, wenn sein Aufgabenbereich durch die Planänderung erstmals oder stärker als bisher betroffen wird (vgl. § 29 Abs. 1 BNatSchG a.F. i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG LSA). Dies ist nicht erst bei weitergehenden Eingriffen in Natur und Landschaft der Fall, sondern bereits dann, wenn sich durch die Planänderung zusätzliche naturschutzrechtliche Fragen stellen, zu deren Beantwortung der sachverständige Rat der Naturschutzbehörde und - deswegen auch - der Naturschutzvereine geboten erscheint, weil die zur ursprünglichen Planung angestellten naturschutzrechtlichen und landschaftspflegerischen Erwägungen die geänderte Planung nicht mehr tragen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. November 1997 - BVerwG 11 A 49.96 - BVerwGE 105, 348 <349 ff.>). Diese Voraussetzungen waren jedenfalls im Hinblick auf den nicht unerheblichen Umfang der Neuversiegelung der Landschaft im Fall des Klägers gegeben. Zudem erfasst das trassenferne Wirtschaftswegesystem einen von dem Vorhaben bisher noch nicht unmittelbar betroffenen Teil der Landschaft, so dass sich auch deswegen ergänzende Fragen zur naturschutzfachlichen Bewertung der damit verbundenen Eingriffsmaßnahmen stellen.

Der festgestellte Verfahrensfehler führt indes nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zur Feststellung seiner Nichtvollziehbarkeit (§ 17 Abs. 6 c Satz 2 FStrG). Wie der Senat bereits in seinem im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangenen Beschluss vom 2. Oktober 2002 (BVerwG 9 VR 11.02) im Anschluss an die Rechtsprechung des 4. Senats des Bundesverwaltungsgerichts entschieden hat, begründet die Verletzung des Beteiligungsrechts eines anerkannten Naturschutzvereins in der Regel dann nicht den Erfolg der Klage, wenn dem Verein - wie hier - die Möglichkeit der Vereinsklage eröffnet ist, die eine materiellrechtliche Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses einschließt und sofern der Beteiligungsmangel die Entscheidung in der Sache nicht beein-

flusst haben kann (BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2002  
- BVerwG 4 A 15.01 - DVBl 2002, 990 = Buchholz 407.4 § 17  
FStrG Nr. 168, S. 93 f.; ebenso Urteil vom 14. November 2002  
- BVerwG 4 A 15.02 - Urteilsabdruck S. 6, DVBl 2003, 534  
= NVwZ 2003, 485).

Ein solches materielles Prüfungsrecht steht dem Kläger nach § 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zu. Wie der erkennende Senat bereits im Eilbeschluss vom 2. Oktober 2002 ausgeführt hat, ist nichts dafür ersichtlich und lässt das Vorbringen des Klägers auch nicht die konkrete Möglichkeit erkennen, dass der Planfeststellungsbeschluss bei einer rechtzeitigen Beteiligung im Planänderungsverfahren anders hätte ausfallen können. Hierauf verweist der Senat.

b) Der Kläger beanstandet, dass der Planfeststellungsbeschluss von demselben Sachbearbeiter verfasst worden sei, der auch die Anhörung durchgeführt habe, weshalb der nach seiner Auffassung in § 73 Abs. 9 VwVfG LSA zum Ausdruck kommende Grundsatz der Unparteilichkeit der Planfeststellungsbehörde verletzt sei. Mit dieser Verfahrensrüge kann er schon deshalb nicht gehört werden, weil er insoweit nicht klagebefugt ist.

Nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG ist der Rechtsbehelf eines Naturschutzvereins u.a. nur dann zulässig, wenn er geltend macht, dass der angegriffene Planfeststellungsbeschluss Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes, darauf beruhenden Rechtsvorschriften oder anderen Rechtsvorschriften widerspricht, die bei seinem Erlass zu beachten waren und zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu dienen bestimmt sind. Diese Regelung schließt eine umfassende gerichtliche Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses auf die Klage eines anerkannten Naturschutzvereins hin aus und beschränkt sie grundsätzlich auf die Überprüfung seiner Vereinbarkeit mit jenen Bestimmungen, die den umschriebenen na-

turschutzrechtlichen Bezug aufweisen (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 A 9.97 - BVerwGE 107, 1 <5 ff.> zu einer vergleichbaren Bestimmung im schleswig-holsteinischen Naturschutzrecht). Dies ist im Hinblick auf den hier gerügten Verfahrensfehler ersichtlich nicht der Fall. Der Senat braucht daher der Frage nicht weiter nachzugehen, ob sich der Sachverhalt so, wie vom Kläger behauptet und vom Beklagten bestritten, zugetragen hat und ob dies einen Mangel des Planfeststellungsverfahrens zu begründen vermag.

c) Der Kläger rügt Mängel bei der Durchführung der für das Vorhaben gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung. Hierzu hat der Senat bereits in dem Eilbeschluss im Einzelnen ausgeführt, dass selbst dann, wenn die vom Kläger beanstandeten Defizite bei der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegen und zu entsprechenden Verfahrensfehlern geführt hätten, nichts dafür ersichtlich ist, dass dies erhebliche Abwägungsfehler oder gar die konkrete Möglichkeit einer anderen Entscheidung durch die Planungsbehörde begründen könnte (vgl. § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG; zu diesem Maßstab bei Mängeln der Umweltverträglichkeitsprüfung vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 22. März 1999 - BVerwG 4 BN 27.98 - NVwZ 1999, 989 = Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 103; Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 19.94 - BVerwGE 100, 370 <379> sowie Urteil vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <239>). Insbesondere mit der auch in diesem Zusammenhang vom Kläger gerügten Überdimensionierung der Trassierungsparameter für die neue Straße und der Beeinträchtigung der Wildwechsel setzt sich der Planfeststellungsbeschluss eingehend auseinander (S. 70 ff.). Bei der Beurteilung der gerügten Defizite ist zudem zu beachten, dass im vorangegangenen Raumordnungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, so dass im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren auf überflüssige Doppelprüfungen verzichtet werden soll (§ 16 Abs. 3 UVPg). Im Übrigen verweist



der Senat auf die Ausführungen in dem Eilbeschluss (Beschlussabdruck S. 6 f., 12).

