



# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

BVerwG 9 A 10.15

Verkündet  
am 28. April 2016

...  
Justizobersekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache



hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 11. bis 13. April 2016  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bier,  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger,  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Korbmacher,  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bick  
und den Richter am Bundesverwaltungsgericht Steinkühler

am 28. April 2016 für Recht erkannt:

Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den  
Neubau der A 20 (Nord-West-Umfahrung Hamburg, Ab-  
schnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-  
Holstein bis B 431) vom 30. Dezember 2014 in der Fas-  
sung der in der mündlichen Verhandlung vom 11. bis  
13. April 2016 erklärten Ergänzungen ist rechtswidrig und  
nicht vollziehbar.

Im Übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.

#### G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger, zwei anerkannte Naturschutzvereine, wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30. Dezember 2014 für den Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg im Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein bis B 431.

- 2 Der planfestgestellte Abschnitt ist Teil der in acht Streckenabschnitte gegliederten "Nord-West-Umfahrung Hamburg", die im Osten beim Autobahnkreuz Lübeck an das fertiggestellte Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10 (Neubau der Ostseeautobahn zwischen Lübeck und Stettin) anknüpft und im achten Streckenabschnitt zwischen Glückstadt und Drochtersen die Elbe mit einem insgesamt 5,671 km langen Tunnelbauwerk unterqueren soll. Für die Planfeststellung wurde der achte Streckenabschnitt an der Grenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Mitte der Elbe in zwei selbständige Planfeststellungsverfahren aufgeteilt. Sämtliche Abschnitte der Nord-West-Umfahrung Hamburg sind im Bedarfsplan in der Stufe des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Darüber hinaus sind sie Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).
- 3 Das planfestgestellte Vorhaben weist eine Gesamtlänge von 3,99 km auf. Die Länge des in der Mitte der Elbe beginnenden Tunnelabschnitts beträgt ca. 1,8 km. In Fahrtrichtung Drochtersen weist die Nordrampe (Weströhre) über ca. 1 330 m eine Längsneigung von knapp 4 % auf. Das Tunnelportal liegt südlich von Glückstadt und östlich der Ortslage Kollmar in etwa 400 m Entfernung vom Elbdeich. Die Trasse quert im weiteren Verlauf die Langenhalsener Wettern mit einer 4,5 m hohen und 34,5 m weiten Brücke und endet in Dammlage in der Nähe der Bundesstraße 431, ohne jedoch an diese anzubinden. Die Trassenwahl folgt der Linienbestimmung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. Juli 2005. Östlich der Trasse liegt das FFH-Gebiet "DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch". Der Mindestabstand der Trasse zu diesem aus Gewässer- und Grabensystemen in der Elbmarsch bestehenden Schutzgebiet beträgt ca. 500 m. Schutzziel der Gebietsausweisung ist die in Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführte Fischart "Schlammpeitzger". Westlich des ausgewiesenen FFH-Gebietes schneidet die Trasse das dort gelegene Erweiterungsgebiet A (P 2222-322), welches vom Beklagten vorsorglich einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen worden ist. Der gesamte schleswig-holsteinische Abschnitt der Elbe von der Mündung bis zur Unterelbe bei Wedel ist Teil des FFH-Gebietes "DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar". Im Bereich des Vorhabens liegt der Teilraum 2 des

Schutzgebietes "Elbe mit Deichvorland und Inseln" mit zwei nicht prioritären Lebensraumtypen sowie einer Reihe geschützter Fischarten. Etwa 500 m vom Tunnelportal entfernt befindet sich außendeichs das Vogelschutzgebiet "DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel".

- 4 Die Linie für den streitgegenständlichen Abschnitt wurde unter der Bezeichnung "A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg Abschnitt A 26 (Niedersachsen) bis Bad Segeberg (Schleswig-Holstein)" bestimmt. Für diesen Abschnitt fand eine großräumige Variantenprüfung zur Linienfindung statt. Die Unterlagen (Untersuchung zur Linienfindung von Oktober 2002) wurden vom 6. Januar 2003 bis 6. Februar 2003 öffentlich ausgelegt. Ab Oktober 2004 wurde das Linienbestimmungsverfahren mit dem zunächst separat davon geführten Linienbestimmungsverfahren für den Raum Bad Segeberg gemeinsam fortgeführt. Im November 2004 stellten die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 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, der letztlich zur Linienbestimmung führte, umfasste eine Strecke mit einer Gesamtlänge von ca. 95 km.
- 5 Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein schlossen im Oktober 2005 eine Verwaltungsvereinbarung über die Elbquerung einschließlich Elbtunnel. Darin werden die Zuständigkeiten und die Kostenverteilung für die Planung geregelt. Gemäß § 2 Abs. 5 Satz 2 der Vereinbarung wird die Planfeststellung separat in Eigenverantwortung der beiden Länder durchgeführt.
- 6 Die vom Vorhabenträger zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen lagen nach vorangegangener ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 25. Mai 2009 bis zum 25. Juni 2009 in den Amtsverwaltungen Horst-Herzhorn, Wilstermarsch und Krempermarsch aus. Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens wurde der Plan im Dezember 2012 und im September 2014 geändert. Die Änderungsunterlagen der ersten Planänderung lagen erneut in den vorgenann-

ten Verwaltungen sowie zusätzlich in Glückstadt und Elmshorn, diejenigen der zweiten Änderung nur zusätzlich in Glückstadt aus.

- 7 Mit Beschluss vom 30. Dezember 2014 stellte der Beklagte den Plan für den Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein bis B 431 fest. Im Laufe der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte den Plan durch mehrere Protokollerklärungen geändert. In der geänderten Fassung darf das Vorhaben erst verwirklicht werden, "wenn für den südwestlichen anschließenden Abschnitt auf niedersächsischem Gebiet und einen sich daran anschließenden Abschnitt, der die Anbindung an das Straßennetz sicherstellt", sowie für den in nordöstlicher Richtung auf schleswig-holsteinischem Gebiet anschließenden Planungsabschnitt 7 (A 20 - Abschnitt B 431 bis A 23) vollziehbare Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen und gegen deren Vollziehbarkeit keine Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung gestellt oder entsprechende Anträge im gerichtlichen Verfahren zurückgewiesen worden sind. Hinsichtlich der Tunnelsicherheit enthält der Planfeststellungsbeschluss zahlreiche Nebenbestimmungen, die in einer Reihe von Punkten in der mündlichen Verhandlung ergänzt und präzisiert wurden. Der Beklagte hat außerdem durch eine Planänderung die Zahl der befahrbaren Querschläge zwischen den Tunnelröhren erhöht. Die Verkehrsfreigabe darf nur erfolgen, wenn die Umsetzung der zur Erreichung des Sicherheitsniveaus erforderlichen Maßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen worden ist; es ist vom Vorhabenträger mitzuteilen, ob sich neue Erkenntnisse zur Erforderlichkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage ergeben haben und gegebenenfalls eine solche Anlage nachzurüsten. Hinsichtlich des FFH-Gebietes "DE 2222-321 Wettersystem in der Kollmarer Marsch" einschließlich der Erweiterungskulisse "P 2222-322" und des FFH-Gebietes "DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar" sowie des Vogel-schutzgebietes "DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel" verneint der Planfeststellungsbeschluss erhebliche Beeinträchtigungen. In Bezug auf den Artenschutz kommt er zu dem Ergebnis, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen keine Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht und keine Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich werden. Im Laufe des Gerichtsverfahrens

hat der Beklagte einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27, 44 und 47 WHG vorgelegt. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine Verschlechterungen des ökologischen Potentials und des hydromorphologischen sowie des chemischen Zustandes der Elbe zu erwarten seien und das Vorhaben auch dem Verbesserungsgebot sowie dem Trendumkehrgebot nicht entgegenstehe.

- 8 Die Kläger haben fristgerecht Klage erhoben. Sie halten den Planfeststellungsbeschluss aus einer Vielzahl von Gründen für formell und materiell rechtswidrig. Die Abgrenzung des Auslegungsgebietes und die Auslegungsbekanntmachung seien fehlerhaft, die ausgelegten Unterlagen unvollständig und die Vereinsbeteiligung defizitär gewesen. Die Linienbestimmungsunterlagen seien unvollständig bekannt gemacht worden und die Variantenauswahl fehlerhaft. Hinsichtlich des während des Prozesses erstellten wasserrechtlichen Fachbeitrags fehle es an der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Planfeststellungsbeschluss sei zu unbestimmt und bereits deswegen aufzuheben. Es sei unzulässig, das einheitliche Vorhaben "Elbquerung" in zwei Tunnelabschnitte aufzuteilen und die Umweltverträglichkeitsprüfung auf den schleswig-holsteinischen Tunnelteil zu begrenzen. Für das Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, die verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange seien fehlengewichtet worden. Das Tunnelbauwerk entspreche nicht den Vorgaben der Tunnelsicherheitsrichtlinie, die ihrerseits nicht ordnungsgemäß in das deutsche Recht umgesetzt worden sei. In naturschutzrechtlicher Hinsicht sei im Bereich des Tunnelportals ein faktisches Vogelschutzgebiet mit der Leitart Nonnengans nicht berücksichtigt worden. Das FFH-Gebiet "Wettersystem in der Kollmarer Marsch" sei räumlich falsch abgegrenzt und bezüglich der geschützten Arten unzureichend geprüft worden. Das relevante Fledermausspektrum sei wegen unzureichender Erfassungsmethoden nicht richtig erkannt und ein unzulängliches Schutzkonzept festgesetzt worden. Der im gerichtlichen Verfahren nachgereichte Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie hätte Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung sein müssen und weise sowohl in methodischer Hinsicht als auch im Hinblick auf die Datenquellen Fehler auf. Die baubedingten Umweltauswirkungen seien nicht ausreichend beachtet worden.

9 Die Kläger beantragen,

1. den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den Neubau der A 20 (Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein bis B 431) vom 30. Dezember 2014 in der Fassung der in der mündlichen Verhandlung vom 11. bis 13. April 2016 erklärten Ergänzungen aufzuheben,

hilfsweise,

2. den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

3. Beweis zu erheben zu den Fragen, ob die durch die Protokollerklärung der Beklagten vom 12. April 2016 bewirkte Änderung von Querschlägen in befahrbare Querschläge

a) unvermeidbar zu einer Bauzeitenverlängerung gegenüber der bisherigen Planfeststellung führen wird,

b) bau-, anlage- oder betriebsbedingt zu weitergehenden oder anderen Umweltauswirkungen als die vorherige Planung führt,

durch: Einholung von zwei Sachverständigengutachten,

4. Beweis zu erheben zu den Fragen,

a) wie viele der die geplante Autobahn im Bereich der Langenhalsener Wettern querenden Individuen von Fledermäusen durch die dort planfestgestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Leit- und Irritationszäune und Leitpflanzungen) an einer Überquerung der Trasse gehindert werden und

b) wie viele der die Trasse trotzdem querenden Individuen nach der Querung dergestalt in einen Sinkflug übergehen, dass sie mit dort fahrenden Kraftfahrzeugen kollidieren können,

durch: Einholung eines Sachverständigengutachtens,

5. Beweis zu erheben zu den Fragen,

a) ob die Verrohrung im Verbandsgewässer Nr. 5.1 Deichreihewettern des Sielverbands Kollmar mit einer Länge

von ca. 10 m ein Querungshindernis für die Individuen der Art Schlammpeitzger darstellt,

b) ob dieses Hindernis negative Auswirkungen auf die Population des Schlammpeitzgers im FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch einschließlich der Erweiterungskulisse A hat,

durch: Einholung eines Gutachtens von einem fischereibiologischen Sachverständigen,

6. Beweis zu erheben zu der Frage, ob die Tötung von Larven, juvenilen und adulten Bitterlingen im FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch einschließlich der Erweiterungskulisse A durch die Entnahme von Wasser an der Entnahmestelle Langenhalsener Wettern auch durch den festgesetzten Ansaugkorb mit Schutzgitter sicher ausgeschlossen werden kann,

durch: die Einholung eines fischereibiologischen Sachverständigen,

7. weiter hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, dem Träger des Vorhabens unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts geeignete Vorkehrungen bzw. die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzugeben, die zur weitergehenden Vermeidung bzw. zur Kompensation nachteiliger Umweltauswirkungen des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses erforderlich sind,

8. dem Europäischen Gerichtshof die folgende Frage im Wege der Vorabentscheidung zur Beurteilung vorzulegen:

"Stehen Art. 1 Abs. 2a und Art. 3 der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten einer Auslegung und Anwendung dahingehend entgegen, dass Teile eines Infrastrukturvorhabens, die nur gemeinsam errichtet werden und ihre planerische Funktion erfüllen können (hier: zwei Hälften eines Tunnels einer Fernstraße), als zwei getrennte Projekte angesehen werden mit der Folge, dass ihre Umweltauswirkungen getrennt ermittelt und bewertet werden?"

10 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.



- 11 Er verteidigt den Planfeststellungsbeschluss und tritt dem Vorbringen der Kläger in der Sache im Einzelnen entgegen.

## II

- 12 Die Klage ist zulässig und teilweise begründet. Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Dezember 2014 in der Gestalt der in der mündlichen Verhandlung erklärten Ergänzungen verstößt gegen Bestimmungen des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung und damit gegen Vorschriften, deren Verletzung die Kläger gemäß § 2 Abs. 1 UmwRG als anerkannte Naturschutzvereinigungen rügen können, ohne nach § 42 Abs. 2 VwGO eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu müssen.
- 13 A. Der Planfeststellungsbeschluss leidet unter einem Verfahrensfehler, der zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führt.
- 14 Die Öffentlichkeitsbeteiligungen im Planfeststellungsverfahren und dem ihm vorgelagerten Linienbestimmungsverfahren weisen zwar keine Fehler auf (1. - 6.). Ebenso wenig ist die länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu beanstanden (7.). Ein Verfahrensfehler liegt aber darin begründet, dass hinsichtlich des nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erstellten wasserrechtlichen Fachbeitrags ein ergänzendes Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung nicht durchgeführt worden ist (8.).
- 15 1. Kein Verfahrensfehler liegt darin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsanhörung nicht in Glückstadt und Elmshorn ausgelegt worden sind. Nach § 17a Nr. 1 FStrG in der im Zeitpunkt der Auslegung geltenden Fassung vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG waren die Planunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Umfasst sind solche Auswirkungen, die eine planerische Konfliktbewältigung gerade im anstehenden Planfeststellungsverfahren erforderlich machen können. Auf diesen im Wege einer Prognoseentscheidung ermittelten

räumlichen Bereich ist die Auslegung zu erstrecken (BVerwG, Urteile vom 31. Juli 2012 - 4 A 7001.11 u.a. - BVerwGE 144, 44 Rn. 32 und vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 20).

- 16 Gemessen hieran sind die Auslegungsorte nicht zu beanstanden. Der Beklagte hat dargelegt, dass bei der ersten Auslegung 2009 keine Auswirkungen auf die Gemeinden Glückstadt und Elmshorn zu erkennen waren, die eine planerische Bewältigung erfordert hätten. Solche waren erst durch die erste Planänderung zu erwarten, die eine Planung des Transportes der Bodenmassen über das durch die Gemeinden führende Straßennetz (Baustellenverkehr) vorsah. Die Auslegung der diesbezüglichen Unterlagen ist daher auch in den von der geplanten Transportstrecke betroffenen Gemeinden Glückstadt und Elmshorn erfolgt. Die zweite Planänderung 2014 musste dagegen wegen der Aktualisierung und Ergänzung der FFH-Verträglichkeitsprüfung "Wetternsystem in der Kollmarer Marsch" um das bis an die Grenze der Gemeinde Glückstadt heranrückende Erweiterungsgebiet A auch in Glückstadt ausgelegt werden, nicht aber in Elmshorn.
- 17 2. Ein Verfahrensfehler liegt auch nicht darin, dass in der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens nicht ausdrücklich über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens (§ 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG) unterrichtet worden ist. Zwar stellt diese Unterrichtung die erste förmliche Reaktion der Behörde auf den Antrag des Vorhabenträgers dar, die der Öffentlichkeit zugleich erste Anhaltspunkte geben soll, wie die zuständige Behörde das Vorhaben hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit und -auswirkungen einschätzt, weshalb ein bloßes Paragraphenzitat nicht den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - NVwZ 2016, 844 <846> = juris Rn. 34). Der Hinweis auf die UVP-Pflicht hat sich in der hier zu beurteilenden Bekanntmachung aber nicht in einem solchen Zitat erschöpft. Durch den Verweis auf "die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach dem UVPG" sowie insbesondere auf "die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1, 1a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung" wurde die betroffene Öffentlichkeit hinreichend über die

Tatsache informiert, dass das Projekt Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist.

- 18 3. Die Auslegungsbekanntmachung wird ferner den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 4 UVPG gerecht, wonach über die Art der möglichen Entscheidung zu unterrichten ist. Eine derartige Unterrichtung erfolgte in den drei Bekanntmachungen nicht nur durch die Überschrift der Bekanntmachung ("Planfeststellung für den Neubau der Bundesautobahn A 20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg") und die wiederholte Verwendung der Begriffe "Planfeststellung" und "Planfeststellungsverfahren" im Bekanntmachungstext, sondern auch ausdrücklich jeweils durch den Hinweis unter Nr. 5): "Die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) ..." Dies genügt den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 4 UVPG.
- 19 4. Ohne Erfolg bleibt die Rüge, die Unterlagen der Linienbestimmung hätten ebenfalls ausgelegt werden müssen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Auslegung nicht alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind. Sie kann sich vielmehr - wie vorliegend - auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um als Laie den Grad seiner Beeinträchtigung abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 19). Auch aus den Vorgaben der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten (ABl. L 156 S. 17) - Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL - ergibt sich nichts anderes. Inhalt und Umfang der auszulegenden entscheidungserheblichen Unterlagen richten sich gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 UVPG auch insoweit nach dem einschlägigen Fachrecht. Ausgehend hiervon mussten die Unterlagen der Linienbestimmung nicht ausgelegt werden. Die Unterlagen der nach § 2 Abs. 3 Nr. 2 UVPG UVP-pflichtigen Linienbestimmung sind vielmehr in dem

Verfahren zur Linienbestimmung auszulegen und die Öffentlichkeit ist gemäß § 15 Abs. 2 UVPG in diesem Verfahren zu beteiligen.

- 20 5. Die Bekanntmachung verstößt nicht gegen § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG, der die zuständige Behörde verpflichtet, die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden. Soweit von der Klägerseite unter Hinweis auf die Rechtsprechung des 4. Senats zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Baurecht (BVerwG, Urteile vom 18. Juli 2013 - 4 CN 3.12 - BVerwGE 147, 206, vom 7. Mai 2014 - 4 CN 5.13 - Buchholz 406.11 § 3 BauGB Nr. 15 und vom 11. September 2014 - 4 CN 1.14 - Buchholz 406.11 § 3 BauGB Nr. 16) gerügt wird, die Unterlagen hätten nach Themenblöcken geordnet in der Bekanntmachung angegeben werden müssen, wird übersehen, dass sich die zitierte Rechtsprechung auf die ihrem Wortlaut und ihrer Struktur nach mit § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG nicht vergleichbare Vorschrift des § 3 Abs. 2 BauGB bezieht. Demgemäß hat auch der 4. Senat in seinem Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - (NVwZ 2016, 844 <846> = juris Rn. 36) bei der Erörterung der nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG zu stellenden Anforderungen an die Auslegungsbekanntmachung nicht auf § 3 Abs. 2 BauGB zurückgegriffen, sondern ist von einer hiervon unabhängigen Bestimmung der UVP-rechtlichen Anforderungen ausgegangen. Danach reicht zwar der bloße Hinweis auf "entscheidungserhebliche Unterlagen" nicht aus, um den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG gerecht zu werden. Eine vergleichbare Konstellation liegt hier aber nicht vor.
- 21 Der Bekanntmachungstext zählt als entscheidungserhebliche Unterlagen den landschaftspflegerischen Begleitplan, die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach dem UVPG, die Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchungen sowie den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auf und weist darauf hin, dass weitere naturschutzfachliche Gutachten und Untersuchungen ausliegen. Damit wurde eine aussagekräftige Aufzählung über die im Zeitpunkt der Auslegung vom Vorhabenträger vorgelegten und sich mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens beschäftigenden entscheidungserheblichen Unterlagen gegeben, die dem § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG gerecht wird. Mit dem Hinweis auf die vorliegenden entscheidungserheblichen Unterlagen in der Auslegungsbekanntmachung wird das Ziel verfolgt, die betroffene Öffentlichkeit über alle wesentlichen

vom Vorhabenträger vorgelegten umweltrelevanten Planunterlagen zu informieren und ihr dadurch einen Überblick zu verschaffen, welche Umweltbelange durch den Vorhabenträger einer Prüfung unterzogen wurden und mit welchen Detailinformationen sie im Rahmen der Auslegung rechnen kann (so Wagner, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Aufl. 2012, § 9 Rn. 29). Eine vollständige Auflistung aller vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen ist nicht erforderlich (BT-Drs. 16/2494 S. 23; a.A. Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, UVPG, Stand Februar 2016, § 9 Rn. 45). Aussagekräftige Angaben über die entscheidungserheblichen Unterlagen, die das Schutzgut Mensch betreffen, finden sich in den Auslegungsbekanntmachungen der ersten und zweiten Planänderung, so dass auch insoweit die Information der Öffentlichkeit durch die Bekanntmachungen erfüllt worden ist.

- 22 6. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht wegen Fehlern des der Planfeststellung vorgelagerten und nur unter engen Voraussetzungen für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses erheblichen Verfahrens der Linienbestimmung nach § 16 FStrG zu beanstanden (vgl. zum Verhältnis Linienbestimmung und Planfeststellung BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 31).
- 23 a) Die in der Auslegungsbekanntmachung der Linienbestimmung enthaltene Formulierung "Die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen (Zeichnungen und Erläuterungen) liegen ... zur Einsichtnahme aus", genügt den Anforderungen, die im Linienbestimmungsverfahren zu stellen waren. § 15 Abs. 2 UVPG schreibt für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Linienbestimmungsverfahren abweichend von § 9 Abs. 3 UVPG die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung vor, ohne weitere Vorgaben für den Bekanntmachungsinhalt zu machen. Die zusätzlichen Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG, wonach die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten ist, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden, konnten auf die Ende 2002 erfolgte Auslegungsbekanntmachung schon deswegen keine Anwendung finden, weil sie erst nach der Auslegung durch das Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2819) eingefügt worden sind. Weitere Anforderungen an die

Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben sich im hier maßgeblichen Zeitpunkt der Auslegungsbekanntmachung Ende 2002 auch nicht aus dem Europarecht. Die erstmals spezifische Angaben verlangende Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie vom 26. Mai 2003 ist erst nach dem Ende des Auslegungszeitraums verabschiedet worden und war erst zum 25. Juni 2005 umzusetzen (Art. 5 Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL).

