



VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Namen des Volkes Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

prozessbevollmächtigt:

- Kläger -

gegen

Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart,
Olgastr. 13, 70182 Stuttgart

- Beklagte -

beigeladen:

1. DB Netz AG,
diese vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH,
diese vertreten durch die Geschäftsführer,
Räpplenstraße 17, 70191 Stuttgart
2. Land Baden-Württemberg,
vertreten durch Regierungspräsidium Stuttgart,
Industriestraße 5, 70565 Stuttgart

prozessbevollmächtigt:

- zu 1 -

wegen Planfeststellungsbeschluss 'Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/L1204, Südumgehung Plieningen)'

hat der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Harms, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Hofmann und den Richter am Verwaltungsgericht Baumeister aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20. November 2018

für Recht erkannt:

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14. Juli 2016 für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)“, in den Gemeinden Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen auf den Fildern, Köngen und Filderstadt, Bahn-km 10,030 bis 15,311 der Neubaustrecke und Bahn-km 0,000 bis 3,026 der Strecke „Flughafentunnel“, ist rechtswidrig und darf nicht vollzogen werden. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Beklagte und die Beigeladene zu 1 tragen die Kosten des Verfahrens jeweils zur Hälfte mit Ausnahme ihrer eigenen außergerichtlichen Kosten, die sie selbst tragen, und mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten des Beigeladenen zu 2, die dieser selbst trägt.

Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand

Der Kläger, eine vom Bund anerkannte Umweltvereinigung, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Karlsruhe-Stuttgart, vom 14. Juli 2016 für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/L 1204, Südumgehung Plieningen)“ in den Gemeinden Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen auf den Fildern, Köngen und Filderstadt, von Bahn-k, 10,03 bis 15,311 der Neubaustrecke und Bahn-km 0,000 bis 3,026 der Strecke „Flughafentunnel“.

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a dient als Bestandteil des Gesamtvorhabens „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg“ der Einbindung der Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm in den

Bahnknoten Stuttgart und ist damit auch Bestandteil des Bahnprojekts „Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart“, bekannt auch als Stuttgart 21. Projekt- und Finanzierungspartner sind die Europäische Union, die Deutsche Bahn AG, die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH. Kern von Stuttgart 21 ist die Umwandlung des bestehenden Hauptbahnhofs Stuttgart in Form eines 16-gleisigen Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, der gegenüber der heutigen Lage um 90 Grad gedreht und tiefer gelegt wird (PFA 1.1) und mit unterirdischen Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt (PFA 1.5) und Wangen und Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6a) angebunden wird. Die Anbindung an die Neubaustrecke über Wendlingen nach Ulm und Augsburg erfolgt durch den südlich anschließenden und etwa 9,5 km langen Fildertunnel (PFA 1.2). Weiterhin sieht das Bahnprojekt die Stilllegung der Gäubahn-Steigungsstrecke innerhalb der Stadt Stuttgart (Panoramastrecke) vor. Regional- und Fernzüge der Gäubahn von und nach Horb-Singen-Zürich sollen künftig vom Hauptbahnhof kommend auf den neuen Gleisanlagen über den Fildertunnel verkehren, einen zusätzlichen Halt am Flughafen bekommen und von dort aus auf die bestehende Gäubahn-Strecke geleitet werden (künftiger PFA 1.3b).

Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts 1.3a ist zum einen der Neubau der Eisenbahnstrecke (NBS) zwischen den bereits bestandskräftig planfestgestellten Abschnitten 1.2 (Fildertunnel) und 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen), die Errichtung eines unterirdischen Bahnhofs in der Nähe des Flughafens Stuttgart (Station NBS) sowie des Flughafentunnels als Zulaufstrecke von und zur NBS einschließlich einiger Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter, darunter unter anderem der Umbau der Anschlussstelle Stuttgart-Plieningen der Bundesautobahn 8 (A 8). Vorhabenträgerin ist insoweit die Beigeladene zu 1.

Die zweigleisige NBS verläuft im Bereich des PFA 1.3a vom Portal des Fildertunnels kommend oberirdisch und folgt dem Streckenverlauf der A 8 in Richtungen Wendlingen. Zwischen der A 8 und dem nächstgelegenen Gleis verbleibt ein Zwischenraum zur Unterbringung insbesondere eines Schutzes der

NBS vor von der A 8 abkommenden Fahrzeugen sowie eines bahnbegleitenden Seitenwegs. Die unter der Messepiazza zu errichtende Station NBS verfügt über zwei Bahnsteiggleise in voneinander getrennten Tunnelröhren mit einer Länge von jeweils etwa 405 m. Mit der etwa 27 m höher gelegenen Zugangsebene werden die Bahnsteige über Aufzüge und Treppen in zwei vertikalen Schachtgebäuden, die zu einem Hauptempfangsgebäude und einen Zu- und Ausgang Ost führen, verbunden. Der weitere Zu- und Ausgang Ost befindet sich in unmittelbarer Nähe des Flughafenterminals. Die Anbindung der Station NBS an die NBS erfolgt über zwei jeweils eingleisige Tunnelstrecken (Flughafentunnel). Die Rampen zur Ein- und Ausschleifung in und aus der NBS auf der Westseite werden zunächst in Trogbauwerken zwischen den Gleisen und nördlich davon geführt, unterqueren dann in Tunnelbauwerken die NBS und die A 8 sowie das Gelände der Landesmesse. Der Gleisabstand zwischen den Tunneln beträgt etwa 20 m. Die Zulauf- und Ablaufstrecke auf der Ostseite verläuft ebenfalls in Tunnelbauwerken und unterquert dabei erneut die NBS und die A 8. Der PFA 1.3a erfasst daneben auch die Ein- und Ausschleifungspunkte, die Trogbauwerke und zwei etwa 300 m lange eingleisige Tunnel für eine künftige Zulaufstrecke, die später über die sog. Flughafenkurve die vom und zum Hauptbahnhof Stuttgart fahrenden Züge der Gäubahn zu einem Haltepunkt am Flughafen führen soll.

Die genaue weitere Führung der Flughafenkurve, die Ausgestaltung des Haltepunkts am Flughafen für die Züge der Gäubahn und die weitere Streckenführung und Verbindung mit der Bestandsstrecke der Gäubahn ab Stuttgart-Rohr (sog. Rohrer Kurve) sind nicht Gegenstand des PFA 1.3a, sondern Gegenstand eines künftigen PFA 1.3b.

Daneben betrifft der PFA 1.3a zum anderen den etwa 1,3 km langen Lückenschluss der „Südumgehung Plieningen“ im Zuge der Landesstraße (L) 1192 zwischen der L 1204 im Osten und der L 1205 im Westen. Die Landesstraße wird dabei parallel zur NBS geführt, kreuzt höhenfrei die Bundesstraße (B) 312 und wird über eine Rampe mit der bestehenden Kreuzung der B 312 und L 1206

mit der L 1205 und der Anschlussstelle Stuttgart-Plieningen der A 8 verbunden. Vorhaben- und Kostenträgerin der Straßenbaumaßnahme ist der Beigeladene zu 2.

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt folgendes Verfahren zugrunde: Die Beigeladene zu 1, zum damaligen Zeitpunkt noch vertreten durch die DB Projekte Süd GmbH, beantragte mit Eingang am 4. Oktober 2002 beim Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren für den zum damaligen Zeitpunkt noch ungeteilten PFA 1.3, betreffend den „Filderbereich mit Flughafenbindung unter Einbeziehung der Verlegung der L 1204 (Südümgehung Plieningen)“. Der Beigeladene zu 2 hatte bereits mit Schreiben vom 26. September 2002 die Beigeladene zu 1 beauftragt, sein Vorhaben in das Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3 einzubeziehen. Im Verlauf des weiteren Verwaltungsverfahrens forderte das Eisenbahn-Bundesamt die Beigeladene zu 1 mehrfach zur Überarbeitung auf. Schließlich reichte diese mit Schreiben vom 1. Oktober 2013 in wesentlichen Teilen überarbeitete Planungsunterlagen ein. Auf Antrag des Eisenbahn-Bundesamt vom 2. Oktober 2013 leitete das Regierungspräsidium Stuttgart das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 6. November 2013 bis 5. Dezember 2013 in den Gemeinden Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen auf den Fildern, Köngen, Filderstadt und Sindelfingen nach vorausgegangener Bekanntmachung in den jeweiligen Amtsblättern im Oktober 2013 aus. Die Bekanntmachung verwies unter anderem darauf, dass die Planfeststellungsunterlagen die „erforderlichen Informationen über die mit dem Vorhaben verbundenen Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie die nachteiligen Auswirkungen auf Wasser, Boden, Natur und Landschaft sowie die zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich dieser Auswirkungen vorgesehenen Maßnahmen“ enthielten.