2. Die erforderliche Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich, wie auch der Kläger einräumt, aus § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes - FStrAbG - in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1879). Das Gesetz weist in seiner Anlage den Neubau der B 6 auch in dem hier maßgebenden Planungsabschnitt als "vordringlichen Bedarf" einer vierstreifig auszubauenden Bundesfernstraße aus. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich und so auch als Belang in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Die zeichnerische Darstellung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz bindet hinsichtlich der Dimensionierung als zwei- oder, wie hier für das streitige Vorhaben, vierstreifige Bundesstraße und im Hinblick auf die dort erkennbare Netzverknüpfung. Diese Bindungen gelten auch für das gerichtliche Verfahren (stRspr; vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <345 ff.>; Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <390>; Urteil vom 12. Dezember 1996 - BVerwG 4 C 29.94 - BVerwGE 102, 331 <343 f.>; Urteil vom 20. Mai 1999 - BVerwG 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555; Urteil vom 26. Februar 1999 - BVerwG 4 A 47.96 - NVwZ 2000, 560; Urteil vom 14. November 2002 - BVerwG 4 A 15.02 - Urteilsabdruck S. 7, NVwZ 2003, 485). Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das hier streitige Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte, sind nicht ersichtlich und vom Kläger auch nicht geltend gemacht.

3. Mit seinen Angriffen gegen die Tauglichkeit der Verkehrsprognose kann der Kläger nicht durchdringen. Soweit die Ver-

kehrsprognose Grundlage für den Verkehrsbedarf als Abwägungs-  
belang ist, folgt dies aus der erwähnten, nach § 1 Abs. 2  
FStrAbG bindenden Feststellung des Verkehrsbedarfs (BVerwG,  
Urteil vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 A 9.97 - BVerwGE 107, 1  
<9>).

Jenseits dessen hält der Senat den Kläger auch unter Berück-  
sichtigung seiner gemäß § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG einge-  
schränkten Rügemöglichkeit allerdings für grundsätzlich be-  
fugt, Mängel der Verkehrsprognose geltend zu machen, sofern  
die angenommene Verkehrsentwicklung von Bedeutung für die pla-  
nerische Abwägung (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) in Bezug auf die  
mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft  
ist. Im Hinblick auf die den Naturschutzvereinen mit der Ver-  
einsklage zugeordnete Funktion, zum Abbau von Vollzugsdefiziten  
im Naturschutz beizutragen und der Vereinsmitwirkung mehr Ge-  
wicht zu verleihen (so die Begründung des Gesetzentwurfs  
- BTDrucks 14/6378 S. 61, zu § 60), muss den Vereinen der Ein-  
wand eröffnet sein, dass infolge einer fehlerhaften Verkehrs-  
prognose naturschutzrechtliche Belange zu Unrecht als nachran-  
gig eingestuft worden seien. Solange nicht die im Bedarfsge-  
setz getroffene Leitentscheidung in Frage gestellt wird, kann  
mit der Vereinsklage geltend gemacht werden, dass eine Straße  
überdimensioniert geplant sei, weil sie erheblich weniger Ver-  
kehr aufnehmen müssen, als prognostiziert worden sei.

Die Einwände des Klägers gegen die der Planfeststellung  
zugrunde liegende Verkehrsprognose sind indes in der Sache  
nicht berechtigt. Im Kern macht der Kläger geltend, die Be-  
klagte hätte die konkrete Planung für den streitgegenständli-  
chen Abschnitt der B 6n nicht auf der Grundlage von Struktur-  
daten entwickeln dürfen, die von Anfang der 1990er Jahre  
stammten und in der Folgezeit lediglich in Form einer Trend-  
prognose fortgeschrieben worden seien. Es hätte vielmehr wegen  
der zwischenzeitlich im Hinblick auf die Bevölkerungsentwick-

lung und die Beschäftigungszahlen grundlegend geänderten Verhältnisse in Sachsen-Anhalt, aber auch mit Rücksicht auf neu erstellte, großräumige Verkehrsverbindungen wie die A 14 zwischen Halle und Magdeburg und die A 38 zwischen Göttingen und Halle mit jeweils entsprechender Rückwirkung auf den Planungsraum einer neuen Modellprognose bedurft.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat das Gericht Prognosen als rechtmäßig hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen und in der Sache vernünftig sind. Das Gericht kann daher eine Prognose grundsätzlich nur darauf prüfen, ob sie mit den seinerzeit zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt wurde (BVerwG, Urteil vom 7. Juli 1978 - BVerwG 4 C 79.76 u.a. - BVerwGE 56, 110 <121>; Urteil vom 19. September 2002 - BVerwG 4 CN 1.02 - DVBl 2003, 204). Ausgehend von diesem eingeschränkten Kontrollmaßstab ist gegen die der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsprognose nichts einzuwenden.

Der in der mündlichen Verhandlung hierzu gehörte Verkehrsgutachter des Beklagten hat im Einzelnen für den Senat überzeugend dargelegt, dass die in der Verkehrsuntersuchung 1993 für den Planungsgroßraum erarbeitete Modellprognose der Verkehrsbeziehungen in den Folgejahren nicht lediglich als Trendprognose fortgeschrieben, sondern auf der Grundlage aktueller Strukturdaten (prognos'95 und ifo'99) mit einer jeweils entsprechend geänderten Verflechtungsmatrix und unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen weiterhin als echte Modellprognose weiterentwickelt wurde. Auch den im Kurzbericht vom Februar 2002 wiedergegebenen Ergebnissen liegt damit eine in jeder Hinsicht dem Stand der Verkehrsprognosetechnik entsprechende Modellprognose zugrunde. Dies hat auch der Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat letztlich nicht mehr in Zweifel gezogen.