- 24 b) Die öffentliche Bekanntmachung im Linienbestimmungsverfahren ist auch nicht deshalb fehlerhaft gewesen, weil sich die Auslegung ausweislich des Bekanntmachungstextes auf die Linienbestimmung "von der Elbe (Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein)" beschränkte, während die vorangegangenen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen sowie der Antrag auf Linienbestimmung den Abschnitt A 26 (Niedersachsen) bis westlich Bad Segeberg umfassten. Die Beschränkung der Auslegungsbekanntmachung auf den Abschnitt bis zur Elbmitte ist der auf das eigene Hoheitsgebiet begrenzten Verwaltungszuständigkeit des auslegenden Landes geschuldet. Sie war nicht geeignet, die von der Bekanntmachung ausgehende Informationsfunktion und Anstoßwirkung für die betroffene Öffentlichkeit zu mindern oder zu beeinträchtigen. Für diese war offensichtlich, dass die Linienbestimmung nicht mitten in der Elbe endete, sondern auf niedersächsischem Gebiet eine Fortsetzung finden musste. Die diese Fortsetzung betreffenden Unterlagen konnten im Straßenbauamt Itzehoe eingesehen werden, wie sich aus einem Hinweis in der vom Beklagten eingereichten Übersicht über die ausliegenden Unterlagen ergibt. Dass die Linienbestimmung in Schleswig-Holstein ihrerseits ursprünglich auf zwei Verfahren beruhte, führt, wie der Senat bereits in seinem Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233 Rn. 33 <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 148, 373>) dargelegt hat, ebenfalls nicht auf einen Verfahrensfehler. Eine doppelte Auslegung in den später zusammengeführten Abschnitten hat der Senat dabei nicht gefordert, sondern lediglich darauf hingewiesen, dass die Öffentlichkeit tatsächlich doppelt angehört worden war.
- 25 7. a) Der von der Klägerseite gerügte Verstoß gegen § 9 des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz - LVwG SH) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juni 1992 (GVOBl.

Schl.-H. 243, 534), wonach Verträge des Landes Schleswig-Holstein mit anderen Ländern oder mit dem Bund über die Durchführung von Aufgaben der öffentlichen Verwaltung des Landes durch gemeinsame Behörden oder Behörden der anderen Vertragspartner der Zustimmung in Form eines Landesgesetzes bedürfen, liegt nicht vor. Die Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 2005 sieht weder die Aufgabenwahrnehmung durch eine gemeinsame Behörde der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein vor noch werden Aufgaben auf das Land Niedersachsen übertragen. Der hier vorliegende Fall, dass Verwaltungsaufgaben, wie die Erbringung von Planungsleistungen, durch Behörden des Landes Schleswig-Holstein auch im Interesse eines anderen Landes wahrgenommen werden, wird von § 9 LVwG SH nicht erfasst.

- 26 b) Ob es sich bei der Vereinbarung zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein um einen in den Anwendungsbereich des Art. 30 Abs. 2 der im Zeitpunkt des Vertragsschlusses geltenden Verfassung des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 13. Juni 1990 (GVOBl. Schl.-H. S. 391, jetzt Art. 37 Abs. 2 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein vom 2. Dezember 2014 <GVOBl. Schl.-H. S. 344>) fallenden Staatsvertrag handelt oder ob sie - wofür einiges spricht - als bloße Verwaltungsvereinbarung zu qualifizieren ist, kann dahinstehen. Denn selbst wenn es sich um einen Staatsvertrag handelte, würde die fehlende Zustimmung der Landesregierung bzw. des Parlaments zu diesem Vertrag keine Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses haben. Dieser ist von dem hierzu sachlich und örtlich zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung erlassen worden.
- 27 Auch hinsichtlich der Vereinbarung über die Organisationsformen und Maßnahmen für Planung, Bau und Betrieb des Tunnels zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen, mit der der Forderung der von dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2006 vom 27. April 2006 eingeführten Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT 2006 - (VkBl. 2006 S. 471) Rechnung getragen wird, dass für jeden Tunnel jeweils nur eine einzige Verwaltungsbehörde zuständig sein darf, bedarf

es keiner Entscheidung, ob sie den Anforderungen des schleswig-holsteinischen Landesrechts gerecht wird. Denn eine solche Vereinbarung, die Voraussetzung für die Abnahme des Tunnelbauwerks und die Verkehrsfreigabe ist (Abschnitt 1.1.6.1. <Abs. 1> RABT 2006), gehört nicht zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses und betrifft damit nicht dessen Rechtmäßigkeit.

- 28 8. Ein Verfahrensfehler ist der Planfeststellungsbehörde aber bei der Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen durch den im Laufe des gerichtlichen Verfahrens erstellten wasserrechtlichen Fachbeitrag vom 30. September 2015 unterlaufen. Hinsichtlich dieses für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens wesentlichen Beitrags hätte der Beklagte eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen müssen.
- 29 a) Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 - C-461/13 [ECLI:EU:C:2015:433], BUND/Bundesrepublik - ist geklärt, dass Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii der Richtlinie 2000/60/EG (ABl. L 327 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2013/39/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 (ABl. L 226 S. 1) - Wasserrahmenrichtlinie - WRRL - verbindlicher Charakter zukommt mit der Folge, dass die Genehmigung eines konkreten Vorhabens zu versagen ist, wenn es eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustandes eines Oberflächengewässers bzw. seines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Ferner ist geklärt, dass eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt.
- 30 b) Der Planfeststellungsbeschluss wird diesen Anforderungen nicht gerecht. Es fehlt an einer den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs Rechnung tragenden Prüfung, ob eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Gewässerzustandes ausgeschlossen werden kann. Eine anerkannte Standardmethode für



die Beantwortung der Frage, ob es vorhabenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Zustandes bzw. Potentials von Qualitätskomponenten eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers kommt, gibt es zwar noch nicht, sodass den Behörden bei der Entwicklung eigener Methoden ein erweiterter Spielraum zukommt. Das befreit sie allerdings nicht davon, eine Methode anzuwenden, die transparent, funktionsgerecht und schlüssig ausgestaltet ist. Unverzichtbar ist dabei, dass die angewandten Kriterien definiert werden und ihr fachlicher Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt wird (BVerwG, Beschluss vom 2. Oktober 2014 - 7 A 14.12 - DVBl. 2015, 95 Rn. 6). Diesen Anforderungen an die Methodik der Prüfung wird der Planfeststellungsbeschluss nicht gerecht. Er geht zwar auf das Schutzgut Wasser an mehreren Stellen ein und prüft vor allem mögliche negative Auswirkungen auf das Grundwasser und das Entwässerungssystem der Marsch (PFB S. 45 ff., 149, 174, 193 ff.) und kommt zu dem Ergebnis, dass damit die Vorgaben der Richtlinie eingehalten seien (PFB S. 330). Eine dem Prüfprogramm und der Systematik der Wasserrahmenrichtlinie bzw. den §§ 27 ff. WHG gerecht werdende Prüfung findet sich im Planfeststellungsbeschluss und den hierzu erstellten Unterlagen jedoch nicht. Die knappen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zur Wasserrahmenrichtlinie lassen schon nicht erkennen, von welchem Begriff der Verschlechterung er ausgeht, geschweige denn werden die betroffenen Gewässerarten entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie bestimmt, die Qualitätskomponenten erwähnt und die Auswirkungen des Vorhabens auf sie untersucht.

- 31 c) Die erforderliche Auseinandersetzung mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie ist vielmehr erst während des laufenden Gerichtsverfahrens durch den wasserrechtlichen Fachbeitrag über die "Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27, 44 und 47 WHG" vom 30. September 2015 unternommen worden. Darin werden gemäß den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie die vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper näher qualifiziert sowie ihr Zustand und ökologisches Potential anhand der verschiedenen in der Richtlinie definierten Qualitätskomponenten einschließlich der Auswirkungen des Vorhabens hierauf und auf die Bewirtschaftungsziele beschrieben und bewertet. Damit geht der Fachbeitrag hinsichtlich Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe weit über die bisher erstellten Untersuchungen

zu der Frage der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Wasserrahmenrichtlinie hinaus. Dass insoweit komplexe Überlegungen anzustellen waren, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass der Beklagte den Fachbeitrag im Laufe des Verfahrens mehrfach nachbessern musste, weil dieser die Gewässerqualität der Elbe falsch bestimmt hatte (Fließgewässer anstatt Übergangsgewässer) und die Qualitätskomponente des chemischen Zustandes Ergänzungen erforderte. Letztlich hat auch die in der mündlichen Verhandlung erklärte Änderung der Parameter der Wassereinleitung in der Nebenbestimmung 2.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses gezeigt, dass die Prüfung der Frage, ob durch das Vorhaben eine Verschlechterung der Wasserqualität im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie ausgeschlossen ist, Auswirkungen auf den Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses hat.

- 32 d) Der Fachbeitrag gehört damit zu den (wesentlichen) entscheidungserheblichen Unterlagen im Sinne des § 6 Abs. 1 UVPG. Da er nicht Gegenstand der ursprünglichen Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen ist, bedurfte es zu seiner nachträglichen Einbeziehung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 UVPG. Dies ergibt sich aus den folgenden Überlegungen:
- 33 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei der Beseitigung von Ermittlungsdefiziten und Änderungen namentlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der ihr zugrunde liegenden habitat- und artenschutzrechtlichen Fachbeiträge dann keine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich, wenn sich die geänderten Unterlagen auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten beschränken, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen (BVerwG, Urteile vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>, vom 18. März 2009 - 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 29 und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 25). Für Planänderungen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses folgt dies aus § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG, wonach es ausreicht, Beteiligten und Drittbetroffenen, deren Aufgabenbereich bzw. Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, die Änderung mitzuteilen. Ist der Planfeststellungsbeschluss - wie vorliegend - bereits erlassen worden, aber noch nicht bestandskräftig, kann die Be-

hörde bei einem erkannten Fehler das Verfahren wieder aufnehmen und es (erneut) zu Ende führen. Darin liegt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein einheitliches Planfeststellungsverfahren, das zu einer erneuten Offenlage grundsätzlich dann nicht verpflichtet, wenn das aufgenommene Verfahren, ohne das Vorhaben zu ändern, Abwägungsfehler nur im Verhältnis zu denjenigen beseitigen soll, denen gegenüber der Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig geworden ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 14. November 2002 - 4 A 15.02 - NVwZ 2003, 485 <486 f.> und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 25). Abgesehen von solchen Fallgestaltungen kann die Behörde nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ein ergänzendes Verfahren (§ 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1a VwVfG) durchführen, um einen von ihr nachträglich erkannten Mangel zu beheben. In diesem Verfahren ist eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 17d Satz 1 FStrG i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG jedenfalls dann erforderlich, wenn der festgestellte Plan wesentlich geändert werden soll.

- 34 Unabhängig davon muss die Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG dann neu beteiligt werden, wenn nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten vorgenommen wird, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 Abs. 1 Satz 1 UVPG) findet. So liegt es hier. Die Feststellung, dass das Vorhaben nicht gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot verstößt und dem Verbesserungsgebot sowie dem Trendumkehrgebot nicht entgegensteht, gilt für das Vorhaben in seiner Gesamtheit. Die ursprünglich ausgelegten Unterlagen konnten insoweit den Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung, durch die Einbeziehung von Meinungsäußerungen und Bedenken der Öffentlichkeit zu Umweltbelangen den behördlichen Entscheidungsprozess besser und transparenter zu gestalten (vgl. jetzt Erwägungsgrund (16) der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten <ABl. L 26 S. 1> - UVP-RL), nicht erfüllen, da sie keine hinreichende An-

stoßwirkung entfaltet. Der Beklagte hätte daher hinsichtlich des wasserrechtlichen Fachbeitrags vom 30. September 2015 eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen müssen.

- 35 e) Der Verfahrensfehler ist nicht deshalb gemäß § 4 Abs. 1a UmwRG n.F. i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich, weil er die Entscheidung in der Sache offensichtlich nicht beeinflussen konnte.
- 36 Durch das Gesetz zur Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2069) hat der Gesetzgeber in § 4 Abs. 1a UmwRG klargestellt, dass für nicht unter § 4 Abs. 1 UmwRG fallende relative Verfahrensfehler - anders als bei absoluten Verfahrensfehlern - § 46 VwVfG gilt. Die Aufhebung eines Verwaltungsaktes kann deshalb wegen eines relativen Verfahrensfehlers nicht beansprucht werden, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung der Verfahrensvorschrift die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Zur Aufklärung dieser Frage hat das Gericht im Rahmen seiner Pflicht zur Erforschung des Sachverhalts von Amts wegen (§ 86 VwGO) alle verfügbaren Erkenntnismöglichkeiten auszuschöpfen. Lässt sich nicht aufklären, ob der Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache beeinflusst hat, wird eine Beeinflussung nach § 4 Abs. 1a Satz 2 UmwRG vermutet (Kausalitätsvermutung). Damit soll sichergestellt werden, dass § 46 VwVfG in Übereinstimmung mit den Grundsätzen, die der Europäische Gerichtshof zur Beachtlichkeit von Verfahrensfehlern in seinem Urteil vom 7. November 2013 - C-72/12 [ECLI:EU:C:2013:712], Altrip - aufgestellt hat, angewandt wird, insbesondere, dass dem Rechtsbehelfsführer in keiner Form die (materielle) Beweislast für die Frage auferlegt wird, ob die angegriffene Entscheidung ohne den Verfahrensfehler anders ausgefallen wäre (BT-Drs. 18/5927 S. 10; vgl. zu Vorstehendem ausführlich BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - NVwZ 2016, 844 <847 f.>). Hieran gemessen ist der Fehler nicht unbeachtlich.
- 37 Zwar fällt die unterlassene erneute Öffentlichkeitsbeteiligung hinsichtlich des wasserrechtlichen Fachbeitrags nicht unter die in § 4 Abs. 1 UmwRG n.F. normierten absoluten Verfahrensfehler. Denn der festgestellte Verfahrensfehler ist nicht nach Art und Schwere mit den in § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 UmwRG genann-

ten Fällen vergleichbar. In Anwendung des § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG steht aber auf der Grundlage der verfügbaren Informationen nicht zur Überzeugung des Senats fest, dass dieser Fehler die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat, also die angegriffene Entscheidung ohne den Fehler nicht anders ausgefallen wäre. Dies folgt hier schon daraus, dass die Planfeststellungsbehörde selbst nach Erstellung des Fachbeitrags mehrfach Anlass gesehen hat, den Fachbeitrag zu überarbeiten und zu ändern, und im Rahmen dieser Überarbeitungen zu der Erkenntnis gekommen ist, dass die wasserrechtlichen Nebenbestimmungen über die Einleitungsparameter des Prozesswassers in die Elbe im Planfeststellungsbeschluss einer grundsätzlichen Revision bedürfen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass im Rahmen der durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Gesichtspunkte zur Sprache gekommen wären, die eine (weitere) Änderung des Fachbeitrags und des Planfeststellungsbeschlusses zur Folge gehabt hätten.

- 38 f) Der festgestellte Fehler führt nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, weil die wasserrahmenrechtliche Prüfung und die hierauf bezogene Öffentlichkeitsbeteiligung nicht die Gesamtkonzeption der Planung berühren (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 - 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <129>) und in einem ergänzenden Verfahren mit nachfolgender erneuter Sachentscheidung, die in einer Aufhebung, Änderung oder Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses bestehen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1996 - 4 C 19.95 - BVerwGE 102, 358 <365>), nachgeholt werden können. Es hat daher nach § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG mit der Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit sein Bewenden. Die Anwendung von § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG steht auch mit Unionsrecht in Einklang, wie der Senat bereits zu § 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG entschieden hat (BVerwG, Urteil vom 20. Dezember 2011 - 9 A 31.10 - BVerwGE 141, 282 Rn. 36). Hierauf wird verwiesen. Es ist kein Gesichtspunkt ersichtlich, der eine andere Beurteilung rechtfertigen könnte; der Anregung, die Frage dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen, war daher nicht zu folgen.
- 39 g) Der Beklagte hat somit ein ergänzendes Verfahren im Sinne von § 17d FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1a, § 76 VwVfG mit einer (erneuten) Öffentlichkeitsbeteiligung

bezüglich des wasserrechtlichen Fachbeitrags durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist zur Klarstellung anzumerken, dass der die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit feststellende Ausspruch des vorliegenden Urteils die gegenüber anderen Betroffenen eingetretene Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses nicht berührt. Sie können daher gegen die erneute Entscheidung im ergänzenden Verfahren nur dann klageweise vorgehen, wenn diese in einer Änderung des Vorhabens besteht und soweit sie dadurch erstmals oder weitergehend als durch den Planfeststellungsbeschluss betroffen werden. Die Kläger können gegen die Entscheidung im ergänzenden Verfahren geltend machen, dass die vom Gericht festgestellten Mängel nach wie vor nicht behoben seien, mit Blick auf die Rechtskraft des Feststellungsurteils jedoch nicht, dass der Planfeststellungsbeschluss über die Beanstandung des Gerichts hinaus an weiteren Fehlern leidet. Sollte das ergänzende Verfahren mit einer Planänderung abschließen, können die Kläger außerdem rügen, dass dadurch Umweltbelange erstmals oder stärker als bisher berührt seien (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014 - 9 A 4.13 - BVerwGE 149, 31 Rn. 28 m.w.N.).

- 40 B. Der Planfeststellungsbeschluss leidet - vorbehaltlich des noch ausstehenden Ergebnisses der wasserrechtlichen Überprüfung (s.o.) - an keinem materiellrechtlichen Fehler, der zum Erfolg der Anfechtungsklage und der hilfsweise gestellten Feststellungs- und Verpflichtungsanträge führen könnte.
- 41 1. Die Rüge, der Planfeststellungsbeschluss sei zu unbestimmt, da die Planzeichnung und die in Bezug genommenen Gutachten im verfügenden Teil nicht bezeichnet worden seien, greift nicht durch. Die gesonderte Auflistung der planfestgestellten Pläne und Unterlagen im verfügenden Teil eines Planfeststellungsbeschlusses mag hilfreich sein, rechtlich geboten ist sie nicht. Der planfestgestellte Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke erkennen lassen (§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Die Planzeichnungen sind daher, soweit sie - wie hier - durch einen entsprechenden Stempel als planfestgestellt ausgewiesen sind, ohne weitere Erwähnung im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses Bestandteil des im Sinne des § 17 FStrG festgestellten Plans. Abgesehen davon sind die durchzuführenden Straßenbaumaßnahmen

unter Hinweis auf die Fundstelle im Bauwerksverzeichnis und die die Bauwerkszeichnungen enthaltenen Ordner konkret bezeichnet und in den verfügbaren Textteil des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen. Hinsichtlich der Gutachten ist eine vollständige Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss oder die Materialordner nicht zu verlangen. Dass der planfestgestellte Erläuterungsbericht und die weitere planfestgestellten Unterlagen das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke nicht hinreichend erkennen lassen, ist weder dargetan noch sonst ersichtlich.

- 42 2. Die Rüge, die Umweltverträglichkeitsprüfung sei deshalb fehlerhaft, weil sie sich auf die planfestgestellte Teilstrecke beschränkt habe und weder die Weiterführung auf niedersächsischem Gebiet noch in Schleswig-Holstein in den Blick genommen habe, greift nicht durch.
- 43 a) Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die verfahrens- und materiell-rechtlichen Anforderungen an die fernstraßenrechtliche Planfeststellung einheitlich auf denselben Abschnitt als Vorhaben im fernstraßenrechtlichen Sinne zu beziehen. Dies gilt auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 6 ff. UVPG (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014 - 9 A 4.13 - BVerwGE 149, 31 Rn. 18 m.w.N.). Erforderlich, aber ausreichend ist eine Vorausschau auf die Folgeabschnitte, die nach Art eines vorläufig positiven Gesamturteils im Hinblick auf die Umweltauswirkungen eine Verknüpfung der Abschnitte gewährleistet. Die Prognose muss ergeben, dass dem Vorhaben auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 151). Hieran ist auch im vorliegenden Fall eines "halben Tunnels" festzuhalten. Auch hier ist das Vorhaben, das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, das konkrete Projekt, für das der Vorhabenträger einen Antrag stellt. Das ist der Abschnitt des Neubauvorhabens von der Landesgrenze in der Mitte der Elbe bis zur B 431. Dass ein "halber Tunnel" für sich genommen ersichtlich keine Verkehrsfunktion hat, ändert hieran nichts. Der fachplanerischen Forderung nach einer eigenständigen Verkehrsfunktion eines Bauabschnitts kann außer durch einen direkten Anschluss an das Straßennetz auch durch eine Verklammerung des Baubeginns mit einem Nachbarabschnitt

Rechnung getragen werden. Das ist hier geschehen, wobei durch die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses in der mündlichen Verhandlung sichergestellt ist, dass auch der unmittelbar folgende Nachbarabschnitt auf niedersächsischer Seite seinerseits eine Anbindung an das (nachgeordnete) Straßennetz aufweist.

- 44 Weitergehende Anforderungen folgen auch nicht aus dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vom 6. Juni 2007 - 7 LC 97/06 - (OVGE MüLü 51, 319). Darin hat das Gericht vielmehr ebenfalls festgestellt, dass für die Genehmigung eines im Zuständigkeitsbereich zweier verschiedener Hoheitsträger verlaufenden Brückenbaus zwei Planfeststellungsbeschlüsse erforderlich sind. Mit der Unteilbarkeit des Vorhabens hat das Gericht lediglich begründet, dass die danach teilweise kompetenzwidrige Genehmigung des gesamten Projekts durch nur einen Hoheitsträger zur vollständigen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führt.
- 45 Es ergeben sich bei einer Aufteilung eines funktional zusammengehörenden Gesamtvorhabens in mehrere Abschnitte auch keine Defizite bei der Zusammenfassung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und der Bewertung gemäß § 12 UVPG. Dadurch, dass bei der Aufteilung eines UVP-pflichtigen Autobahnvorhabens in mehrere für sich genommen jeweils UVP-pflichtige Abschnitte für jeden Abschnitt eine eigenständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, wird eine vollständige Erfassung und Bewertung der betroffenen Umweltbelange ermöglicht. Die Auswirkungen bereits planfestgestellter Abschnitte des Gesamtvorhabens finden dabei im Rahmen der Kumulationsbetrachtung Berücksichtigung; für die noch nicht planfestgestellten Abschnitte ist eine Prognose anzustellen, die die Umweltbelange in den Folgeabschnitten bereits in diesem frühen Stadium in den Blick nimmt. Dass dem Gesamtvorhaben der A 20 keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen, hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (BVerwGE 148, 373 Rn. 151) festgestellt. Bezogen auf die unmittelbaren Nachbarabschnitte des hier verfahrensgegenständlichen Abschnitts hat die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob sich in den Nachbarabschnitten unüberwindbare Hindernisse ergeben können, geprüft und verneint (PFB S. 201 f.).