Das Regierungspräsidium gab den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbänden, darunter auch dem Kläger, mit Schreiben vom 9. Oktober 2013 Gelegenheit zur Stellungnahme, woraufhin dieser Einwendungen geltend machte. Neben den Rügen von Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden etwa 5500 Einwendungen von Privatleuten erhoben.

Der Erörterungstermin zum PFA 1.3 mit insgesamt elf Erörterungstagen fand nach vorausgegangener öffentlicher Bekanntmachung vom 22. September 2014 bis 8. Oktober 2014 in Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen statt. In der Folge des Erörterungstermins einigten sich die Finanzierungspartner des Projekts S 21 auf die Prüfung planerischer Veränderungen insbesondere in Bezug auf eine kreuzungsfreie Gestaltung der „Rohrer Kurve“ und in Bezug auf ein weiteres Gleis für die Züge der Gäubahn im S-Bahn-Termin am Flughafen.

Mit Schreiben vom 3. Juni 2015 beantragte die Beigeladene zu 1 beim Eisenbahn-Bundesamt die Änderung des PFA 1.3 dahingehend, dass das anhängige Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3 in zwei Teilabschnitte (den jetzigen PFA 1.3a im dargestelltem Umfang und einen PFA 1.3b) geteilt werden und zunächst nur hinsichtlich des PFA 1.3a in - insoweit unveränderter Form - fortgesetzt werden, während der Teilabschnitt PFA 1.3b zurückgestellt werden solle. Die Optimierung der Regelungsbereiche, auf die sich der dann entstehende PFA 1.3b beziehe, sei mit einem erheblichen Zeitbedarf verbunden. Blicke der PFA 1.3 ungeteilt, würde dies zu nicht vertretbaren Verzögerungen beim Lückenschluss der NBS zwischen dem Fildertunnel und der Fortführung in Richtung Wendlingen führen, obwohl die neuen planerischen Überlegungen allein die Gäubahnführung betreffen. Die neuen Teilbereiche des bisherigen PFA 1.3 stellten taugliche Abschnitte im Sinne der fachplanerischen Abschnittsbildung dar, die Abschnittsbildung beruhe nicht auf willkürlichen oder ansonsten nicht tragfähigen Überlegungen. Zugleich reichte die Beigeladene zu 1 angepasste Antragsunterlagen ein. Das Eisenbahn-Bundesamt teilte der Beigeladenen mit Schreiben vom 4. August 2015 mit, dass keine Bedenken gegen die Aufspaltung bestünden und das Verfahren bezogen auf den PFA 1.3a fortgesetzt werde. Den Antrag auf Planfeststellung zum PFA 1.3b nahm die Beigeladene zu 1 mit Schreiben vom 29. Juli 2015, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 11. August 2015, zunächst zurück. Zwischenzeitlich wurde das Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3b mit verändertem Planungsstand vom 15. März 2017 wieder aufgenommen.

Mit Schreiben vom 4. August 2015 forderte das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart unter Hinweis auf die erfolgte Abschnittsbildung

auf, das Anhörungsverfahren für den PFA 1.3a fortzusetzen. Betroffenen Gemeinden, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, Umwelt- und Naturschutzvereinigungen, darunter dem Kläger, und sonstigen Planungsträgern wurde mit Schreiben des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 26. Mai 2016 erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu den überarbeiteten Planunterlagen des PFA 1.3a gegeben. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte nicht. Auch wurde für die Planänderungen des PFA 1.3a kein erneuter Erörterungstermin anberaumt.

Mit dem angefochtenen Beschluss vom 14. Juli 2016 stellte das Eisenbahn-Bundesamt den Plan mit den in den Beschluss aufgenommenen Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen sowie wasserrechtlichen Erlaubnissen unter Zurückweisung der nicht erledigten Einwendungen fest.

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses wurde am 15. September 2016 bekanntgemacht. Eine Ausfertigung des festgestellten Plans lag vom 19. September 2016 bis einschließlich 4. Oktober 2016 zur allgemeinen Einsicht in den betroffenen Gemeinden aus.

Mit Verfügung vom 7. Dezember 2016 stellte das Eisenbahn-Bundesamt ergänzend fest, dass für das Vorhaben „L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen“ in Stuttgart keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehe. Nach überschlägiger Prüfung ergebe sich, dass von dem Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten seien.

Der Kläger hat am 3. November 2016 Klage erhoben und diese am 15. Dezember 2016 begründet. Der Kläger trägt im Wesentlichen vor:

Der Planfeststellungsbeschluss sei formell fehlerhaft, weil er insbesondere unter Verstoß gegen die Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zustande gekommen sei.

Die UVP sei fehlerhaft durchgeführt worden, weil sie nicht zwischen den Umweltauswirkungen der verschiedenen verfahrensgegenständlichen Vorhaben des PFA 1.3a, mithin der „NBS mit Station NBS“ und der „Südümgehung Plieningen“ unterscheide. Sowohl bei der „NBS mit der Station NBS“ als auch bei der „Südümgehung Plieningen“ handele es sich um selbständige Vorhaben im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Straßengesetzes für Baden-Württemberg und damit auch um eigenständige Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine Zusammenfassung durch den Vorhabenträger im Rahmen seiner Gestaltungsfreiheit sei nicht zulässig, da die mit den beiden Vorhaben verfolgten Ziele unabhängig voneinander hätten erreicht werden können. Weder der Umstand, dass die Vorhaben für den Fall, dass sie beide realisiert würden, baulich miteinander verbunden wären, noch die hierauf gestützte verwaltungsverfahrenrechtliche Konzentration änderten hieran etwas. Beide Vorhaben seien auch UVP-pflichtig. Für das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ folge dies aus dem zu prognostizierenden Ergebnis der gebotenen und unterlassenen Vorprüfung im Einzelfall. Dieser Fehler sei durch die nachgeholte Vorprüfung, die ihrerseits Mängel aufweise, nicht geheilt worden. Vielmehr sei das Eisenbahn-Bundesamt bei der nachgeholten Vorprüfung von falschen Maßstäben ausgegangen.

Daher seien für beide Vorhaben weder eine ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der UVP noch eine ordnungsgemäße Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt. Der von der Beigeladenen zu 1 vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie lasse sich kein Ansatz einer getrennten Prüfung entnehmen, die „Südümgehung Plieningen“ werde lediglich am Rande erwähnt. Die Differenzierung habe sich insbesondere weder in der allgemein verständlichen und nichttechnischen Zusammenfassung, noch in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen, noch in der abwägenden Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss niedergeschlagen. Die insoweit fehlerhafte UVP sei in den Rechtsfolgen einer fehlenden UVP gleichzustellen. In der Folge handele es sich um einen erheblichen Verfahrensfehler, der auch zu einem erheblichen Abwägungsmangel führe. Die UVP habe ihre Aufgabe, die Abwägung vorzubereiten, nicht erfüllt. Es lasse sich nicht ausschließen, dass bei der Abwägung in unzulässiger Weise die jeweilige Vor- und

Nachteile der Vorhaben vermengt worden seien. Es lasse sich auch nicht aufklären, ob der Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache unbeeinflusst gelassen habe. Zu welchem Ergebnis eine vorhabenspezifische UVP für die Südumgehung Plieningen gekommen wäre, sei nicht ansatzweise feststellbar.