Die Befragung des Verkehrsgutachters in der mündlichen Verhandlung hat auch die übrigen Einzeleinwendungen des Klägers gegen die Verkehrsprognose widerlegt. So hat die Verkehrsprognose von Beginn an die A 14 zwischen Magdeburg und Halle und die A 38 zwischen Göttingen und Halle in die Betrachtung der Verkehrsbeziehungen und damit ihre Auswirkungen auf die B 6n mit einbezogen.

Wie der Kurzbericht vom Februar 2002 zur Verkehrsuntersuchung für die B 6n in den Planungsabschnitten 5 bis 7 im Raum Blankenburg belegt, ist auf der Grundlage der Strukturdatenprognose ifo'99 die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum auch nicht nur - wie vom Kläger als zu kurz beanstandet - bis zum Jahr 2010, sondern bis 2015 in den Blick genommen worden. Dieser Prognosehorizont ist aus gerichtlicher Sicht nicht zu beanstanden.

Ausgehend von den seit 1993 kontinuierlich fortgeschriebenen und aktualisierten Modellprognosen für die künftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum erweisen sich schließlich auch die konkret für das Plangebiet erwarteten Verkehrsmengen entgegen der Auffassung des Klägers keineswegs als unplausibel. Auch das hat der Verkehrsgutachter in der mündlichen Verhandlung überzeugend zu erläutern vermocht. So trifft es nicht zu, dass auf dem streitgegenständlichen Planungsabschnitt, wie der Kläger behauptet, im Planfall eine Verkehrssteigerung von mehreren 100 % prognostiziert wird. Vielmehr haben sowohl die Verkehrsuntersuchung 1993 als auch die Verkehrsuntersuchung 1999 für das Jahr 2010 im Bezugsfall knapp 20 000 und die Verkehrsuntersuchung 1993 für den Planfall 10.2 etwa 44 000 Kfz je Tag sowie die Verkehrsuntersuchung 1999 für den vergleichbaren Planfall 5 rd. 40 000 Kfz je Tag in dem hauptbelasteten Abschnitt der B 6n zwischen der Überführung der L 84 und der Verknüpfung mit der B 81 vorhergesagt. Auch im Kurzbericht

2002 werden für den Planfall im Jahr 2015 etwa 43 000 Kfz je Tag in diesem Bereich erwartet. Die Verkehrssteigerung im Planfall entspricht damit gegenüber dem Bezugsfall in allen Untersuchungen während des gesamten Planungszeitraums in etwa einer Verdoppelung des Verkehrs auf der B 6n gegenüber der B 6 (alt). Diese Steigerung wurde vom Verkehrsgutachter in Übereinstimmung mit den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen nachvollziehbar und einleuchtend damit erklärt, dass die neue B 6 in erheblichem Umfang Verkehr anziehen wird, der angesichts der Unzulänglichkeiten der B 6 (alt) in ihrer Linienführung durch die Ortslagen und wegen ihres schlechten Ausbauzustandes in das umliegende Straßennetz verdrängt war.

4. Der Kläger greift die in der Planfeststellung erfolgte Variantenauswahl an und beanstandet, dass sowohl die im vorgelagerten Raumordnungsverfahren in Erwägung gezogene Nordvariante (Umfahrung Halberstadt) als auch in der kleinräumigen Planung des in Streit befindlichen Planungsabschnitts die von ihm eingebrachte "Nordumfahrung Regenstein" aus sachwidrigen Gründen ausgeschieden worden sei. Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich mit diesen Varianten im Einzelnen auseinander. Ein - zumal erheblicher (§ 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG) - Abwägungsmangel ist dabei nicht erkennbar. Der Senat hält insoweit an seinen Ausführungen im Beschluss vom 2. Oktober 2002 fest, auf die verwiesen wird (Beschlussabdruck S. 10 ff.).

5. Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht an einem durchgreifenden Mangel, soweit er die Belange von Natur- und Landschaftsschutz in die fachplanerische Abwägung (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) einzubeziehen und angemessen zu berücksichtigen hat.

a) Der Kläger beanstandet in diesem Zusammenhang vor allem die nach seiner Auffassung völlig überzogene Wahl der Trassierungsparameter für die B 6n. Eine Herabsetzung der Entwurfsge-

schwindigkeit würde nach den einschlägigen Richtlinien die Verwendung schonenderer Trassierungsparameter erlauben. Könnte so auf die vorgesehenen Standstreifen entlang der Neubautrasse verzichtet werden, würde dadurch die Versiegelung von 20 000 m<sup>2</sup> Boden vermieden. Vor allem jedoch sei es auch unter Beibehaltung der geplanten Straßenkategorie im Rahmen der einschlägigen Regelwerke für die Anlage von Straßen möglich, durch die Wahl einer stärkeren Gradientenneigung die Neubautrasse besser dem vorhandenen Gelände anzupassen und so die über weite Strecken vorhandene, zum Teil eine Höhe von 12 m erreichende Dammführung weitgehend zu vermeiden. Dies würde die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erheblich reduzieren und den Zerschneidungseffekt der Trasse vermindern. Abwägungsfehlerhaft sei es auch, dass die Planfeststellungsbehörde nicht, wie vom Kläger gefordert, auf die geplante Errichtung der Park- und WC-Anlage bei Benzingerode verzichtet und stattdessen dort einen weiteren Wilddurchlass angeordnet habe.