- 46 b) Es besteht kein Anlass zu vernünftigen Zweifeln, dass der fachplanerische Begriff des Vorhabens mit dem Projektbegriff der UVP-Richtlinie vereinbar ist. Der Anregung, diese Frage durch den Gerichtshof der Europäischen Union im Wege der Vorabentscheidung klären zu lassen, ist daher nicht zu folgen.
- 47 Art. 2 Abs. 2 UVP-RL erkennt ausdrücklich an, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung in den Mitgliedstaaten im Rahmen *der bestehenden Verfahren* zur Genehmigung der Projekte durchgeführt werden kann. Das Europarecht wirkt daher nicht auf die materiell-rechtlichen Anforderungen des einzelstaatlichen Zulassungsrechts ein. Eröffnet das Recht des betreffenden Mitgliedstaates die Möglichkeit, ein Gesamtprojekt aufzuspalten und in mehreren Teilschritten auszuführen, so bildet den Bezugspunkt das konkrete Projekt, für das ein Antrag gestellt worden ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 28. Februar 1996 - 4 A 27.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 110 S. 84 f. und vom 10. April 1997 - 4 C 5.96 - BVerwGE 104, 236 <242>). Aus dem Projektbegriff der Umweltverträglichkeitsrichtlinie folgt nichts anderes. Insbesondere ist ihm nicht zu entnehmen, dass ein Projekt nur ein Vorhaben sein kann, das für sich genommen einen Nutzen aufweist. Nach Art. 1 Abs. 1a Spiegelstrich 1 UVP-RL stellt jede Errichtung von "baulichen oder sonstigen Anlagen" ein Projekt im Sinne der Richtlinie dar. Der Projektbegriff ist mithin weit zu verstehen; funktionale Überlegungen sind für ihn nicht maßgeblich.
- 48 c) Die Notwendigkeit, eine Gesamt-UVP für das gesamte Autobahnvorhaben anzustellen, ergibt sich auch nicht aus § 2 Abs. 1 Satz 4, § 3b Abs. 2 Satz 1 oder § 13 Abs. 1 Satz 2 UVPG.
- 49 § 2 Abs. 1 Satz 4 UVPG betrifft nur den Fall, dass über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden wird; dann sind die in den verschiedenen Verfahren durchgeführten Teilprüfungen zu einer Gesamtbewertung zusammenzufassen; davon zu unterscheiden ist der - hier vorliegende - Fall der Planfeststellung eines Abschnitts einer Bundesfernstraße (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Februar 1996 - 4 A 27.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 110 S. 84 f.; OVG Koblenz, Urteil vom 1. Juli 2015 - 8 C 10494/14 - DVBl. 2015, 1194 Rn. 61). Die Regelung des § 3b Abs. 2 UVPG für "kumulie-

rende Vorhaben" setzt voraus, dass mehrere Vorhaben derselben Art gleichzeitig verwirklicht werden sollen. Dagegen findet sie keine Anwendung auf die räumlich und zeitlich aufeinander folgende abschnittsweise Verwirklichung eines Vorhabens (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 1. Juli 2015 - 8 C 10494/14 - DVBl. 2015, 1194 Rn. 62 m.w.N.).

- 50 Bei der Planfeststellung von Autobahnabschnitten handelt es sich schließlich auch nicht um Teilzulassungen im Sinne des § 13 UVPG, sondern um Entscheidungen über jeweils selbständige Vorhaben, denen im Unterschied zu Teilzulassungen keine Bindungs- und Abschichtungswirkung hinsichtlich der Folgeabschnitte zukommt (vgl. Schieferdecker, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Aufl. 2012, § 13 Rn. 15, 41; OVG Koblenz, Urteil vom 1. Juli 2015 - 8 C 10494/14 - DVBl. 2015, 1194 Rn. 63).
- 51 d) Auch mit der Kritik, § 14 UVPG sei verletzt, weil anders als darin für ein Vorhaben vorgeschrieben, das der Zulassung durch mehrere Landesbehörden bedarf, keine federführende Behörde bestimmt worden sei, kann die Klägerseite nicht durchdringen. Nach dem im Straßenplanungsrecht geltenden Vorhabensbegriff handelt es sich - wie dargelegt - bei den Tunnelhälften um zwei selbständige Vorhaben, die jeweils nur der Zulassung durch die zuständige Landesbehörde bedürfen.
- 52 3. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben.
- 53 a) Es kann (weiter) offenbleiben, ob das Erfordernis der Planrechtfertigung auf die Rüge eines Naturschutzvereins trotz dessen beschränkter Rügebefugnis (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG) zu prüfen ist. Denn die Planrechtfertigung ist für das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) - FStrAbG - dem vordringlichen Bedarf zugeordnete Vorhaben gegeben. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Satz 1 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren

(vgl. BVerwG, Urteile vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <345 ff.> und vom 21. März 1996 - 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <390>). Danach ist das Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen.

- 54 Anhaltspunkte, dass die Bedarfsfeststellung fehlerhaft und verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht. Das wäre nur der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 25 ff.). Solche Gründe liegen nicht vor. Dass für die A 20 nicht von einem Wegfall des gesetzlichen Bedarfs auszugehen ist, hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (BVerwGE 148, 373 Rn. 26) entschieden. In diesem Verfahren hat er auch entschieden, dass der Bedarfsplan nicht deswegen gegenstandslos geworden ist, weil er entgegen § 4 Satz 1 Halbs. 2 FStrG nur unvollständig überprüft und keine strategische Umweltprüfung durchgeführt worden ist. Daran ist festzuhalten.
- 55 Die Kritik an der Verkehrsprognose für den planfestgestellten Abschnitt ist nicht geeignet, die Grundlagen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung und -überprüfung in Frage zu stellen. Die angeordnete Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zielt darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und damit ebenso einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die "richtigere" Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzule-

genden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 Rn. 26 und vom 3. Mai 2013 - 9 A 16.12 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 236 Rn. 24 <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 146, 254>).

- 56 Hiernach ist die Kritik an der vorhabenbezogenen Verkehrsprognose von vornherein nicht geeignet, die Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Die Klägerseite hat mit ihrer Kritik, die Verkehrsprognose überschätze das zu erwartende Verkehrsaufkommen, nicht darzulegen vermocht, dass es an jeglichem Verkehrsbedarf für eine vierstreifige Autobahn fehlt. Nach den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) ist bereits ab einer Verkehrsstärke von 18 000 Kfz/24 h der Einsatzbereich des vorliegend für die freie Strecke außerhalb des Tunnelbereichs gewählten Regelquerschnitts RQ 31 erreicht (RAA S. 22). Auf eine evident fehlerbehaftete Bedarfsentscheidung führt auch nicht die Kritik der Klägerseite an den Überlegungen zur Anbindung des Ostseeraums und die weiteren wirtschafts- und regionalpolitischen Gründe für den Bau der Autobahn. Dass solche Gründe berücksichtigt werden dürfen und der Evidenzmaßstab nicht durch eine allgemein gehaltene Kritik erschüttert werden kann, ist nicht zweifelhaft (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 3. Mai 2013 - 9 A 16.12 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 236 Rn. 24 f. <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 146, 254>).
- 57 b) Die Planrechtfertigung fehlt auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit des Vorhabens.
- 58 Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999 - 4 A 12.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154 S. 30 f.). Allerdings darf die Planfeststellungsbehörde den Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens nicht ignorieren. Eine aus finanziellen Gründen nicht realisierbare Planung ist rechtswidrig und unzulässig. Ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht vernünftigerweise geboten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung voraus-

schauend zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (BVerwG, Urteile vom 20. Mai 1999 - 4 A 12.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154 S. 31 f. und vom 24. November 1989 - 4 C 41.88 - BVerwGE 84, 123 <128>). Diese Einschätzung setzt einen Zeithorizont voraus, der sich an der Geltungsdauer des nicht ausgenutzten Planfeststellungsbeschlusses orientiert (BVerwG, Urteil vom 24. November 1989 - 4 C 41.88 - BVerwGE 84, 123 <128>). Mithin beträgt der Zeithorizont für diese Betrachtung 15 Jahre nach Planerlass (vgl. § 17c Nr. 1 FStrG).

- 59 In Anwendung dieser Grundsätze muss nicht damit gerechnet werden, dass der Bau des Tunnels bis zum Jahresende 2030 aus finanziellen Gründen scheitern wird. Die Elbquerung ist als sogenanntes "F-Modell" nach dem Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private in der Fassung vom 1. September 2002 (BGBl. I S. 3442) bzw. der Bekanntmachung vom 6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49) sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2003 als auch aktuell in der Projektliste des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur 2015 als Öffentlich-Privates-Partnerschafts-Modell der "neuen Generation" enthalten. Dies bedeutet, dass es für eine ÖPP-Finanzierung in Betracht kommt und eine solche Finanzierung geprüft werden soll. Der Planfeststellungsbeschluss (S. 203) stellt darauf ab, dass im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine Finanzierung als F-Modell noch nicht feststand, weist aber darauf hin, dass nach der vorliegenden Eignungsabschätzung eine solche grundsätzlich als möglich und machbar anzusehen sei. Sollte sich zeigen, dass das F-Modell nicht wirtschaftlich sei, werde auch der verfahrensgegenständliche Abschnitt klassisch finanziert. Diese Ausführungen sind nicht zu beanstanden. Die Kritik der Klägerseite richtet sich vor allem gegen die vom Vorhabenträger in Auftrag gegebene Eignungsabschätzung zur Finanzierbarkeit des Tunnels durch ein Mautmodell. Daran ist richtig, dass die Eignungsabschätzung 2014 gegenüber dem Entwurf 2011 von höheren Mautbeträgen ausgeht und danach eine Wirtschaftlichkeit des F-Modells errechnet. Dass die Eingangsparameter bezüglich der Mauthöhe verändert wurden, wird in der Eignungsabschätzung ebenso offengelegt wie der Umstand, dass schon bei einer geringen Erhöhung der mit 1,1 Mrd. € zugrunde gelegten Baukosten das Modell nicht mehr die für erforderlich erachtete Eigenkapitalrendite erwirtschaften kann. Bei den vom Bundes-

rechnungshof vorherberechneten Kosten von 1,48 Mrd. € ist damit eine Finanzierung mittels des hier betrachteten F-Modells nicht darstellbar. Dies lässt aber nicht den Schluss zu, dass eine Finanzierung des Abschnitts innerhalb des Geltungszeitraums des Planfeststellungsbeschlusses überhaupt nicht realisierbar ist.

- 60 Der Beklagte hat insoweit mit Schriftsatz vom 26. Februar 2016 eine Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Januar 2016 vorgelegt, wonach das Vorhaben, falls es nicht als F-Modell verwirklicht werden kann, nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel konventionell finanziert werde. Er verweist zur Bekräftigung der Aussage darauf, dass entsprechend bei zwei anderen, ursprünglich als F-Modell geplanten Vorhaben verfahren worden sei. Diese Erklärung bestätigt die Annahme im Planfeststellungsbeschluss, dass der vorliegende Tunnelabschnitt auf jeden Fall realisiert werden soll und die dafür notwendigen Finanzmittel im Rahmen der Investitionsplanung zur Verfügung gestellt werden. Angesichts des in die Betrachtung einzubeziehenden Zeithorizontes bis Ende 2030 stellt die Notwendigkeit, das Vorhaben nach Verabschiedung des neuen Bedarfsplans in den Investitionsrahmenplan des Bundes aufzunehmen, kein Hindernis dar, das geeignet wäre, die Realisierbarkeit aus finanziellen Gründen in Frage zu stellen.
- 61 4. Der Planfeststellungsbeschluss in der Fassung der in der mündlichen Verhandlung erklärten Ergänzungen wird den Anforderungen, die an die Tunnelsicherheit zu stellen sind, gerecht.
- 62 Ob die Anforderungen an die Bausicherheit des Tunnels und an das Sicherheitskonzept aufgrund von § 4 Satz 1 FStrG und der europarechtlichen Vorgaben der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 201 S. 56) - Tunnelrichtlinie - Tunnel-RL - auf die Klage eines anerkannten Naturschutzvereins hin trotz dessen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG beschränkter Rügebefugnis zu prüfen sind, kann offenbleiben. Denn die Tunnelsicherheit ist gegeben.

- 63 Nach § 4 Satz 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diesen Anforderungen genügt er im Regelfall, wenn das Tunnelbauwerk den Anforderungen der Tunnelrichtlinie bzw. der diese umsetzenden Vorgaben der RABT 2006 entspricht. Im Falle einer besonderen Charakteristik eines Tunnels können zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden. Der Straßenbaulastträger hat in Konkretisierung dieser Regelungen eigenverantwortlich zu bestimmen, welche Maßnahmen angemessen sind, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken auszuschließen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2000 - 4 A 51.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 159 S. 67 f. und Beschluss vom 22. Juni 2015 - 4 B 64.14 - juris Rn. 21).
- 64 a) Die Tunnelrichtlinie ist durch die RABT 2006 ordnungsgemäß umgesetzt worden. Insbesondere bedurfte es keiner Umsetzung der Richtlinie in Form eines förmlichen Gesetzes. Der Senat folgt der Einschätzung der Europäischen Kommission (Generaldirektion Energie und Verkehr), die in ihrem Schreiben vom 29. September 2004 an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu dem Ergebnis gekommen ist, aus der Tunnelrichtlinie könnten keine individuell einklagbaren Rechte abgeleitet werden, weshalb eine Umsetzung durch förmliches Gesetz europarechtlich nicht gefordert werde. Aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 12. Dezember 1996 - C-298/95 [ECLI:EU:C:1996:501], Muschelgewässer-RL - folgt nichts anderes. In dieser, wie auch in den darin in Bezug genommenen weiteren Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs, wurden den Mitgliedstaaten durch die Richtlinien individuell einklagbare konkrete Verpflichtungen auferlegt. Daran fehlt es vorliegend. Der Anregung, die Frage der ordnungsgemäßen Umsetzung dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen, folgt der Senat daher nicht.
- 65 b) Die Rüge, die RABT 2006 setze die Tunnelrichtlinie in Bezug auf die Einsatzdienste und die anzustellende Risikoanalyse nicht ordnungsgemäß um, greift ebenfalls nicht durch.
- 66 Die Einsatzdienste sind in der RABT 2006 berücksichtigt worden. So findet sich in Abschnitt 0.4 die Zugriffszeit der Einsatzdienste in der Liste der Parameter,

die die Sicherheit beeinflussen. Zudem übernimmt die RABT 2006 den für die Einsatzdienste maßgeblichen Erwägungsgrund (11) und Art. 2 Nr. 2 Tunnel-RL nahezu wörtlich. Auch Abschnitt 6.1.3 der RABT 2006 greift den Aspekt der Nutzbarkeit von Tunnelementen für die Einsatzdienste auf. Die Vorgaben von Art. 13 Abs. 2 Tunnel-RL, wonach die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass auf nationaler Ebene eine präzise, genau definierte und optimaler Praxis entsprechende Methodik angewandt wird, sind ebenfalls erfüllt. Wie die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass auf nationaler Ebene eine diesen Anforderungen entsprechende Methode angewandt wird, steht ihnen nach Art. 13 Abs. 2 Tunnel-RL frei. Mit dem "Leitfaden für Sicherheitsbewertungen von Straßentunneln gemäß RABT 2006 (Abschnitt 0.5)" sowie dem darin in Bezug genommenen Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen "Bewertung der Sicherheit von Straßentunneln" (Heft B 66) sowie dem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen "Quantitative Risikoanalysen für Straßentunnel" (Heft B 58) steht eine hinreichend präzise Methodik zur Verfügung. Der Leitfaden und die Berichte sind in den einschlägigen Fachkreisen bekannt und stehen auf entsprechende Anforderung jedermann zur Verfügung. Dass der Leitfaden unter Beteiligung der im vorliegenden Verfahren als Gutachter der Beklagten auftretenden B. AG erstellt worden ist, ist nicht geeignet, Zweifel an der Methodik zu wecken, und auch im Übrigen unbedenklich.

- 67 c) Es kann dahinstehen, ob Anhang I Nr. 2.4.1. Tunnel-RL, der für Doppelröhrentunnel "mindestens alle 1 500 m eine von den Einsatzdiensten nutzbare Querverbindung zwischen den beiden Röhren" verlangt, neben der Begehbarkeit auch die Befahrbarkeit der Querverbindungen für Einsatzkräfte voraussetzt. Denn der Beklagte hat durch den in der mündlichen Verhandlung am 12. April 2016 übergebenen überarbeiteten Bauwerksübersichtsplan alle 1 200 m für die Einsatzkräfte befahrbare Querverbindungen festgesetzt. Ferner hat er durch eine Ergänzung der Nebenbestimmung 2.1.2.4 sichergestellt, dass die Verkehrsfreigabe davon abhängig gemacht wird, dass der südwestlich anschließende Abschnitt auf niedersächsischem Gebiet ebenfalls befahrbare Querschläge in einem Abstand von maximal 1 200 m anordnet. Angesichts der Dauer der Baumaßnahmen für das Vorhaben von mindestens sechs Jahren und der Tatsache, dass im hier zur Überprüfung gestellten Abschnitt nur ein weiterer



Querschlag so ausgestaltet werden muss, dass er auch befahrbar ist, ist nichts dafür erkennbar, dass die - gemessen an dem Gesamtbauvorhaben - zu vernachlässigende Vergrößerung des Durchmessers zu einer Bauverzögerung oder zu stärkeren Umweltauswirkungen führen könnte. Die von den Klägern gestellten Beweisanträge erweisen sich damit als Ausforschungsanträge, denen nicht nachzugehen war.

- 68 d) Die vom Beklagten angestellte Sicherheitsprognose beruht auf einer RABT-konformen Risikoanalyse.
- 69 Eine Risikoanalyse ist durchzuführen, wenn ein Tunnel ab 400 m Länge hinsichtlich der in Abschnitt 0.4 RABT 2006 genannten Parameter eine besondere Charakteristik aufweist. Sie dient dazu festzustellen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen erforderlich sind, die über dem Standard der RABT 2006 liegen (Abschnitt 0.5 RABT 2006). Als besondere Charakteristika, die eine Risikoanalyse erforderlich machen, nennt der Planfeststellungsbeschluss die geplante Tunnellänge von 5,671 m, den maschinellen Schildvortrieb mit gleichbleibendem Röhrenquerschnitt, das Tunnelportal unterhalb des Grundwasserspiegels sowie die Neigung im Längsgefälle der Nordrampe von 4 % (PFB S. 222). In der Risikoanalyse wird als weitere besondere Charakteristik ein Schwerverkehrsanteil von über 15 % genannt.
- 70 aa) Die Analysemethode der Risikoanalyse ist nicht zu beanstanden. Die vom Vorhabenträger beauftragten Ingenieurbüros haben entsprechend dem Leitfaden für Sicherheitsbewertungen von Straßentunneln gemäß RABT 2006 eine quantitative Sicherheitsanalyse durchgeführt. Der Leitfaden schreibt eine solche Vorgehensweise vor, wenn eine Vorprüfung zeigt, dass die Abweichungen zu den Vorgaben der RABT 2006 mehr als nur gering sind bzw. der Tunnel eine besondere Charakteristik aufweist. Die - entgegen der missverständlichen Bezeichnung - deutlich geringere Anforderungen an die Untersuchungstiefe stellende sogenannte qualitative Risikoanalyse kommt dagegen nur in Betracht, wenn davon ausgegangen werden kann, dass eine Abweichung zu den Vorgaben der RABT 2006 zu keiner maßgeblichen Erhöhung der Risiken führt. Die

Kritik, bei der quantitativen Sicherheitsbewertung würden qualitative Aspekte unberücksichtigt bleiben, trifft im Übrigen nicht zu. In allen drei Verfahrensabschnitten, in die die quantitative Sicherheitsbewertung unterteilt ist (Risikoanalyse, Risikobewertung und Maßnahmenplanung), fließen qualitative Überlegungen und Einschätzungen ein. Dies gilt insbesondere für die Maßnahmenplanung. Es ist in diesem Zusammenhang auch nicht zu beanstanden, dass keine Sensitivitätsuntersuchungen durchgeführt wurden. Der Gutachter des Beklagten, Bal., hat in seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2015 und in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert, dass Sensitivitätsuntersuchungen nach dem Leitfaden für Sicherheitsbewertungen nicht vorgesehen seien, der unscharfe Bereich infolge eventuell nicht genauer Eingangsdaten jedoch bei der Bewertung berücksichtigt werde. In der Risikoanalyse werde ein Relativvergleich zwischen unterschiedlichen Varianten durchgeführt. Mögliche Unschärfen verschoben daher möglicherweise das Gesamtergebnis; die Relationen untereinander blieben aber weitgehend erhalten.

- 71 bb) Es hat eine umfassende und ausreichende Szenarienuntersuchung stattgefunden.
- 72 Ein gleichzeitiger Brand in beiden Röhren musste nicht untersucht werden. Der Gutachter Bal. hat überzeugend dargelegt, dass die Sicherheitskonzeption der Richtlinie darauf beruhe, dass die zweite Tunnelröhre als Fluchtbereich genutzt werden könne. Dahinter stehe der Gedanke, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit für Doppelereignisse denkbar gering sei. Bei einer Berücksichtigung von Mehrfachereignissen würde die systematische Grenze erreicht, bei der das gesamte Sicherheitskonzept der Richtlinie "auf den Kopf gestellt" würde. Der vom Kläger im Verfahren 9 A 9.15 beauftragte Gutachter Bas. hat dieser Aussage ausdrücklich zugestimmt und betont, europaweit werde nur ein einzelnes Szenario zugrunde gelegt.
- 73 Es ist nicht zu beanstanden, dass die Frage, ob Gefahrguttransporte im Tunnel zugelassen werden können, in der Risikoanalyse nicht behandelt wird. Wie der Senat bereits in seinem Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 - (Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 33 Rn. 52) entschieden hat, liegt die straßenver-

kehrrechtliche Regelung für Gefahrguttransporte nicht bei der Planfeststellungsbehörde, sondern bei den Straßenverkehrsbehörden, die gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Im Planfeststellungsbeschluss sind die bautechnischen Probleme zu bewältigen, die ein Straßentunnel für die Durchleitung des Gefahrgutverkehrs aufwirft. Dies ist hier geschehen. Der Planfeststellungsbeschluss stellt insoweit sicher, dass eine automatische Brandbekämpfungsanlage nachgerüstet werden kann und die Risikoanalyse über die Zulässigkeit von Gefahrguttransporten vor Inbetriebnahme des Straßentunnels vorgelegt wird. Ebenso ist das Entwässerungssystem richtlinienkonform ausgeführt, insbesondere sind unter anderem zur Aufnahme von auslaufenden Flüssigkeiten und von Löschwasser in der Tunnelfahrbahn Schlitzrinnen mit abgeschotteten Halterungen vorgesehen (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung 4.5.2).