Verfahrensfehlerhaft sei es aus vergleichbaren Gründen auch gewesen, nicht von vornherein eine zwischen den vom PFA 1.3a und PFA 1.3b umfassten Maßnahmen differenzierende UVP zur Vorbereitung getrennter diesbezüglicher Abwägungen durchzuführen. Mit den Maßnahmen seien völlig unterschiedliche Zielsetzungen verfolgt worden, da sie verschiedene Verkehrsbeziehungen betreffen. Dieser Fehler sei nach der Verfahrenstrennung auch nicht geheilt worden, denn es sei zwar nach der Aufspaltung des PFA 1.3 eine überarbeitete Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt worden, die spezifisch die dem Vorhaben „NBS mit Station NBS“ zuzuordnenden Umweltauswirkungen darstelle. Eine den Anforderungen entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung hierzu sei jedoch unterblieben. In dieser unterlassenen Öffentlichkeitsbeteiligung liege ohnehin ein Verfahrensfehler, denn nach Aufspaltung des ursprünglichen PFA 1.3 in die beiden neuen Planfeststellungsabschnitte PFA 1.3a und PFA 1.3b hätten die Voraussetzungen für eine vereinfachte Planänderung ohne Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorgelegen. Maßgeblich hierfür sei, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben „NBS mit Station NBS“ im PFA 1.3a wegen der Veränderung der Verkehrsfunktion als maßgeblicher Zweckbestimmung eine neue Identität bekommen habe. Die „NBS mit Station NBS“ und die Führung der Gäubahn betreffen unterschiedliche Verkehrsbeziehungen. Dementsprechend habe es sich um eine wesentliche Planänderung gehandelt. Der PFA 1.3a sei nicht ein Teilplan des ursprünglichen PFA 1.3, sondern gegenüber diesem ein „aliud“.

Zudem sei auch die Bekanntmachung über die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der ursprünglichen UVP zum PFA 1.3 fehlerhaft gewesen, da der zu allgemein gefasste Bekanntmachungstext keinen aussagekräftigen Überblick über die ausgelegten Unterlagen gegeben habe. Weiterhin habe das Eisenbahn-Bundesamt nicht alle erforderlichen Unterlagen, insbesondere keine eigenen Stellungnahmen und Einschätzungen, ausgelegt. Die

Umweltverträglichkeitsstudie leide zudem unter weiteren inhaltlichen Mängeln, die zum einen zu einem Fehler der UVP, zum anderen zu Abwägungsfehlern führten. Darüber hinaus sei mit Blick auf Änderungen im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens, die sich nachteilig auf Umweltbelange auswirkten, die gebotene erneute Beteiligung der Umweltvereinigungen unterblieben,

Der Planfeststellungsbeschluss leide zudem unter materiellen Mängeln. Die diesbezügliche Prüfung erstreckte sich dabei auch auf die „Südümgehung Plieningen“. Selbst wenn dieses Vorhaben nicht UVP-pflichtig sein sollte, unterliege es zumindest einer Kontrolle im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit umweltbezogenen Rechtsvorschriften.

Beiden Vorhaben mangle es an der gebotenen Rechtfertigung. Zum einen habe sich der prognostizierte Verkehrsbedarf für die NBS nicht realisiert, was sich insgesamt aus der gesunkenen Anzahl angebotener Verbindungen und fahrender Güterzüge in den Jahren vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ergebe. Zudem weise insbesondere auch die „Station NBS“ keine hinreichende verkehrliche Bedeutung auf, wie entsprechende Planungen der Deutschen Bahn für die Zeit nach deren Inbetriebnahme zeigten. Einer Planrechtfertigung entbehre auch die bereits planfestgestellte Ausschleifung der Flughafenkurve, die ein reines Vorsorgebauwerk darstelle, das keine eigenständige Verkehrsfunktion habe. Zudem sei die Finanzierung des Projekts Stuttgart 21, dessen integraler Bestandteil der PFA 1.3a sei, nicht gesichert. Es bestehe ein erhebliches Risiko, dass die Gesamtkosten des Projekts den vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG beschlossenen Finanzierungsrahmen überstiegen, eine Finanzierung durch die Projektträgerin damit nicht mehr sichergestellt sei und die Realisierung damit stecken bleibe. Auch hinsichtlich der „Südümgehung Plieningen“ mangle es an einem Bedarf. Eine Verkehrsuntersuchung zur Belastung des inneren Bereichs von Plieningen fehle, der Verkehrsknotenpunkt innerhalb von Plieningen sei nicht überlastet.

Der Planfeststellungsbeschluss sei auch nicht vereinbar mit den Regelungen des § 15 BNatSchG zur Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft. Es

fehle an der gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG gebotenen Zuordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einem bestimmten Vorhaben. Zudem mangle es der Bemessung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an einer hinreichenden Berücksichtigung des Zeitverlustes bis zur Wirksamkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Der Planfeststellungsbeschluss verstoße weiterhin gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote. Weder für die „NBS mit Station NBS“ noch für die „Südümgehung Plieningen“ sei wegen der Vermengung beider Maßnahmen die für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung erforderliche vorhabenspezifische Prüfung erfolgt. Es sei übersehen worden, dass insbesondere die stark verkehrsbelastete „Südümgehung Plieningen“ zu einer Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes führe und eine Ausnahmegenehmigung erforderlich mache. Irrig sei das Eisenbahn-Bundesamt zudem davon ausgegangen, Auswirkungen auf Brutstätten außerhalb von Brutzeiten seien artenschutzrechtlich nicht verboten. Zudem seien bezogen auf die Arten Mäusebusard und Feldlerche fehlerhaft Kollisionsrisiken auf der Grundlage, es sei nicht mit Überflug zu rechnen, verneint worden. Schließlich mangle es auch an einem Beleg für die Annahme des Eisenbahn-Bundesamt, eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote zugunsten der Waldohreule scheide aus, weil sich in unmittelbarer Nähe Ausweichmöglichkeiten befänden.

Auch die erteilten Befreiungen von den Vorgaben der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Das ganze Körschtal“ und für die Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen seien rechtswidrig, weil bei den jeweils notwendigen Abwägungen nicht zwischen den beiden Vorhaben unterschieden worden sei.

Darüber hinaus verstoße der Planfeststellungsbeschluss gegen wasserrechtliche Bestimmungen.

Schließlich sei der angegriffene Planfeststellungsbeschluss auch nicht mit den Sicherheitsvorhaben des § 4 Abs. 1 AEG vereinbar, weil die Planung kein re-

gelkonformes und ausreichendes Brandschutzkonzept einschlieÙe. Insbesondere sei der für ein tragfähiges Brandschutzkonzept erforderliche Nachweis einer sicheren Evakuierung und Entrauchung nicht erbracht worden.

Der Planfeststellungsbeschluss verstoÙe zudem in Bezug auf beide Vorhaben gegen das fachplanerische Abwägungsgebot. Bereits der Fehler der Planfeststellungsunterlagen, mithin das Fehlen einer getrennten UVP, die die Umweltauswirkungen der separaten Vorhaben getrennt behandle, führe letztlich zu einem erheblichen Abwägungsfehler, da es an einer wesentlichen Grundlage für eine sachgerechte Bewertung mangle. Es sei zudem lediglich eine Gesamtabwägung durchgeführt worden, in der insbesondere auch die mit der „Südumgehung Plieningen“ verbundenen Ziele keine Erwähnung fänden.

Hinsichtlich der „Südumgehung Plieningen“ mangle es zudem an einer ausreichenden Ermittlung zu Verkehrskapazitäten und Verkehrsprognosen.

Auch sei nicht erkennbar, auf welcher Grundlage die aus dem Planfeststellungsbeschluss hervorgehende Neubewertung möglicher Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser durch die „NBS mit Station NBS“ erfolgt sei. Der Planfeststellungsbeschluss leide insoweit unter einem Abwägungsdefizit. Unzureichend seien auch die Bewertung der Bedeutung der betroffenen Böden im Filderraum als faunistisch wertvolle regionale Ausgleichsflächen.

Zudem leide die Alternativenprüfung insbesondere bezogen auf die „NBS mit Station NBS“ unter Mängeln. Angesichts fehlgeschlagener Verkehrserwartungen im Fernverkehr mangle es an einer Auseinandersetzung des Eisenbahn-Bundesamts mit den Möglichkeiten einer Verbesserung der Bestandstrasse im Filstal statt eines Neubaus der NBS. Zudem mangle es im kleinräumigen Bereich an einer fehlerfreien Entscheidung über den Ausschluss der Variante einer engeren Bündelung der NBS mit der bestehenden Fahrbahn der A 8 und im Bereich der Anschlussstelle Plieningen. Die Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamts zur Notwendigkeit eines Schutzwalls, der mit mehr Flächenverbrauch als eine Lärmschutzwand verbunden sei, seien fehlerhaft. Auch die Variante einer Station direkt an der NBS an Stelle eines unterirdischen Bahnhofs sei

nicht abwägungsfehlerfrei ausgeschlossen worden. Das Argument der Entfernung einer solchen Station zum Flughafen und zur Messe trage angesichts der Möglichkeit der Errichtung eines Personenbeförderungssystems nicht.

