Ausfertigung

8 A 07.40013

Verkündet am 9. Juli 2008
Ang. Venus
als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

EINGEGANGEN
07. AUG. 2008
RA Dr. Gronefeld

In der Verwaltungsstreitsache
Michael **Gansimeier**,
Münchener Str. 31, 82319 Starnberg,

- Kläger -

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte Deißler, Krauß & Domcke,
Widenmayerstr. 16, 80538 München,

gegen

Freistaat Bayern,
vertreten durch die Landesanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

beigeladen:
Stadt Starnberg,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,
Vogelanger 2, 82319 Starnberg,

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen,
Prinzregentenplatz 23, 81675 München,

wegen
Planfeststellung B 2 Entlastungstunnel Starnberg

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Graf zu Pappenheim,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Senftl

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 25. Juni 2008
folgendes

Urteil:

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen bis zur Abtrennung seines Verfahrens durch Beschluss des Senats vom 3. Mai 2007 (Az. 8 A 07.40013) nach Maßgabe seines Anteils am Gesamtstreitwert; für die Zeit nach der Abtrennung trägt er die Kosten seines Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

1 Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss (PFB) der Regierung von Oberbayern vom 22. Februar 2007 für den Neubau des Entlastungstunnels Starnberg im Bereich der Ortsdurchfahrt Starnberg der Bundesstraße 2 (B 2) von Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 3 + 120 (Straßen-km 24,000 bis Straßen-km 27,120). Die B 2, die im Norden die Bundesautobahn (BAB) A 952 (Zubringer zur BAB A 95 München-Garmisch) fortführt und in Nord-Süd-Richtung durch das Zentrum der Stadt Starnberg verläuft, bildet die Hauptachse für den Durchgangsverkehr in Richtung Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen. Durch den Bau des Entlastungstunnels Starnberg soll dieser Durchgangsverkehr in eine zweite unterirdische Ebene verlegt werden.

2 Der Kläger ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 841/9 der Gemarkung Starnberg, das mit einem zwei Vollgeschosse und ein Dachgeschoß umfassenden Gebäude bebaut ist. Dieses wird im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß gewerblich genutzt und im Dachgeschoß vom Kläger selbst bewohnt. Das klägerische Grundstück soll für das planfestgestellte Vorhaben infolge der geplanten Verlängerung der Petersbrunner Straße zur B 2 vollständig in Anspruch genommen und das vorhandene Gebäude abgebrochen werden.

3 Zur Begründung seiner am 10. April 2007 erhobenen Klage gegen den PFB vom 22. Februar 2007 trägt der Kläger im Wesentlichen schwerwiegende Sicherheitsmängel des Tunnels, die fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung der Planung, erhebliche Mängel der zugrunde liegenden Verkehrsprognosen, die fehlerhafte Abwägung von Planungsalternativen sowie den Eingriff in sein Grundeigentum vor. Diesen von ihm bereits im Planfeststellungsverfahren und im Erörterungstermin vorgebrachten Einwendungen sei von der Planfeststellungsbehörde nicht Rechnung getragen worden. Als Enteignungsbetroffener sei er umfassend rügebefugt.

4 Die Entscheidung, den B 2-Entlastungstunnel als Einröhrentunnel planfestzustellen, genüge nicht den Anforderungen 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 167 vom 30.4.2004, S. 39; im Folgenden: EG-Tunnelrichtlinie). Aufgrund der bei diesem Straßentunnel vorhandenen Risikofaktoren - Tunnelsteigung von 3,5%, Tunnellänge von ca. 1,9 km, beachtlicher Anteil des Schwerlastverkehrs mit wachsender Tendenz, Prognose von 23.000 Kfz/24 h im Jahr 2015 - sei nach der Richtlinie ein Doppelröhrentunnel erforderlich. Zudem habe die Planfeststellungsbehörde die nach der Richtlinie erforderliche Risikobewertung bei Gefahrguttransporten im Straßentunnel nicht im PFB vorgenommen, sondern unzulässigerweise der späteren Detailplanung überlassen. Die Planung des Entlastungstunnels sei auch insoweit nicht richtlinienkonform, als die vorgesehenen Notausgänge und Rettungsstollen sowie das Notausstiegskonzept nicht behindertengerecht seien. So seien die seitlichen Gehwege im Tunnel für Rollstuhlfahrer zu schmal und die Entfernungen zwischen den Notausgängen zu groß. Eine schnelle Evakuierung des Tunnels im Brandfall sei nicht gewährleistet. Die DIN-Normen für barrierefreies Bauen seien nicht eingehalten und dadurch Gesundheit und Leben insbesondere von behinderten Tunnelnutzern potenziell gefährdet.

5 Die B 2 grenze nördlich der Planungsfläche an das Landschaftsschutzgebiet "Würmtal und Landschaftsbestandteile beidseits der Würm", das Naturschutzgebiet "Leutstettener Moor" sowie das FFH-Gebiet Nr. 7934/301 "Leutstettener Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne" an. In diesem FFH-Gebiet komme der besonders geschützte Kammmolch vor, der bei seinen Wanderungen die Trasse der B 2 queren müsse. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Population des Kammmolchs sei daher nicht auszuschließen. Die erforderliche FFH-Verträglichkeitsprüfung der Stufen I und II sei von der Behörde unterlassen worden, obwohl die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets insbesondere während der Bauzeit absehbar sei. Amphibien-Schutzmaßnahmen entlang der geplanten Straßentrasse fehlten.

6 Die der Planung zugrunde gelegten Verkehrsprognosen seien fehlerhaft. Insbesondere sei nicht nachvollziehbar, warum für die Jahre zwischen 1990 und dem Prognosejahr 2010 von einer Steigerung der Verkehrsbelastung um bis zu 58%, in der Folge bis zum Prognosejahr 2020 jedoch sogar eine rückläufige Verkehrsbelastung angenommen werde. Die für das Jahr 2020 angenommene Verkehrsmenge im Entlastungstunnel von 18.000 Kfz/24 h sei nicht plausibel, sondern "künstlich niedrig gehalten". Zudem würden Verkehrsverlagerungen aufgrund vorgesehener Umstufungen im Straßennetz im Bereich von Starnberg nicht berücksichtigt. Eine Mehrbelastung des Tunnels ergebe sich auch durch die geplante Westumfahrung Starnberg.

7 Die Planfeststellungsbehörde habe in Betracht kommende Alternativtrassen einschließlich der sogenannten "Null-Variante" auf der Basis unzutreffender bzw. unhaltbarer Annahmen abgelehnt. Eine spürbare Entlastung der Innenstadt Starnbergs trete bestenfalls auf einem Teilstück der B 2 in einer Länge von 1,9 km auf. Diese werde jedoch durch beträchtliche Mehrbelastungen auf den übrigen Straßen in Starnberg erkauft. Letzteres ergebe sich bereits aus den Zahlen der verkehrsgutachtlichen Untersuchungen des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. K. Demgegenüber könnte insbesondere die alternative Nordumfahrung (OPLA/von Redwitz-Variante) 73% des Durchgangsverkehrs aufnehmen (gegenüber 52% beim geplanten Tunnel). Auch sei nicht berücksichtigt, dass die planfestgestellte Tunnellösung bei Einhaltung der bereits dargelegten Sicherheitserfordernisse deutlich teurer als die alternative Nordumfahrung sei.

8 Der Kläger solle sein bebautes Grundstück Fl.Nr. 841/9 (624 m²) zugunsten des Vorhabens mit der dabei vorgesehenen Verlängerung der Petersbrunner Straße zur B 2

in vollem Umfang abtreten; das bestehende Gebäude müsste abgebrochen werden. Entgegen der Auffassung der Planfeststellungsbehörde sei die Verlängerung der Petersbrunner Strasse zur weiteren Erschließung des nördlich gelegenen Gewerbegebiets nicht erforderlich. Der vorgesehene Durchstich stehe auch im Widerspruch zu den Festsetzungen des gültigen Bebauungsplans Nr. 8118 der Stadt Starnberg für das betroffene Grundstück.

9 Der Kläger beantragt,

10 den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22. Februar 2007 aufzuheben.

11 Der Beklagte beantragt,

12 die Klage abzuweisen.