- 74 Der Beklagte hat auf die entsprechende Rüge der Klägerseite Unterlagen vorgelegt, aus denen sich ergibt, dass auch 100-MW-Brandereignisse untersucht worden sind. Darüber hinausgehende Brandleistungen mussten wegen der sehr geringen Wahrscheinlichkeit eines solchen Schadensfalles nicht berücksichtigt werden; gleiches gilt für Explosionsrisiken, die bei der Gefahrgutkategorisierung im Rahmen der Gefahrgutanalyse Berücksichtigung finden.
- 75 In der Risikoanalyse sind mögliche Ausfälle von technischen Betriebsanlagen wie Belüftung, Beleuchtung und Hauptenergieversorgung berücksichtigt worden. Hierfür sind Ausfallwahrscheinlichkeiten entweder in Höhe von 1 % in Ansatz gebracht oder in die Erwartungswerte der Initialereignisse einberechnet worden. Der Gutachter des Beklagten, Bal., hat dies in der mündlichen Verhandlung näher erläutert und darauf hingewiesen, dass man mit der Annahme einer Ausfallwahrscheinlichkeit von 1 % bei technischen Geräten auf der sicheren Seite sei, da die Hersteller eine Ausfallwahrscheinlichkeit von höchstens 0,2 % garantieren müssten.

- 76 Die Rüge, die der Risikoanalyse zugrunde liegende Zahl von 0,31 Bränden im Jahr sei zu niedrig angesetzt, ist ebenfalls unbegründet. Die in der Risikoanalyse vorgenommene Berechnung der Brandhäufigkeit stützt sich auf Erhebungen über das Unfallaufkommen in über 80 Straßentunneln in Deutschland. Wie der Gutachter Bal. in der mündlichen Verhandlung im Einzelnen nachvollziehbar erläutert hat, sind dabei in erheblichem Maße Bestandstunnel enthalten, die hinsichtlich der baulichen und technischen Sicherheitsausrüstungen (zum Beispiel fehlende Standstreifen, fehlende Querschläge) nicht den gegenwärtigen Anforderungen entsprechen. Die Berechnung stelle daher bezogen auf den Sicherheitsstandard des planfestgestellten Zwei-Röhren-Tunnels einen konservativen Ansatz dar. In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2015 hat der Gutachter darauf hingewiesen, dass die Zahlen durch eine weitere Untersuchung aus dem Jahr 2014 bestätigt worden seien. Bei der Berechnung der Brandereignisse würden Brände von mindestens 5 MW, was dem Brand eines Kfz entspreche, erfasst. Erst ab einem solchen Brandereignis bestehe die Gefahr von Personenschäden. Die Zahl der in den Statistiken aufgeführten Gesamtbrandereignisse liege daher regelmäßig deutlich höher, da dort jedes auch ganz kleine und ungefährliche Brandereignis erfasst werde. Eine weitere Ursache für die Annahme einer geringeren Unfall- und Brandhäufigkeit sei die nicht an der Kapazitätsgrenze liegende Verkehrsbelastung der A 20. Die Kritik, die der Gutachter Bas. an der Nichtberücksichtigung des aufgrund des Längsgefälles von mehr als 3 % erhöhten Unfallpotentials bei der Berechnung der Unfallhäufigkeit in der Risikoanalyse geübt hat, greift in diesem Zusammenhang nicht durch. Denn die für die erhöhte Längsneigung in Ansatz gebrachten Korrekturfaktoren sind bei der in Kapitel 4 der Risikoanalyse vorgenommenen Berechnung der Kollisionshäufigkeiten infolge der besonderen Charakteristik - anders als in Kapitel 3 der Risikoanalyse - tatsächlich berücksichtigt worden. Die unter Anwendung der Korrekturfaktoren ermittelten jährlich 18 Kollisionen haben bei der Ermittlung der Häufigkeit von Bränden infolge von Kollisionen Eingang gefunden (S. 119 der Risikoanalyse).
- 77 Die Risikoanalyse ist von einem Schwerverkehrsanteil von 16,3 % ausgegangen und hat berücksichtigt, dass nach Anhang I Nr. 1.3.2. Tunnel-RL insoweit

ein zusätzliches Risiko vorliegt. Dass der Planfeststellungsbeschluss aufgrund späterer Aktualisierungen nur einen LKW-Anteil von 12,2 % prognostiziert, ist daher ohne Auswirkungen geblieben. Durch den in Ansatz gebrachten erhöhten LKW-Anteil ist zugleich sichergestellt, dass etwaige zukünftige Erhöhungen gegenüber der Prognose im Planfeststellungsbeschluss wie auch etwaige Defizite bei der dortigen Berechnung des LKW-Anteils ohne Auswirkungen auf die Risiko einschätzung bleiben.

- 78 Der in der mündlichen Verhandlung durch den Gutachter Bas. geäußerten Kritik, die Risikoanalyse habe nur einen Brand am Tiefpunkt betrachtet, ungünstige Szenarien mit einer meteorologisch beeinflussten Rauchausbreitung entgegen der Verkehrsrichtung nicht berücksichtigt sowie eine zu kurze Detektionszeit von 60 Sekunden angenommen, ist der Gutachter Bal. in allen Punkten überzeugend entgegengetreten. Er hat die Berechtigung der Kritik im Grundsatz nicht in Frage gestellt, jedoch auf den hohen Aufwand hingewiesen, den die Berechnung von Bränden an verschiedenen Stellen des Tunnels erfordere. Daher habe man den schlechtesten Punkt der Steigung berechnet und diese Ergebnisse auf alle Tunnelpunkte übertragen. Auch bei den meteorologischen Verhältnissen sei man von den schlechtesten Winddruckbedingungen ausgegangen. Ebenso sei man bei der Brandentwicklung vom schlechtesten Fall eines Flüssigkeitsbrandes ausgegangen, obwohl gerade bei LKW-Bränden eine langsame Brandentwicklung typisch sei. Hinsichtlich der Detektionszeit hat der Gutachter erläutert, dass diese tatsächlich schwer zu ermitteln sei, die Angaben der Tunnelbetreiber würden stark schwanken. Gleichwohl sei man von 60 Sekunden ausgegangen, da dies dem Leitfaden entspreche und nicht unrealistisch sei. Im Übrigen führe eine längere Detektionszeit zu einer Verschiebung auch bei dem Referenz tunnel, ohne dass es zu signifikant anderen Betrachtungen der Kostenwirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen (Verkürzung der Detektionszeit auf 15 Sekunden und Geschwindigkeitsüberwachung) komme. Durch die verschiedenen vorgesehenen Detektionssysteme könnten auch Brände mit verzögerter Energiefreisetzung erfasst werden.

- 79 cc) Die planfestgestellte Sicherheitsausstattung des Tunnels steht mit den Anforderungen der RABT 2006 und der Tunnelrichtlinie in Einklang.
- 80 Der Kritik der Kläger an dem Beleuchtungsniveau, den verkehrstechnischen Einrichtungen, dem Tunnelfunk und der Stromversorgung, dem Löschwassersystem, der Entwässerungskapazität und dem Entwässerungssystem sowie an den Aufstellflächen für die Rettungsdienste ist der Beklagte jeweils im Einzelnen entgegengetreten und hat diese entkräftet. Hierauf wird verwiesen.
- 81 Dem Einwand, die technischen Anforderungen an die Lüftungsanlage seien entgegen der RABT 2006 (Abschnitt 0.4) nicht im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses geregelt worden, hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung durch eine entsprechende Ergänzung der Nebenbestimmung 2.1.2.4 Rechnung getragen. Den von den Klägern geäußerten Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Lüftungs- und Entrauchungsanlage hat der Gutachter Dipl.-Ing. Bas. in der mündlichen Verhandlung den Boden entzogen, indem er die Anlage als "extrem gut" bezeichnet hat.
- 82 Die Belange behinderter Personen sind in der Planfeststellung hinreichend berücksichtigt worden. In der Gesamtsicherheitsdokumentation wird darauf hingewiesen, dass die RABT 2006 insofern noch keine konkreten Vorschriften enthalte und neuere Entwicklungen in der Ausführungsplanung in Form von Planänderungen und -ergänzungen zu berücksichtigen seien. Gleichzeitig seien einzelne bauliche Elemente wie eine rollstuhlgerechte Reduzierung des Hochbordes der Notgehwege, stufenlose Wege in die Querschläge und rollstuhlgerechte Breiten der Notausgangstüren bereits verwirklicht worden.
- 83 dd) Die planfestgestellten, in der mündlichen Verhandlung ergänzten zusätzlichen Maßnahmen, mit denen der (erhöhten) Längsneigung und der besonderen Charakteristik des Tunnels Rechnung getragen wird, sind ebenfalls nicht zu beanstanden.
- 84 Als zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsniveaus werden in der Risikoanalyse eine verkürzte Branddetektion (verkürzte Ereignisdetektion)

und zusätzlich eine Überwachung der Geschwindigkeit vorgeschlagen. Da die Verkürzung der Branderkennung das Schadensausmaß positiv beeinflusst, die Überwachung der Höchstgeschwindigkeit dagegen die Häufigkeit des Schadenseintritts reduziert, schlägt die Risikoanalyse die Umsetzung beider Maßnahmen vor. Hierdurch könne das Sicherheitsniveau eines Vergleichstunnels mit 3 % Längsneigung übertroffen werden. Andere denkbare Maßnahmen wie eine (weitere) Verkürzung der Abstände der Querverbindungen und eine automatische Brandbekämpfungsanlage wurden bereits im Weg der Grobanalyse bzw. nach Erstellung einer entsprechenden Zusatzuntersuchung ausgeschlossen.

- 85 Die Kritik hieran greift nicht durch. Die planfestgestellten Maßnahmen sind wirksam (1). Der abwehrende Brandschutz durch die Feuerwehr ist sichergestellt (2). Die Anordnung einer automatischen Brandbekämpfungsanlage hat der Planfeststellungsbeschluss in rechtlich nicht zu beanstandender Weise abgelehnt (3).
- 86 (1) Durch die Ergänzung der Nebenbestimmung 2.1.2.4 in der mündlichen Verhandlung ist die Verkürzung der Ereignisdetektion um 45 Sekunden auf 15 Sekunden (auch) in den verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen und die höchstzulässige Geschwindigkeit auf 80 km/h festgesetzt worden. Damit sind die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Bestimmtheit der angeordneten Verkürzung der Ereignisdetektion sowie hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgeräumt. An der Wirksamkeit der Ereignisdetektion bestehen nach der übereinstimmenden Einschätzung der in der mündlichen Verhandlung gehörten Gutachter, Bal. und Bas., keine Zweifel. Soweit der Gutachter Bas. die Technik als noch nicht ausgereift bezeichnet hat, ist dem der Gutachter des Beklagten mit dem Hinweis entgegengetreten, bei dem heutigen Stand der Technik sei eine praxistaugliche Einstellung der empfindlichen Anlagen möglich. Seine Einschätzung wird durch den Umstand bestätigt, dass die automatische Videodetektion nach den übereinstimmenden Angaben der Gutachter in allen Straßentunneln Münchens bereits Anwendung findet und sich dort bewährt hat. Der Senat hat daher keine Zweifel, dass sie

auch im planfestgestellten Elbtunnel der A 20 zuverlässig und mit Erfolg eingesetzt werden kann.

- 87 (2) Die zwischen den Beteiligten umstrittene Frage, ob und, wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nach dem Bundesfernstraßengesetz in besonders gelagerten Fällen dem Vorhabenträger und damit dem Baulastträger Bund aufgegeben werden kann, für ein Tunnelbauwerk (eigene) Feuerwehrrkräfte bereitzuhalten oder Feuerwehrrkräfte des Landes zu finanzieren, bedarf keiner Vertiefung (vgl. zur Anordnung der straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Planfeststellungsbeschluss BVerwG, Beschlüsse vom 23. Mai 2013 - 9 B 45.12 - juris Rn. 3 und vom 7. Juli 2007 - 4 B 94.99 - juris Rn. 17; zu betriebsregelnden Anordnungen im Eisenbahnrecht BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 55 mit kritischen Anmerkungen Vallendar, UPR 2014, 241 <241 ff.>). Denn vorliegend erweist sich das auf eine solche Anordnung verzichtende Brandschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses jedenfalls unter Berücksichtigung der in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärung des Landes Schleswig-Holsteins und der das Brandschutzkonzept betreffenden Ergänzungen des Beklagten als tragfähig.
- 88 Der Senat hat hierzu in seinem die Gemeinde K. betreffenden Urteil vom heutigen Tag im Verfahren 9 A 8.15 ausgeführt:

"Der Planfeststellungsbeschluss ist auf der Grundlage zweier Untersuchungen zur Bewertung der Möglichkeiten und Grenzen eines Feuerwehreinsatzes im Tunnelbauwerk durch das Gutachterbüro D. vom 8. Juni 2009 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Übertragung der Rettung und Brandbekämpfung auf die umliegenden Freiwilligen Feuerwehren mit der entsprechenden technischen Ausstattung sowie mit Ausbildung und Training für Tunnelbrände möglich sei. Für Schleswig-Holstein geht der Planfeststellungsbeschluss (S. 241) davon aus, dass hauptamtliche Kräfte für den Ersteinsatz vorgesehen werden. Die Organisation und Durchführung des abwehrenden Brandschutzes obliege dem Land, das zusammen mit den betroffenen Kreisen und Gemeinden ein entspre-



chendes Sicherheitskonzept zu erarbeiten und den Brandschutz sicherzustellen habe.

In seiner am 12. April 2016 in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll gegebenen Erklärung hat das Land Schleswig-Holstein nicht nur (deklaratorisch) seine gesetzlich ohnehin bestehende Verpflichtung nach dem schleswig-holsteinischen Brandschutzgesetz zur Unterstützung der Klägerin und des Kreises Steinburg bekräftigt, sondern sich darüber hinaus ausdrücklich verpflichtet, hauptamtliche Wachabteilungen für die Elbquerung zu schaffen und hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. Auch wenn damit noch nicht über die Höhe der finanziellen Mittel, die das Land zur Verfügung stellen wird, entschieden ist, steht durch diese Erklärung fest, dass hauptamtliche Wachabteilungen der Feuerwehren mit der hierfür erforderlichen finanziellen Hilfe des Landes eingerichtet werden. Durch die Ergänzung der Nebenbestimmung 2.1.2.4 um eine Ziffer 5, durch die die Verkehrsfreigabe von der Vorlage eines die Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes belegenden Sicherheitskonzepts abhängig gemacht wird, wird die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtung vor der Inbetriebnahme des Tunnelbauwerks gewährleistet. Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob auch ohne derartige Erklärungen die Planfeststellungsbehörde im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses von der Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes für das Tunnelbauwerk durch die Freiwilligen Feuerwehren der Klägerin und des Kreises Steinburg ausgehen durfte und ob der Klägerin hierdurch die Erfüllung der ihr nach § 2 BrSchG SH obliegenden Selbstverwaltungsaufgabe, den örtlichen Brandschutz zu gewährleisten, wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht worden wäre. Denn durch die abgegebenen Erklärungen ist der von der Klägerin geltend gemachten Forderung nach Errichtung einer mit hauptamtlichen Feuerwehrkräften besetzten 'Tunnelwache' und finanzieller Unterstützung in der Sache Rechnung getragen worden. Ein darüber hinaus gehender Anspruch, dies durch eine an den Vorhabenträger gerichtete Auflage zu regeln, steht der Klägerin ebenso wenig zu wie der Anspruch, von allem Mehraufwand freigestellt zu werden, der ihr durch den Planfeststellungsbeschluss bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß § 2 BrSchG SH entsteht. Finanziellen Mehrbelastungen, die durch eine neu errichtete Straße verursacht werden, ist allenfalls im Rahmen des Finanzausgleichs, nicht jedoch im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen."

- 89 (3) Weder die Tunnelrichtlinie noch die im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses geltende RABT 2006 schreiben den Einsatz einer automatischen Brandbekämpfungsanlage vor. Beide Regelwerke verwenden den Begriff nicht. Auch der Entwurf der für 2016 geplanten Neufassung der RABT sieht die automatische (stationäre) Brandbekämpfungsanlage nicht als Regelausstattung eines Tunnels vor, sondern nur in Ausnahmefällen als eine Option, wenn durch eine Verstärkung der zwingend vorgeschriebenen Ausstattungsmerkmale keine ausreichende Sicherheit erreicht wird oder diese Maßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Der Beklagte war daher nicht verpflichtet, eine automatische Brandbekämpfungsanlage vorzusehen, sondern hatte über den Einsatz einer solchen Anlage im Rahmen der auf der Grundlage der Risikoanalyse vorzunehmenden Prüfung, ob zur Gewährleistung der Sicherheit des Tunnels zusätzliche Maßnahmen oder weitere Ausrüstungen notwendig sind, zu entscheiden. Diese Entscheidung hält einer Überprüfung stand.
- 90 In den Untersuchungen durch das Gutachterbüro D. vom 8. Juni 2009 wird zwar eine automatische Brandbekämpfungsanlage als wirksame Alternative zu einer Werkfeuerwehr vorgeschlagen. Die im Mai 2010 erstellte zusätzliche Untersuchung zur Wirksamkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage (Zusatzbericht zur Risikoanalyse) kommt aber bezogen auf den darin allein untersuchten Personenschutz zu dem Ergebnis, dass eine solche Anlage zusätzlich zur Rauchabsaugung zwar das Sicherheitsniveau beider Röhren über das der Mindestanforderungen der RABT 2006 hebe. Hinsichtlich der Selbstrettungsmöglichkeiten sei durch das zusätzliche Aktivieren einer automatischen Brandbekämpfungsanlage im Vergleich zur reinen Rauchabsaugung nur eine geringfügige Verbesserung zu erwarten, weshalb wegen der mit deren Installation verbundenen hohen Zusatzkosten einer verkürzten Detektionszeit der Vorzug zu geben sei.
- 91 Gestützt hierauf lehnt der Planfeststellungsbeschluss die automatische Brandbekämpfungsanlage ab. Der Baulastträger sei nicht verpflichtet, den bestmöglichen oder optimalen Standard zu gewährleisten. Das gelte auch dann, wenn dieser Standard die Arbeit der Feuerwehren erleichtere. Gleichzeitig hat der Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger in der Nebenbestimmung

2.1.2.4 unter Ziffer 2 jedoch aufgegeben, vor Inbetriebnahme des Tunnels den Stand der Technik darauf zu prüfen, ob sich abweichende Erkenntnisse zur Erforderlichkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage ergeben haben; gegebenenfalls ist der Vorhabenträger auf seine Kosten zur Nachrüstung verpflichtet.

- 92 Die mündliche Verhandlung hat diese Entscheidung der Planfeststellungsbehörde als vertretbar bestätigt.
- 93 Der Gutachter des Beklagten, Bal., hat den Einbau einer automatischen Brandbekämpfungsanlage für einen 100 % wirksamen Bautenschutz als sinnvoll bezeichnet und einer solchen Anlage auch für die Selbstrettung einen positiven Wert beigemessen, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass es diesbezüglich auch negative Auswirkungen gebe. So werde die zunächst stabile Schichtung des Rauchs zerstört, wodurch die Selbstrettung behindert werde. Es sei noch nicht hinreichend erforscht, welche Auswirkungen ein Schaum- oder Wasserregen auf das Rettungsverhalten der Betroffenen und die Sichtverhältnisse habe. Durch das Versprühen von Schaum oder Wasser bestehe jedenfalls die Gefahr, dass Autofahrer nicht mehr aus ihrem Fahrzeug ausstiegen. Im Einwirkungsbereich einer automatischen Brandbekämpfungsanlage werde man als Fußgänger "klatschnass". Hinzu komme, dass die automatische Brandbekämpfungsanlage nicht sofort einsatzbereit sei. Es müsse erst der notwendige Wasservorrat und Wasserdruck an der Einsatzstelle aufgebaut werden, weshalb die Anlage erst ca. zwei Minuten nach der Detektion des Brandes wirksam werde und damit zu einem Zeitpunkt, in dem die Selbstrettung im kritischen Bereich abgeschlossen sei. Für mobilitätseingeschränkte Personen könne die automatische Brandbekämpfungsanlage neben Vorteilen auch Nachteile mit sich bringen, eine genaue Abschätzung sei schwer möglich. In der Selbstrettungsphase könne und müsse man auch auf die allgemeine und strafbewehrte Hilfspflicht der anderen Verkehrsteilnehmer bauen.
- 94 Diese Ausführungen sind durch den Gutachter Bas. nicht grundsätzlich in Frage gestellt worden. Der Gutachter hat die hohe Wirksamkeit der Anlage betont und kritisiert, dass die Kostenwirksamkeit der automatischen Brandbekämpfungsan-

lage wegen der Nichtberücksichtigung der Korrekturfaktoren bei der Berechnung der Initialereignisse nicht zutreffend bewertet worden sei. Bei richtiger Berechnung wäre man für die Oströhre statt auf ein Kostenwirksamkeitsverhältnis von 1,3 in die Nähe von 1,0 oder darunter und auch für die Weströhre zu einem niedrigeren Wert als 4,2 gekommen. Dies hätte Anlass für eine vertiefte Prüfung gegeben. Dem ist der Gutachter des Beklagten überzeugend mit dem Hinweis entgegengetreten, angesichts der sehr viel höheren Kostenwirksamkeit der planfestgestellten Maßnahmen sei es unerheblich, ob man für eine automatische Brandbekämpfungsanlage auf eine Kostenwirksamkeitsrelation von 1,3 oder 1,0 oder 0,9 komme. Dann jedenfalls lägen die Werte ganz erheblich über den Werten, die durch die planfestgestellten Maßnahmen erreicht würden.

- 95 Der Einbau einer automatischen Brandbekämpfungsanlage ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Bautenschutzes erforderlich. Zwar wird unter diesem Gesichtspunkt die Installation einer automatischen Brandbekämpfungsanlage in den erwähnten Berichten der D. empfohlen. In der mündlichen Verhandlung wurde vom Gutachter Bal. allerdings überzeugend erklärt, dass die Annahme einer Vollbrandphase von 55 Minuten auch bei großen Bränden dem tatsächlichen Brandgeschehen entspreche und bei der Verwendung der vorgesehenen Brandschutzplatten gemäß den Anforderungen der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING) Teil 5 - Tunnelbau - der Tunnel diese verlängerte Vollbrandphase relativ unbeschadet überstehe. Tunnel würden auch sehr viel längere Brandereignisse überstehen, wie ein Großbrand im Gotthardtunnel gezeigt habe, bei dem die Feuerwehr erst zwei bis drei Tage nach Brandausbruch in den Tunnel gelangt sei. Der Kritik, die erhöhten baulichen Anforderungen an den Brandschutz des Tunnelbauwerks seien nicht planfestgestellt, hat der Beklagte durch einen Blauetrug in die Bauwerksunterlagen ausgeräumt.
- 96 Der Beklagte hat schließlich dadurch, dass er den Vorhabenträger verpflichtet hat, vor der Inbetriebnahme des Tunnels zu prüfen, ob eine automatische Brandbekämpfungsanlage mittlerweile dem Stand der Technik entspricht, und gegebenenfalls eine solche Anlage nachzurüsten, sichergestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss an die neuesten technischen Entwicklungen und Er-

kenntnisse über die Wirksamkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage für den Personen- und Bauwerksschutz angepasst wird. Das auf eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um die Auflage zur Ausrüstung des Tunnels mit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage gerichtete Verpflichtungsbegehren musste daher ohne Erfolg bleiben.