Insbesondere mit Blick auf alternative Planungskonzepte seien auch die Nachteile des Konzepts S 21 nicht hinreichend ermittelt und bewertet worden. Mit diesem sei angesichts des Brandschutzkonzepts ein Kapazitätsengpass im Filbertunnel verbunden. Auch seien die Risiken des Tunnelbaus im Anhydrit nicht hinreichend gewürdigt worden. Es bestehe ein erhebliches Risiko, dass es infolge eines Aufquellens zur Hebung in einzelnen Tunnelabschnitten komme und sich die Fertigstellung des Projekts S 21 um Jahre verzögere oder nach Inbetriebnahme der Tunnel der Bahnverkehr über Jahre hinweg eingestellt werden müsse, wenn ein nicht unwahrscheinlicher Schaden eintrete. Schließlich sei übersehen worden, dass zumindest mittelfristig ein Neubau des Echterdinger Tunnels erforderlich werde, da die erteilte Ausnahmegenehmigung für die Nutzung der S-Bahn-Strecke 4861 auf einen Zeitraum von 15 Jahren befristet sei.

Das Projekt S 21 führe insbesondere im Hinblick auf den veränderten Verlauf der Gäubahn zu einer Verschlechterung des Schienenverkehrsangebots. Mit dem Erhalt der Gäubahn auf der bestehenden Panoramastrecke stünden mehrere Varianten zur Verfügung, mit denen insbesondere die Probleme des Mischverkehrs auf der S-Bahn-Trasse zwischen Rohrer Kurve und Flughafen vermieden werden könnten. Die Leistungsfähigkeit und Flexibilität des Projekts Stuttgart 21 sei nicht belegt, der sog. „Stresstest“ sei nicht belastbar. Wesentliche der gegen eine Führung der Gäubahn über den Flughafen sprechenden Gesichtspunkte seien verkannt und deren vermeintliche Vorteile nicht belegt worden. Dieser Aspekt sei auch im Verfahren des PFA 1.3a zu berücksichtigen, da die Anschlussbauwerke für die Anbindung der Gäubahn über die Flughafenkurve bereits mit dem PFA 1.3a plangestellt würden. Das Eisenbahn-Bundesamt habe weiterhin die Notwendigkeit des Erhalts der Panoramastrecke übersehen, da deren förmliche Stilllegung notwendig und bisher rechtlich nicht gesichert sei. Die mit der Führung der Gäubahn über die vorhandene S-Bahn-Trasse verbundene Mischnutzung der Strecke 4861 verstoße gegen Bestim-

mungen der Eisenbahnbetriebsordnung. Die vom damaligen Bundesverkehrsministerium am 18. Juni 2010 erteilte Ausnahmegenehmigung sei politisch motiviert, rechtswidrig und zwischenzeitlich gegenstandslos. Die Mischnutzung der Strecke 4861 ermögliche auch kein nachhaltiges Verkehrskonzept. Schließlich seien auch die Ergebnisse des im Jahr 2012 durchgeführten Filder-Dialogs nicht gewürdigt und damit die Legitimitätsstiftende Wirkung dieses Verfahrens zerstört worden. Auf die verschiedenen Varianten, mittels derer die Gäubahn zunächst über ihre bisherige Trasse geführt und dann an den Tiefbahnhof oder alternativ an verbleibende Gleise eines verkleinerten Kopfbahnhofs angeschlossen werden könnte, insbesondere auf die Varianten „Kehrtunnel“ und „Distel“, gehe der Planfeststellungsbeschluss nur unzureichend ein. Der mit beiden Varianten verbundene Nachteil der nicht möglichen direkten Anbindung der Gäubahn an den Flughafen sei angesichts der geringen Verkehrsbedeutung dieser Verbindung zu vernachlässigen.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 14. Juli 2016 für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)“ aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, den Kläger unter teilweiser Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14. Juli 2016 für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)“ hinsichtlich des Schutzes von Natur und Landschaft unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte und die Beigeladene zu 1 beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie wenden sich jeweils unter Bezugnahme auf den Planfeststellungsbeschluss gegen die Argumente des Klägers und tragen im Wesentlichen vor:

Es habe keine Notwendigkeit bestanden, für die „NBS mit Station NBS“ und die „Südmumgehung Plieningen“ jeweils eine eigene UVP durchzuführen. Die verwaltungsverfahrensrechtliche Verbindung habe auch Einfluss auf die UVP, da diese nur einen unselbständigen Teil des Verwaltungsverfahrens darstelle. Die verfahrensrechtlich angeordnete Bündelung von Verfahren und Zuständigkeit ermögliche eine einheitliche und umfassende Konfliktbewältigung, was auch und gerade für die Umweltauswirkungen gelte. Der Lückenschluss der „Südmumgehung Plieningen“ und die NBS müssten im Wesentlichen gleichzeitig realisiert werden, es würden teilweise identische Grundstücke beansprucht. Eine getrennte Betrachtung, Beschreibung und Bewertung der Umwelteinwirkungen sei daher sachgerecht gar nicht möglich. Zudem liege mit der zwischenzeitlich nachgeholt fehlerfreien Vorprüfung für das die „Südmumgehung Plieningen“ nunmehr die geforderte differenzierende UVP-rechtliche Betrachtung vor. Eine solche Prüfung könne auch nachgeholt werden. Im Übrigen würde ein etwaiger Fehler auch nur dem Vorhaben Südmumgehung Plieningen anheften und auch nur insoweit könne ein ergänzendes Verfahren erforderlich werden.

Die Auslegungsbekanntmachung der Anhörungsbehörde habe den Anforderungen genügt, da die Auflistung den gebotenen Überblick im Sinne eines Befassungsanstoßes gegeben habe. Eine Pflicht zur öffentlichen Auslegung von behördeninternen Stellungnahmen habe nicht bestanden. Im Übrigen wäre ein Verstoß unbeachtlich. Es könne sicher ausgeschlossen werden, dass einzelne Belange weiterer, nicht aktiv gewordener Betroffener, unberücksichtigt geblieben seien. Auch die weiteren, vom Kläger behaupteten Mängel der UVP lägen nicht vor.

Auch sei es nicht geboten gewesen, noch vor der Abtrennung des einheitlichen PFA 1.3 eine zwischen der NBS und der Station NBS auf der einen Seite und der Gäubahnführung auf der anderen Seite differenzierende UVP vorzunehmen. Sowohl der PFA 1.3a als auch der PFA 1.3b dienten dem einheitlichen Planungsziel, die im Filderbereich zusammenlaufenden Verkehrsbeziehungen miteinander zu verbinden. Die Gäubahnführung betreffe zwar insoweit eine eigene Verkehrsbeziehung, die aber ohne Einbeziehung der NBS im Filderbereich angesichts der geplanten Zuführung der Gäubahn auf die NBS über die

Flughafenkurve und im weiteren Verlauf in den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof verwirklicht werden könne.

Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach Aufspaltung des PFA 1.3 sei entbehrlich gewesen. Bezogen auf den PFA 1.3a habe es nur minimale Planungsanpassungen gegeben, die die Identität des Vorhabens nicht berührten. Auch zum Standort der Einfädelung der Gäubahn, die zudem im weiteren Verlauf allein Gegenstand des künftigen PFA 1.3b sei, hätten sich keine Änderungen ergeben. Bei der Abschnittsbildung habe es sich lediglich um eine bloße Verkürzung eines Planfeststellungsabschnitts gehandelt, der Grundansatz der Planung sei unverändert geblieben. Es seien auch keine neuen Erkenntnisse über die Auswirkungen des Vorhabens gewonnen worden, die eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich gemacht hätten.

Änderungen der Planung, die eine Beteiligung von Umweltvereinigungen über die Anhörung nach Aufspaltung des PFA 1.3 hinaus erforderlich gemacht hätten, seien nicht erfolgt.