13 Zur Begründung führt er im Wesentlichen aus: Ein Zweiröhrentunnel sei aufgrund der für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsmenge von 18.000 Kfz/24 h und des niedrigen Schwerverkehrsanteils (3,5% gegenüber 25% auf den sog. TERN-Strecken) nicht erforderlich. Die detaillierte Sicherheitsanalyse und -dokumentation sei im Rahmen der Planfeststellung noch nicht erforderlich; dies sei Sache des betriebstechnischen Entwurfs im Rahmen der Detailplanung. Die derzeitige Planung genüge hinsichtlich ihres Sicherheitskonzepts, insbesondere auch hinsichtlich der Notausgänge, den aktuell geltenden technischen Bestimmungen. Indem die Türen zwischen dem Straßentunnel und den Fluchtstollen als Brandschutztüren ausgebildet seien, werde ausreichender Schutz für betroffene Personen hinter diesen Türen gewährleistet.

14 Bauliche Änderungen an der B 2 in ihrem an das FFH-Gebiet angrenzenden Bereich erfolgten nicht. Die Maßnahme betreffe den Straßenverlauf erst innerhalb der geschlossenen Ortsbebauung von Starnberg. Eine für die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets relevante Erhöhung der Verkehrsbelastung der B 2 sei nicht zu erwarten. Hinsichtlich der gerügten Verkehrsprognosen werde auf den Planfeststellungsbeschluss und die vorgelegte ergänzende Stellungnahme des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. K. vom 4. Juli 2007 verwiesen. Danach sei seit 1989 stets eine Tunnelverkehrsbelastung in etwa derselben Größenordnung - zuletzt von 18.000 Kfz/24 h - prognostiziert. Eine wesentliche Mehrbelastung durch die Westumfahrung Starnberg sei nicht

zu erwarten. Die lineare Fortschreibung des zwischen 1989 und 2002 festgestellten Verkehrszuwachses bis zum Prognosejahr 2020 sei insbesondere aufgrund der weitgehenden Sättigung der Motorisierung, der Altersstruktur der Bevölkerung sowie der Entwicklung der Treibstoffkosten wenig realistisch. So seien im Zeitraum zwischen den Jahren 2002 und 2007 nur geringfügige Änderungen der Verkehrsbelastung festzustellen. Die Auswirkungen einer Abstufung von auf die B 2 zulaufenden Staatsstraßen zu Gemeindestraßen seien hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Tunnel gering.

15 Planerisches Ziel des angegriffenen Vorhabens sei, den in Nord-Süd-Richtung auf der B 2 verlaufenden Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt von Starnberg herauszunehmen. Eine alternative Nordumfahrung mit der weiteren Forderung der Entlastung auch der radial auf Starnberg zulaufenden Staatsstraßen (insbesondere der St 2069) stehe damit nicht in Einklang. Hinsichtlich der individuellen Grundstücksbetroffenheit des Klägers werde auf die entsprechenden Ausführungen im PFB, den beigefügten Lageplan und die Fotos seines Anwesens verwiesen.

16 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

17 die Klage abzuweisen.

18 Durch das Vorhaben werde die Innenstadt von Starnberg gegenüber dem Planungsnullfall in der Münchner Straße um bis zu 45%, in der Hauptstraße um bis zu 47% und in der Weilheimer Straße um bis zu 65% vom Verkehr entlastet. Hinzu kämen innerstädtische Verkehrsumlagerungen mit ebenfalls spürbarer Entlastungswirkung. Dies werde zu einer erheblichen Minderung des Straßenlärms und einer nachhaltigen Verbesserung der lufthygienischen Belastung der Stadt führen. Der Kläger wende sich mit seiner Kritik an der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Verkehrsprognose nicht gegen das „Ob", sondern lediglich gegen die Dimensionierung des Vorhabens und verlange den Bau einer weiteren Tunnelröhre. Es sei jedoch nicht zu erkennen, wie dadurch die Rechtsbetroffenheit des Klägers als Eigentümer eines in Anspruch genommenen Grundstücks gemindert werden könnte. Im Übrigen ließen sich die klägerischen Rügen hinsichtlich der Erforderlichkeit einer zweiten Tunnelröhre, des Sicherheitskonzepts und der behindertengerechten Ausgestaltung der Anlage nicht mit den Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie und der RABT 2006 begründen. Aber auch insofern fehle es an der erforderlichen Kausalität

des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf den Eigentumsschutz des Klägers, nachdem diese Umstände nichts an der Inanspruchnahme seines Grundeigentums ändern könnten. Unmittelbare oder mittelbare Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Leutstettener Moor durch das Vorhaben könnten schon aufgrund der Lagebeziehung offensichtlich ausgeschlossen werden. Die vom Kläger favorisierte Alternativtrasse dränge sich wegen der damit verbundenen Mehrkosten und der Veränderung der Gesamtkonzeption nicht als vorzugswürdige Alternative auf. Auf den Durchstich Petersbrunner Straße, der das klägerische Grundstück beanspruche, könne ohne Aufgabe des Planungsziels nicht verzichtet werden.

19 Der Senat hat die örtlichen Verhältnisse im Bereich des Anwesens des Klägers und im Bereich der Trasse des Entlastungstunnels Starnberg durch Einnahme eines Augenscheins festgestellt. Auf die hierüber gefertigte Niederschrift vom 2. April 2008 wird verwiesen.

20 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der vorgelegten Planfeststellungsakten sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 25. Juni 2008 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

21 Die zulässige Klage bleibt in der Sache ohne Erfolg. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22. Februar 2007 weist keine Mängel auf, die zu seiner Aufhebung oder der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit führen könnten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO, § 17e Abs. 6 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes - FStrG).

22 Als durch die enteignungsrechtliche Vorwirkung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses unmittelbar in seinem Eigentum am Grundstück Fl.Nr. 841/9 der Gemarkung Starnberg Betroffener ist der Kläger nicht darauf beschränkt, sich auf die Verletzung drittschützender Rechte zu berufen; er kann grundsätzlich auch objektive Verstöße, die zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen, geltend machen (st. Rspr.; vgl. BVerwG vom 27.10.2000 BVerwGE 112, 140/143). Die vom

Kläger gegen das planfestgestellte Vorhaben erhobenen Rügen greifen jedoch nicht durch.

23 1. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an dem geltend gemachten Verfahrensmangel. Einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedurfte das angegriffene Vorhaben entgegen der Auffassung des Klägers nicht.

24 Nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen – FFH-Richtlinie – vom 21. Mai 1992 (ABl. L 206, S. 7) erfordern Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung der Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung ist dabei eine Vorprüfung oder Erheblichkeitseinschätzung vorgeschaltet. Bei letzterer ist (nur) zu untersuchen, ob erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets ernstlich zu besorgen sind. Erst wenn das zu bejahen ist, d.h. wenn und soweit erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können, schließt sich die eigentliche FFH-Verträglichkeitsprüfung mit den von der Rechtsprechung daran geknüpften rechtlichen Anforderungen an (vgl. BVerwG vom 26.11.2007 NVwZ 2008, 210 im Anschluss an BVerwG vom 17.1.2007 BVerwGE 128, 1).

25 Vor diesem rechtlichen Hintergrund ist die Annahme der Planfeststellungsbehörde, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sei nicht erforderlich, nicht zu beanstanden. Die Behörde ist bei dieser Annahme davon ausgegangen, aus der FFH-Verträglichkeitsabschätzung der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Starnberg) vom 2. Dezember 2002 ergebe sich zweifelsfrei, dass das Vorhaben weder unmittelbare noch mittelbare Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Nr. 7934/301 „Leutstettener Moor, Würmdurchbruchstal und Buchenwälder der Endmoräne" haben werde (vgl. C Nrn. 1.2.1 und 1.4 S. 32 und 34 f. des PFB). Dieses Schutzgebiet ist zwischenzeitlich mit Entscheidung 2008/25/EG der Kommission vom 13. November 2007 (ABl. L 12 vom 15.1.2008, S. 383) mit der neuen Bezeichnung „Moore und Wälder der Endmoräne bei Starnberg" (Code DE 7934371) als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß Art. 4 Abs. 2 FFH-Richtlinie eingetragen worden.