Diese Rügen sind von der Klagebefugnis nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG gedeckt, auch soweit sie Fragen der Straßengestaltung nach Querschnitt und Linienführung im Einzelnen betreffen, da diese von Einfluss auf die Belange von Natur und Landschaft sind. Sie bleiben jedoch ohne Erfolg. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die fachplanerische Abwägungsentscheidung vom Gericht nur eingeschränkt auf das Vorliegen von Abwägungsfehlern hin überprüft werden kann (stRspr, vgl. lediglich BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975 - BVerwG 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <63 ff. >; Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 19.94 - BVerwGE 100, 370 <383>). Zudem sind auch Abwägungsfehler nur dann beachtlich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (§ 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG). Vor diesem Hintergrund vermag der Senat nicht zu erkennen, dass eine Abwägung der Planfeststellungsbehörde gerade auch im Hinblick auf die betroffenen Belange von Natur und Landschaft nicht stattgefunden hätte - der Planfeststellungs-

beschluss setzt sich im Gegenteil im Einzelnen mit diesen Einwänden des Klägers auseinander -, dass die Bedeutung dieser Belange grundsätzlich verkannt worden wäre oder dass der Ausgleich zwischen ihnen und anderen, für das Vorhaben sprechenden Belangen in einer Weise vorgenommen worden wäre, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Naturschutzbelange außer Verhältnis steht.

b) Die Wahl des Straßenquerschnitts "RQ 26" mit Mittel- und Standstreifen ist von der Planfeststellungsbehörde ausführlich mit Sicht auf die gewählte Straßenkategorie und den im westlich benachbarten Planungsabschnitt 4 bereits vorhandenen entsprechenden Regelquerschnitt begründet worden. Es kann dahinstehen, ob die Planfeststellungsbehörde die B 6n zu Recht in die Straßenkategorie A I (großräumige Straßenverbindung) eingeordnet hat, was der Kläger bestreitet. Denn auch für die Kategorie A II (überregionale Straßenverbindung) sehen die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996, ab einer zu erwartenden Verkehrsstärke von über 30 000 Kfz/24 h als Mindestquerschnitt den gewählten "RQ 26" vor (RAS-Q, S. 6 Bild 5).

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend und können so auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange von Natur und Landschaft jeden Gewichts überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung den gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen (so Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 des Bun-

desministeriums für Verkehr zur Einführung der RAS-Q vom 15. August 1996). Ausgehend hiervon wird eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen.

Gemessen hieran ist die Wahl des Regelquerschnitts 26 im Hinblick auf das erwartete Verkehrsaufkommen von bis zu 40 000 Kfz/24 h rechtlich nicht zu beanstanden, zumal sich der Planungsabschnitt damit aus Gründen einer einheitlichen Streckencharakteristik an den entsprechenden Regelquerschnitt in den westlich und östlich angrenzenden Planungsabschnitten anpasst.

c) Auch die planfestgestellte Gradientenführung der Trasse, gegen die sich der Schwerpunkt der klägerischen Angriffe richtet, erweist sich letztlich als nicht abwägungsfehlerhaft. Es trifft allerdings zu, dass die Wahl einer dem natürlichen Geländeverlauf besser angepassten oder über längere Strecken im Einschnitt geführten Linienführung zu einem deutlich geringeren Eingriff in das Landschaftsbild führen würde. Auch zeigt der Kläger mit seinem im Eilverfahren mit Schreiben vom 17. September 2002 eingebrachten Vorschlag auf, dass eine solche geländenähere Trassenführung sich gleichfalls innerhalb der Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995, bewegen könnte.

Es ist indes zuerst die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, auf der Grundlage des Antrags des Vorhabenträgers abwägend zu entscheiden, welchen Zuschnitt auch hinsichtlich des technischen Ausbaustandards und der Höhenführung die geplante Straße haben soll. Dabei handelt es sich nicht um sachfremde Erwägungen, wenn sie, worauf der Planfeststellungsbeschluss hinweist (S. 52, 73), aus Gründen der Leichtigkeit und der Sicherheit des Verkehrs in einem hügeligen Gelände eine möglichst gleichmäßige Höhenführung der Trasse anstrebt. Die nachteiligen Aus-



wirkungen dieser Linienwahl auf das Landschaftsbild, die mit den daraus folgenden, teilweise hohen Dammaufschüttungen einhergehen, hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt. Dies zeigt insbesondere die differenzierte Bewertung der Eingriffswirkungen der Dammführung in dem im Planfeststellungsbeschluss in Bezug genommenen Landschaftspflegerischen Begleitplan (dort S. 89). Dass sie bei der Abwägung zwischen den Belangen des Landschaftsschutzes und der Verkehrssicherheit letzteren den Vorrang eingeräumt hat, ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Es liegt auf der Hand, dass ein möglichst einheitliches Höhenprofil grundsätzlich die Sicherheit des Verkehrs fördert (vgl. Punkt 5.1.1, S. 18, RAS-L). Entgegenstehende Belange von Natur und Landschaft gebieten deshalb nicht stets und ohne weiteres, dass die nach den RAS-L vorgegebenen, an der Entwurfsgeschwindigkeit und Straßenkategorie ausgerichteten Mindest- und Höchstparameter für die Bestimmung des Höhenplans zu Gunsten des Natur- und Landschaftsschutzes ausgeschöpft werden. Ob und inwieweit sich die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes in einem solchen Interessenkonflikt durchsetzen, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

Es kann dahinstehen, ob gemessen hieran eine dem Gelände besser angepasste Trassenführung im streitigen Planungsabschnitt solche Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit sich gebracht hätte, dass allein mit Rücksicht darauf die insbesondere in seinem östlichen Teil erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die hohe Dammführung abwägungsfehlerfrei hätten planfestgestellt werden können. Denn es sprechen zusätzliche gewichtige Gründe für die planfestgestellte Höhenführung, die ihre Wahl nahe liegend, jedenfalls nicht abwägungsfehlerhaft erscheinen lassen. Sie ergeben sich insbesondere aus dem vorhandenen Geländeprofil und den in der östlichen Hälfte des Planungsabschnitts notwendigen Querungsbauwerken. Dies haben die Ausführungen des Beklagten, der hierbei durch einen Vertreter des in der Sache