Es bestünden auch keine Zweifel an der Planrechtfertigung. An der Planrechtfertigung wegen finanzieller Gesichtspunkte mangle es nur in extremen Ausnahmefällen, wenn der Finanzierung unüberwindbare Hindernisse entgegenstünden. Dies sei jedoch nicht der Fall, eine Nachfinanzierung auch bei sich eventuell einstellenden Kostenerhöhungen nicht ausgeschlossen.

Für die NBS Wendlingen - Ulm stehe der verkehrliche Bedarf mit Gesetzeskraft fest und es sei offensichtlich, dass diese NBS auch sachgerecht in den Bahnknoten Stuttgart eingeführt werden müsse. Es lägen angesichts der Verkehrszunahme im Schienenpersonenverkehr auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Bedarf bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses entfallen sein könnte. Die Erforderlichkeit der „Station NBS“ folge unter anderem aus dem Planungsziel der Verknüpfung der Verkehrsträger am Flughafen. Die Verkehrswirksamkeit sei auch mit Blick auf den künftigen Regionalverkehr gegeben. Auch die Ausschleifung der Flughafenkurve sei erforderlich. Das Bauwerk diene der Anschlussfähigkeit des PFA 1.3a an den Nachbarabschnitt

1.3b und sei daher aus Vorsorgegründen gerechtfertigt. Unüberwindbare Hindernisse stünden der Folgeplanung nicht entgegen. Eine nachträgliche Herstellung der nördlichen Ausschleifung der Flughafenkurve im laufenden Betrieb der NBS wäre mit zusätzlichem Flächenbedarf und negativen Auswirkungen auf den Betrieb verbunden, da ein größerer Abstand zur Neubaustrecke eingehalten werden müssen. Zudem sei es im Eisenbahnfachplanungsrecht zulässig, Abschnitte ohne eigene Verkehrsanbindung zu planen.

Auch die Südumgehung Plieningen sei planerisch gerechtfertigt. Zum einen sei die Strecke im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthalten, worauf der Planfeststellungsbeschluss zutreffend Bezug nehme. Zum Zwecke der Planrechtfertigung sei auch keine dezidierte Darlegung einzelner Zahlen erforderlich, da dieser Grundsatz lediglich planerische Missgriffe verhindern solle, wofür keine Anhaltspunkte vorlägen. Vor dem Hintergrund, dass - wie festgestellt - für die Südumgehung Plieningen keine UVP erforderlich sei, könne sich der Kläger auf diesen Gesichtspunkt im Übrigen nicht berufen.

Der Planfeststellungsbeschluss verstoße auch nicht gegen die Vorgaben des § 15 BNatSchG. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sei je nach Verursacher und nach den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung erfolgt. Der sich aus der Bilanzierung ergebende Kompensationsbedarf sei eindeutig dem Verursacher zugeordnet, eine Saldierung habe nicht stattgefunden. Da die Wertermittlung der Zielzustände der Biotoptypen anhand der Ökokonto-Verordnung erfolgt sei und die dort geregelten Werte des Planungsmoduls in Abgrenzung zu den Werten des Feinmoduls bereits etwaige zeitliche Entwicklungsdefizite berücksichtigten, gehe auch der diesbezügliche Vorwurf des Klägers ins Leere.

Eine Verletzung der naturschutzrechtlichen Vorgaben zum Artenschutz liege nicht vor. Soweit artenschutzrechtliche Ausnahmen erteilt worden seien, betreffen diese allein die „NBS mit Station NBS“, die Voraussetzungen lägen mit Blick auf dieses Vorhaben vor. Weitere Ausnahmegenehmigungen seien mit Blick auf nicht bestehende Kollisionsrisiken und auch im Übrigen nicht zu erwartende Beeinträchtigungen nicht erforderlich. Die vom Kläger geforderte separate Betrachtung und Darstellung der Südumgehung Plieningen - die Möglichkeit der

Berufung des Klägers auf einen solchen Mangel unterstellt - hätte zu keiner abweichenden Bewertung geführt, da die Wirkung der Südumgehung Plieningen durch die parallel verlaufende A 8 so massiv überlagert werde, dass keine bewertungsrelevante Wirkintensität zu prognostizieren sei und zudem die Verkehrsbelastung der verlegten Südumgehung mit der aktuellen Verkehrsbelastung der bestehenden Trassierung der L 1204 saldiert werden müsse.

Gegen wasserrechtliche Bestimmungen oder Vorhaben des Naturschutzrechts zum Schutz von Landschaftsschutzgebieten oder Biotopen verstoße der Planfeststellungsbeschluss nicht.

Ein Abwägungsausfall liege weder in Bezug auf „NBS mit Station NBS“ noch in Bezug auf die „Südumgehung Plieningen“ vor. Vor dem Hintergrund der verfahrensrechtlichen Verbindung sei eine einheitliche Entscheidung zulässig gewesen. Das Eisenbahn-Bundesamt habe dabei auch berücksichtigt, dass mit dem Eisenbahnfachplanungsvorhaben zugleich ein Straßenbauvorhaben verbunden ist. Auch etwaige Defizite der diesbezüglichen Abwägung könne sich der Kläger mangels UVP-Pflicht der „Südumgehung Plieningen“ ohnehin nicht auf einen etwaigen Fehler berufen.

Die Abwägung sei auch nicht insoweit fehlerhaft, als der Kläger behauptet, eine Neubewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sei ohne tatsächliche Grundlage vorgenommen worden. Vielmehr seien die entsprechenden Grundlagen der Umweltverträglichkeitsstudie und den ihr zugrunde liegenden Fachbeiträgen zu entnehmen.

Bezogen auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ sei die Variantenprüfung nicht zu beanstanden. Kleinräumige Alternativen wie die Möglichkeit einer engeren Bündelung der Trasse der NBS mit der Trasse der A 8 seien eingehend behandelt worden. Eine noch stärkere Bündelung sei nicht in Betracht gekommen, da ein Abkommensschutz erforderlich und hierfür ein Schutzwall gegenüber einer Schutzmauer vorzugswürdig sei. Hinzu kämen technische Zwangspunkte wie unter anderem die Anforderungen an den Kurvenradius der

NBS. Das Eisenbahn-Bundesamt habe sich auch mit der Variante einer Verkehrsstation nördlich der A 8 unmittelbar an der NBS als Alternative zur geplanten unterirdischen Station NBS auseinandergesetzt und diese Variante wegen der deutlichen Verlängerung der Wege von der Station zum Flughafen verbunden. Zudem sei der mit der Schaffung einer Station direkt an der NBS verbundene Flächenverbrauch höher.

Die Alternativenprüfung sei auch im Hinblick auf weiträumige Alternativen und andere Planungskonzepte erfolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt verweise insoweit auch in zulässiger Weise auf seine eigenen Abwägungsentscheidungen zu den PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 und 1.6a und nehme Bezug auf den Erläuterungsbericht der Beigeladenen zu 1. Bei der Alternativenprüfung sei auch zu berücksichtigen, dass sich die anschließenden PFA 1.2 und der PFA 1.4 in einem fortgeschrittenen Realisierungsstadium befänden und sich damit faktische Zwänge ergäben. Der Nachweis der erhöhten Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs im Vergleich zum Kopfbahnhof sei hinreichend erbracht worden. Auch führe das Brandschutzkonzept nicht zu einer Kapazitätsbeschränkung des Fildertunnels. Die mit dem Bauen im Anhydrit verbundenen Risiken seien - wie die Baufortschritte und bestehende Tunnelbauwerke in Stuttgart zeigten - beherrschbar. Schließlich sei auch ein vorzeitiger Neubau des Echterdinger Tunnels nicht notwendig.