26 Die Planfeststellungsbehörde hat dem dargelegten rechtlichen Ansatz entsprechend nachvollziehbar und überzeugend begründet, dass das Straßenbauprojekt dieses Schutzgebiet nicht erheblich beeinträchtigen könne. Sie hat zutreffend festgestellt, dass an der B 2 im an das FFH-Gebiet angrenzenden Bereich (Abschnitt Münchener Straße am Übergang zur BAB A 952) keinerlei bauliche Änderungen vorgenommen werden. Die durch das Vorhaben vorgesehene, dem FFH-Gebiet nächstgelegene bauliche Änderung an der bestehenden Bundesstraße finde erst ca. 300 m von der Schutzgebietsgrenze entfernt im Stadtgebiet von Starnberg bei der Kreuzung an der Petersbrunner Straße statt. Durch den planfestgestellten Entlastungstunnel ergebe sich in diesem Bereich auch keine relevante Erhöhung der Verkehrsbelastung (weniger als 3% für das Verkehrsprognosejahr 2020; vgl. C Nr. 1.4 S. 34 des PFB). Auswirkungen auf das FFH-Gebiet während der Bauzeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nachvollziehbar ausgeschlossen. Angesichts der bereits vorhandenen vierspurigen Bundesstraße mit sehr hohem Verkehrsaufkommen ist die vom Kläger befürchtete Beeinträchtigung der „Wanderbewegungen der Kammmolch-Population" des FFH-Gebiets, die er dem Straßenbauvorhaben zuschreibt, sachlich nicht nachvollziehbar. Wanderbewegungen von Kammmolchen über die bestehende, autobahnmäßig ausgebaute Straßentrasse hinweg sind von Klägerseite weder substanziiert dargelegt noch bei den vom Senat beim Augenschein festgestellten örtlichen Verhältnissen tatsächlich vorstellbar.

27 Hat die Planfeststellungsbehörde wie hier anhand objektiver Umstände bau- oder anlagebedingte Störfaktoren der Straßenbaumaßnahme für die Erhaltungsziele des benachbarten FFH-Gebiets nachvollziehbar ausgeschlossen, kann auch auf die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung verzichtet werden (vgl. zuletzt BVerfG vom 20.2.2008 1 BvR 2722/06 - juris - RdNr. 42 mit Nachweisen der Rspr. des EuGH).

28 Aus den vorgenannten Gründen ist im Folgenden auch nicht weiter auf die vom Kläger behauptete fehlende FFH-Verträglichkeit des Vorhabens und dadurch bedingte Verstöße gegen europäisches Naturschutzrecht einzugehen.

29 2. Der Planfeststellungsbeschluss weist auch keine durchgreifenden materiell-rechtlichen Mängel auf.

30 2.1 Die vom Kläger ohnehin nicht substanziiert infrage gestellte Planrechtfertigung für den Entlastungstunnel Starnberg im Zuge der B 2 ist aufgrund der Ausweisung dieser Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – FStrAbG – vom 4.10.2004, BGBl I S. 2574) als vordringlicher Bedarf gegeben. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG und sind damit hieran gemessen vernünftigerweise geboten. Die Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung und auch das gerichtliche Verfahren verbindlich (st. Rspr.; vgl. BVerwG vom 30.1.2008 NVwZ 2008, 678/679 m.w.N.). Damit steht weiter fest, dass auf die Maßnahme als solche nicht verzichtet werden kann und die „Null-Variante" nicht vertretbar wäre.

31 2.2 Die angefochtene Tunnelplanung genügt den besonderen bausicherheitsrechtlichen Anforderungen an Straßenbauten gemäß § 4 Satz 1 FStrG.

32 Der Kläger macht schwerwiegende Sicherheitsmängel beim Entlastungstunnel Starnberg insbesondere deshalb geltend, weil die Planung nicht den Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie genüge und danach aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse der Bau eines Doppelröhrentunnels erforderlich sei. Dies trifft jedoch nicht zu.

33 2.2.1 Der Bau des Entlastungstunnels Starnberg fällt - zwischen den Beteiligten wohl unstreitig - nicht in den sachlichen Anwendungsbereich der EG-Tunnelrichtlinie. Denn diese gilt nur für alle Tunnel des transeuropäischen Straßennetzes (vgl. Art. 1 Abs. 2 der EG-Tunnelrichtlinie). Die Bundesstraße B 2 ist jedoch nicht Teil des „transeuropäischen Straßennetzes" im Sinne des Art. 2 Nr. 1 der EG-Tunnelrichtlinie, das im Einzelnen in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 23. Juli 1996 (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1) dargestellt ist. Schon deshalb kommt die unmittelbare Anwendung dieser EG-Richtlinie und der darin normierten Sicherheitsanforderungen hier nicht in Betracht.

34 2.2.2 Aber selbst wenn man wie die Klagepartei davon ausgeht, dass die materiellen Sicherheitsanforderungen der EG-Tunnelrichtlinie im Hinblick auf ihren Erwägungs-

grund Nr. 25 für das Straßenbauvorhaben jedenfalls mittelbare Geltung beanspruchen, ist die Entscheidung für einen Einröhrentunnel rechtlich nicht zu beanstanden.

35 Nach dem genannten Erwägungsgrund sollten „die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, für Straßentunnel in ihrem Hoheitsgebiet, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind und folglich nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, vergleichbare Sicherheitsniveaus zu gewährleisten."

36 2.2.2.1 In seinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2006 zur betriebstechnischen Ausstattung von Straßentunneln vom 27. April 2006 weist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darauf hin, dass zur erforderlichen nationalen Umsetzung der EG-Tunnelrichtlinie die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln" (RABT) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen fortgeschrieben und in der Ausgabe 2006 im Wesentlichen entsprechend den Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie ergänzt wurden. Die technischen Vorschriften der RABT 2006 setzen mithin die Sicherheitsanforderungen der EG-Tunnelrichtlinie um. Eine normative Bindungswirkung kommt solchen Richtlinien allerdings nicht zu (vgl. BayVGH vom 10.5.1999 BayVBl 2000, 82/84). Gemäß der Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 29. August 2007 (AllMBl Nr. 10/2007, S. 439) sind sie bei Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Bundesfernstraßen aber von den zuständigen Behörden anzuwenden.

37 Gemäß Punkt C. 2. des bereits zitierten Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 10/2006 vom 27. April 2006 sind für Tunnel an Bundesfernstraßen außerhalb des TERN (transeuropäisches Straßennetz) die Anzahl der Tunnelröhren und die Querschnitte nach RAS-Q (Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS Teil: Querschnitte) in Verbindung mit ARS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau) 6/2000 festzulegen. Bei der Dimensionierung sind danach neben der Verkehrsstärke die bisherigen Bemessungsparameter zugrunde zu legen.

38 Demgemäß hat die Behörde im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zutreffend festgestellt, dass die sicherheitsbezogenen Mindestanforderungen hinsichtlich der Zahl der Tunnelröhren der EG-Tunnelrichtlinie bei Straßentunneln außerhalb des transeuropäischen Netzes und damit auch beim Entlastungstunnel Starnberg nicht unmittelbar gelten und bei dem vorliegend gewählten Regelquerschnitt RQ 10,5 nach

den einschlägigen RABT 2006 in Verbindung mit dem ARS 6/2000 ein Einröhrentunnel zulässig ist (vgl. C Nr. 3.3.4.1 S. 57 des PFB).

39 2.2.2.2 In Punkt A. (letzter Absatz) des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 10/2006 vom 27. April 2006 wird andererseits ausdrücklich auch auf den oben zitierten Erwägungsgrund Nr. 25 der EG-Tunnelrichtlinie hingewiesen, nach dem die Mitgliedstaaten bei Straßen außerhalb des TERN vergleichbare Sicherheitsniveaus gewährleisten sollen. Selbst wenn man jedoch im Hinblick auf diesen Hinweis im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2006 vom 27. April 2006 und im Sinne des Erwägungsgrunds Nr. 25 der EG-Tunnelrichtlinie eine Pflicht der Straßenbaubehörden zur Einhaltung der sicherheitsbezogenen Mindestanforderungen der EG-Tunnelrichtlinie bei Straßentunneln auch außerhalb des transeuropäischen Netzes annähme, wäre beim Entlastungstunnel Starnberg der Bau einer zweiten Tunnelröhre nicht erforderlich.

40 Gemäß Art. 3 Abs. 1 der EG-Tunnelrichtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen und von dieser Richtlinie betroffenen Tunnel die sicherheitsbezogenen Mindestanforderungen gemäß Anhang I erfüllen. Für die Zahl der Tunnelröhren und Fahrstreifen ist in Anhang I Nr. 2.1.1. der EG-Tunnelrichtlinie bestimmt, dass Hauptentscheidungskriterien für den Bau eines Einröhrentunnels oder eines Doppelröhrentunnels das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die Sicherheit sind, wobei Aspekte wie der Anteil des Schwerverkehrs, die Steigung und die Tunnellänge zu berücksichtigen sind. In Anhang I Nr. 2.1.2. ist weiter Folgendes geregelt: Wenn bei Tunneln, die sich in der Planungsphase befinden, eine Fünfzehn-Jahres-Prognose des Verkehrsaufkommens zeigt, dass das Verkehrsaufkommen 10.000 Fahrzeuge je Tag und Fahrstreifen übersteigen wird, muss auf jeden Fall zu dem Zeitpunkt, an dem dieser Wert überschritten wird, ein Doppelröhrentunnel mit Richtungsverkehr vorhanden sein.