tätigen Straßenplanungsbüros unterstützt wurde, in der mündlichen Verhandlung zur Überzeugung des Senats bestätigt. Danach ist die höchste Dammführung der B 6n im Bereich der Anschlussstelle Heimbürg durch die dort notwendige Überführung über die B 6 (alt) bedingt, wodurch zugleich ein moderater und gleichmäßiger Anstieg der Trasse zum östlich anschließenden Übergabepunkt des Planungsabschnitts 6 ermöglicht wird. Die vom Kläger demgegenüber an dieser Stelle vorgeschlagene Unterführung der B 6n würde zu einem wesentlich tieferen - im Hinblick auf die Belange von Natur und Landschaft gleichfalls nicht unproblematischen - Einschnitt im Bereich des westlich vorgelagerten Höhenrückens bei der Überführung der L 84 führen und ließe sich zudem nur auf Kosten eines großen und aufwändigen Rampenbauwerks verwirklichen, das für die dort in Hanglage verlaufende B 6 (alt) zur Überführung über die B 6n errichtet werden müsste. Schließlich wäre wegen der mit diesem Vorschlag verbundenen Tieferlegung der B 6n in diesem Tal eine zwar noch richtlinienkonforme, aber doch so starke Steigung zum östlichen Anschlusspunkt des Planungsabschnitts 6 geboten, dass dies wohl die Anlegung eines zusätzlichen Fahrstreifens für Lastkraftwagen erforderlich machte. Dass die Planfeststellungsbehörde angesichts dieser Gegebenheiten in Kenntnis der mit der hohen Dammführung verbundenen erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes die betroffenen Belange unvertretbar gewichtet hätte, vermag der Senat nicht zu erkennen.

Eine weitere hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan im Bereich des Wilddurchlasses bei Bau-km 28 + 890, wo der Damm eine Höhe bis etwa 4 m erreicht. Auch hierfür sprechen indes vernünftige Gründe. Die gewählte Dammführung ermöglicht auf der einen Seite die relativ einfache Realisierung des Wilddurchlasses und erlaubt auf der anderen Seite einen moderaten, gleichmäßigen Anstieg der B 6n bis zum Planungsabschnitt 6. Bei Tieferlegung der Trasse in diesem Bereich müsste statt des Wilddurchlasses

eine Wildbrücke mit entsprechenden Rampenbauwerken errichtet werden. Zugleich müsste in Richtung Osten eine deutlich stärkere Steigung in Kauf genommen werden, um die Überführung der B 6 (alt) zu gewährleisten, während im Westen der tiefste Geländepunkt des Planungsabschnitts mit dem "Knickgraben" wegen des dort hohen Grundwasserstandes nicht unterschritten werden sollte. Dies wiederum wäre nur auf Kosten einer deutlich unruhigeren Gradientenführung möglich. Damit erweist sich auch in diesem Bereich zwischen Bau km 28 + 500 und 29 + 400 die planfestgestellte Dammführung nicht als abwägungsfehlerhaft.

Für den Teil des Planungsabschnitts westlich des Knickgrabens hat die mündliche Verhandlung ergeben, dass weder Querungsbauwerke noch besondere topografische Gegebenheiten und auch nicht Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einer stärkeren Anpassung der Linienführung an das Gelände entgegenstehen. Ausschlaggebend für die gewählte leichte Dammführung von zumeist deutlich unter 2 m waren hier nach den Angaben des Beklagten in erster Linie entwässerungstechnische Gesichtspunkte. Diese sprechen dafür, zumindest den eigentlichen Straßenaufbau über dem natürlichen Gelände zu führen. Auch hierin vermag der Senat jedenfalls keine offensichtliche (vgl. § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG) Fehlgewichtung der gegeneinander abzuwägenden Belange zu erkennen. Denn die Dammhöhe bewegt sich hier über weite Strecken lediglich um etwa 1,5 m, entsteht darüber hinaus streckenweise durch das in etwa quer zur Trasse verlaufende natürliche Gefälle im Gelände und wird auch im Übrigen, solange sie unter 2 m bleibt, im Landschaftspflegerischen Begleitplan lediglich als mittlerer Eingriff in das Landschaftsbild gewertet. Hinzu kommt, dass mit der vorgesehenen Abflachung der Böschungsrampen und der als Gestaltungsmaßnahme angeordneten Bepflanzung der Böschungen (LBP S. 99) eine weitere Verminderung der Eingriffswirkung erzielt werden wird.

d) Der Senat vermag auch keinen Abwägungsfehler darin zu erkennen, dass die Planfeststellungsbehörde den vom Kläger geforderten weiteren Wilddurchlass anstelle der dort vorgesehenen Park- und WC-Anlage nicht angeordnet hat. Das Abwägungsgebot verlangt nicht, dass die Planfeststellungsbehörde allen naturschutzfachlichen Forderungen des Klägers nachzukommen hat. Mit der Anordnung des neben der Hellbachquerung zusätzlichen Wilddurchlasses bei Bau-km 28 + 890 nach dem Erörterungstermin hat die Planfeststellungsbehörde angenommen, einen ausreichenden Ausgleich für die mit der B 6n insoweit verbundenen Zerschneidungswirkungen erreicht zu haben (PFB S. 56, 75). Eine offensichtliche Fehlgewichtung der Naturschutzbelange wird daraus nicht erkennbar und vom Kläger auch nicht substantiiert aufgezeigt.

6. Die Klage hat auch keinen Erfolg, soweit der Kläger Verstöße des Planfeststellungsbeschlusses gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§§ 8 ff. NatSchG LSA) rügt. Er macht hierbei vor allem geltend, dass das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach § 9 NatSchG LSA eine kleinere Dimensionierung der Trasse und die bessere Anpassung der Gradienten an das Gelände zur Verringerung der Dammhöhe gebiete (a). Außerdem sei die in § 12 Abs. 1 NatSchG LSA vorgeschriebene naturschutzrechtliche Abwägung fehlerhaft durchgeführt worden (b). Ein Verstoß gegen das Vermeidungsgebot liegt nicht vor; eine etwaige Verletzung der Bestimmungen über die naturschutzrechtliche Abwägung ist jedenfalls nicht erheblich.

a) Nach § 9 NatSchG LSA dürfen Eingriffe in Natur und Landschaft die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigen. Dieses Vermeidungsgebot der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht, seine Einhaltung daher im Grundsatz gerichtlich voll überprüfbar (BVerwG, Urteil vom 7. März 1997

- BVerwG 4 C 10.96 - BVerwGE 104, 144 <150>; Beschluss vom 4. Oktober 1994 - BVerwG 4 B 196.94 - Buchholz 406.410 § 8 BNatSchG Nr. 14; Urteil vom 30. Oktober 1992 - BVerwG 4 A 4.92 - NVwZ 1993, 565).