Ein Abwägungsfehler hinsichtlich der künftigen Führung der Gäubahn über den Flughafen liege nicht vor. Ausreichend für den PFA 1.3a sei, dass der im Einzelnen noch durch die Planfeststellung im Abschnitt PFA 1.3b vorzunehmenden Konzeption keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Solche unüberwindbaren Hindernisse lägen auch angesichts der Wirksamkeit der in Bestandskraft erwachsenen Ausnahmegenehmigung für die Mischnutzung S-Bahn-Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen auch durch Fernverkehrszüge der Gäubahn nicht vor. Das Eisenbahn-Bundesamt habe im Rahmen der Variantenprüfung mit Blick auf die Planungsziele diejenigen Alternativen ausscheiden dürfen, die auf eine Gäubahnführung über den Flughafen verzichten. Eine Beibehaltung der bisherigen Streckenführung der Gäubahn komme nicht in Betracht., Die Beibehaltung des Kopfbahnhofs für die Gäubahn sei im

Übrigen unwirtschaftlich und mit dem Planungsziel, in der Innenstadt von Stuttgart für eine große innerstädtische Entwicklungsfläche den Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB aufzulösen, nicht vereinbar. Ein Stilllegungserfordernis bestehe nicht. Mit den Varianten „Kehrtunnel“ und „Distel“ habe sich das Eisenbahn-Bundesamt hinreichend auseinandergesetzt und diese vertretbar verworfen. Die Führung der Gäubahn über den Flughafen sei auch verkehrswirksam, da sie ermögliche, das Verkehrspotential der Filderregion zu erschließen und diese im Regional- und Fernverkehr besser anzubinden. Die Verkehrsanbindung werde bezogen auf Bedienungshäufigkeit und Reisezeit verbessert, der Flughafen und die Messe Stuttgart würden überregional angebunden. Auch sei die Durchbindung der Gäubahn in Richtung Schwäbisch-Hall/Hessental und Nürnberg Gegenstand der allgemeinen Planungsziele der Vorhabenträgerin und könne uneingeschränkt nur mit der Antragsplanung erreicht werden.

Die Alternativenprüfung sei - unabhängig von dem Umstand, der der Kläger sich hierauf nicht berufen könne - auch in Bezug auf das Vorhaben „Südmühlung Plieningen“ fehlerfrei. Ein Verzicht auf dieses Vorhaben (sog. „Null-Variante“) komme im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele nicht in Betracht.

Schließlich sei auch das Brandschutzkonzept nicht fehlerhaft, sondern trage den Anforderungen des § 4 Abs. 1 AEG hinreichend Rechnung. Alle Anforderungen der einschlägigen Regelwerke seien erfüllt. Auch würde ein Verstoß gegen § 4 AEG ohnehin nicht zu einem Erfolg der Verbandsklage des Klägers führen, da sein satzungsmäßiger Aufgabenbereich damit nicht berührt werde.

Der Beigeladene zu 2 hat keinen Antrag gestellt und sich auch im Übrigen nicht geäußert.

Mit Beschluss vom 14. Februar 2017 (5 S 2139/16) hat der Senat einen auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gerichteten Eilantrag des Klägers abgelehnt.

Das Verfahren wurde mit dem Verfahren 5 S 1981/16 zu gemeinsamer mündlicher Verhandlung verbunden.

Dem Senat liegen die Verwaltungsakten der Beklagten (8 Ordner sowie nachgelieferte geheftete Aktenbestandteile), die Planfeststellungsunterlagen (19 Bände) und die Gerichtsakten des Eilverfahrens vor. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf diese Unterlagen, auf die zwischen den Beteiligten im Verfahren gewechselten Schriftsätze sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (dazu A.) und teilweise begründet (dazu B.).

A. Die Klage ist zulässig. Der Gerichtshof ist für die Entscheidung zuständig (dazu I.); auch die weiteren Zulässigkeitsvoraussetzungen (dazu II.) liegen vor.

I. Die sachliche Zuständigkeit des Gerichtshofs folgt aus § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO. Der Anwendungsbereich dieser Regelung ist für die planfestgestellte NBS mit Station NBS eröffnet (dazu 1.), die Ausnahmeregelung des § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO ist nicht einschlägig (dazu 2.) und für die straßenrechtliche Planfeststellung folgt die sachliche Zuständigkeit aus der einheitlichen Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts (dazu 3.).

1. Der Anwendungsbereich von § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO ist eröffnet. Nach dieser Vorschrift entscheidet das Oberverwaltungsgericht im ersten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung der Strecken von unter anderem öffentlichen Eisenbahnen betreffen. Der Eisenbahnbegriff deckt sich insoweit mit dem Begriff der planfeststellungsbedürftigen Bahnanlagen nach § 18 Satz 1 AEG (vgl. Wysk, VwGO, 2. Auflage 2016, § 48 Rn. 20) und erfasst damit die Betriebsanlagen einer Eisenbahn. Hierzu zählen alle zur Betriebsabwicklung notwendigen Anlagen in Form von Grundstücken, Bauwerken und sonstigen ortsfesten Einrichtungen,

mithin neben Gleisanlagen unter anderem auch Bahnhofshallen und Empfangsgebäude, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung des Reise- und Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind (vgl. Seegmüller in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auflage 2014, Kap. 4 Rn. 28 m. w. N.). Diese Voraussetzungen sind bei der planfestgestellten NBS mit der Station NBS erfüllt.

2. Die Ausnahmeregelung des § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO schließt die sachliche Zuständigkeit des beschließenden Gerichtshofs nicht aus. Hiernach entscheidet das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die unter anderem Planfeststellungsverfahren für Vorhaben betreffen, die im Allgemeinen Eisenbahngesetz bezeichnet sind. Die entsprechende Bezeichnung trifft § 18e Abs. 1 AEG i. V. m. Anlage 1 zu dieser Vorschrift. Nach Satz 3 der Vorbemerkung zur Anlage 1 beginnen und enden die in der Anlage 1 bezeichneten Schienenwege jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind. Die Knotenpunkte selbst zählen nicht zu den Schienenwegen in diesem Sinn (dazu a)), der PFA 1.3a umfasst einen solchen Knotenpunkt (dazu b)).

a) Ein bereits bestehender Eisenbahnknoten ist bei systematischer Auslegung der Anlage 1 zu § 1 BSWAG, in der der Ausbau von Knoten neben den Aus- und Neubaustrecken gesondert aufgeführt wird, und unter Berücksichtigung des Gesetzeszwecks des § 18e AEG, die Infrastrukturplanung und -realisierung durch die Beschneidung des Rechtsschutzes zu beschleunigen (vgl. Kramer, Allgemeines Eisenbahngesetz, 1. Auflage 2012, § 18e Rn. 1), nicht von dem betreffenden Schienenweg erfasst, da der Ausbau bestehender Knoten nicht als gleichsam beschleunigungsbedürftig anzusehen ist (vgl. Senatsbeschluss vom 11.11.2013 - 5 S 1036/13 - juris Rn. 12 m. w. N., Senatsurteil vom 23.5.2014 - 5 S 220/13 - juris Rn. 22). Für die entsprechende Differenzierung spricht auch, dass mit einem Knotenausbau zumeist nicht nur die vom Schutzzweck des § 18e Abs. 1 AEG erfasste Schaffung von Verkehrsinfrastruktur beabsichtigt ist, sondern maßgeblich auch städtebauliche Ziele in Form der Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten verfolgt werden, welche die in § 18e

Abs. 1 AEG erfassten Beschleunigungsgründe nicht für sich in Anspruch nehmen können.

b) Nach dieser Maßgabe betrifft die eisenbahnrechtliche Planfeststellung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses PFA 1.3a kein Vorhaben, für das das Bundesverwaltungsgericht erstinstanzlich zuständig wäre. Zwar ist in Nummer 19 der Anlage 1 zu § 18e Abs. 1 AEG die Ausbau-/Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg aufgeführt. Die mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erfassten Teile der NBS und die Station NBS einschließlich der Ausschleifung der Flughafenkurve gehören zum Bahnknoten Stuttgart, auch wenn wesentliche Teile der planfestgestellten Betriebsanlagen maßgeblich dem Lückenschluss der NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg zwischen den PFA 1.2 und PFA 1.4 und damit deren Verkehrsfunktion dienen. Im Vordergrund der Planungen und Konfliktlösungen im Abschnitt PFA 1.3a stehen die mit dem Projekt S 21 unter anderem verbundenen Ziele der Optimierung der Anbindung der Filderregion, des Flughafens und der Messe an das Schienennetz und die damit verbundene Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger, die Grundlagen einer Führung der Gäubahn über den Flughafen und deren Anbindung an die NBS. Der im Kern mit der NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg verfolgte Zweck der Beseitigung gravierender Verkehrsengpässe (vgl. BT-Drs. 16/54, S. 32) wird durch diese Planungsschwerpunkte nicht oder zumindest nur mittelbar berührt. Der Verlauf der NBS zwischen den PFA 1.2 und PFA 1.4 spielt bei der Konfliktbewältigung nur eine untergeordnete Rolle. Im Vordergrund steht vielmehr die knotentypische Verknüpfungsfunktion der Station NBS im Zusammenspiel mit der noch ausstehenden Planung zur Gäubahnführung (PFA 1.3b).