41 Damit besteht das Erfordernis eines Doppelröhrentunnels mit Richtungsverkehr nach der EG-Tunnelrichtlinie erst ab einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 10.000 Fahrzeugen je Tag und Fahrstreifen. Bei der für den Entlastungstunnel Starnberg prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2020 von 18.000 Kfz/24 h für beide Fahrstreifen wird dieser Schwellenwert jedoch nicht erreicht (zur Vertretbarkeit der Verkehrsprognose vgl. unten 2.2.3).

42 Auch nach dem in Anhang I Nr. 2.1.1. der EG-Tunnelrichtlinie genannten weiteren Entscheidungskriterium der (Verkehrs-)Sicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Aspekte des Schwerverkehrsanteils, der Steigung und der Tunnellänge, ist der planfestgestellte Einröhrentunnel nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere schlüssig herausgearbeitet, dass die B 2 in Starnberg im Gegensatz zu den Straßen im transeuropäischen Netz lediglich einen sehr niedrigen Schwerverkehrsanteil von ca. 3,5% aufweist und daher auch aus diesem Grund die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle im Tunnel niedriger anzusetzen sei (vgl. C Nr. 3.3.4.2 S. 57 des PFB).

43 Dass eine zweistreifige Straße mit dem geplanten Querschnitt für die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmenge für den Entlastungstunnel Starnberg ausreichend leistungsfähig ist, hat die Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt. Der Kläger ist dem auch nicht substanziiert entgegengetreten.

44 Die geplante Steigung und Länge des Entlastungstunnels Starnberg sind dagegen allein noch keine Kriterien, die zwingend einen Doppelröhrentunnel erfordern.

45 2.2.3 Soweit der Kläger im Hinblick auf das nach der EG-Tunnelrichtlinie für die Anzahl der erforderlichen Tunnelröhren vor allem maßgebliche Kriterium des prognostizierten Verkehrsaufkommens eine der Planung zugrunde gelegte fehlerhafte, weil „künstlich niedrig gehaltene" und nicht plausible Verkehrsprognose (von 18.000 Kfz/24 h für das Jahr 2020) rügt, greift auch dieser Einwand nicht durch.

46 Die gerichtliche Prüfung behördlicher Prognosen beschränkt sich auf die Kontrolle, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, ob der der Prognose zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist (st. Rspr.; vgl. BVerwG vom 15.1.2008 NVwZ 2008, 675 m.w.N.).

47 Zu den unter anderem auch vom Kläger im Planfeststellungsverfahren gegen die Verkehrsprognose und das ihr zugrunde liegende Zahlenmaterial erhobenen Einwendungen hat die Behörde bereits im Planfeststellungsbeschluss eingehend Stellung genommen (vgl. C Nr. 3.2.3 S. 44 ff. des PFB). Insbesondere hat sie auch darauf hingewiesen, dass die der Planung ursprünglich zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung Starnberg aus dem Jahr 1990 in den Jahren 2000 und 2003 durch weitere

Verkehrsuntersuchungen des Gutachters Prof. Dr.-Ing. K. unter Einbeziehung verschiedener Szenarien – des Prognose-Nullfalls, des Entlastungstunnels Starnberg, einer Umgehungsstraße sowie der geplanten Westumfahrung Starnberg – aktualisiert worden sei. Im Jahr 2002 sei dabei nochmals der gesamte Durchgangsverkehr durch die Stadt Starnberg erfasst worden (vgl. C Nrn. 3.2.4.3 und 3.2.4.3.2 S. 46/47 des PFB).

48 Mit seiner Klagebegründung rügt der Kläger im Wesentlichen, für ihn sei insbesondere nicht nachvollziehbar, warum die Verkehrsbelastungen auf den von den Untersuchungen erfassten Straßen zwischen dem Jahr 1990 und dem Prognosejahr 2010 um bis zu 58% zunehmen sollten, während nach der aktualisierten Prognose bis zum Prognosejahr 2020 die Verkehrsbelastung in Starnberg entgegen der allgemeinen Verkehrsentwicklung sogar rückläufig sein solle. Vor diesem Hintergrund sei die für das Prognosejahr 2020 angenommene Verkehrsmenge im Entlastungstunnel Starnberg von 18.000 Kfz/24 h nicht plausibel.

49 Diesem Einwand ist der Beklagte unter Vorlage einer schriftlichen Stellungnahme des Gutachters Prof. Dr.-Ing. K. vom 4. Juli 2007 entgegengetreten. In dieser Stellungnahme legt Prof. Dr.-Ing. K. nachvollziehbar und überzeugend dar, dass die Belastung des Tunnels mit Durchgangsverkehr nach sämtlichen auf den Verkehrsuntersuchungen von 1989, 2000 und 2003 beruhenden Prognosen mit ca. 16.600 bis 18.000 Kfz/24 h stets in etwa dieselbe Größenordnung aufgewiesen habe. Bei diesen Prognosen seien auch die Verkehrsbeziehungen des Entlastungstunnels zu den radial auf Starnberg zulaufenden Staatsstraßen St 2063, St 2070 und St 2069 einschließlich des Südteils der Westumfahrung Starnberg (St 2563) berücksichtigt worden. Aktuelle Verkehrsbefragungen vom Mai 2007 hätten im Übrigen ebenfalls ergeben, dass sich der Durchgangsverkehr in Starnberg auf den maßgeblichen Straßenbeziehungen von und zur Autobahn A 952 gegenüber dem Jahr 2002 nur wenig verändert habe.

50 Ebenso schlüssig begründet Prof. Dr.-Ing. K. in seiner Stellungnahme vom 4. Juli 2007, dass sich der Durchgangsverkehr in Starnberg - wie von ihm bereits für den Zeitraum 2002 bis 2007 festgestellt - auch bis zum Prognosejahr 2020 nicht mehr wesentlich verändern werde: Inzwischen sei die Sättigung beim Motorisierungsgrad der Bevölkerung weitgehend fortgeschritten. Zudem wirkten sich die Veränderungen bei der Altersstruktur der Bevölkerung sowie die Entwicklung der Kfz- und Treibstoff-

kosten eher negativ aus. Die von ihm prognostizierte, nur mehr unwesentliche Steigerung des Durchgangsverkehrs auf der B 2 in Starnberg bis zum Jahr 2020 hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. K. in der mündlichen Verhandlung nochmals eingehend erläutert (vgl. S. 3 f. der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008). Dabei ist er auch auf das von der Beigeladenen im Zuge ihrer Verkehrsplanungen eingeholte IVV-Gutachten vom März 2005 eingegangen, das für das Prognosejahr 2015 von einer Verkehrsbelastung des Entlastungstunnels Starnberg von 23.000 Kfz/24 h ausgeht. Dieser höhere Prognosewert wird von der Klagepartei unter anderem zur Begründung ihres Einwands einer fehlerhaften Verkehrsprognose herangezogen. Prof. Dr.-Ing. K. hat die unterschiedlichen Ergebnisse der Prognosen jedoch überzeugend mit den verschiedenen methodischen Ansätzen der jeweiligen Gutachten und Prognosen begründet. Das IVV-Gutachten sei ein großräumig angelegtes, allein auf mathematischen Rechenmodellen über das Bevölkerungsaufkommen beruhendes Gutachten. Demgegenüber habe er seine Verkehrsprognose auf der Grundlage konkreter, von seinem Büro durchgeführter Verkehrszählungen und mehrfacher Befragungen von Verkehrsteilnehmern in Starnberg - zuletzt im Jahr 2007 - erstellt. Die danach für den Tunnel prognostizierte Verkehrsbelastung von 16.000 bis 18.000 Kfz/24 h für das Prognosejahr 2020 gebe im Übrigen die Belastung an Werktagen wieder; an Wochenenden seien die Verkehrsbelastungen geringer. Spitzenbelastungen zu Ausflugzeiten würden die ermittelten Durchschnittswerte nur unwesentlich beeinflussen (vgl. S. 3 der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008).