- 97 5. Der Planfeststellungsbeschluss trägt den besonderen Anforderungen an den Schutz von FFH-Gebieten Rechnung.
- 98 Das FFH-Gebiet "DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch" umfasst ein 2 - 15 m breites, tief in die Landschaft eingeschnittenes Grabensystem mit ausgeprägten Böschungen in der Elbmarsch auf dem Gebiet der Gemeinde Kollmar. Die oberhalb der Böschungen an die Sielverbandsvorfluter angrenzenden Siedlungs-, Grünland-, Acker- und Obstbauflächen sind nicht in die Gebietskulisse einbezogen, sondern ausschließlich die offenen Gräben (Wettern). Das Gebiet hat keinen ständigen Kontakt mit der Elbe. Einziges Erhaltungsziel ist die Erhaltung von Teilen des Grabensystems als Lebensraum der nicht prioritären Art des Schlammpeitzgers (*Misgurnus fossilis*). Die ebenfalls vorkommende Art des Bitterlings wurde im Zeitpunkt der Verträglichkeitsprüfung als gebietsfremde Tierart eingeschätzt und nicht in die Untersuchung einbezogen. Im Jahr 2006 wurde die Erweiterung des Gebietes geprüft. Dabei wurden zwei Erweiterungsvorschläge mit der vorläufigen Nummer P 2222-322 vorgelegt, die eine Vergrößerung des bestehenden Gebietes um Grabensysteme nördlich (Erweiterungsfläche B) sowie westlich und östlich des bestehenden FFH-Gebietes (Erweiterungsfläche A) vorsahen.
- 99 a) Die Gebietsabgrenzung ist, soweit entscheidungserheblich, nicht zu beanstanden. Die Maßstäbe für die Gebietsabgrenzung ergeben sich aus Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang III Phase 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7) - FFH-RL -. Diese Regelung ist nicht nur für die Identifizierung von FFH-Gebieten, sondern auch für deren konkrete Abgrenzung anzuwenden. Maßgebend sind ausschließlich die in Anhang III Phase 1 genannten naturschutzfachlichen Kriterien; Erwägungen, die auf Inte-

ressen gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher Art abstellen, sind nicht statthaft. Für die Anwendung der Kriterien ist den zuständigen Stellen ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum eingeräumt. Zwingend ist eine Gebietsmeldung nur, wenn und soweit die fraglichen Flächen die von der FFH-RL vorausgesetzte ökologische Qualität zweifelsfrei aufweisen. Diese Gebietsteile dürfen nicht ausgespart werden, auch nicht im Hinblick auf ein bestimmtes Vorhaben. Ein sich aufdrängender Korrekturbedarf muss im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Nach der Entscheidung der EU-Kommission über die Gebietslistung spricht eine tatsächliche Vermutung für die Richtigkeit der Gebietsabgrenzung. Deshalb bedürfen Einwände dagegen einer besonderen Substantiierung; sie müssen geeignet sein, die Vermutung zu widerlegen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 14. April 2010 - 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 38 ff., vom 28. März 2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 36 und vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 42).

- 100 Das ist den Klägern im Ergebnis nicht gelungen. Sie rügen, die Gebietsabgrenzung sei von politischen Erwägungen geleitet gewesen. Die aus naturschutzfachlicher Sicht gebotene Gebietserweiterung um den westlichen Teil der Erweiterungsfläche A und um die nördlich gelegene Erweiterungsfläche B sei im Hinblick auf den geplanten Bau der A 20 unterblieben.
- 101 aa) Hinsichtlich der Erweiterungsfläche A (West) kann die Frage schon deswegen offenbleiben, weil diese Fläche vorsorglich in die Verträglichkeitsprüfung einbezogen und damit als potentiell FFH-Gebiet behandelt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Vorwirkung des potentiellen FFH-Gebietsstatus darauf gerichtet, zu verhindern, dass diese Gebiete zerstört oder anderweitig beeinträchtigt werden; sie beinhaltet aber keine darüber hinaus gehende "absolute" Veränderungssperre. Trotz vertragswidrigem Verhalten darf danach ein Mitgliedstaat nicht mit Folgen belastet werden, die über jene Einschränkungen hinausgehen, welche die Richtlinie im Fall ordnungsgemäßer Umsetzung selbst vorsieht (BVerwG, Urteile vom 19. Mai 1998 - 4 A 9.97 - BVerwGE 107, 1 <22>, vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 - BVerwGE 120, 1 <10 f.> und vom 14. April 2010 - 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 36). Bei Vorhaben der vorliegenden Art (Infrastrukturvorhaben)

stellt jedenfalls die Anlegung der materiell-rechtlichen Maßstäbe des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL in aller Regel eine Schutzmaßnahme dar, die im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Erhaltungsziel geeignet ist, einen "angemessenen Schutz" im Sinne der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 13. Januar 2005 - C-117/03 [ECLI:EU:2005:16], Dragaggi - Rn. 25 ff.) zu gewährleisten (BVerwG, Beschluss vom 7. September 2005 - 4 B 49.05 - BVerwGE 124, 201 <205 ff.>). Potentielle FFH-Gebiete unterliegen damit keinem absoluten Verschlechterungsverbot. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die erforderliche Gebietserweiterung der Kommission bereits vorgeschlagen worden ist oder dies noch nicht geschehen ist, die Nachmeldung sich aber aufdrängt. Der Europäische Gerichtshof hat über diese Fallgestaltung zwar bisher nicht entschieden; es gibt aber keine stichhaltigen Gründe, sie abweichend zu behandeln (BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 - 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 36; vgl. auch Beschluss vom 31. Januar 2006 - 4 B 49.05 - Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 21 Rn. 8).

- 102 Die Klägerseite zeigt nichts auf, was zu einer anderen Beurteilung führen könnte. Insbesondere ergibt sich nichts Neues aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 15. März 2012 - C-340/10 [ECLI:EU:C:2012:143], zypriische Ringelnatter -. In dieser bekräftigt der Europäische Gerichtshof lediglich die bisherigen Grundsätze seiner Rechtsprechung, die bereits im Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 31. Januar 2006 - 4 B 49.05 - (Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 21) berücksichtigt worden sind. Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 7. Dezember 2000 - C-374/98 [ECLI:EU:C:2000:670], Basses Corbières -, die ausdrücklich den Gedanken formuliert, dass ein Staat, der gegen seine Meldepflichten verstoßen hat, aus der Missachtung seiner gemeinschaftlichen Pflichten keinen Vorteil ziehen soll, ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Kommission es damals als gerechtfertigt ansah, Gebiete, die eigentlich als Vogelschutzgebiete hätten gemeldet werden müssen, nur den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zu unterwerfen. Dieses Ansinnen hat der Europäische Gerichtshof zurückgewiesen und insoweit argumentiert, dass Gebiete, die nicht zu besonderen Schutzgebieten erklärt wurden, obwohl dies erforderlich gewesen wäre, offenkundig weiterhin der Regelung des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 2009/147/EG des Eu-

ropäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 20 S. 7) - Vogelschutzrichtlinie - VRL - unterliegen und auf sie nicht die weniger strengen Regelungen des FFH-Rechts Anwendung finden können. Eine vergleichbare Konstellation liegt hier nicht vor.

- 103 bb) Bezüglich der Erweiterungsfläche B hat die Verträglichkeitsprüfung eine Einbeziehung mit der Begründung abgelehnt, das Gebiet sei von dem gemeldeten Gebiet hydrologisch durch eine Wasserscheide vollständig getrennt und die kürzeste Distanz zwischen der Erweiterungsfläche und der Trasse im planfestgestellten Abschnitt betrage 2 km; es liege damit außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Soweit der Kläger im Verfahren 9 A 9.15 betont, dass die Trennung künstlich herbeigeführt worden sei und es immer wieder zu Überschwemmungen komme, so dass ein Wasseraustausch stattfinde, wird damit die Überlegung in der Verträglichkeitsprüfung, durch die grundsätzlich gegebene Trennung der Gewässersysteme sei das Grabensystem im Norden eigenständig zu betrachten, ebenso wenig in Frage gestellt wie die Überlegung, durch die erhebliche Entfernung des Erweiterungsgebietes Nord von dem planfestgestellten Abschnittsende seien erhebliche Beeinträchtigungen durch das hiesige Vorhaben auszuschließen.
- 104 Auf die Frage, ob das Artenspektrum in den Erweiterungsflächen Nord zutreffend erfasst worden ist, kommt es mithin ebenso wenig an wie auf die Frage, ob das Gebiet die gleiche oder sogar eine bessere Qualität aufweist als das ausgewiesene FFH-Gebiet. Für die Rechtmäßigkeit des hier verfahrensgegenständlichen Abschnitts ist eine Vorausschau auf die nachfolgenden Abschnitte nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils" erforderlich, aber auch ausreichend. Für die gerichtliche Prüfung kommt es entscheidend darauf an, ob sich nach summarischer Würdigung des Sachverhalts die Realisierbarkeit ausschließen lässt. Der voraussehbare Eintritt nachteiliger Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet reicht dafür nicht aus. Sie sind zwar in Rechnung zu stellen und zu gewichten; daneben ist aber auch zu berücksichtigen, ob es als möglich erscheint, mit Hilfe von Schutzmaßnahmen die Verträglichkeit zu gewährleisten oder aufgrund einer Abweichungsprüfung zur Zulässigkeit des Vorhabens zu gelangen. Das alles erfordert eine tatrichterliche Einzelfallwürdigung (BVerwG,



Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 270 f. m.w.N.;  
Beschlüsse vom 21. Januar 1998 - 4 VR 3.97 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG  
Nr. 135 und vom 5. Dezember 2008 - 9 B 30.08 - juris Rn. 9). Ein anderer,  
strengerer Maßstab ist auch nicht deshalb geboten, weil der Folgeabschnitt mit  
dem hier interessierenden Abschnitt verklammert ist. Die Verklammerung hat  
nur die Funktion sicherzustellen, dass kein Planungstorso entsteht und die ab-  
schnittsweise Planung dadurch ihren gestalterischen Auftrag verfehlt. Sie führt  
aber nicht dazu, dass die verklammerten Abschnitte zu einem Gesamtabschnitt  
zusammengefügt würden. Eine Vollprüfung des verklammerten Abschnitts vor-  
zunehmen, würde im Übrigen zu einer Doppelprüfung führen und kann auch  
deswegen nicht verlangt werden.

- 105 Dass in den Folgeabschnitten unüberwindliche Belange eine Weiterführung der  
Autobahn ausschließen, ist nicht dargelegt und auch sonst nicht ersichtlich.  
Das von dem Kläger im Verfahren 9 A 9.15 vorgelegte Gutachten des Hem. gibt  
insoweit nichts her. Es kommt zum Ergebnis, das im Folgeabschnitt der gesam-  
te Bereich der Kremper Marsch bedeutender erscheine als das ausgewiesene  
FFH-Gebiet. Damit ist - die Richtigkeit dieser Einschätzung und das Vorliegen  
eines potentiellen FFH-Gebietes insoweit unterstellt - nicht dargetan, dass es  
keine Möglichkeiten gibt, erhebliche Beeinträchtigungen entweder durch ent-  
sprechende Vermeidungsmaßnahmen zu minimieren oder im Wege der Aus-  
nahme die Beeinträchtigungen zu legalisieren. Nur wenn dies schon jetzt aus-  
zuschließen wäre, könnten unüberwindbare Hindernisse bejaht werden. Daran  
fehlt es.
- 106 b) Die Bestandserfassung der als Erhaltungsziel geschützten Art "Schlamm-  
peitzger" ist nicht zu beanstanden. Für die Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6  
Abs. 3 FFH-RL hat eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung in ei-  
nem Umfang zu erfolgen, der es zulässt, die Einwirkungen des Projekts zu be-  
stimmen und zu bewerten. Die Methode der Bestandsaufnahme ist nicht norma-  
tiv festgelegt; die Methodenwahl muss aber die für die Verträglichkeitsprüfung  
allgemein maßgeblichen Standards der "besten einschlägigen wissenschaftli-  
chen Erkenntnisse" einhalten (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 28. März  
2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 41 m.w.N.).

- 107 Diesen Maßstäben wird die Bestandserfassung gerecht. Die vom Kläger im Verfahren 9 A 9.15 in Auftrag gegebene Ausarbeitung des Hem., der nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses von Anfang Juli bis Anfang September 2015 durch Befischungen aktuelle Daten zu den nach der FFH-Richtlinie geschützten Fischarten Schlammpeitzger und Bitterling erhoben hat, hat die Ergebnisse der der Verträglichkeitsuntersuchung zugrunde liegenden Untersuchungen des N. in allen wesentlichen Punkten bestätigt. Die Ausarbeitung von N. wird von dem Gutachter ausdrücklich als eine umfangreiche Evaluierung der Schlammpeitzgerpopulation in den ausgewiesenen FFH-Gebieten bezeichnet (H., Fischbestandskundliche Untersuchungen der Kollmarer und Kremper Marsch im Rahmen des geplanten Neubaus der A 20, September 2015, S. 69).
- 108 c) Ein etwaiges Ermittlungsdefizit bei der nicht in den Schutzzielen enthaltenen Fischart Bitterling ist durch die überarbeitete Verträglichkeitsuntersuchung (Stand 14. März 2016) behoben worden, mit der der Beklagte möglichen Ermittlungsdefiziten bei der Bestandserfassung und Bewertung des Bitterlings in der ursprünglichen Verträglichkeitsuntersuchung durch eine Einstufung dieser nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Art als hypothetisches Erhaltungsziel Rechnung getragen hat. Für diese ergänzende Untersuchung, die sich in Systematik und Ermittlungstiefe an die schon vorhandene Untersuchung anlehnte, das Gesamtkonzept der Planung unberührt ließ und auch nicht zu grundlegend anderen Ergebnissen hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens führte, war keine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich (vgl. oben unter A 8. und BVerwG, Urteile vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>, vom 18. März 2009 - 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 29 und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 25).
- 109 Die überarbeitete Verträglichkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die untersuchten Bitterlinge zur einheimischen Art dieser Fische gehören. Soweit sie hinsichtlich der potentiellen Laichareale anhand der gefundenen Großmuscheln vorläufig davon ausgeht, die Laichareale des Bitterlings befänden sich vermutlich ausschließlich in der Langenhalsener Wettern, kann dahinstehen, ob noch weitere Beprobungen und Begehungen zur Bestandserfassung

erforderlich waren. Denn die überarbeitete Verträglichkeitsprüfung geht aufgrund der Muschelfunde von einer Nachmeldung des Bitterlings als zusätzliches Schutz- und Erhaltungsziel in der gesamten (vorhandenen) Gebietskulisse aus.

- 110 d) Das Vorhaben beeinträchtigt die als Erhaltungsziel des FFH-Gebietes "Wettersystem in der Kollmarer Marsch" geschützte Anhang-II-Art Schlammpeitzger nicht.
- 111 Die Bewertung der Verträglichkeitsuntersuchung, mit den vorgesehenen Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen sei eine erhebliche Beeinträchtigung des Schlammpeitzgers ausgeschlossen, ist nicht zu beanstanden. Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen können bereits im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden, sofern sie eine erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern des FFH-Gebietes dadurch verhindern, dass das Gebiet nach einer Störung wieder zu seinem Gleichgewicht findet (BVerwG, Urteile vom 28. März 2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 43 und vom 23. April 2014 - 9 A 25.12 - BVerwGE 149, 289 Rn. 60; vgl. auch EuGH, Urteil vom 15. Mai 2014 - C-521/12 [ECLI:EU:C:2014:330], T.C. Briels - Rn. 28 ff. zur Abgrenzung von schadensvermeidenden und schadensausgleichenden "Schutzmaßnahmen"). Mit den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Maßnahmen werden schädliche Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand der im FFH-Gebiet lebenden Schlammpeitzgerpopulation im Zeitpunkt der Vorhabenverwirklichung wirksam verhindert; der günstige Erhaltungszustand der Schlammpeitzgerpopulation wird im Sinne von Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL stabil bleiben.
- 112 aa) Die Verlegung des Gewässerbetts der Kleinen Wettern und der Landweg Wettern auf einer Strecke von ca. 405 m bzw. 170 m (festgestellte Straßenbaumaßnahmen 1.2 und 1.9) führt unter Berücksichtigung der im Maßnahmenblatt G 37 vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht zu einer Gefährdung des Schlammpeitzgers. Es wird in unmittelbarer Nähe zu den bisherigen Gewässerläufen jeweils ein in seiner Profilierung vergleichbarer Graben geschaffen und durchgehend mit einer naturnahen Gewässersohle mit gewäs-

sertypischem Sohlensubstrat mit einer Mindeststärke von 20 cm versehen. Die Fließgeschwindigkeit des umgeleiteten Grabenwassers ist den benachbarten Gewässerabschnitten anzupassen. Die Baumaßnahmen werden so durchgeführt, dass die Gräben ohne Unterbrechung zur Verfügung stehen; ein Monitoring der Maßnahme ist angeordnet. Dass der Schlammpeitzger dieses Ersatzhabitat nicht annehmen wird, ist nicht erkennbar. Insbesondere handelt es sich nicht um einen "nackten Graben", der dem Schlammpeitzger keinen ausreichenden Lebensraum bietet. Durch das einzubringende Sohlensubstrat ist vielmehr die volle Funktionsfähigkeit des Grabens ohne zeitlichen Verzug sichergestellt. Bei der Beurteilung des Lebensraums des Schlammpeitzgers ist zu berücksichtigen, dass die Grabensysteme im FFH-Gebiet "Wetternsystem in der Kollmarer Marsch" künstlich angelegt sind und einer laufenden und intensiven Gewässerunterhaltung durch die Sielverbände unterliegen; insbesondere werden die Gräben im Rahmen der Gewässerunterhaltung in regelmäßigen Abständen beräumt.

- 113 bb) Auch die bauzeitlichen Verrohrungen führen nicht zu einer Gefährdung der Schlammpeitzgerpopulation. Der Kritik des Gutachters, Hem., es sei völlig ungeklärt, ob der Schlammpeitzger Verrohrungen von 15 m Länge passieren könne, hat der Beklagte durch eine Verkürzung der maximal zulässigen Rohrlänge auf 10 m Rechnung getragen. Dass eine derart verkürzte Verrohrung nach Ausstattung mit gewässertypischem Sohlmaterial für den Schlammpeitzger passierbar ist, steht zur Überzeugung des Senats fest. Die Gutachter des Beklagten haben in der mündlichen Verhandlung erläutert, dass im gesamten Verbreitungsgebiet des Schlammpeitzgers im Grabensystem der Wettern, insbesondere an den Hofstellen, Überfahrten mit Verrohrungen und Überdeckungen von bis zu 30 m Länge zu finden sind. Gleichwohl seien keine damit korrespondierenden Lücken im Verbreitungsmuster feststellbar. Dies lasse den sicheren Schluss zu, dass Verrohrungen dieser Länge kein Problem für den Schlammpeitzger darstellten. Von der von den Klägern beantragten Beweiserhebung durch einen Sachverständigen konnte der Senat absehen. Ein weiteres Sachverständigengutachten ist nur dann einzuholen, wenn sich das Gericht aufgrund der ihm vorliegenden Stellungnahmen und Gutachten die für die Entscheidung erforderliche Überzeugung nicht bilden kann (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom

6. Oktober 1987 - 9 C 12.87 - Buchholz 310 § 98 VwGO Nr. 31 und Beschluss vom 19. Februar 2007 - 2 B 19.07 - Buchholz 310 § 108 Abs. 1 VwGO Nr. 49). Das ist - wie dargelegt - nicht der Fall.

- 114 Der Senat hat angesichts der Darlegungen zur Passierbarkeit von Verrohrungen in der mündlichen Verhandlung auch keine Zweifel, dass die eine lichte Höhe von mehr als 4,5 m über der Wasseroberfläche aufweisende Brücke über die Langenhalsener Wettern zu keiner Beeinträchtigung der Passierbarkeit durch den Schlammpeitzger unter dem Aspekt der Verschattung führen wird.
- 115 cc) Auch durch Chlorideinträge ist eine erhebliche Gefährdung der Schlammpeitzgerpopulation nicht zu befürchten. Der Kritik, der angenommene Grenzwert von 150 mg/l sei wissenschaftlich nicht belegt, sind die Gutachter des Beklagten, N. und Her., überzeugend entgegengetreten. Sie haben erläutert, dass sie wegen des Fehlens spezifischer Untersuchungen für den Schlammpeitzger Literaturstudien angestellt und im Wege des Analogieschlusses für den Schlammpeitzger 200 mg/l als Wert festgesetzt haben. Dieser Wert stelle für den Schlammpeitzger eher eine Irrelevanzschwelle und nicht einen Grenzwert dar. Für die Eier und Larven verfüge man über keine eigenen Werte. Dies könne aber auf sich beruhen, da sich die vorhabenbedingt erhöhten Chloridwerte im Winter durch den Tausalzeintrag erklären. In dieser Zeit gebe es aber keine Eier und Larven in den Gewässern. Die Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden; insbesondere ist bei Kenntnislücken der Analogieschluss eine gängige und unbedenkliche Methode, mit der bei Einhaltung wissenschaftlicher Standards Kenntnislücken überbrückt werden können (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 Rn. 64).
- 116 dd) Die für den Folgeabschnitt vorgesehene Wasserentnahme in der Langenhalsener Wettern ist in der Verträglichkeitsprüfung bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes unter dem Gesichtspunkt des Zusammenwirkens mit anderen Plänen und Projekten betrachtet worden. Danach darf der Langenhalsener Wettern Wasser nur entnommen werden, wenn ansonsten der Sielverband Wasser im Schöpfwerk Bielenberg schöpfen würde. Die Entnahmemenge darf die Menge des ansonsten stattfin-

denden Schöpfbetriebes nicht übersteigen. Aus Vorsorgegesichtspunkten wird dabei angeraten, den Ausschaltpegel für die Wasserentnahme um 10 cm anzuheben. Hierdurch würden die im Vergleich zum regulären Schöpfbetrieb auftretenden Pegeluntergrenzen angehoben und auch unter Berücksichtigung der Prognoseunschärfen nachteilige Auswirkungen sicher ausgeschlossen. Die Kritik der Klägerseite an den angeblich zu hohen Pumpleistungen der vorgesehenen Pumpen sowie der unzureichenden Sicherung der Entnahmestellen vor der Ansaugung von Larven sowie juvenilen und adulten Bitterlingen ist ebenfalls nicht geeignet, einen Fehler der Verträglichkeitsprüfung zu begründen. Im Rahmen der Betrachtung kumulativer Wirkungen, die sich für die Erhaltungsziele eines Gebietes durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ergeben können, sind andere Pläne und Projekte grundsätzlich nur dann abschließend zu betrachten, wenn die Zulassungsentscheidung erteilt ist (BVerwG, Urteile vom 21. Mai 2008 - 9 A 68.07 - Buchholz 406.400 § 34 BNatSchG 2002 Nr. 1 Rn. 21 und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 40). Ist dies - wie hier für den nördlichen Folgeabschnitt - noch nicht der Fall und werden die Summationswirkungen gleichwohl in die Betrachtung einbezogen, genügt es, wenn eine Lösung der Problematik im Zulassungsverfahren des anderen Plans oder Projekts möglich erscheint (vgl. BVerwG, Urteile vom 21. Mai 2008 - 9 A 68.07 - Buchholz 406.400 § 34 BNatSchG 2002 Nr. 1 Rn. 21 und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 40). Dies ist hier der Fall. Dass es - den Vortrag der Klägerseite als zutreffend unterstellt - keine technische Lösung für die gerügten Probleme geben sollte, ist weder dargelegt noch sonst ersichtlich. Es bedurfte daher nicht der von den Klägern beantragten Beweiserhebung darüber, ob mit dem festgesetzten Ansaugkorb mit Schutzgitter eine Ansaugung von Larven sowie juvenilen und adulten Bitterlingen an der Entnahmestelle Langenhalsener Wettern vermieden werden kann.