3. Die sachliche Zuständigkeit des Gerichtshofs besteht auch insoweit, als der Planfeststellungsbeschluss vom 14. Juli 2016 einheitlich auf Grundlage von § 78 Abs. 1 VwVfG auch das Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ zulässt, obwohl für Rechtsbehelfe gegen die Planfeststellung einer Landesstraße bei isolierter Betrachtung das Verwaltungsgericht zuständig wäre. Die mit § 78 Abs. 1 VwVfG verbundene Zuständigkeitskonzentration setzt sich beim Rechtsschutz fort (vgl. Deutsch in Mann/Sennekamp/Uechtritz, *Verwaltungsverfahrensgesetz* 77. Aufl. 2016, § 78 Abs. 1 Rn. 10).

setz, 1. Auflage 2014, § 78 Rn. 31). Die gerichtliche Zuständigkeit und das gerichtliche Verfahren richten sich damit im Falle einer Anfechtung eines auf Grundlage von § 78 Abs. 1 VwVfG ergangenen einheitlichen Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls nach § 78 Abs. 2 VwVfG (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 14.2.2000 - 8 S 2852/99 - NVwZ 2000, 1188, juris Rn. 12) und damit vorliegend angesichts der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt nach der Zuständigkeit für das Vorhaben „NBS mit Station NBS“. Ob die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG tatsächlich erfüllt sind, ist indes keine Frage der sachlichen Zuständigkeit des Gerichtshofs, die angesichts der einheitlichen Entscheidung hiervon unabhängig besteht, sondern eine Frage der formellen Rechtmäßigkeit des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses.

II. Die statthafte Anfechtungsklage (§ 42 Abs. 1 Satz 1 1. Fall VwGO) ist auch im Übrigen zulässig.

Der Kläger ist insbesondere als gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 UmwRG anerkannte Vereinigung nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 UmwRG klagebefugt. Anzuwenden ist das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl I S. 3290). Die dem Kläger auf Grundlage von § 3 UmwRG in der Fassung vom 28. Februar 2010 erteilte Anerkennung gilt gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 1 UmwRG fort.

Der Kläger macht im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG geltend, dass der Planfeststellungsbeschluss als Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG Rechtsvorschriften widerspricht, die für die Entscheidung von Bedeutung sein können. Schon die Möglichkeit einer Pflicht zur Durchführung einer UVP (UVP-Pflicht), die für das eisenbahnrechtliche Vorhaben „NBS mit Station NBS“ aus § 2, § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG in der bis zum 16. Mai 2017 geltenden Fassung vom 24.2.2010 (BGBl. I S. 94; vgl. § 74 Abs. 2 UVPG n. F.; im Folgenden UVPG 2010) und für das Vorhaben "Südumgehung Plieningen" aus § 11 Abs. 1 UVwG i. V. m. Nr. 1.4.2 der Anlage 1 zu unter anderem § 11 Abs. 1 UVwG folgt, eröffnet den Anwendungsbereich von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG. Dies gilt selbst dann, wenn - wie

hier für das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ - eine Prüfung des Einzelfalls mit dem Ergebnis durchgeführt wurde, dass keine UVP-Pflicht besteht (vgl. Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/G/UmwRG, 2. Auflage 2018, § 1 UmwRG Rn. 40; Franzius in Schink/Reidt/Mischang, UVP/G/UmwRG, 1. Auflage 2018, § 1 UmwRG Rn. 17, jeweils m. w. N.). Ob diese Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts vom 7. Dezember 2016 fehlerfrei getroffen wurden, ist daher im vorliegenden Zusammenhang unerheblich. Ob infolge dieser Entscheidung oder unabhängig von ihr für das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ auch der Anwendungsbereich des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG eröffnet und der Kläger auch insoweit klagebefugt (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 2 UmwRG) ist, kann an dieser Stelle dahinstehen. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass der angegriffene Planfeststellungsbeschluss im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG den satzungsmäßigen Aufgabenbereich des Klägers berührt. Auch war der Kläger im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. a UmwRG auf Grundlage von § 2 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 2, § 9 UVP/G 2010 zur Beteiligung berechtigt.

Auf § 64 BNatSchG kann die Klage hingegen nicht gestützt werden. Gemäß § 2 Abs. 3 UmwRG wird § 64 Abs. 1 BNatSchG nicht angewendet, soweit in Planfeststellungsverfahren, die § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 oder 5 UmwRG unterfallen, Rechtsbehelfe nach dem UmwRG eröffnet sind. Bereits mit der durch das Gesetz zur Änderung des UmwRG und anderer umweltrechtlicher Vorschriften vom 21. Januar 2013 eingefügten Regelung des § 1 Abs. 3 UmwRG und einer entsprechenden Änderung des § 64 Abs. 1 BNatSchG hat der Gesetzgeber klargestellt, dass das UmwRG der naturschutzrechtlichen Verbandsklage vorgeht, wenn beide Gesetze in vollem Umfang sind (vgl. BT-Drs. 17/10957, S. 15). Im Gesetzgebungsverfahren des Gesetzes zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben vom 29. Mai 2017 forderte der Bundesrat, den damit verbundenen Anwendungsausschluss von § 64 Abs. 1 BNatSchG auf sämtliche Rechtsbehelfe nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz auszudehnen, um parallele Klagemöglichkeiten nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz auszuschließen (vgl. BT-Drs. 18/9909, S. 2). Die Bun-

desregierung trug diesen Bedenken mit der Erweiterung des Anwendungsbereichs des § 1 Abs. 3 UmwRG auf Planfeststellungsverfahren nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG Rechnung (vgl. BT-Drs. 18/9909, S. 5). Aus dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte folgt damit, dass der durch § 1 Abs. 3 UmwRG angeordnete Vorrang des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes alle Planfeststellungsbeschlüsse erfasst (vgl. Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/G/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 1 UmwRG Rn. 106).

B. Die Klage ist teilweise begründet. Der Planfeststellungsbeschluss leidet zwar an keinem rechtserheblichen Verfahrensfehler (dazu I.). Er verstößt jedoch materiell-rechtlich (dazu II.) in Bezug auf das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ zu Lasten von Umweltbelangen, die zu den Zielen gehören, die der Kläger nach seiner Satzung fördert, gegen das insoweit umweltbezogene Abwägungsgebot nach § 37 Abs. 5 StrG (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG). Dieser Rechtsfehler führt indes nicht zur Aufhebung, sondern nur zu der - im Aufhebungsantrag des Klägers ohne Weiteres als „minus“ enthaltenen - Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 19.94 - BVerwGE 100, 370, juris Rn. 13; Urteil vom 12.12.1996 - 4 C 19.95 - BVerwGE 102, 358, juris Rn. 28; BVerwG, Urteil vom 9.6.2004 - 9 A 11.03 - NVwZ 2004, 1486, juris Rn. 35). In Bezug auf das Eisenbahnvorhaben verstößt der Planfeststellungsbeschluss dagegen materiell-rechtlich gegen keine Rechtsvorschriften, die für diese Entscheidung von Bedeutung sind (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG). Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist dabei die letzte Behördenentscheidung, soweit nicht spätere Rechtsänderungen einen vormaligen Rechtsverstoß entfallen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 7.7.1978 - IV C 79.76 - BVerwGE 56, 110, juris Rn. 57; Urteil vom 26.6.1992 - 4 B 1-11.92 unter anderem - NVwZ 1993, 572, juris Rn. 70; Urteil vom 17.12.2013 - 4 A 1.13 - NVwZ 2014, 255, juris Rn. 25 m. w. N.), mithin der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 14. Juli 2016.

I. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem rechtserheblichen Verfahrensfehler.