51 Seine gleichwohl aufrechterhaltene Behauptung, die durch Prof. Dr.-Ing. K. prognostizierte und der angefochtenen Planung zugrunde gelegte Verkehrsbelastung im Tunnel von 18.000 Kfz/24 h sei nicht plausibel, hat der Kläger dagegen nicht weiter zu substanziieren vermocht.

52 Für den Verwaltungsgerichtshof ergeben sich nach alledem keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass für den geplanten Einröhrentunnel im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung eintreten wird, die von dieser Verkehrsanlage nicht mehr sicher bewältigt werden kann.

53 2.3 Ein beachtlicher Mangel der Planung liegt auch nicht darin, dass die Planfeststellungsbehörde noch keine Risikoanalyse hinsichtlich der Gefahrguttransporte vorgenommen hat, sondern diese Risikoanalyse erst in einem späteren Verfahrensstadi-

um, im Rahmen der Erstellung des sog. betriebstechnischen Entwurfs, durchgeführt werden soll (vgl. C Nr. 3.4.2.3 S. 85 des PFB).

54 Gemäß Abschnitt 0.5 der hier maßgeblichen RABT 2006 ist bei einem Straßentunnel ab 400 m Länge und bei einer besonderen Charakteristik hinsichtlich bestimmter sicherheitsrelevanter Parameter (vgl. Abschnitt 0.4 RABT 2006) eine Risikoanalyse durchzuführen, um festzustellen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel zusätzliche Maßnahmen und/oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind, die über dem Standard der RABT 2006 liegen. Die RABT 2006 wurden im Übrigen auch insoweit den Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie entsprechend ergänzt (vgl. dazu Art. 13 und Anhang I Nr. 3.7. sowie Anhang II Nr. 2.3. der EG-Tunnelrichtlinie).

55 In dieser Risikoanalyse sind die Risiken für den konkreten Tunnel unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten planerischen und verkehrlichen Faktoren zu untersuchen, wobei alle im Abschnitt 0.4 RABT 2006 aufgeführten Parameter zu berücksichtigen sind, darunter auch „Vorkommen, Anteil und Art des Gefahrgutverkehrs". Vor der Festlegung oder Änderung von Vorschriften und Anforderungen für den Gefahrguttransport durch einen Tunnel ist diese Risikoanalyse gemäß dem Abschnitt 0.5 durchzuführen (vgl. Abschnitt 9 RABT 2006). Die Risikoanalyse und deren Ergebnisse sind Bestandteil der Sicherheitsdokumentation, deren vollständiges Vorliegen wiederum Voraussetzung für die erstmalige Eröffnung eines Tunnels für den allgemeinen Verkehr, d.h. seine Inbetriebnahme ist (vgl. Abschnitte 0.5, 1.1.5 und 1.1.6.1 RABT 2006).

56 Nach den genannten Bestimmungen ist die Risikoanalyse hinsichtlich der Gefahrguttransporte entgegen der klägerischen Auffassung nicht zwingend bereits im Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Vertreter des Beklagten und deren fachlicher Beistand Dr.-Ing. R. haben die in der Praxis übliche Verfahrensweise zur Erstellung der Risikoanalyse in der mündlichen Verhandlung eingehend erläutert. Diese werde erst im Stadium des bau- oder betriebstechnischen Entwurfs erstellt, im vorliegenden Fall des Bauwerks- oder Tunnelentwurfs. Der Bauwerks- oder Tunnelentwurf werde zusammen mit der Risikoanalyse dem Bundesverkehrsministerium zur Genehmigung vorgelegt. Erst danach erfolgten die Ausschreibung und die Detailplanung der Baumaßnahme (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008).

57 Diese Verfahrensweise der Praxis ist nach den Bestimmungen der RABT 2006 nicht zu beanstanden. Diese enthalten ohnehin nur „Grundsätze, Hinweise und Kriterien für die Planung der Ausstattung von Straßentunneln sowie deren Betrieb" und „behandeln bautechnische Fragen nur, soweit diese unmittelbar mit der Ausstattung und dem Betrieb zusammenhängen" (vgl. Abschnitt 0.1 RABT 2006). Aufgabe der Risikoanalyse ist es danach festzustellen, ob aus Sicherheitsgründen im Tunnel zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen und/oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind (vgl. Abschnitt 0.5 RABT 2006). Einen generellen Ausschluss von Gefahrguttransporten für Straßentunnel sehen diese Richtlinien gerade nicht vor. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es auch nicht, im Rahmen ihrer Fachplanungsentscheidung straßenverkehrsrechtliche Regelungen für Gefahrguttransporte im Straßentunnel zu treffen oder vorwegzunehmen. Dass beim Entlastungstunnel Starnberg hinsichtlich der Gefahrguttransporte bereits im Planfeststellungsverfahren grundlegende, insbesondere die Tunnellösung als solche betreffende bautechnische Probleme zu bewältigen gewesen wären (vgl. BVerwG vom 13.3.2008 Az. 9 VR 9/07 - juris - RdNr. 52), hat weder der Kläger substanziiert dargelegt noch ist dies für den Verwaltungsgerichtshof sonst ersichtlich.

58 2.4 Die angefochtene Tunnelplanung berücksichtigt auch die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung in hinreichender Weise (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 FStrG). Die vom Kläger im Hinblick auf die Barrierefreiheit geltend gemachten „massiven Verstöße" des Sicherheitssystems, insbesondere der Notausgänge (Schleusen, Rettungsstollen, Rettungskamine sowie deren Treppen), liegen tatsächlich nicht vor. Ob ein nicht behinderter Kläger, selbst wenn er enteignungsbetroffen ist, dies überhaupt rügen kann, lässt der Senat deshalb offen.

59 2.4.1 Die Träger der Straßenbaulast haben gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Damit hat der Gesetzgeber die Träger der Straßenbaulast in besonderer Weise dazu verpflichtet, beim Neubau von Straßen auch das Ziel zu verfolgen, diese für behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung möglichst ebenso problemlos nutzbar zu machen wie für nicht behinderte Menschen (vgl. auch

Art. 10 Abs. 2 des Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetzes – BayBGG – vom 9.7.2003 [GVBl S. 419] sowie § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes – BGG – vom 27.4.2002 [BGBl I S. 1468]). Nachdem das Ziel der Barrierefreiheit von Bundesfernstraßen „möglichst weitreichend" verwirklicht werden soll und der Gesetzgeber hinsichtlich der Belange behinderter Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung eine Berücksichtigungspflicht vorgesehen hat, wird der damit normierten Zweckvorgabe zwar ein besonderes Gewicht beigemessen. Gleichzeitig kommt darin jedoch auch zum Ausdruck, dass dieser öffentliche Belang einer Abwägung unterliegt und in der Konkurrenz mit anderen, entgegenstehenden Belangen mit entsprechend hohem Gewicht überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 5.4.2006 BVerwGE 125, 370/378; zur Berücksichtigungspflicht allgemein vgl. BVerwG vom 7.3.1997 BVerwGE 104, 144/148).

60 2.4.2 Vorliegend hat der Beklagte den öffentlichen Belang und das Ziel, eine möglichst barrierefreie Nutzung des Entlastungstunnels Starnberg zu gewährleisten, bei der angefochtenen Planung hinreichend beachtet.

61 Welche Sicherheitseinrichtungen für den Verkehr in Straßentunneln grundsätzlich vorzusehen sind und welche Alternativen insbesondere bei den vom Kläger beanstandeten Notausgängen, Flucht- und Rettungswegen bestehen, ist in Abschnitt 6 RABT 2006, insbesondere Abschnitt 6.1.3, im Einzelnen bestimmt. Mit den dort geregelten Sicherheitsanforderungen hält sich der Richtliniengeber auch im Rahmen der Vorgaben der EG-Tunnelrichtlinie (vgl. Anhang I Abschnitt 2.2. und 2.3.). Bei den im Tunnel erforderlichen Flucht- und Rettungswegen sieht Abschnitt 6.1.3 RABT 2006 für die Notausgänge verschiedene Lösungsalternativen vor, darunter auch Notausgänge zu Rettungsschächten oder Rettungsstollen. Notausgänge sollen es ermöglichen, dass alle Tunnelnutzer, einschließlich behinderter Personen (vgl. Erwägungsgrund 12 der EG-Tunnelrichtlinie), bei einem Unfall oder einem Brand den Tunnel ohne ihre Fahrzeuge über die Notausgänge verlassen und einen sicheren Bereich erreichen können (vgl. Anhang I Abschnitt 2.3.3. der EG-Tunnelrichtlinie).