Die vom Kläger geforderte geringere Dimensionierung der Trasse wie auch die Verringerung der Dammhöhe durch Absenkung der Gradienten kommen grundsätzlich als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen in Betracht (BVerwG, Urteil vom 23. November 2001 - BVerwG 4 A 46.99 - DVBl 2002, 565 - dort wird die Gradientenabsenkung vom 4. Senat allerdings als Ausgleichsmaßnahme bezeichnet). Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt freilich nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Vermeidungsmaßnahmen, die ein - partiell - anderes Vorhaben bedingen, sind daher im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen; sie werden - wie etwa der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben oder eine andere räumliche Ausführungsvariante - nicht durch das Vermeidungsgebot gefordert (BVerwG, Urteil vom 7. März 1997, a.a.O., S. 150 f.).

Während jede mehr als nur geringfügige Abweichung der räumlichen Trassenführung eine allein in der fachplanerischen Abwägung zu entscheidende Alternativplanung darstellt, hängt es bei Modifizierungen der Straßengestaltung auf der vom Vorhabenträger gewählten Trasse weitgehend von den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung zwischen beiden hat wesentlich danach zu erfolgen, ob die von Dritten geforderte oder von der Planfeststellungsbehörde in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden kann.

aa) Gemessen hieran erweist sich der vom Kläger geforderte Verzicht auf die Standstreifen nicht als bloße naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme, obgleich er zu einer Reduzierung der Bodenversiegelung und damit zu einer Minimierung der Eingriffsfolgen führen würde. Denn die Planung der durch das Fernstraßenausbaugesetz als vierstreifig vorgegebenen Trasse mit Standstreifen prägt den Streckencharakter wesentlich und ist entscheidend für das Sicherheitskonzept der Straßenplanung. Dies gilt hier vor allem auch deshalb, weil die östlich und westlich angrenzenden Planungsabschnitte der B 6n den gleichen Straßenquerschnitt mit Standstreifen aufweisen. Hierauf hebt auch der Planfeststellungsbeschluss zutreffend ab (S. 52). Der gewählte Straßenquerschnitt mit Standstreifen entspricht im Übrigen auch dem technischen Regelwerk für die Anlegung von Straßen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Ausgabe 1996, sind Straßen, die einen Verkehr von deutlich über 30 000 Kfz/24 h aufzunehmen haben, sowohl in der Straßenkategorie A I als auch A II in jedem Fall mit Querschnitten anzulegen, die sämtlich einen Standstreifen vorsehen. Über einen Verzicht auf Standstreifen ist daher nur in der fachplanerischen Abwägung zu entscheiden.

bb) Was die Gradientenführung betrifft, ließe sich die vom Kläger geforderte erhebliche Tieferlegung der Trasse im Bereich östlich des Knickgrabens nur mit einer grundlegenden Umgestaltung der geplanten Querungsbauwerke verwirklichen. Insbesondere die dann erforderliche Überführung der B 6 (alt) in Hanglage würde ihrerseits ein - wie der Beklagte in der mündlichen Verhandlung dargelegt hat - bis zu 340 m langes Dammbauwerk erheblicher Höhe erfordern. Die Trasse selbst müsste im östlich anschließenden, dann wesentlich steileren Anstieg nach den Ausführungen des Beklagten in der mündlichen Verhandlung wohl mit einem zusätzlichen Fahrstreifen versehen werden. Die Überführung der L 84 bei Bau-km 29 + 801 wäre wegen des an dieser Stelle wesentlich tieferen Einschnitts als aufwändige-

res Brückenbauwerk zu konzipieren, und statt des Wilddurchlasses bei Bau-km 28 + 890 müsste eine Wildbrücke als weiteres Brückenbauwerk errichtet werden. Insgesamt bedeutete dies eine Alternativplanung, die das vom Vorhabenträger beantragte Konzept - insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Heimburg - wesentlich umgestalten würde. Durch das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot sind solche Änderungsmaßnahmen mithin nicht gefordert.

cc) Für den westlichen Bereich des Planungsabschnitts vom Tiefpunkt der Trasse am Knickgraben (Bau-km 28 + 300) in Richtung Westen bis etwa Bau-km 26 + 00 gilt dies nicht in gleicher Weise. Die Tieferlegung der Trasse durch eine stärkere Anpassung der Gradienten an das Gelände wäre hier ohne aufwändige Umplanung, insbesondere ohne eine wesentliche Änderung der Streckencharakteristik möglich, was auch der Beklagte in der mündlichen Verhandlung nicht substantiiert bestritten hat. Lediglich bei der Überführung der B 6n über den Hellbach (Bau-km 27 + 4) müsste die planfestgestellte Höhe eingehalten werden. Auch dies würde indes nach den Erläuterungen des in der mündlichen Verhandlung gehörten Vertreters des Straßenplanungsbüros nicht, wie der Beklagte zunächst eingewandt hatte, zu einer "Sprungschanze" führen, sondern könnte im Rahmen eines richtlinienkonformen Kuppenhalbmessers verwirklicht werden. Der Kläger macht für diesen Bereich des Planungsabschnitts demzufolge im Ausgangspunkt zu Recht die Tieferlegung der Trasse als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme geltend.