- 117 ee) Die Verträglichkeitsprüfung hat sich auch mit dem Thema Erschütterungen durch die Bauarbeiten ausführlich auseinandergesetzt und nachvollziehbar dargelegt, dass aufgrund der Entfernung der Baustelle zum Schutzgebiet von mindestens 540 m keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schlammpeitzgers zu befürchten seien (Verträglichkeitsprüfung, Stand 14. März 2016, S. 57 ff.). Es

sei bekannt, dass Forellen beim Einsatz erschütterungsarmer Bauweisen in 50 m Entfernung keine Reaktionen mehr zeigten.

- 118 e) Für die Anhang-II-Art Bitterling ist eine erhebliche Beeinträchtigung ebenfalls auszuschließen.
- 119 Der Beklagte hat die Verträglichkeitsprüfung im Laufe des gerichtlichen Verfahrens auf den Bitterling ausgedehnt und ihn als hypothetisches Erhaltungsziel betrachtet. Sowohl für den Bitterling selbst als auch für die für seine Fortpflanzung unverzichtbaren Großmuscheln kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis einer ausreichenden Salztoleranz. Die maßgeblichen Schwellenwerte lägen durchweg höher als die straßenbedingten Einträge in das Gewässersystem. Hinsichtlich der Wasserentnahme und der Grabenverlegung in der Langenhal-sener Wettern gilt das für den Schlammpeitzger Gesagte.
- 120 f) Die Kritik, es seien die Zierliche Tellerschnecke, der Schmalbindige Breitflü-gel-Tauchkäfer und die feuchten Hochstaudenfluren in der FFH-Verträglich-keitsprüfung nicht untersucht worden, bleibt pauschal und ist nicht geeignet, die Richtigkeit der Gebietsausweisung in Frage zu stellen.
- 121 6. Das Vorhaben steht in Einklang mit der Vogelschutzrichtlinie.
- 122 Der Planfeststellungsbeschluss ist bei der Frage, ob das vorhandene Vogel-schutzgebiet "DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel" im Bereich der Kollmarer Marsch richtig abgegrenzt worden ist, von zutreffenden rechtlichen Maßstäben ausgegangen. Der Beklagte hat zu Recht darauf abgestellt, dass Art. 4 Abs. 1 VRL nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs den Mitglied-staaten einen fachlichen Beurteilungsspielraum hinsichtlich der Frage eröffnet, welche Gebiete nach ornithologischen Kriterien für die Erhaltung der in An-hang I der Richtlinie aufgeführten Vogelarten "zahlen- und flächenmäßig" am geeignetsten sind (EuGH, Urteile vom 28. Februar 1991 - C-57/89 [ECLI:EU:C:1991:89], Leybucht - Rn. 20, vom 2. August 1993 - C-355/90 [ECLI:EU:C:1993:331], Santona - Rn. 26 und vom 23. März 2006 - C-209/04 [ECLI:EU:C:2006:195], Lauteracher Ried - Rn. 33; BVerwG, Urteile vom

21. Juni 2006 - 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 Rn. 20 und vom 14. November 2002 - 4 A 15.02 - BVerwGE 117, 149 <155>).

- 123 Zu den Beurteilungskriterien gehören neben Seltenheit, Empfindlichkeit und Gefährdung der Vogelarten insbesondere die Populationsgröße und -dichte, die Artendiversität eines Gebietes, sein Entwicklungspotential und seine Netzverknüpfung sowie die Erhaltungsperspektiven der dort vorkommenden bedrohten Arten. Je bedrohter, seltener oder empfindlicher die Arten sind, desto größere Bedeutung ist dem Gebiet beizumessen, das die für ihr Leben und ihre Fortpflanzung ausschlaggebenden physikalischen und biologischen Elemente aufweist. Nur Habitate, die unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe für sich betrachtet in signifikanter Weise zur Arterhaltung beitragen, gehören zum Kreis der im Sinne des Art. 4 Abs. 1 VRL geeignetsten Gebiete (Urteil vom 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 Rn. 20 m.w.N.).
- 124 Ebenso zutreffend hat der Beklagte darauf abgestellt, dass das Melde- und Gebietsausweisungsverfahren einen fortgeschrittenen Stand erreicht hat, so dass zwischenzeitlich in Deutschland das von der Vogelschutzrichtlinie angestrebte zusammenhängende Netz der Vogelschutzgebiete entstanden ist (vgl. Art. 4 Abs. 3 VRL). Dementsprechend verringert sich die gerichtliche Kontrolldichte und unterliegt Parteivorbringen, es gebe ein faktisches Vogelschutzgebiet, das eine "Lücke im Netz" schließe, besonderen Darlegungsanforderungen (vgl. Urteile vom 14. November 2002 - 4 A 15.02 - BVerwGE 117, 149 <155 f.> und vom 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 <170>). Diese besonderen Darlegungsanforderungen sind nicht gewahrt.
- 125 Die grundsätzliche Eignung der Ackerflächen im Bereich des Vorhabens als Aufenthaltsgebiet für die Nonnengans wird von der Beklagtenseite nicht in Frage gestellt. Ebenso wenig wird bezweifelt, dass die Nonnengans in der Größenordnung anzutreffen ist, die von der Klägerseite genannt wird. Die große Zahl der in dem Gebiet beobachteten Nonnengänse ist in der mündlichen Verhandlung von dem Gutachter des Beklagten, Her., und dem Vertreter des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Herrn Bo., ausdrücklich bestätigt worden. Auf die



umfangreiche Kritik der Klägerseite an der Bestandsermittlung kommt es daher insoweit nicht an. Sie überzeugt im Übrigen auch nicht. Es ist entgegen der Kritik der Klage nicht ersichtlich, dass die Bestandserfassung "völlig unzureichend" war. Es trifft nicht zu, dass die Erfassung ganz überwiegend auf Daten ehrenamtlich Tätiger beruhte, die unsystematisch erhoben wurden. Es haben vielmehr in den Jahren 2001/2002, 2003/2004, 2005/2006 und 2009 systematische und projektbezogene Bestandserfassungen (Zählungen) bzw. Aktualisierungen stattgefunden (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, September 2014; Ergänzende Stellungnahme vom 23. Juni 2015). Danach waren starke Schwankungen im Vogelbestand, insbesondere bei der Nonnengans, festzustellen, ohne dass sich die Biotopeignung oder -ausstattung geändert hätte. Die - eine besondere Bedeutung der Flächen nicht bestätigenden - Beobachtungen ehrenamtlich Tätiger, auf die der Beklagte hinweist, sind im Klageverfahren lediglich zusätzlich herangezogen worden, wobei der Beklagte ihre Aussagekraft selbst relativiert hat. Denn auch wenn tatsächlich 1 % des sogenannten Flyway-Bestandes der Nonnenganspopulation dort beobachtet worden sein sollte, bedeutet dies noch nicht, dass das Gebiet zwingend ausgewiesen werden muss. Der Gutachter Her. hat überzeugend dargelegt, dass die Nichtunterschutzstellung dieser Fläche ihren Grund darin hat, dass sie für den Rastbestand der Nonnengänse keine herausragende Bedeutung besitzt. Das Gebiet eigne sich nicht besonders für eine Ausweisung, da dort keine Dauergrünflächen vorhanden seien, sondern Ackerbau mit wechselnden Nutzungen im Vordergrund stehe. Hierdurch sei die Eignung der Fläche stark von der jeweiligen Fruchtfolge und den Vergrämungsmaßnahmen der Landwirte abhängig; die Flächen würden wegen ihrer nur eingeschränkten Eignung als Rast- und Nahrungsgebiet nicht regelmäßig in dieser großen Zahl genutzt. Die für die Nonnengänse wichtigen Grünlandbereiche seien überwiegend in Niedersachsen zu finden und unter Schutz gestellt worden. Diese Überlegungen überzeugen und finden eine Bestätigung in den auch von den Gutachtern der Klägerseite eingeräumten erheblichen Schwankungen im Bestand der Nonnengänse.

- 126 Ohne Erfolg bleibt auch der Versuch der Klägerseite, das Gebiet "Glückstadt-Kollmar" an der sogenannten Fünferliste der ausgewiesenen Vogelschutzgebiete in Schleswig-Holstein zu messen. Dem steht zum einen entgegen, dass das zum Vergleich herangezogene Gebiet nicht annähernd genau genug abgegrenzt ist, um einen Vergleich mit anderen Gebieten zuzulassen, zum anderen sind die Standarddatenbögen der zum Vergleich herangezogenen Gebiete zuletzt 2009 aktualisiert worden, so dass angesichts der auch von der Klägerseite eingeräumten positiven Entwicklung des Bestandes der Nonnengans keine Vergleichbarkeit der Zahlen gegeben ist.
- 127 7. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen Regelungen des Artenschutzrechtes.
- 128 Bei der Bestandserfassung und der Beurteilung, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt sind, steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu, namentlich bei der Quantifizierung möglicher Betroffenheiten und bei der Beurteilung ihrer populationsbezogenen Wirkungen. Die gerichtliche Kontrolle ist darauf beschränkt, ob die Einschätzungen der Planfeststellungsbehörde im konkreten Einzelfall naturschutzfachlich vertretbar sind und nicht auf einem unzulänglichen oder gar ungeeigneten Bewertungsverfahren beruhen (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteile vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 65, vom 6. November 2012 - 9 A 17.11 - BVerwGE 145, 40 Rn. 100, vom 28. März 2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 114; ferner Urteil vom 21. November 2013 - 7 C 40.11 - Buchholz 406.25 § 6 BImSchG Nr. 6 Rn. 14 ff. zum Streitstand mit eingehender Begründung; a.A. Gassner, DVBI 2012, 1479).
- 129 a) Die Methodik der Fledermausuntersuchung ist nicht zu beanstanden. Die Methode der Bestandserfassung ist nicht normativ festgelegt; sie hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalles ab (stRspr, vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 59). Für die Erfassung von Fledermäusen sind inzwischen zahlreiche einschlägige Arbeitshilfen und Leitfäden erarbeitet worden, die Standardmethoden der Bestandserfassung vorsehen und dabei - soweit sie nur regionale Geltung beanspruchen -

auf die naturräumlichen Gegebenheiten einer Region abgestimmt sind. Das vom Vorhabenträger beauftragte Gutachterbüro G. hat sich bei der Erarbeitung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags an den Vorgaben der vom Senat in seinem Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233 Rn. 47 <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 149, 343>) hervorgehobenen Arbeitshilfe "Fledermäuse und Straßenbau, Arbeitshilfe zur Beachtung der datenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein" vom Juli 2011 gehalten und ist nach der dort erwähnten Standardmethode vorgegangen.

- 130 Dazu zählen als Phase A die Habitatanalyse vor Beginn der sommerlichen Erfassungen, als Phase B die Geländeuntersuchungen im Sommer mit Detektoren und stationären Erfassungssystemen und als Phase C die Erfassung der als Quartiere geeigneten Standorte. In der Phase A wurde zunächst der Untersuchungsraum unter Auswertung des Artenkatasters des Landesamtes für Landwirtschaft und Umwelt sowie weiterer vorhandener Daten (Verbreitungskarten, Monitoringuntersuchungen, aktuelle Biotoptypkartierungen) festgelegt. Aufgrund der Nutzung des Naturraums zum Rapsanbau bzw. als intensiv bewirtschaftetes Grünland sind nach der Arbeitshilfe die Arten Abendsegler, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Breitflügelfledermaus zu erwarten. Insbesondere die Langenhalsener Wetteren bietet zudem Potential für den Kleinen Abendsegler und Arten der Gattung Myotis wie Teich- und Wasserfledermäuse.
- 131 Die sommerlichen Geländeuntersuchungen sind bei vier Begehungen in der Zeit vom 1. Mai bis 15. Juli 2014 durchgeführt worden. Es kamen Detektorgeräte zur Artbestimmung und Analyse des Verhaltens sowie Horchboxen und Batcorder zum Einsatz. Insgesamt konnten mit diesen Methoden sechs Fledermausarten identifiziert werden (Großer Abendsegler, Breitflügel-, Rauhaut-, Zwerg-, Mücken- und Wasserfledermaus). Die Horchboxen und Batcorder wurden an der Langenhalsener Wetteren und im strukturarmen Grün- und Ackerland eingesetzt. Die Langenhalsener Wetteren konnte als eine in Ost-West-Richtung verlaufende und die Trasse schneidende Hauptflugroute sowie die B 431 als eine die Trasse nicht berührende Nord-Süd-Nebenflugroute identifiziert werden.

Die Langenhalsener Wäldern und die Fielhöhe im Westen des Untersuchungsgebietes (aber außerhalb des Gebietes selbst) wurden als bedeutende Jagdgebiete identifiziert. Schließlich wurden in der Phase C die als Quartiere geeigneten Strukturen untersucht.

- 132 Die Rüge, die bei der Bestandsermittlung und -bewertung gewählte Standardmethode stelle nicht die besten wissenschaftlichen Erkenntnisse dar, ist verfehlt, weil sie sich auf den Maßstab bezieht, der im Habitatrecht, nicht aber im Artenschutzrecht gilt. Für die Bestandserfassung im Artenschutz hat die Rechtsprechung des Senats bereits im Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - (BVerwGE 131, 274 Rn. 56) betont, dass die habitatrechtlichen Anforderungen nicht unbesehen und unterschiedslos auf den Artenschutz übertragen werden können. Hieran ist festzuhalten. Auch die weitere Kritik an der Arbeitshilfe überzeugt nicht. Sie steht schon in einem von der Klägerseite nicht aufgelösten Widerspruch zur positiven Besprechung der Arbeitshilfe in der von den Klägern herausgegebenen Zeitschrift "Nyctalus, Bd. 16, Heft 3 - 4, 2011", wonach es sich um eine "mehr als nützliche Anleitung für fledermausbezogene Gutachter-tätigkeit im Straßenbau" handelt. Die Kritik ist auch nicht begründet.
- 133 Der Hinweis in der Arbeitshilfe, die Untersuchungen könnten und sollten sich auf die entscheidungsrelevanten Daten beschränken, und es sei nicht sinnvoll, "Datenfriedhöfe" anzulegen, ist nicht zu beanstanden. Eine Beschränkung auf das Notwendige und für die planungsrechtliche Entscheidung Erforderliche ist sinnvoll und geboten. Da ein signifikant erhöhtes Risiko der Tötung in Bezug auf Fledermäuse nur gegeben ist, wenn regelmäßig genutzte Hauptflugrouten zwischen Jagdgebiet und Quartier vorliegen oder bevorzugte Jagdhabitats geschnitten werden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 219), kann sich die gutachterliche Untersuchung darauf beschränken, diese artenschutzrechtlich relevanten Konfliktpunkte zu ermitteln und danach den Untersuchungsraum und die Untersuchungstiefe zu bestimmen. Nach den Feststellungen in der Deckblattfassung des Fledermausgutachtens der G. vom 9. September 2014 ist das Untersuchungsgebiet und insbesondere der Bereich der Trasse durch Ackerland und Offenland geprägt und sehr homogen.

- 134 Die Zahl der Untersuchungsächte hält sich im Rahmen der Vorgaben der Arbeitshilfe, ebenso wenig ist der Untersuchungszeitraum zu beanstanden. Die Arbeitshilfe gibt einen Untersuchungszeitraum von Mai bis September vor. Dass der Gutachter der Klägerseite, Herr L., längere Untersuchungszeiträume von bis zu einem Jahr für erforderlich hält, ist nicht geeignet, die Vertretbarkeit der in der Arbeitshilfe vorgegebenen Untersuchungsintervalle in Frage zu stellen. Eine naturschutzfachliche Meinung oder Methodik ist einer anderen Einschätzung nicht bereits deshalb überlegen oder ihr vorzugswürdig, weil sie umfangreichere oder aufwändigere Ermittlungen und "strengere" Anforderungen für richtig hält (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 66).
- 135 Gleiches gilt für die Erforderlichkeit von Netzfängen. Der Hinweis des Gutachters der Klägerseite, in anderen Handbüchern seien Netzfänge vorgesehen und sehr viel größere Untersuchungsräume vorgeschrieben, übersieht, dass die von anderen Landesbehörden herausgegebenen Arbeitshilfen die dort vorhandenen Landschaftsstrukturen und Fledermausarten berücksichtigen. Es leuchtet ein, dass für unterschiedliche Habitatausstattungen unterschiedliche Bearbeitungsintensitäten vorgeschrieben werden. Auch die "Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Entwurf 2011 sieht zunächst eine Relevanzabschätzung des betroffenen Untersuchungsgebietes vor, an die sich eine Bestandserfassung der fledermauskundlich besonders bedeutsamen Habitate anschließt. Netzfänge sind dort nicht generell vorgesehen, sondern ihr Einsatz wird davon abhängig gemacht, dass flugwegrelevante Hecken und Gehölze oder Wälder betroffen sind (S. 14 f.).
- 136 Die bei einer im Auftrag des Klägers zu 2) durchgeführte Netzfanguntersuchung an der Langenhalsener Wettern gefangenen Teichfledermäuse sind daher nicht geeignet, die hier angewandte Methode in Frage zu stellen. Die Nichterfassung der Teichfledermaus ist im Übrigen im Ergebnis deshalb ohne Bedeutung, weil die ergriffenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in besonderer Weise auch für diese streng strukturgebunden fliegende Fledermausart greifen.

- 137 Nach der Arbeitshilfe sind auch Migrationswege zu untersuchen. Der Gutachter M. weist in seiner Stellungnahme vom 28. August 2015 überzeugend darauf hin, dass eine solche Untersuchung nur bei größeren und bedeutsamen Winterquartieren erforderlich sei, in denen es zeitweilig zu einer hohen Konzentration von umherschwärmenden Tieren komme. Bei größerer Entfernung der Quartiere vom Vorhaben sei deren Lage irrelevant, da die Tiere bei der An- und Abwanderung zum oder vom Winter- oder Sommerquartier eine Trasse nur einmal querten, die Gefährdung also nicht signifikant größer sei als bei einer Jagd in diesem Bereich. Der Hinweis des Sachverständigen L., um die Kalkberghöhlen in Bad Segeberg jagten Fledermäuse auch im Nahbereich der Höhle (Winterquartier) und würden dabei größere Entfernungen zurücklegen, vermag angesichts der Einmaligkeit der Fledermausdichte in diesem Bereich nichts für struktur- und fledermausarme Gegenden wie im hier zu beurteilenden Bauabschnitt herzugeben.
- 138 Die Kritik, es seien in der Fledermausuntersuchung nicht alle für Fledermäuse wichtigen Habitatstrukturen erkannt worden, übersieht, dass eine Ausrichtung an der Lage der Trasse und den dort relevanten Habitatstrukturen nicht zu beanstanden ist. Nach den Feststellungen in dem Fledermausgutachten ist das Untersuchungsgebiet und insbesondere der Bereich der Trasse durch Ackerland und Offenland geprägt und sehr homogen.
- 139 Auch die Rüge, es seien Quartiere und Massenwinterquartiere nicht hinreichend erfasst worden, ist nicht geeignet, methodische Mängel der Untersuchung aufzuzeigen. Die möglichen Quartiere wurden eingehend untersucht und es wurde festgestellt, dass alle als Quartier nutzbaren Strukturen (Gebäude, Brückenbauwerke, ältere Gehölze) außerhalb des 400-m-Wirkungsbereichs der Trasse liegen und daher keine unmittelbaren betriebsbedingten Beeinträchtigungen auftreten können. Dass geeignete Wochenstubenquartiere in den im Untersuchungsraum vorkommenden Gebäuden anzutreffen sind, wurde unterstellt (G., Fledermausgutachten S. 27). In seiner Erwiderung vom 21. September 2015 hat der Gutachter Her. noch einmal darauf hingewiesen, dass eine eingehende und fachgerechte Untersuchung aller geeigneten Strukturen stattgefunden habe und im Umfeld des Vorhabens keine typischerweise als Mas-

senwinterquartiere geeigneten frostgeschützten Gebäudeteile, Höhlen, Stollen, Bunker, Brücken vorhanden seien; auch eine Abfrage in der Datenbank des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume habe keine Nachweise enthalten. Mittelbare Auswirkungen auf weiter entfernt liegende Quartiere könnten nur eintreten, wenn die Tiere auf dem Weg zu den Quartieren die Trasse regelmäßig queren müssten, etwa um Jagdhabitats zu erreichen, oder wenn essentielle Jagdhabitats beeinträchtigt würden. Das könne aber aufgrund der Raumausstattung ausgeschlossen werden. Auf dem windexponierten Offenland könnten keine größeren Nahrungsansammlungen anzutreffen sein, da sich dort kaum nachtaktive Insekten finden ließen. Diese Annahme wird bestätigt durch die durchgeführten Detektoruntersuchungen. Größere Ansammlungen von Fledermäusen und Jagdgeschehen haben sich danach im Offenland nicht feststellen lassen, wohl aber an den hierfür geeigneten Strukturen der Langenhalsener Wetter.

- 140 b) Der Planfeststellungsbeschluss geht nachvollziehbar davon aus, dass es für alle Fledermausarten nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommt.
- 141 aa) Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist der Tatbestand des Tötungsverbotes (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) mit Blick auf die bei einem Bauvorhaben nie völlig auszuschließende Gefahr von Kollisionen geschützter Tiere mit Kraftfahrzeugen erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht (vgl. nur BVerwG, Urteile vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 91 und vom 14. Juli 2011 - 9 A 12.10 - BVerwGE 140, 149 Rn. 99). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden werden können, in die Betrachtung einzubeziehen. Der Tatbestand ist nur erfüllt, wenn das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren einen Risikobereich übersteigt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 56). Das ist bei Fledermäusen regelmäßig nur dann der Fall, wenn Hauptflugrouten oder bevorzugte Jagdgebiete betroffen sind (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 219). Dies folgt aus der Überlegung, dass es sich bei den Lebensräumen

der gefährdeten Tierarten nicht um "unberührte Natur" handelt, sondern um von Menschenhand gestaltete Naturräume, die aufgrund ihrer Nutzung durch den Menschen ein spezifisches Grundrisiko bergen, das nicht nur mit dem Bau neuer Verkehrswege, sondern z.B. auch mit dem Bau von Windkraftanlagen, Windparks und Hochspannungsleitungen verbunden ist. Es ist daher bei der Frage, ob sich für das einzelne Individuum das Risiko signifikant erhöht, Opfer einer Kollision durch einen neuen Verkehrsweg zu werden, nicht außer Acht zu lassen, dass Verkehrswege zur Ausstattung des natürlichen Lebensraums der Tiere gehören und daher besondere Umstände hinzutreten müssen, damit von einer signifikanten Gefährdung durch einen neu hinzukommenden Verkehrsweg gesprochen werden kann. Ein Nullrisiko ist daher nicht zu fordern, weswegen die Forderung, die planfestgestellten Schutzmaßnahmen müssten für sich genommen mit nahezu 100 %-iger Sicherheit Kollisionen vermeiden, zu weitgehend ist (in diese Richtung tendierend OVG Lüneburg, Urteil vom 22. April 2016 - 7 KS 27/15 - juris Rn. 339).