62 Diesem Ziel der EG-Tunnelrichtlinie und der RABT 2006 entsprechend hat es die Behörde aus sachlich nachvollziehbaren, gewichtigen Gründen für ausreichend erachtet, dass behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung selbständig die durch entsprechende Brandschutztüren geschützten Querschläge oder Schrägstollen erreichen können, die bereits einen sicheren Bereich darstellen (vgl. C

Nr. 3.3.4.3 S. 58 f. des PFB). Die Türen an den Notausgängen zu den in Abständen von maximal 300 m vorgesehenen Rettungsquerstollen sind nämlich entsprechend Abschnitt 6.1.3 RABT 2006 als Brandschutztüren geplant und lassen sich nach den Erläuterungen der Vertreter des Vorhabensträgers auch von einem Behinderten mit relativ geringem Kraftaufwand öffnen. Hinter diesen Notausgangstüren gelangen fliehende Personen dann in eine Schleuse, in der mittels eines Lüftungssystems ständig Überdruck herrscht, so dass im Brandfall Rauch davon abgehalten wird, in die Schleuse einzudringen (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008). Personen, die sich in der angemessen großen Schleuse befinden, sind damit nach den überzeugenden Ausführungen des Dr.-Ing. R. in der mündlichen Verhandlung bereits in Sicherheit.

63 Allerdings bedürfen behinderte Menschen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen unstreitig für die weiteren Rettungswege, die in Querstollen mit einer Steigung bis zu 10% und in senkrechten Rettungsschächten ins Freie führen, der Hilfe Dritter. Insoweit ist aber auf eine Hilfeleistung durch Rettungspersonal, z.B. die Feuerwehr zu verweisen, zumal sich in der Schleuse aufhaltende Personen ohnedies bereits in Sicherheit sind (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008). Die Einschränkungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bei den Notgehwegen beiderseits der Fahrbahn im Tunnel, die aus Sicherheitsgründen gemäß Abschnitt 6.1.4 RABT 2006 von der Fahrbahn durch Hochborde von in der Regel 7 cm abgegrenzt werden, sind ebenfalls beherrschbar. Daher hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern die Notwege beidseits der Fahrbahn im Tunnel im Bereich unmittelbar vor den Notausgängen auf eine Mindesthöhe von 3 cm abgesenkt, damit sie auch von Rollstuhlfahrern überwunden werden können. Die Mindesthöhe von 3 cm bei den Hochborden stellt nach den Erläuterungen des Dr.-Ing. R. in der mündlichen Verhandlung letztlich einen noch vertretbaren Kompromiss zwischen den Belangen von Rollstuhlfahrern einerseits und allgemeinen Sicherheitserfordernissen für derartige Notwege im Tunnel andererseits dar.

64 Dass der im Planfeststellungsverfahren erhobenen Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit des gesamten Rettungssystems für Notfallsituationen dagegen nicht Rechnung getragen werden konnte, hat die Planfeststellungsbehörde in nicht zu beanstandender Weise dargelegt. So ist ohne weiteres einsichtig, dass eine Verlängerung der Rettungsquerstollen mit behindertengerechter Steigung und Verzicht auf

die Rettungsschächte zur Oberfläche beim Entlastungstunnel Starnberg schon aus topographischen Gründen und aufgrund der erforderlichen Zugänglichkeit dieser Rettungssysteme über den öffentlichen Straßenraum nicht möglich ist (vgl. C Nr. 3.3.4.3 S. 58 des PFB). Die Alternative eines parallel zum Verkehrstunnel verlaufenden Rettungsstollens hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls gesehen, jedoch aus nachvollziehbaren und überzeugenden Gründen verworfen. Zum einen wäre bei den gegebenen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse bei einem derartigen Rettungssystem mit unverhältnismäßig hohen Kosten zu rechnen, zum anderen wäre auch in diesem Fall aufgrund der Länge eines derartigen Rettungsstollens bei Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zur Rettung voraussichtlich die Mitwirkung Dritter erforderlich (vgl. C Nr. 3.3.4.3 S. 58 des PFB).

65 Nach alledem kommt es auf den Einwand der Beigeladenen, der Kläger könne sich auf die Beeinträchtigung dieses öffentlichen Belangs nicht mit Erfolg berufen, weil auch die Beachtung dieses Belangs nicht zu einer Verschonung seines Grundeigentums führen würde (vgl. BVerwG vom 13.3.2008 a.a.O. RdNr. 9), nicht mehr an.

66 2.5 Auch die Trassenwahl zugunsten des planfestgestellten Entlastungstunnels Starnberg der B 2 ist nicht zu beanstanden. Insbesondere liegt kein Abwägungsmangel darin, dass sich der Beklagte weder für die Null-Variante noch für die Alternativtrasse der sog. OPLA/von Redwitz-Variante entschieden hat.

67 2.5.1 Dass die Planfeststellungsbehörde die Null-Variante, d.h. den Verzicht auf die Straßenbaumaßnahme ausschließen konnte, weil die Maßnahme gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten ist, wurde bereits oben (unter 2.1) ausgeführt.

68 2.5.2 Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist unbeschadet hierbei zu beachtender, rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung und gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt zugänglich. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts handelt eine Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer „besseren" Planung leiten zu las-

sen (vgl. BVerwG vom 17.5.2002 BVerwGE 116, 254/266). Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich also mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG vom 25.1.1996 BVerwGE 100, 238/249 f.).

69 2.5.3 Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den verschiedenen von ihr für vertretbar gehaltenen und von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen Trassenalternativen eingehend auseinandergesetzt (vgl. C Nr. 3.3.2 S. 50 ff. des PFB). Die danach letztlich getroffene Wahl der Tunnellösung ist insbesondere auch unter Berücksichtigung der vom Kläger vorgebrachten Gesichtspunkte rechtlich nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde durfte bei ihrer Gesamtbewertung der Trassenalternativen die Tunnellösung abwägungsfehlerfrei aufgrund einer besseren Entlastung der Innenstadt von Starnberg, der Vorteile des Tunnels bei der Abwicklung des Durchgangsverkehrs und der klaren Vorteile dieser innerstädtischen Lösung bei den Naturschutzbelangen den Vorzug geben. Die vom Kläger vornehmlich als Trassenalternative angeführte OPLA/von Redwitz-Trasse musste die Behörde demgegenüber nicht gleichermaßen detailliert und umfassend untersuchen wie die Plantrasse. Vielmehr durfte die Planfeststellungsbehörde diese Variante wohl schon aufgrund einer Grobanalyse wegen ihrer Baulänge, ihrer im Bedarfsplan nicht dargestellten Funktion im Straßennetz und der mehrfachen, erheblichen Beeinträchtigung von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes als weniger geeignet ausscheiden (vgl. BVerwG vom 25.1.1996 a.a.O. S. 250 m.w.N.). Diese Verfahrensweise ist insoweit nicht zu beanstanden.

70 Aus dem gesamten Vortrag des Klägers ergibt sich nichts Gegenteiliges. Der Kläger widerspricht sich mit seinem Klagevorbringen selbst, wenn er einerseits eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Moore und Wälder der Endmoräne bei Starnberg" durch die Tunnelvariante rügt, bei der bauliche Maßnahmen in diesem Bereich gar nicht stattfinden und bau- oder anlagebedingte Störungen ausgeschlossen werden konnten (vgl. oben unter 1.), andererseits aber eine Trassenalternative fordert, die dieses FFH-Gebiet – wenn auch in Randbereichen – zerschneidet. Die Vermeidung der Inanspruchnahme eines FFH-Gebietes für Planungszwecke

stellt vielmehr ein bei der vorliegenden Planung zugunsten der Tunnellösung zu berücksichtigendes öffentliches Interesse dar.

71 Der Beklagte hat im Rahmen seiner Klageerwiderung auch zu Recht darauf hingewiesen, der Kläger verkenne mit seiner Forderung nach einer Nord-Ost-Umfahrung und der damit verbundenen Forderung einer Entlastung auch der radial auf Starnberg zulaufenden Staatsstraßen, dass die Entlastung dieser Staatsstraßen nicht Aufgabe und planerisches Ziel des Baulastträgers der angefochtenen Maßnahme ist. Das Vorhaben dient vielmehr (allein) der Verlagerung des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt der B 2 in Starnberg und dadurch der Entlastung der Innenstadt, um so den derzeitigen und künftigen Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. C Nr. 3.2.2 S. 43 des PFB). Nur im Hinblick auf das zuletzt genannte planerische Ziel des Straßenbaulastträgers können somit mögliche Alternativtrassen einer vergleichenden Bewertung unterzogen werden. Gerade hinsichtlich der Entlastungswirkung im Stadtzentrum hat jedoch die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage entsprechender Verkehrsuntersuchungen in nicht zu beanstandender Weise deutliche Vorteile des Entlastungstunnels Starnberg gegenüber dem Umfahrungskonzept OPLA/von Redwitz festgestellt (vgl. C Nr. 3.3.2.2.1 S. 51 des PFB).