Gleichwohl zwingt das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot die Planfeststellungsbehörde auch insoweit nicht, hier den Verzicht auf die Dammführung der Trasse anzuordnen. Zwar formuliert § 9 NatSchG LSA in Übereinstimmung mit der bundesrechtlichen Regelung (vgl. § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG a.F. und ebenso § 19 Abs. 1 BNatSchG 2002) grundsätzlich umfassend und

bedingungslos, dass durch ein Vorhaben bedingte Eingriffe die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigen dürfen. Dies heißt freilich nicht, dass der Vorhabenträger die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Auch die genannte Vorschrift unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für jeweils konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter dürfen nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen. Es bedarf hier keiner Entscheidung, ob und ggf. in welchem Umfang der Planfeststellungsbehörde bei der Gewichtung der im Rahmen dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung abzuwägenden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes auf der einen und der gegenläufigen Interessen - wie etwa den Kosten einer Vermeidungsmaßnahme oder damit verbundenen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - auf der anderen Seite eine gerichtlich nicht voll überprüfbare Einschätzungsprärogative zusteht. Im vorliegenden Fall vermag der Senat - auch bei uneingeschränkter gerichtlicher Kontrolle - es nicht als rechtsfehlerhaft zu erkennen, dass die Planfeststellungsbehörde dem Straßenbaulastträger keine Absenkung der Trassenführung in dem fraglichen Streckenabschnitt aufgegeben hat. Denn die Beeinträchtigung durch die Dammführung der Trasse, um deren Vermeidung es insoweit ausschließlich geht, betrifft allein das Landschaftsbild. Die übrigen Eingriffswirkungen auf den Naturhaushalt, insbesondere die mit der Neubaustrasse verbundenen Zerschneidungseffekte, treten weitgehend unabhängig von der Dammlage auf. Der Landschaftspflegerische Begleitplan wertet den Eingriff in das Landschaftsbild bei einer Dammhöhe von unter zwei Metern pauschal als von mittlerer Schwere. In dem hier fraglichen Bereich liegt die Dammhöhe über eine weite Strecke noch deutlich unter zwei Metern (von Bau-km 26 + 0 bis 27 + 0 bei etwa 1,5 Metern). Diese insgesamt eher geringe Eingriffswirkung wird zusätzlich durch eine, wie



der Beklagte in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, flache Gestaltung der Dammböschung und deren Bepflanzung (LBP S. 99) gemindert. Angesichts dessen erweist es sich auch nach Auffassung des Senats nicht als Verstoß gegen das Vermeidungsverbot, eine weitere Absenkung der Trasse in diesem Bereich auf Kosten der damit verbundenen, in der mündlichen Verhandlung näher erörterten Nachteile bei der Straßenentwässerung und geringfügigen Verschlechterungen der Streckencharakteristik in der Höhenführung gegenüber den letztlich nur in geringerem Umfang erreichbaren Verminderungen des Eingriffs in das Landschaftsbild als unverhältnismäßig abzulehnen.

b) Zu Unrecht beanstandet der Kläger, dass die nach § 12 Abs. 1 NatSchG LSA gebotene naturschutzrechtliche Abwägung (zu den Anforderungen hieran vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <162 f.> sowie Urteil vom 23. November 2001 - BVerwG 4 A 46.99 - DVBl 2002, 565 und Urteil vom 7. März 1997 - BVerwG 4 C 10.96 - BVerwGE 104, 144 <147 ff.>) nicht durchgeführt worden sei. Das Gegenteil ergibt sich - wenn auch nicht mit der wünschenswerten Deutlichkeit - aus dem Planfeststellungsbeschluss und den Planunterlagen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan unterscheidet im Ausgangspunkt zutreffend mit der Bestands- und Konfliktanalyse, der Beschreibung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie der dann vorzunehmenden Beurteilung der verbleibenden Beeinträchtigungen - auf deren Grundlage die naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen hat - und der anschließenden Darstellung der Ersatzmaßnahmen die gesetzlich vorgegebene Stufenfolge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (LBP S. 90). Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich unter Bezugnahme auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich mit den durch das Vorhaben beeinträchtigten Belangen von Natur und Landschaft auseinander (S. 52 ff., 73 ff.) und gelangt sodann zu dem Ergebnis, dass diese Beeinträchtigungen "im vorgesehenen Umfang erforderlich

und angemessen" und durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im geforderten Umfang kompensiert seien (S. 56). Es kann danach keine Rede davon sein, dass die naturschutzrechtliche Abwägung nicht stattgefunden habe.

Dem Kläger ist allerdings einzuräumen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der von ihr vorgenommenen Abwägung nach § 12 Abs. 1 NatSchG LSA nicht hinreichend zwischen Ausgleichs- (§ 11 NatSchG LSA) und Ersatzmaßnahmen (§ 13 NatSchG LSA) unterschieden hat. Denn die landesrechtliche Regelung nimmt im Anschluss an die frühere Fassung des Bundesrahmenrechts (§ 8 Abs. 2, 3 BNatSchG a.F.) diese Unterscheidung noch in der Weise vor, dass bei der naturschutzrechtlichen Abwägung die nur um Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen reduzierten Eingriffswirkungen des Vorhabens in die Abwägung einzubeziehen sind, ohne dass hierbei bereits die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen berücksichtigt werden dürfen (zu diesem Regelungskonzept vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 -, a.a.O., S. 160 ff.; Beschluss vom 21. November 2001 - BVerwG 4 VR 13.00 - Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 5 = NuR 2002, 153; Urteil vom 31. Januar 2002 - BVerwG 4 A 15.01 - DVBl 2002, 990 = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 168, S. 117 f.). Abgesehen davon, dass diese Verlagerung der Ersatzmaßnahmen auf die der naturschutzrechtlichen Abwägung nachfolgende Prüfungsstufe in § 19 Abs. 2 BNatSchG 2002, den die Länder bis zum April 2005 umzusetzen haben (§ 71 BNatSchG 2002), aufgegeben ist, kann die Frage eines etwaigen Verstoßes gegen den noch geltenden § 12 NatSchG LSA hier offen bleiben. Denn selbst wenn die Planfeststellungsbehörde bei der naturschutzrechtlichen Eingriffsbilanzierung, welche die Grundlage der nachfolgenden Abwägung bildet, zu Unrecht Ersatzmaßnahmen berücksichtigt haben sollte - wogegen immerhin die durchgängige Unterscheidung zwischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan spricht - wäre der daraus resultierende Fehler in der naturschutzrechtlichen Ab-