- 142 bb) Der Planfeststellungsbeschluss begründet überzeugend, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko allein durch die Querung der als Hauptflugroute identifizierten Langenhalsener Wettern zu befürchten sei und insoweit die Brücke über die Wettern als Schadensvermeidungsmaßnahme das Risiko für die dort festgestellten Fledermausarten unter die für das Tötungsverbot relevante Gefahrenschwelle drücke.
- 143 Durch die rund 34,5 m weite, die Langenhalsener Wettern mit einer lichten Höhe von 4,5 m überspannende Brücke ist eine den Vorgaben der Tabelle 4.6 des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ), Stand September 2008, nicht nur entsprechende, sondern diese (weit) übertreffende Querungshilfe vorhanden. Insbesondere für die stark strukturgebunden über Wasserflächen fliegenden und jagenden Wasser- und Teichfledermäuse ist damit eine sehr wirksame Querungsmöglichkeit geschaffen, die das Tötungsrisiko signifikant senkt und die gleichzeitig von den anderen Fledermausarten an dieser traditionellen Flugroute genutzt werden kann. Die Prognosesicherheit bezüglich der Wirksamkeit ist bei Unterführungen mit geeignetem Querschnitt sehr hoch (vgl. BMVBS, Arbeitshil-



fe Fledermäuse und Straßenverkehr S. 56). Zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch Beleuchtungswirkungen setzt der Planfeststellungsbeschluss auf den Brückenkappen sowie jeweils 50 m bzw. 20 m darüber hinaus Irritationsschutz- und Kollisionsschutzwände (Maßnahmenblatt V 21<sub>(AR)</sub>) fest. Damit wird auch für die nicht oder nicht überwiegend strukturgebunden fliegenden Fledermausarten, insbesondere dann, wenn sie in Boden- bzw. Wassernähe jagen, der Kollisionsschutz verbessert.

- 144 cc) Dass die Wirksamkeit von Kollisionsschutzwänden fachwissenschaftlich nicht abschließend geklärt ist, steht ihrer Berücksichtigung als zusätzliche Schadensvermeidungsmaßnahme nicht entgegen. Auch bei der Festsetzung von Kollisionsschutzzäunen als Schadensvermeidungsmaßnahme hat die Planfeststellungsbehörde einen fachwissenschaftlichen Beurteilungsspielraum. Dieser ist erst verletzt, wenn die Annahme, die festgesetzten 4 m hohen Zäune seien geeignet, das Kollisionsrisiko insbesondere für nicht strukturgebundene Fledermäuse im Zusammenwirken mit der Brücke als einer weiteren, sehr wirksamen Maßnahme soweit zu verringern, dass es in einem Risikobereich verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, fachlich nicht mehr vertretbar wäre, weil sich in der Wissenschaft die gegenteilige Meinung als Stand der Wissenschaft durchgesetzt hat. Daran fehlt es. Der Senat hat - jeweils auf der Grundlage sachverständiger Erläuterungen - vergleichbare Überflughilfen, Leiteinrichtungen und Kollisionsschutzwände in mehreren Entscheidungen im Verbund mit weiteren Maßnahmen als grundsätzlich geeignete Maßnahmen erachtet, um eine signifikante Erhöhung eines kollisionsbedingten Individuenverlustes zu vermeiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 93 und vom 23. April 2014 - 9 A 25.12 - ZUR 2014, 668 <675> <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 149, 289 und Buchholz 406.403 § 34 BNatSchG 2010 Nr. 9>). Dies gilt auch für das Urteil des Senats vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233 Rn. 56). Der Hinweis in der Entscheidung, dass bestehende Unsicherheiten über die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen durch ein Risikomanagement auszugleichen seien, hat weder die naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative der Planfeststellungsbehörde relativiert noch ist damit ein Risikomanagement im Fall der Schaffung von Sperreinrichtungen ausnahmslos für erforderlich er-

achtet worden (so aber wohl OVG Lüneburg, Urteil vom 22. April 2016 - 7 KS 27/15 - juris Rn. 336).

- 145 Dass sich in der Wissenschaft ein anderer Kenntnisstand durchgesetzt hat, ergibt sich nicht aus der von den Klägern in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Untersuchung "Bats and Roads" aus dem Jahr 2015 und aus den vom Gutachter L. in seiner Präsentation angeführten Beispielen.
- 146 Die erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses veröffentlichte Untersuchung "Bats and Roads" beschäftigt sich nicht mit 4 m hohen Kollisionsschutzwänden, sondern mit anderen, vorliegend nicht festgesetzten Leiteinrichtungen. Auch die vom Gutachter L. in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Untersuchungen bestätigen lediglich die bekannte Tatsache, dass die Wirksamkeit von Kollisionsschutzwänden wegen des Risikos eines erneuten Absinkens der Fledermäuse nach Querung der Wand eingeschränkt ist, nicht aber deren generelle Wirkungslosigkeit. Auch seine Ausführungen berücksichtigen nicht hinreichend, dass die Kollisionsschutzwände nur ein Element eines Schutzkonzepts darstellen, das wesentlich durch eine in einer Hauptflugroute angelegte großzügige Unterführung geprägt ist, wie sie auch in der Untersuchung "Bats and Roads" empfohlen wird. Vom Boden und von der Wasseroberfläche aus gesehen endet die Kollisionsschutzwand erst in mehr als 8 m Höhe, so dass auch für am Wasser und im Nahbereich der Unterführung jagende Fledermäuse ein besonders geschützter Bereich geschaffen wird, der das Kollisionsrisiko zu vermindern hilft. Im Übrigen hat der Beklagte bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Wirksamkeit der Irritations- und Kollisionsschutzzäune durch die Anordnung eines Monitorings in Nebenbestimmung 2.3.5 Nr. 3 Rechnung getragen. Dass dieses nicht ausdrücklich die Kollisionsschutzwände erwähnt, ist unschädlich, da diese zu den dort genannten planfestgestellten "Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen" gehören.

- 147 Angesichts dessen musste der Senat nicht das von den Klägern beantragte Sachverständigengutachten zu der Frage einholen, wie viele der die geplante Autobahn im Bereich der Langenhalsener Wettern querenden Individuen durch die planfestgestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen an einer Querung gehindert werden und wie viele wieder in den Sinkflug übergehen und in Kollisionsgefahr geraten. Der Beweisantrag ist auf Ausforschung eines Sachverhaltes gerichtet und blendet aus, dass es sich bei den Irritationsschutz- und Kollisionsschutzwänden um Maßnahmen handelt, die im Zusammenwirken mit der Hauptschadensvermeidungsmaßnahme, dem Brückenbau über die Langenhalsener Wettern, das Kollisionsrisiko insbesondere für nicht strukturgebundene Arten verringern soll. Insoweit liegen dem Gericht aber in Gestalt der Leitfäden und Forschungsberichte hinreichend sachverständige Äußerungen vor, die die gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbare Einschätzung der Planfeststellungsbehörde tragen, die Irritations- und Kollisionsschutzwände seien als Ergänzung des Brückenbauwerks geeignet, das Kollisionsrisiko für Fledermäuse zu verringern. Den Unsicherheiten über die Wirksamkeit ist durch das Monitoring Rechnung getragen.
- 148 c) Der Planfeststellungsbeschluss verneint zu Recht eine Verwirklichung des Störungs- und des Zerstörungsverbot in Bezug auf die Rast- und Brutvögel (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG).
- 149 aa) Die Bestandserfassung war hinreichend aktuell. Der Vorhabenträger hat den Bestand im Jahre 2005 erfassen und im Jahre 2009 zur Überprüfung der Aktualität der Datengrundlage einen Abgleich der Biotopkartierungen durchführen lassen. Die Überprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Biotopausstattung zwischen der Erstkartierung 2005 und der Nachkartierung 2009 nur marginal geändert habe. Bei den Brutvögeln habe die Bedeutung wegen einer leichten Verschlechterung der Habitatqualität eher abgenommen. Angesichts dieser Konstanz der Biotopausstattung musste die Planfeststellungsbehörde vor Erlass des Beschlusses keine neue Datenerhebung durchführen. Im Übrigen hat sie 2012 auf der Grundlage des vorhandenen Datenmaterials die Betroffenheit der Brutvögel anhand der Arbeitshilfe "Vögel und Straßenverkehr" (2010) rechtlich erneut geprüft. Die Behörde ist auch dem Hinweis auf ein neu

entdecktes Uhu-vorkommen nachgegangen und hat aufgrund der Entfernung von 6 km eine Verwirklichung eines Verbotstatbestandes nachvollziehbar verneint.

- 150 bb) Der Planfeststellungsbeschluss stellt hinsichtlich des Störungstatbestandes (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) überzeugend darauf ab, dass die Flächenverluste bezogen auf den gesamten von den Nonnengänsen (und weiteren Gänsearten) genutzten und für diese nutzbaren Raum relativ gering sind. Durch Überbauung gingen lediglich rund 7,8 ha verloren und durch Lärm würden weitere 241 ha beeinträchtigt (PFB S. 350). Die die Flächen nutzenden Rastvögel könnten daher problemlos auf benachbarte, ebenso geeignete Flächen ausweichen. Die gesamte Nahrungsressource sei im betroffenen Naturraum sehr weit verbreitet. Weitere Kompensationsmaßnahmen hält der Planfeststellungsbeschluss nicht für erforderlich; die Rastvögel würden im Übrigen auch von den Maßnahmen für die anderen Vogelarten profitieren. Diese Argumentation ist überzeugend. Dass die Ausweichmöglichkeit einer Art auf andere, nicht bereits voll besetzte, ebenso geeignete und in der erreichbaren Umgebung liegende Flächen eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auch ohne Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen ausschließt, ist vom Senat im Rahmen des Gebietsschutzes ausdrücklich anerkannt worden (BVerwG, Urteil vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 Rn. 39) und findet seine Stütze für den Bereich des Artenschutzes auch in der Arbeitshilfe "Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung", Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Amt für Planfeststellung Energie, 2013 (S. 36 ff.).
- 151 cc) Die Annahme im Planfeststellungsbeschluss, das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sei zu verneinen, weil es sich bei den Flächen im Untersuchungsgebiet nicht um Ruhestätten handele, ist rechtlich nicht zu beanstanden. In der Rechtsprechung des Senats ist hinreichend geklärt, dass der Ruhestättenbegriff nicht den allgemeinen Lebensraum der geschützten Arten und sämtliche Lebensstätten, sondern einen abgrenzbaren und für die betroffene Art besonders wichtigen Fortpflanzungs- und Ruhebereich umfasst. Dieser muss einen nicht nur vorübergehenden, den artspezifischen Ansprüchen genü-

genden störungsfreien Aufenthalt ermöglichen (BVerwG, Urteile vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 222 und vom 18. März 2009 - 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 66). Der Begriff ist tendenziell eng auszulegen (BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 114).

- 152 Diese Voraussetzungen verneint der Planfeststellungsbeschluss. Die ergänzende gutachterliche Betrachtung der G. zur Abgrenzung der Lokalpopulationen maßgeblicher Rastvögel vom 23. Juni 2015 unterstützt diese Argumentation. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass zwar das Kriterium der "Regelmäßigkeit" der Nutzung aufgrund der in jüngerer Zeit beobachteten Zunahme der Bestände zutreffen dürfte. Jedoch sei das Gebiet, in dem sich das Vorhaben auswirke, kein topographisch abgrenzbarer zusammenhängender Raum. Vielmehr handele es sich nur um einen Ausschnitt eines sehr viel größeren, vergleichsweise homogenen Naturraums, in dem verschiedene Schlafplätze und Äsungsflächen der Rastvögel anzutreffen seien. Das Gebiet sei zudem nicht von essentieller Bedeutung für die Funktionalität der nahegelegenen großen Schlafplätze im Elbraum. Vor allem auf der niedersächsischen Elbseite befänden sich sehr bedeutende Schlafplätze (Ostemündung, Wattflächen zwischen Otterndorf und Stade, Gauensieker Niederelbe, Ruthenstrom, Schwarztonnensander Niederelbe). Die Gänseschlafplätze befänden sich fast ausnahmslos in den Elbwatten, das Schlafen erfolge entweder stehend auf trocken gefallenem Wattflächen oder auch schwimmend auf ruhigen Wasserflächen der Nebenarme, jeweils vom Tidehochwasser abhängig. Auf der Schwarztonnensander Niederelbe schliefen beispielsweise bis zu 23 000 Weißwangengänse. Auf der schleswig-holsteinischen Seite würden vor allem die Bereiche Fährmannssander Süßwasserwatt, Bishorster Sand - Pinnaumündung - Pagensand Süd, Rhinplate (zwischen Radarturm und Beginn Weichholzaue) als Schlafplatz von zum Teil vielen Tausenden von Vögeln genutzt. Soweit die Klägerseite demgegenüber darauf abstellt, der Begriff des "Rastvogels" impliziere, dass überall dort, wo er sich niederlasse, eine Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gegeben sei, verkennt dies den artenschutzrechtlichen Begriffsinhalt.

- 153 dd) Auch die Bauzeitenregelungen sind mit Blick auf das Artenschutzrecht nicht zu beanstanden; insbesondere bedarf es keines besonders angeordneten Verbotes, Ausnahmen zu erteilen. Der Beklagte weist zutreffend darauf hin, dass etwaige Ausnahmen ihrerseits am Maßstab des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu messen wären. Die Wirksamkeit der festgesetzten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen stellt die Klägerseite in Frage, ohne sich mit den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden avifaunistischen Untersuchungen und den diesbezüglichen Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss auseinanderzusetzen.
- 154 8. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu regeln; es genügt, wenn sie vor dem Beginn der Ausführung der Planfeststellungsbehörde zur Billigung vorgelegt wird (BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 50). Anhaltspunkte dafür, dass abwägungserhebliche Belange betroffen und Konflikte, die einer Bewältigung im Planfeststellungsbeschluss bedürften, in die Ausführungsplanung verschoben worden sind, werden nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich. Auch die Kritik an der Umweltbaubegleitung verfängt nicht.
- 155 9. Der Planfeststellungsbeschluss steht auch mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), der AVV Baulärm und der 39. BImSchV in Übereinstimmung.
- 156 a) Die Angriffe gegen die Anwendbarkeit der Verkehrslärmschutzverordnung greifen nicht durch. Zweifel, dass die 16. BImSchV und die mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 - (VkBl. 1990 S. 258) noch den gesetzlich vorgesehenen (§§ 41 ff. BImSchG) oder grundrechtlich (Art. 2 Abs. 1 GG) gebotenen Schutz vor Straßenverkehrslärm gewährleisten, bestehen nicht. Es fehlt an jeder substantiierten Darlegung, dass die Werte und Berechnungsmethoden der 16. BImSchV und der RLS 90 zwischenzeitlich derart überholt sind, dass sie keine Geltung mehr beanspruchen könnten (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 103, 107). Zu der von der Klägerseite angesprochenen

Frage der Referenzpegel hat der Senat im Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (juris Rn. 142 <insoweit nicht abgedruckt in BVerwGE 148, 373 und Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233>) Stellung genommen; hierauf wird verwiesen. Auch liegen die Voraussetzungen für eine Summenpegelbetrachtung ersichtlich nicht vor. Ebenso wenig greift die Kritik daran durch, dass die Lärmbeurteilung auf den planfestgestellten Abschnitt beschränkt wurde; es kann insoweit erneut auf das vorgenannte Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 114) verwiesen werden. Auch die Ermittlung des LKW-Anteils ist nicht zu beanstanden. Eine projektbezogene Untersuchung lag vor, der Planfeststellungsbeschluss konnte daher diese Werte statt derjenigen der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zugrunde legen. Die Lärmschutzuntersuchung ergibt im Übrigen, dass die Grenzwerte für Wohngebiete durchgängig eingehalten werden, eine etwa fehlerhafte Gebietseinstufung wäre daher irrelevant.

- 157 b) Die Klägerseite rügt, der Planfeststellungsbeschluss sei hinsichtlich der Bauphase wesentlich unterreguliert. Die Frage, wie und wohin der ganz erhebliche Aushub verbracht werden solle, habe im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden müssen. Der Lärm des Baustellenverkehrs sei unzureichend ermittelt worden, da kein Worst-Case-Szenario zugrunde gelegt worden sei.
- 158 Die Kritik greift nicht durch. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats können Konflikte technischer Natur, die nach dem Stand der Technik lösbar und ohne Einfluss auf die Ausgewogenheit der Planung an sich sind, in die - vor Baubeginn zu genehmigende - Ausführungsplanung verschoben werden (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 50). Durch seine Erklärungen in der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte sichergestellt, dass die Ausführungsplanung vor Beginn des Abtransportes des Bodenaushubs der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorgelegt wird und die eigentumsbetroffenen Kläger hierüber zu informieren sind (vgl. Ergänzung der Nebenbestimmung zu 1 Ziff. 2). Aus der Unterlage muss sich ergeben, dass unzumutbare gesundheitliche und sonstige Beeinträchtigungen nicht eintreten. Die Annahme, es sei ein Abtransport möglich, durch den erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden, hat der Beklagte durch die Vorlage ent-

sprechender Vereinbarungen mit dem Hafen Glückstadt über einen Transport auf dem Wasserweg erbracht. Ergänzend hat der Beklagte auf die Möglichkeit hingewiesen, einen Teil des Bodenaushubs über den Nachbarabschnitt und die A 23 abzutransportieren. Damit können unzumutbare Lärmbelastungen vermieden werden. Der auf die Verpflichtung des Beklagten, den Aushub ausschließlich über die Trasse im Folgeabschnitt abtransportieren zu lassen, gerichtete Hilfsantrag musste daher ohne Erfolg bleiben.

- 159 Hinsichtlich des Baulärms hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung die Nebenbestimmung 2.4.2.1 Nr. 1 geändert und durch die Streichung der Bezugnahme auf die TA Lärm die Einhaltung der AVV Baulärm verbindlich vorge-schrieben.
- 160 c) Die Kritik an der Luftschadstoffuntersuchung geht nicht auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (PFB ab S. 305 ff., 309) ein. Dort wird im Einzelnen erläutert, warum die Vorbelastungswerte abweichen (Aktualisierung der Untersuchung mit unterschiedlichen Mittelungszeiträumen) und warum die PM<sub>2,5</sub>-Werte erst 2014 berücksichtigt wurden (Änderung der EU-Luftqualitätsrichtlinie). Der Beklagte hat zudem zutreffend auf die Rechtsprechung des Senats hingewiesen, wonach zum einen die Grenzwerte nicht projektbezogen ein-zuhalten sind (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 426) und zum anderen maßgebliches Kriterium für die Abgren-zung des Untersuchungsbereichs das Verhältnis der Aufenthaltsdauer von Menschen zum Mittelungszeitraum des jeweils zu beurteilenden Grenzwertes ist, und es mithin auf die Belastung des einzelnen Menschen und dessen typi-sche Aufenthaltsdauer ankommt, weshalb nur solche Bereiche zu untersuchen sind, in denen sich Menschen über einen längeren Zeitraum aufhalten (BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 42 ). Zusätzlich hat der Beklagte eine mikroskalige Untersuchung vom 15. Februar 2016 vorgelegt, die zu dem Ergebnis kommt, dass sich die Bereiche der Grenzwertüberschreitung auf Flächen beschränkt, die weder be-baut noch zum längeren Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind (Stra-ßendamm, Böschung, Betriebsstraße).



- 161 d) Die Kritik am mangelhaften Hochwasserschutz (keine ausreichende Trogumwallung mit Blick auf die Folgen eines Deichbruchs, keine ausreichende Erhöhungsmöglichkeit des Deiches) ist ebenfalls zurückzuweisen. Bei der Abschätzung, inwieweit der befürchtete Klimawandel zu einem Meeresspiegelanstieg führen wird, handelt es sich um eine Prognoseentscheidung, die nur darauf zu überprüfen ist, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 73 m.w.N.). In der mündlichen Verhandlung hat der Gutachter des Beklagten, Herr Kö., erläutert, dass die berücksichtigte Erhöhung des untertunnelten Deiches von bis zu 3 m dem Generalplan Küstenschutz in seiner Fortschreibung 2012 entspreche und hierbei die möglichen Auswirkungen des Klimawandels bereits berücksichtigt worden seien. Bestehenden Unsicherheiten sei in Schleswig-Holstein mit einem Klimazuschlag Rechnung getragen worden. Im Übrigen sei eine sehr viel stärkere Deicherhöhung aus statischer Sicht angesichts der ohnehin hohen Überdeckung des Tunnels unproblematisch. Er hat ferner nachvollziehbar dargelegt, dass die vorgesehene Trogumwallung, die bei einem Deichbruch den Tunnel schützen soll, sowohl den Klimaanstieg berücksichtige als auch einen ausreichenden Sicherheitszuschlag enthalte. Ausgangspunkt sei der Polderwasserstand der Sturmflut 1976; diesen habe man um einen Aufschlag von 0,88 m für den bis zum Jahr 2100 maximal zu befürchtenden Meeresspiegelanstieg erhöht und die Troghöhe zusätzlich pauschal mit einem Sicherheitszuschlag von 0,5 m versehen sowie ein Freibord von 1 m (Abstand zwischen Wasserspiegel und Oberkante Bauwerk) angesetzt, um starke Winde aufnehmen zu können.
- 162 Mit der Orientierung am Generalplan Küstenschutz hat der Beklagte auf eine sachverständig erstellte, die Erkenntnisse des internationalen Klimarates und weiterer Wissenschaftler über den Anstieg des Meeresspiegels berücksichtigende Untersuchung abgestellt, die sich auf die regionalen Verhältnisse in Schleswig-Holstein bezieht. Dass dieser Generalplan auf unrealistischen Annahmen beruhte oder methodische Mängel aufwies, behaupten die Kläger nicht. Hierfür sind auch keine Anhaltspunkte erkennbar, insbesondere genügt es nicht, auf eine in einer Tageszeitung veröffentlichte Ansicht einer Einzelper-

son zu verweisen. Dass diese über bessere Erkenntnisse für die hier zu beurteilende Frage verfügt, ist nicht erkennbar und wird nicht dargetan.