72 Dem klägerischen Einwand, dass mit einer Nord-Ost-Umfahrung die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet insgesamt stärker reduziert werden könne als durch den Tunnel im Zuge der B 2, ist der Gutachter Prof. Dr.-Ing. K. in seiner ergänzenden Stellungnahme im Rahmen der Klageerwiderung vom 4. Juli 2007 mit konkreten Zahlen zur Verkehrsentlastung in den einzelnen Straßen und Straßenabschnitten von Starnberg entgegengetreten, die im Rahmen seines Verkehrsmodells gutachterlich ermittelt wurden. Dieses wertet die Summe der verschiedenen Entscheidungen der potenziellen Nutzer des Entlastungstunnels und prognostiziert die erwähnte werktägliche Tunnelbelastung von 16.000 – 18.000 Kfz/24 h (S. 3 f. der Stellungnahme vom 4.7.2007). In der mündlichen Verhandlung hat Prof. Dr.-Ing. K. diese Entlastungswirkungen des Tunnels hinsichtlich des oberirdischen Verkehrs im Bereich der Stadt Starnberg anhand entsprechender graphischer Darstellungen und Zahlen nochmals eingehend und überzeugend erläutert. Der erste Bürgermeister P. der Beigeladenen hat ergänzend dazu auch auf das städtische Verkehrskonzept mit dem Hauptziel der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr hingewiesen, das auf dem Bau des Entlastungstunnels beruht (vgl. S. 7 f. der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008).

73 Seine gleichwohl aufrecht erhaltene Behauptung, hinsichtlich der Verkehrsentlastungswirkungen ergäben sich gegenüber dem Tunnel Starnberg Vorteile für die OPLA/von Redwitz-Alternativtrasse, hat der Kläger demgegenüber nicht weiter substanziiert.

74 Die zeichnerische Ausweisung in der hier maßgeblichen Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG (Bedarfsplan), die grundsätzlich an der gesetzlichen Bindung teilnimmt (vgl. BVerwG vom 21.3.1996 BVerwGE 100, 370/384 f.), mag man allein als nicht so detailgenau ansehen, dass danach nur die gewählte Tunnellösung in Betracht käme. Vor dem Hintergrund, dass die in den Bedarfsplan aufgenommene Straßenbaumaßnahme in der Gesetzesbegründung zum 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (Länderliste der konkreten Maßnahmen, BT-Drs. 15/3412 vom 18.6.2004 S. 13) als „Entlastungstunnel Starnberg" bezeichnet und im Bedarfsplan (Karte) selbst zeichnerisch eine Linie quer durch die Stadt Starnberg und nicht wie in anderen Fällen ein Umgehungsbogen dargestellt ist, ist jedoch schwerlich vorstellbar, dass das OPLA/von Redwitz-Umfahrungskonzept dem Bedarfsplan noch entspricht.

75 Ob die OPLA/von Redwitz-Variante darüber hinaus gegenüber der Tunnellösung als deutlich teurer anzusehen ist, weil bei der bisher lediglich vorliegenden Kostenschätzung die Kosten für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Kosten für die bereits in Planung befindliche Westumfahrung von Starnberg noch nicht berücksichtigt sind (vgl. dazu die Erklärungen des Beklagten und der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung, S. 7 der Sitzungsniederschrift), kann letztlich dahinstehen, wenn auch einiges dafür sprechen mag.

76 2.6 Die Planung des Entlastungstunnels Starnberg im Zuge der B 2 erweist sich angesichts ihres hohen Gewichts auch im Hinblick auf die persönliche Betroffenheit des Klägers als rechtmäßig.

77 Das im Eigentum des Klägers stehende Grundstück Fl.Nr. 841/9 soll für den sog. Durchstich der Petersbrunner Straße zur B 2 komplett in Anspruch genommen und das darauf stehende Gebäude abgerissen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vom 22. Februar 2007 den privaten Belangen des Klägers in der rechtlich gebotenen Weise Rechnung getragen.

78 2.6.1 Ein Mangel der Abwägung ergibt sich nicht daraus, dass sich die Planfeststellungsbehörde möglicherweise auch für eine andere Lösung hätte entscheiden können, die das Grundeigentum des Klägers nicht oder jedenfalls in geringerem Maße angetastet hätte. Denn die Rechtmäßigkeit einer Planungsentscheidung hängt grundsätzlich nicht davon ab, ob die Behörde auch anders hätte planen können. Entscheidend ist vielmehr, ob der Planungsträger das Interesse des Grundeigentümers, vor einer Inanspruchnahme seines Grundstücks möglichst verschont zu bleiben, bei der Trassenwahl berücksichtigt und entsprechend der hohen Bedeutung, die dem Eigentum in der Wertordnung des Grundgesetzes zukommt, gewichtet hat (vgl. BVerwG vom 9.11.2000 NVwZ 2001, 682/683). Die Planfeststellungsbehörde hat die Eigentumsbetroffenheit des Klägers zutreffend erkannt und dessen Grundeigentum auch die ihm objektiv zukommende Bedeutung beigemessen (vgl. C Nr. 3.4.2.1.4 S. 88 f. des PFB). Für das Eigentum des Klägers gilt jedoch in gleicher Weise wie für sonstige abwägungserhebliche Belange, dass es in der Abwägung hinter gewichtigere gegenläufige Belange zurückgestellt werden darf (vgl. BVerwG vom 9.11.2000 a.a.O. S. 683).

79 2.6.2 Die Planfeststellungsbehörde ist hier davon ausgegangen, dass auch unter Berücksichtigung der schweren Eigentumsbetroffenheit des Klägers auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht verzichtet werden kann, weil der Durchstich der Petersbrunner Straße zur B 2 für die Verkehrswirksamkeit des Entlastungstunnels Starnberg der B 2 zwingend erforderlich ist (vgl. C Nr. 3.4.2.1.4 S. 89 des PFB). Diese Abwägungsentscheidung begegnet letztlich keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

80 Der Einwand des Klägers, eine weitere Erschließung des nördlich der B 2 gelegenen Gewerbegebiets sei nicht erforderlich, weil das Gewerbegebiet bereits über die Gautinger Straße und die Moosstraße ausreichend erschlossen sei, greift nicht durch. Denn er verkennt das mit der Planung verbundene Verkehrskonzept und die in diesem Bereich maßgeblichen Verkehrsbeziehungen bei der Realisierung des Entlastungstunnels Starnberg. Die Planfeststellungsbehörde hat zutreffend dargelegt, dass der Anschlussknoten der Gautinger Straße (St 2063) an die B 2 aus Verkehrssicherheitsgründen (Nähe zum nördlichen Tunnelportal) mit einem durchgezogenen Mittelteiler versehen werden muss. Durch den geplanten durchgezogenen Mittelteiler ist an diesem Knoten der Linksabbiegeverkehr sowohl von der B 2 aus Richtung Weilheim in die Gautinger Straße als auch von der Gautinger Straße in die

B 2 Richtung München nicht mehr möglich. Als Ersatz für diese wegfallenden, auch von der Verkehrsmenge her wichtigen Verkehrsbeziehungen ist nach diesem Konzept zusätzlich zur Kreuzung an der Moosstraße ein weiterer Kreuzungsknoten und damit der Durchstich an der Petersbrunner Straße erforderlich. Durch die beiden Knoten an den Einmündungen der Moos- und künftig der Petersbrunner Straße soll der Verkehr auf der B 2 hinreichend verflüssigt und eine leistungsfähige Abbiegemöglichkeit von der B 2 nach Norden zur St 2063 und umgekehrt von der St 2063 Richtung A 952 nach München hergestellt werden (vgl. C Nr. 3.4.2.1.4 S. 89 des PFB).