wägung hier jedenfalls nicht erheblich im Sinne des § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG (zur Anwendbarkeit dieser Bestimmung auf die naturschutzrechtliche Abwägung vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000, a.a.O., S. 164 ff.). Wie der Senat bereits in seinem Beschluss vom 2. Oktober 2002 ausgeführt hat, ist nichts dafür erkennbar, dass die konkrete Möglichkeit eines anderen Ergebnisses in der naturschutzrechtlichen Abwägung bestünde, wenn die Planfeststellungsbehörde Ersatzmaßnahmen bei der erforderlichen Eingriffsbilanzierung unberücksichtigt gelassen hätte. Substantiierte Einwendungen gegen diese Sichtweise hat der Kläger im Klageverfahren nicht vorgebracht.

7. Schließlich lässt auch die Behandlung der Richtlinie 92/43 EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl EG Nr. L 206 S. 7), die zuletzt durch die Richtlinie 97/62/EG vom 27. Oktober 1997 (ABl EG Nr. L 305 S. 42) geändert worden ist - FFH-RL -, keinen Rechtsfehler erkennen. Der Kläger hat im Planfeststellungsverfahren insoweit vor allem beanstandet, dass die durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht mit der erforderlichen Ermittlungstiefe durchgeführt worden und daher fehlerhaft sei. Dem hält der Planfeststellungsbeschluss entgegen, dass es in Deutschland derzeit kein normativ vorgegebenes Verfahren für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung gebe. Das bei der FFH-Verträglichkeitsstudie im November 2000 angewandte Verfahren sei zwischen dem Vorhabenträger und den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt gewesen und in der Sache nicht zu beanstanden (PFB S. 53, 69 f.). Der Kläger hat sich im Klageverfahren hiermit nicht mehr näher auseinandergesetzt. Erhebliche Rechtsfehler bei der Anwendung der europä- und bundesrechtlichen Vorgaben zum FFH-Recht sieht der Senat nicht, zumal die Trasse der B 6n keines der vom Land Sachsen-Anhalt in diesem Bereich gemeldeten Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung ("Ziegenberg, Augustberg und Horstberg bei Benzingerode" und "Laubwaldgebiet zwischen Wernigerode und Blanken-

burg") durchschneidet oder berührt und zudem in größerer Entfernung von ihnen verläuft als die alte Trasse der B 6.

8. Der noch anhängige Antrag des Klägers nach § 80 Abs. 7 VwGO zur Änderung des Beschlusses vom 2. Oktober 2002 hat sich mit dem rechtskräftigen Urteil erledigt. Gerichtskosten sind hierfür nicht entstanden.

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

Hien

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel

Dr. Eichberger

#### B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG auf 25 000 € festgesetzt.

Hien

Vallendar

Dr. Eichberger

Sachgebiet: BVerwGE: nein  
Straßenplanungsrecht Fachpresse: ja  
Naturschutzrecht

Rechtsquellen:

BNatSchG 2002	§ 19 Abs. 2; § 61 Abs. 2 Nr. 1
BNatSchG a.F.	§ 8 Abs. 2, 3; § 29 Abs. 1
FStrG	§ 17 Abs. 1 Satz 2; Abs. 6 c
FStrAbG	§ 1 Abs. 2
NatSchG LSA	§ 9, § 12 Abs. 1
VwVfG LSA	§ 73 Abs. 9

Stichworte:

Straßenplanung; Planfeststellung; anerkannter Naturschutzverein; Klagebefugnis; Anhörungsrecht bei Planänderung; Verfahrensfehler; Fehlerfolge; Umweltverträglichkeitsprüfung; Planrechtfertigung; Bindung des Bedarfsplans; Verkehrsprognose; Modellprognose/Trendprognose; Straßengestaltung; Trassierungsparameter; Gradientenführung; Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS-Q, RAS-L; Bindungswirkung; naturschutzrechtliches Vermeidungsgebot; striktes Recht; Verhältnismäßigkeitsvorbehalt; Übermaßverbot; Abgrenzung zur Planungsalternative; Gradientenabsenkung als Vermeidungsmaßnahme; naturschutzrechtliche Abwägung.

Leitsätze:

1. Die Verletzung des Beteiligungsrechts eines anerkannten Naturschutzvereins im Planfeststellungsverfahren führt in der Regel dann nicht zum Erfolg der Klage, wenn dem Verein die Vereinsklage mit einer materiellrechtlichen Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses eröffnet ist und der Beteiligungsmangel die Entscheidung in der Sache nicht beeinflussen kann (im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2002 - BVerwG 4 A 15.01 - DVBl 2002, 990 = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 168, S. 93 f.).

2. Die Klagebefugnis eines anerkannten Naturschutzvereins nach § 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG 2002 deckt auch Rügen gegen die Tauglichkeit der Verkehrsprognose, sofern diese von Bedeutung für den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ist.

3. Die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen technischen Ausbauparameter sind für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend; da sie jedoch die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck bringen, wird eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen.

4. Gradientenabsenkungen, die zur Verringerung der Dammlage einer Straße führen, können Maßnahmen der naturschutzrechtlichen Vermeidung sein, sofern sie nicht eine Veränderung des beantragten Vorhabens in wesentlichen Punkten zur Folge haben; dann stellen sie sich als nicht von dem Vermeidungsgebot erfasste Alternativplanung dar.

5. Die Verpflichtung, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unterliegt dem Übermaßverbot.

Urteil des 9. Senats vom 19. März 2003 - BVerwG 9 A 33.02