- 163 e) Auch die Kritik, es sei mit erheblichen in den Wohngebäuden wahrnehmbaren Erschütterungen zu rechnen, greift nicht durch. Nach den überzeugenden Ausführungen der Gutachter des Beklagten, der Herren Ba., Bi. und S., werden Erschütterungen aufgrund des weichen Kleibodens im Vorhabengebiet sehr gut aufgenommen und damit gedämpft. Der Tunnelvortrieb sei damit wesentlich erschütterungsärmer als z.B. beim Bau der S-Bahn zum Flughafen Hamburg. Bei den Berechnungen sei man hinsichtlich der Resonanzfrequenz der Gebäude von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen und dennoch unter dem relevanten Referenzwert der Stufe 1 der DIN 4150-2 für Erschütterungen durch Baumaßnahmen geblieben. Gleichwohl hat der Beklagte möglichen Überschreitungen der Grenzwerte durch eine in der mündlichen Verhandlung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommene Erklärung Rechnung getragen. Danach werden den betroffenen Privatklägern bei einem sekundären Luftschallinnenpegel von mehr als 30 dB(A) Ersatzquartiere angeboten. Einer Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere Schutzauflagen, wie im Verfahren 9 A 14.15 beantragt, bedurfte es daher nicht.
- 164 10. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht wegen eines Abwägungsfehlers aufzuheben oder für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären.
- 165 Nach § 17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung von Bundesfernstraßen die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das hat die Planfeststellungsbehörde in nicht zu beanstandender Weise getan.
- 166 a) Der der Planung insbesondere für die Verkehrsprognose zugrunde gelegte Prognosehorizont ist nicht zu beanstanden. Sie wurde nach den aktuellen zur Verfügung stehenden bundesweiten Daten erstellt. Nach den Ausführungen des Verkehrsgutachters, Herrn Hül., in der mündlichen Verhandlung konnte der Prognosehorizont im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht auf der Grundlage der bundesweiten Verkehrsprognose für 2030 fortgeschrieben

werden, da die seit Mitte 2014 vorliegende Untersuchung noch der Aufbereitung bedurfte, um die Daten in Verkehrsmodellen verwenden zu können.

- 167 Der Prognosezeitraum 2025 ist nicht zu beanstanden. Diesbezüglich kommt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine starre Festlegung mangels normativer Vorgaben nicht in Betracht. Gewisse Rückschlüsse lassen sich aus der Begründung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ableiten, die davon ausgeht, dass die Prognosewerte im Allgemeinen erst nach zehn bis zwanzig Jahren erreicht werden. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, tragen dagegen in hohem Maße die Gefahr in sich, fehlerzuschlagen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 36). Unsachgemäß ist auf der anderen Seite eine Beschränkung des Prognosehorizonts, wenn von vornherein feststeht, dass diesem für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24). Allerdings ist auch dann, wenn bis zum Ablauf des gewählten Zeitraums nicht mit einer Realisierung des Vorhabens zu rechnen ist, eine Betrachtung erlaubt, ob der Prognose auch für die Zeit danach Bedeutung beizumessen ist (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24). Danach kann dahingestellt bleiben, ob im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses mit einer Fertigstellung innerhalb von elf Jahren gerechnet werden konnte. Denn der Prognose ist auch über diesen Zeitraum hinaus Aussagekraft zuzumessen. Der Gutachter des Beklagten, Herr Hül., hat hierzu überzeugend ausgeführt, es sei nicht mit einer wesentlichen Veränderung der Verkehrsbelastungen nach 2025 zu rechnen. Eine anhand der Daten der mittlerweile aufbereiteten bundesweiten Verkehrsprognose 2030 durchgeführte Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung habe für das Jahr 2030 ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 43 500 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehranteil von rund 13 % ergeben. Damit sind die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Zahlen auch über das Jahr 2025 hinaus aussagekräftig. Das gilt angesichts der Tatsache, dass die Grenzwerte für Wohngebiete nach der im Planfeststellungsverfahren erstellten Lärmprognose durchgängig deutlich unterschritten werden, insbesondere für die immissionsschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens. Aber auch hinsichtlich der Dimensionierung der Trasse spielt

die Verkehrsbelegung nur eine untergeordnete Rolle. Der RQ 31 ist der Standardquerschnitt für Autobahnen der Entwurfsklasse 1 der RAA. Dieser Querschnitt ist der kleinste für eine Autobahn dieser Entwurfsklasse, der in Betracht kommt bei Verkehrsbelegungen von 18 000 bis ca. 70 000 Kfz/24 h. Es ist daher auszuschließen, dass eine Änderung der Verkehrsprognose zu einer Reduzierung des Querschnitts und damit unter Umständen zu einer Verringerung der Eingriffe in die Natur sowie der Eigentumsbetroffenheiten der Kläger im Verfahren 9 A 14.15 geführt hätte.

- 168 b) Abwägungsfehler bei der Trassenwahl sind nicht zutage getreten.
- 169 Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange eingehen. Die Behörde 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. Die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen müssen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersucht und verglichen werden. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind nur dann überschritten, wenn der Behörde beim Auswahlverfahren infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder wenn sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 65 ff. m.w.N.). Gemessen an diesen Grundsätzen erweist sich die Trassenwahl nicht als fehlerhaft.

- 170 Der Beklagte hat sich auf der Grundlage der Erwägungen der Umweltverträglichkeitsstudien I und II und der im Einwendungsverfahren hinsichtlich der Trassenwahl abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen die Ergebnisse der Linienbestimmung nachvollziehend zu eigen gemacht, alle ernsthaft in Betracht kommenden groß- und kleinräumigen Trassenalternativen mit der ihnen zukommenden Bedeutung berücksichtigt und eine hierauf bezogene eigene Abwägungsentscheidung getroffen.
- 171 aa) Ein sich in das Planfeststellungsverfahren fortsetzender Fehler der Linienbestimmung folgt nicht aus dem im Urteil des Senats vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233 Rn. 85 ff. <insoweit nicht vollständig abgedruckt in BVerwGE 148, 373>) festgestellten Fehler der Variantenprüfung im 3. Abschnitt der Nord-West-Umfahrung Hamburg.
- 172 Der im Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG, Nr. 233) als rechtswidrig erkannte Umstand, dass der damals streitbefangene Planfeststellungsbeschluss für die Umfahrung Bad Segebergs nicht über die in der Umweltverträglichkeitsprüfung und im Linienbestimmungsverfahren betrachteten Alternativen hinaus noch weiträumige Südumfahrungsvarianten untersucht hat, bedeutet nicht, dass die Linienbestimmung fehlerhaft war oder sich ein etwaiger Fehler auf die Linienbestimmung im Ganzen ausgewirkt hätte. Die Linienbestimmung ist ein behördeninterner Vorgang, mit dem das für Verkehrswesen zuständige Bundesministerium planerischen Einfluss auf die Wahrnehmung der den Ländern in Auftragsverwaltung obliegenden Aufgabe der bundesgesetzlichen Ausbauplanung nimmt. Durch die Linienbestimmung wird die Linienführung der Straße nur im Allgemeinen bestimmt, nämlich nur in ihrem grundsätzlichen Verlauf zwischen den vorgesehenen Anfangs- und Endpunkten und daher auch nur in ihrer ungefähren Lage zu berührten und benachbarten Ortschaften und Grundstücken. Der Planfeststellungsbehörde bleibt daher noch ein Spielraum für die konkrete Trassenführung und die Festlegung der Ausbaumerkmale (BVerwG, Urteil vom 28. Februar 1996 - 4 A 27.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 110 S. 89 und Beschluss vom 29. Januar 2001 - 4 B 87.00 - NVwZ-RR 2002, 2 <2>). Erweist sich auf der Ebene der Planfeststellung eine andere als die linienbestimmte Trassenführung in einem Teilabschnitt als

eindeutig vorzugswürdig, muss die Planfeststellungsbehörde diese Trasse planfeststellen. Die interne Bindung der Planfeststellungsbehörde an die Linienbestimmung bedeutet nicht, dass der Planfeststellungsbeschluss sich bei der Alternativensuche vollständig auf den vorgegebenen Korridor beschränken dürfte. Denn Dritten gegenüber lässt sich die Planung nicht allein damit rechtfertigen, dass sie den ministeriellen Vorgaben entspricht (BVerwG, Urteil vom 28. März 2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 21).

- 173 Aus den Mängeln, die der Senat in Bezug auf die Planung des 3. Abschnitts festgestellt hat, folgt nicht, dass der weitere Verlauf der linienbestimmten Trasse in Frage gestellt und die Linienbestimmung insgesamt wieder offen wäre. Der Senat hat es vielmehr mit Blick auf die mit der Planung verfolgten regionalen und lokalen Ziele im Raum Bad Segeberg ausdrücklich als "plausibel" bezeichnet, dass am ursprünglich vorgesehenen Gelenkpunkt Wittenborn festgehalten und eine Südumfahrungsvariante dort auf die B 206 zurückgeführt werde.
- 174 Die Planfeststellungsbehörde war aufgrund dieser Ausführungen im Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 233) nicht verpflichtet, erneut in die weiträumige Variantenprüfung einzutreten und zu untersuchen, ob sich ein anderer als der linienbestimmte Trassenkorridor in den Folgeabschnitten als vorzugswürdig erweist. Sie durfte vielmehr an den Erkenntnissen des Linienbestimmungsverfahrens festhalten, dass ein deutlich südlicherer Trassenverlauf, der zu einer Querung der A 7 südlich von Kaltenkirchen führen würde, wegen der damit verbundenen Raumwiderstände bereits bei einer Grobanalyse der in Betracht kommenden Varianten ausgeschieden und im Folgenden nicht weiter untersucht worden ist. Es hätte substantiierter Darlegungen bedurft, dass diese Entscheidung im Linienbestimmungsverfahren fehlerhaft gewesen ist. Daran fehlt es. Zu den in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören zwar neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1996 - 4 C 29.94 - BVerwGE 102, 331 <342>). Indes ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeit-

punkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Scheidet sie Alternativen, die sich bereits aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium aus, ist es ihr dann auch nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die (förmliche) UVP auf diejenigen Varianten zu beschränken, die nach dem jeweiligen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 16. August 1995 - 4 B 92.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 104 S. 48 f. und Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - NVwZ 2016, 844 <862>).

- 175 Gemessen hieran genügt es nicht, wie es insbesondere die Kläger im Verfahren 9 A 14.15 getan haben, eine theoretisch denkbare andere Linie "ins Blaue hinein" in ein Kartenwerk einzuzeichnen und zu rügen, diese Linienvariante sei niemals untersucht worden. Unabhängig davon hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass der Korridor, in dem die vorgeschlagene Linienführungsvariante verlaufen soll, in die Betrachtung möglicher Linienführungen zwar einbezogen, aber wegen zahlreicher Raumwiderstände bereits im Wege einer Grobanalyse ausgeschieden worden ist. Dabei sei die gesamte Gebietskulisse auch in dem von der Klägerseite bezeichneten Raum einbezogen worden. In der Umweltverträglichkeitsprüfung seien alle sich abzeichnenden FFH-Gebiete wie auch die "Schattengebiete" betrachtet worden. Eine Hamburg-nahe Variante ist nach den Auskünften in der mündlichen Verhandlung ausgeschieden worden, weil sie durch ein noch nicht ausgewiesenes Vogelschutzgebiet geführt hätte. Hinsichtlich der Situation um Kaltenkirchen hat der Beklagte anhand von Kartenmaterial aus dem Linienbestimmungsverfahren dargelegt, dass das dort vorhandene Siedlungsband einen Riegel bildet, der mit einem sehr hohen Raumwiderstand verbunden ist.
- 176 Aus dem Charakter des Linienbestimmungsverfahrens folgt, dass die Ausgestaltung der Anschlüsse an das nachgeordnete Straßennetz nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Auch insoweit besteht auf der Ebene der Planfeststellung ein nicht unerheblicher Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde. Die Kritik, die geplante Änderung des Anschlusses des Tunnelabschnitts auf niedersächsischer Seite stelle die Linienführung in Frage, geht daher fehl.

- 177 bb) Die Auswahlentscheidung für den nördlichen Elbquerungskorridor und die planfestgestellte Variante, die zur Elbquerung bei Glückstadt führt, ist auch nicht aus anderen Gründen zu beanstanden. Insbesondere sind in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und in der Abwägungsentscheidung des Beklagten die Elbquerungsbereiche einschließlich der niedersächsischen Seite einbezogen und die Umweltauswirkungen der verschiedenen Varianten untersucht und verglichen worden. Dass sich dem Beklagten auch unter Berücksichtigung der Verkehrswirksamkeit der Varianten, ihrer wirtschaftlichen Folgen sowie ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild und Natur eine andere, die Kremper und die Kollmarer Marsch umgehende Elbquerungsstelle im nördlichen Korridor hätte aufdrängen müssen, ist nicht dargetan und auch sonst nicht ersichtlich.
- 178 Ebenso wenig ist erkennbar, dass - ein eigenständiges potentiell FFH-Gebiet im nördlichen Abschnitt unterstellt - erhebliche Beeinträchtigungen nicht durch Maßnahmen wie Überbauung oder Verlegung der Grabensysteme vermieden werden könnten. Unabhängig davon führt die Lage der Trasse im Bereich der B 431 nicht zu einer Einschränkung der Trassenprüfung im Folgeabschnitt. Bei schrittweiser Planverwirklichung muss die Planung in jedem Stadium dem Einwand standhalten, einem anderen Lösungskonzept unterlegen zu sein (BVerwG, Beschlüsse vom 2. November 1992 - 4 B 205.92 - NVwZ 1993, 887 <888 f.>, vom 10. November 2000 - 4 B 47.00 - NVwZ 2001, 800 <800 f.> und vom 14. Juli 2005 - 9 VR 23.04 - juris Rn. 6; Urteil vom 25. Januar 2012 - 9 A 6.10 - Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 23). Die Aufspaltung in Abschnitte kann daher nicht dazu führen, dass die Frage einer besser geeigneten Alternative gar nicht oder allenfalls im Rahmen des auf das vorangehende Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden kann (BVerwG, Urteil vom 25. Januar 2012 - 9 A 6.10 - Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 23). Der durch den planfestgestellten Abschnitt im Bereich der B 431 begründete Zwangspunkt, der dazu führt, dass die Trasse im anschließenden 7. Abschnitt die dortigen Grabensysteme in der einen oder anderen Weise queren muss, führt daher nicht zu einer Einschränkung der Trassenprüfung in diesem Folgeabschnitt. Durch die Verklammerung der beiden Ab-



schnitte miteinander ist vorliegend zudem sichergestellt, dass ein Fehler der Variantenprüfung im 7. Abschnitt auch die Verwirklichung des hier zur Überprüfung stehenden Abschnitts verhindert.

- 179 cc) Ohne Erfolg bleibt ferner die Rüge, die Belange der Eigentümerin der Elbfähre seien bei der Trassenwahl nicht in der gebotenen Weise berücksichtigt worden. Den Klägern fehlt es als Umweltverbände diesbezüglich bereits an der Rügebefugnis. Bei dem angesprochenen Belang handelt es sich erkennbar um einen privaten Belang, der nicht durch eine dem Umweltschutz dienende Rechtsvorschrift im Sinne des § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG geschützt wird. Die Kläger können daher ihren Rechtsbehelf hierauf nicht stützen. Aber auch dann, wenn man die Beschränkung der Rügebefugnis auf umweltrechtliche Vorschriften unberücksichtigt ließe, dürften Rechtsbehelfe einer anerkannten Umweltvereinigung nicht darauf gestützt werden können, dass nicht dem Umweltschutz dienende Rechte oder Belange verletzt sind, die nach der Rechtsordnung anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 106). Dies kann letztlich dahinstehen, denn die Rüge bleibt in der Sache ohne Erfolg. Der Senat hat diesbezüglich im Verfahren 9 A 7.15 ausgeführt:

"Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 9. November 1979 - 4 N 1.78, 4 N 2-4.79 - BVerwGE 59, 87 <102 f.> und vom 11. Mai 1999 - 4 VR 7.99 - Buchholz 407.4 § 8a FStrG Nr. 11 S. 2 f.; Urteile vom 28. Januar 2004 - 9 A 27.03 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 59 S. 44 und vom 9. Juni 2004 - 9 A 16.03 - juris Rn. 26). Das bedeutet aber nicht, dass Anliegerinteressen rechtlich überhaupt nicht zu Buche schlagen. Sie müssen, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung eingestellt werden (BVerwG, Urteil vom 19. August 2004 - 4 A 9.04 - juris Rn. 13). Dies gilt erst recht dann, wenn eine Existenzgefährdung geltend gemacht wird. In einem solchen Fall ist auch ohne direkte Inanspruchnahme einer Eigentumsposition das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Eigenmitteln ausgenutzten Er-

werbsquelle in der hoheitlichen Planung zu berücksichtigen und abzuwägen (BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 148)."

(...)

"Der Planfeststellungsbeschluss hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die Elbfähre und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebes gesehen und gewürdigt. Zutreffend ist der rechtliche Ausgangspunkt der Abwägung, dass dem klagenden Fährunternehmen keine durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtsposition entzogen und eine solche auch dann nicht verletzt wird, wenn die Verwirklichung des Vorhabens dazu führt, dass sich die Zahl der Nutzer der Fähre erheblich reduzieren wird. Bei der konkreten Bewertung des Gewichts des Belangs der Klägerin hat er zutreffend berücksichtigt, dass Planungen für eine Elbquerung bereits seit Jahrzehnten bekannt sind und bis zur Verwirklichung des Vorhabens noch ein längerer Zeitraum verbleibt, während dessen sich der Fährbetrieb auf die geänderte Situation einstellen und in der Vergangenheit getätigte Investitionen nutzen kann.

Dagegen lässt der Planfeststellungsbeschluss nicht klar erkennen, ob er von einem Fortbestand des Fährbetriebes auch nach Errichtung des Tunnels ausgeht. Es wird lediglich referiert, die Klägerin rechne mit einer Existenzgefährdung, ohne dass dies weiter aufgeklärt oder von der grundsätzlich gegebenen Möglichkeit, eine Existenzgefährdung zu unterstellen, Gebrauch gemacht wird (hierzu: BVerwG, Urteile vom 27. März 1980 - 4 C 34.79 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 34 S. 108 ff., vom 23. Januar 1981 - 4 C 4.78 - BVerwGE 61, 295 <304> und vom 9. Juni 2004 - 9 A 16.03 - juris Rn. 28; Beschluss vom 8. Oktober 2002 - 9 VR 16.02 - juris Rn. 5 f.). Dies führt gleichwohl nicht zu einem Fehler des Planfeststellungsbeschlusses. Es kann dahinstehen, ob sich seiner Begründung hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür entnehmen lassen, die Planfeststellungsbehörde hätte auch für den Fall einer Existenzgefährdung keine andere Abwägungsentscheidung getroffen, so dass auch unter Beachtung der Anforderungen, die das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluss vom 16. Dezember 2015 - 1 BvR 685/12 - (NVwZ 2016, 524 <526>) an ein verfassungskonformes Verständnis von Unbeachtlichkeitsklauseln für Abwägungsfehler aufgestellt hat, die Annahme fehlender Ergebniskausalität gerechtfertigt wäre. Denn der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat seine dort zunächst abgegebene Erklärung, er gehe davon aus, der Fährbetrieb könne auch nach Errichtung in

der einen oder anderen Weise weiter geführt werden, um eine Auflage im Planfeststellungsbeschluss ergänzt, mit der dem Vorhabenträger aufgegeben wird, ein Existenzgefährdungsgutachten hinsichtlich der Klägerin einzuholen. Kommt dies zum Ergebnis einer Existenzgefährdung des Betriebes, ist der Planfeststellungsbeschluss um eine Auflage zur Entschädigung dem Grunde nach zu ergänzen. Damit hat der Beklagte nicht nur zu erkennen gegeben, dass er eine Existenzgefährdung für möglich erachtet, sondern gleichzeitig klargestellt, dass er auch dann, wenn die Klägerin nach Eröffnung des Tunnels in ihrer Existenz gefährdet ist, keine für die Klägerin günstigere Entscheidung trifft, sondern sie entschädigen will.

Die Abwägung ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil die Planfeststellungsbehörde die Bedeutung des Fährbetriebes für den Gefahrguttransport und den nicht autobahn-tauglichen Verkehr nicht beachtet hätte. Unabhängig davon, dass es erheblichen Zweifeln unterliegt, ob sich die Klägerin auf diese öffentlichen Belange bzw. privaten Belange Dritter - etwa unter dem Gesichtspunkt gleich gerichteter Abwägungsinteressen - berufen kann, ist der Planfeststellungsbeschluss insoweit nicht zu beanstanden. Hinsichtlich des Gefahrguttransportes verweist der Planfeststellungsbeschluss zutreffend darauf, dass vor Verkehrsfreigabe eine eigenständige Risikoanalyse nach dem 'Verfahren zur Kategorisierung von Straßentunneln gemäß ADR 2007' zu erstellen ist, in der die verschiedenen Möglichkeiten, Gefahrgüter sicher zu transportieren, zu untersuchen und zu bewerten sind. Danach ist es nicht ausgeschlossen, dass der Tunnel für Gefahrgüter - gegebenenfalls unter besonderen Sicherheitsbedingungen - benutzt werden kann. Die straßenverkehrsrechtliche Prüfung für Gefahrgüter obliegt im Übrigen nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern den Straßenverkehrsbehörden, die gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umlenken können (BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 - Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 33 Rn. 52). Dass der nicht autobahn-taugliche Verkehr - nach Lage der Dinge kommt vor allem ein touristischer Ausflugsverkehr in Betracht - nicht der Verwirklichung des Vorhabens entgegensteht, kann aus dem Umstand, dass der Beklagte eine Existenzvernichtung der Klägerin in Kauf nimmt, ohne Weiteres geschlossen werden. Das Gleiche gilt, soweit sich die Klägerin auf Absprachen mit verschiedenen öffentlichen Stellen über die Beförderung von deren Mitarbeitern beruft."

180 11. Nicht gefolgt werden kann der Kritik, der Beklagte habe zu Unrecht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung den Klimawandel nicht berücksichtigt. Der Senat schließt sich der überzeugend begründeten Auffassung des 4. Senats in dem Beschluss vom 22. Juni 2015 - 4 B 59.14 - (NuR 2015, 772 Rn. 42) an. Dieser stellt darauf ab, dass sich ein Hinweis auf die Bedeutung des Klimawandels bei der Bewertung und Entscheidungsfindung zwar in der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 124 S. 1) findet, nicht aber in der nahezu 30 Jahre älteren Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 175 S. 40) und - wie zu ergänzen ist - der diese Richtlinie ablösenden Richtlinie 2011/92/EU. Mit diesen Argumenten setzt sich die Klägerseite nicht auseinander. Die Anregung, die Frage dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen, folgt der Senat daher nicht.

181 12. Schließlich folgt aus den vorstehenden Ausführungen, dass es keiner Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation nachteiliger Umweltauswirkungen bedurfte, wie sie die Kläger gefordert haben.

182 C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO.

Dr. Bier

RinBVerwG Buchberger  
ist wegen Eintritts in den  
Ruhestand an der Unterschrift  
gehindert.  
Dr. Bier

Prof. Dr. Korbmacher

Dr. Bick

Steinkühler

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 60 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG).

Dr. Bier

Prof. Dr. Korbmacher

Steinkühler