81 Die Notwendigkeit der Anlage von zwei Kreuzungsknoten an der B 2 in diesem nördlichen Bauabschnitt wurde auch beim Augenschein des Senats und in der mündlichen Verhandlung eingehend erörtert. Dazu hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. K. in der mündlichen Verhandlung nochmals überzeugend dargelegt, dass die Gestaltung des Knotens Gautinger Straße mit dem Mittelteiler wegen der unmittelbaren Nähe der nördlichen Tunnelrampe und den parallel dazu verlaufenden Fahrbahnen der oberirdischen Ortsdurchfahrt aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Bewältigung der Verkehrsmengen zwingend erforderlich sei. Damit ergebe sich jedoch die weitere Notwendigkeit, den Verkehr nach Norden zur Gautinger Straße (St 2063) aus Richtung Weilheim (aus dem Tunnel kommend) und aus der Stadt Starnberg (auf der oberirdisch verlaufenden Ortsdurchfahrt) über die Moos- und Petersbrunner Straße abzuleiten. Gleiches gelte für den Verkehr von der St 2063 Richtung A 952 nach München. Nach der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme sei schon aus räumlichen Gründen, aber auch aus Gründen einer sicheren Verkehrsabwicklung und ausreichenden Leistungsfähigkeit der B 2 weder in der Moos- und der Petersbrunner noch in der Münchener Straße ein doppelter Linksabbiegeverkehr vorgesehen. Zur Bewältigung der erheblichen Verkehrsmengen dieser Verkehrsbeziehungen würden deshalb beide Straßen, sowohl die Moos- wie die Petersbrunner Straße, benötigt. Bereits im Jahr 1998 sei hier ein nach Norden Richtung Gewerbegebiet abbiegender Verkehr in einer Größenordnung von 10.000 Kfz/24 h festgestellt worden (vgl. S. 8 der Sitzungsniederschrift vom 25.6.2008).

82 Damit dienen die geplanten beiden Knoten an der Moos- und an der Petersbrunner Straße nicht, wie der Kläger meint, lediglich der verkehrlichen Erschließung des nördlich der B 2 gelegenen Gewerbegebiets, sondern in erster Linie der Abwicklung

der geschilderten überörtlichen Verkehrsbeziehungen von und zur St 2063 (zu den widmungsrechtlichen Folgen dieser geänderten Verkehrsführung vgl. unten 2.7).

83 Auch mit dem wohl im Hinblick auf Vertrauensschutzgründe geltend gemachten Einwand, der geplante Durchstich an der Petersbrunner Straße widerspreche den Festsetzungen des gültigen Bebauungsplans Nr. 8118 der Beigeladenen, kann der Kläger nicht durchdringen. Einen Vertrauenstatbestand dergestalt, dass das klägerische Grundstück im Zuge einer Fachplanung zur Änderung der B 2 nicht in Anspruch genommen werden dürfte, wird dadurch nicht begründet (vgl. auch § 38 BauGB, § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG). Dies hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht festgestellt (vgl. C Nr. 3.4.2.1.4 S. 89 des PFB). Nicht entscheidungserheblich ist in diesem Zusammenhang im Übrigen, ob bereits ein früherer Bebauungsplanentwurf oder der von der Beigeladenen noch vorgelegte Bebauungsplanaufstellungsbeschluss aus dem Jahr 2001 als mögliches Planungsziel die Öffnung der Petersbrunner zur Münchener Straße vorgesehen haben.

84 Der Kläger kann auch nicht mit Erfolg rügen, der Durchstich der Petersbrunner Straße hätte in einer sein Grundstück verschonenden Weise ebenso über den vom Ende der Petersbrunner Straße zur Münchener Straße verlaufenden Gehweg Fl.Nr. 841/28 erfolgen können. Die Planfeststellungsbehörde ist bei ihrer Abwägungsentscheidung zu dem Ergebnis gekommen, dass die Breite dieses Flurstücks für den erforderlichen Durchstich nicht ausreicht und es demgemäß notwendig wäre, in das benachbarte Grundstück Fl.Nr. 841/5 so stark einzugreifen, dass auch der dort angesiedelte Betrieb ausgelagert werden müsste. Des Weiteren hätte diese Lösung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der dann versetzten Kreuzung den Nachteil einer erheblich reduzierten Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung zur Folge (vgl. C Nr. 3.4.2.1.4 S. 89 des PFB). Dass diese für die Behörde entscheidenden Gesichtspunkte tatsächlich zutreffen, hat der vom Gericht durchgeführte Augenschein gezeigt.

85 2.7 Keinen zugunsten des Klägers durchgreifenden materiell-rechtlichen Mangel stellt schließlich der Umstand dar, dass der Beklagte bisher die widmungsrechtlichen Konsequenzen der geänderten Verkehrsführung der B 2 zur Gautinger Straße (St 2063) sowie auf der Moos- und Petersbrunner Straße nicht gezogen hat.

86 Dass wesentliche Teile des überörtlichen Durchgangsverkehrs auf der Gautinger Straße (St 2063) durch die Änderung des Knotens dieser Straße an der B 2 in Starnberg wegfallen und auf die Ortsstraßen Moosstraße und Petersbrunner Straße verlagert werden sollen, wurde bereits oben (unter 2.6) näher dargelegt. Damit ändern sich aber nachträglich die Verkehrsbedeutung der Gautinger Straße in dem Teilbereich zwischen der Einmündung der Petersbrunner Straße und dem Knoten der Gautinger Straße an der B 2 sowie die Verkehrsbedeutung der Petersbrunner Straße und der Moosstraße selbst im Sinne von Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG. Gesetzliche Folge dieser künftigen Entwicklung der Verkehrsbedeutung dieser Straßen infolge der streitgegenständlichen Planung ist gemäß Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG die Umstufungspflicht der zuständigen Straßenbaubehörde. Wirkt sich wie hier das planfestgestellte Vorhaben auf die Verkehrsbedeutung der umzustufenden Straßen aus, kann die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 7 Abs. 5 Satz 1 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG die Umstufung und damit Neuwidmung im Planfeststellungsbeschluss verfügen. Entscheidend dabei ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde dies nicht notwendigerweise im Planfeststellungsbeschluss verfügen muss. Sie darf insbesondere von der Umstufung absehen, wenn sich im Zeitpunkt ihrer Entscheidung noch nicht eindeutig abschätzen lässt, in welchem Umfang sich das Planfeststellungsprojekt auf die Verkehrsbedeutung der betroffenen Straße auswirkt (vgl. Häußler in Sieder/Zeitler/Kreutzer/Zech, Bayer. Straßen- und Wegegesetz, Kommentar, Stand: Februar 2008, Art. 7 RdNr. 41). Dieses Ermessen der Planfeststellungsbehörde besteht jedoch bei vorliegenden Umstufungsvoraussetzungen (wie hier) nur hinsichtlich des Zeitpunkts dieser Verfügung, während die Umstufung selbst eine in Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG normierte öffentlich-rechtliche Pflicht der zuständigen Straßenbaulastträger darstellt.

87 Mit der bislang fehlenden Umstufung ist allerdings kein Mangel des PFB aufgezeigt, den ein betroffener Kläger rügen könnte. Aus Art. 7 Abs. 2 BayStrWG einerseits und Art. 7 Abs. 5 Satz 1 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG andererseits ergibt sich, dass die Umstufung sowohl in einer isolierten Entscheidung außerhalb des PFB als auch im PFB selbst erfolgen kann. Damit fehlt es an der Ursächlichkeit dieses Umstands für die Planungsentscheidung. Dass unmittelbar Eigentumsbetroffenen ein Rügerecht nicht hinsichtlich jedes Rechtswidrigkeitsgrundes einzuräumen ist und der Eigentümer sich nicht auf Rechtsverstöße berufen kann, die für seine Inanspruchnahme nicht kausal sind, ist in der Rechtsprechung im Übrigen anerkannt (vgl. zuletzt BVerwG vom 13.3.2008 a.a.O. RdNr. 9 m.w.N.). Auch vorliegend kann die bisher

nicht erfolgte Umstufung der Moos- und der Petersbrunner Straße zu einem weiteren Zweig oder Ast der St 2063 durch die beteiligten Straßenbaulastträger ohne weiteres noch zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden. Insoweit ist diese Frage für die Betroffenheit des Klägers im anhängigen Verfahren nicht erheblich. Er kann die noch ausstehende Umstufung nicht mit Erfolg im Rahmen seiner Anfechtungsklage geltend machen.

88 Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

89 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.

90 Gründe für die Zulassung der Revision nach § 132 Abs. 2 VwGO sind nicht gegeben.

Rechtsmittelbelehrung

91 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

92 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten

und Rechtslehrern an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen.

93

Dr. Allesch

Richter

Graf zu Pappenheim

ist wegen Urlaubs an der Unterschriftsleistung verhindert.

Dr. Allesch

Senftl