1. Das Eisenbahn-Bundesamt war für die Entscheidung sowohl in Bezug auf das Vorhaben NBS mit Station NBS (dazu a)) als auch in Bezug auf das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ (dazu b)) zuständig.

a) In Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ folgt die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts aus § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 BEVVG, da sich das Vorhaben auf eine Betriebsanlage der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG und damit eine Betriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes bezieht.

b) Auch für die Planfeststellung des Vorhabens „Südümgehung Plieningen“ ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Planfeststellungsbehörde. Dies folgt zwar nicht aus § 75 Abs. 1 Satz Halbsatz 1 VwVfG (dazu aa)), jedoch aus § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG (dazu bb)).

aa) In Bezug auf die „Südümgehung Plieningen“, deren Planfeststellung gemäß § 37 Abs. 8 Satz 1 StrG grundsätzlich dem Regierungspräsidium Stuttgart obläge, folgt die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes nicht bereits aus § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG. Denn die "Südümgehung Plieningen" ist keine bloße Folgemaßnahme im Sinne dieser Vorschrift, die bereits ohne Weiteres von der Planfeststellung des Vorhabens „NBS mit Station NBS“ umfasst wäre. Unter Folgemaßnahmen dieser Art sind nur alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme erforderlich sind. Das damit berührte Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es indes nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie wegen ihres Gewichts ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme räumlichen und sachlichen Beschränkungen; Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 3.5.2016- 3 B 5.16 - juris Rn. 8; Urteil vom 19.2.2015 - 7 C 11.12 - NVwZ 2015, 1070, juris Rn. 31; BVerwG, Urteil vom 9.2.2005 - 9 A 62.03 - NVwZ 2005, 813, juris Rn. 23), damit die für andere Anlagen bestehende originäre Planungskompetenz nicht in ihrem Kern angetastet wird (BVerwG, Urteil vom 26.5.1994 - 7

A 21.93- juris Rn. 18 m. w. N.). Die von der Beigeladenen zu 1 geplanten Umbauarbeiten der Anschlussstelle Plieningen und weitere eher geringfügige Anpassungen und Umbaumaßnahmen sind als bloße Folgemaßnahmen zu betrachten (vgl. Seite 90 des Planfeststellungsbeschlusses). Demgegenüber gehen die mit der Planung des Vorhabens „Südümgehung Plieningen“, verbundenen Konflikte deutlich über die Frage einer bloßen Anpassung und Anbindung hinaus, da dieses eine von der „NBS mit Station NBS“ unabhängige Verkehrsfunktion hat.

bb) Die Voraussetzungen von § 78 VwVfG sind erfüllt. Nach § 78 Abs. 1 VwVfG findet für mehrere selbständige Vorhaben oder deren Teile, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, nur ein Planfeststellungsverfahren statt, wenn die Vorhaben derart zusammentreffen, dass für sie oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist und mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt ist. Gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG richten sich in diesem Fall Zuständigkeit und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 78 VwVfG beschränkt sich die Konzentrationswirkung nicht nur auf den Überschneidungsbereich der Vorhaben, sondern erfasst die gesamte Planung (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.2.2005 - 9 A 62.03 - NVwZ 2005, 813, juris Rn. 29; Urteil vom 18.4.1996 - 11 A 86.95 - BVerwGE 101, 73, juris Rn. 32).

Die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG sind erfüllt. Es treffen mehrere selbständige Vorhaben (dazu (1)) in qualifizierter Weise zeitlich und räumlich-funktional mit der Folge der Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung zusammen (dazu (2)). Der für die Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration maßgebliche Schwerpunkt liegt auf der bundesrechtlichen eisenbahnrechtlichen Planfeststellung (dazu (3)).

(1) Die Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südümgehung Plieningen“ sind Vorhaben im Sinne von § 78 Abs. 1 VwVfG, für die jeweils ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist. Für das Eisenbahnvorhaben folgt dies aus § 18 Satz 1 AEG, für das Straßenbauvorhaben aus § 37 Abs. 1 Satz 1 StrG.

(2) Die beiden im Sinne von § 78 Abs. 1 VwVfG selbständigen Vorhaben treffen auch zeitlich aufeinander; die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung ist mit der Folge auch eines räumlich-funktionalen Zusammentreffens gegeben.

Der zeitliche Zusammenhang liegt vor, da beide Vorhaben etwa zeitgleich im Verfahren sind und im selben Zeitraum verwirklicht werden sollen (vgl. Deutsch, a. a. O., § 78 Rn. 17 m. w. N.; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Auflage 2018, § 78 Rn. 7 m. w. N.) und es insbesondere keinem der Vorhaben noch an dem erforderlichen eigenen Planungskonzept mangelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 6.10.2010 - 9 A 12.09 - NVwZ 2011, 626, juris Rn. 23).

Auch die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne eines räumlich-funktionalen Zusammenhang aus Gründen substantiellen Koordinierungsbedarfs ist gegeben. Eine einheitliche Entscheidung ist notwendig, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer nur einheitlichen Entscheidung besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.4.1996 - 11 A 86.95 - NVwZ 1996, 901, juris Rn. 29 m. w. N.; Beschluss vom 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - NVwZ 1996, 389, juris Rn. 38; Beschluss vom 23.12.1992 - 4 B 188.92 - NVwZ 1993, 980, juris Rn. 19; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 14.2.2000 - 8 S 2852/99 - NVwZ 2000 1188, juris Rn. 8 f.). Der Grundsatz der Einheitlichkeit

der Planungsentscheidung, der in § 78 Abs. 1 VwVfG Ausdruck gefunden hat, folgt dabei aus dem planerischen Gebot der Konfliktbewältigung, das aus dem Abwägungsgebot abzuleiten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.4.1996 - 11 A 86.95 - NVwZ 1996, 901, juris Rn. 31 m. w. N). Die sich ohne Anwendung des § 78 VwVfG stellende Kompetenzfrage darf sich nicht als Schranke für eine in jeder Hinsicht optimale Planung erweisen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.5.1994 - 7 A 21.93 - NVwZ 1993. 1002, juris Rn. 20). Erhöhter räumlicher Planungsbedarf wird regelmäßig durch verdichtete räumliche Verhältnisse mehrerer Bauvorhaben, insbesondere unterschiedlicher Verkehrsträger mit einer Häufung von Verflechtungen ausgelöst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - NVwZ 1996, 389, juris Rn. 40). Ein starkes Indiz für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung sind Kreuzungen verschiedener Verkehrsinfrastrukturen, wenn es einer Entscheidung über Über- und Unterführungen, über die Lage der sich schneidenden Trassen und über die gemeinsame Nutzung der von Bauwerken bedarf (vgl. Masing/Schiller in Obermayer/Funk-Kaiser, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage 2018, § 78 Rn. 12; Deutsch in Mann/Sennekmap/Uechtritz, a. a. O., § 78 Rn; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 99.95 - juris Rn. 22; Beschluss vom 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - NVwZ 1996, 389, juris Rn. 39). Aber auch ohne Kreuzung kommt bei einer Parallelführung von Trassen die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung insbesondere bei geringen Trassenabständen in Betracht, um sachgerechte Lösungen für Probleme wie Kreuzungsbauwerke, Böschungswinkel und Ablauf der Oberflächenwasser finden zu können und auch die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemeinsam planen und durchführen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 99.95 - juris Rn. 22; Urteil vom 18.4.1996 - 11 A 86.95 - NVwZ 1996, 901, juris Rn. 30).

Nach dieser Maßgabe ist der erforderliche funktionale Zusammenhang gegeben. Bereits vor dem Hintergrund, dass sich sowohl die Beigeladene zu 1 als auch der Beigeladene zu 2 bei der Trassenplanung unter Erfüllung ihrer Verpflichtungen zur größtmöglichen Schonung von öffentlichen und privaten Rechtsgütern um eine enge Bündelung mit der die Ausgangslage prägenden Bestandstrasse der A 8 bemühen müssten, scheiden unabhängig voneinander

durchgeführte und miteinander konkurrierende Planungen in dem engen Planungsraum aus. Denn diese würden zwangsläufig insbesondere in Bezug auf die jeweils anzustrebende Nutzung der gleichen Flächen zu Konflikten führen. Eine optimale Planung beider Trassenführungen parallel zur Bestandsstrecke der A 8 ist nur bei vollumfänglicher Abstimmung und damit gemeinsamer Planung möglich. Auf der Gesamtlänge der parallel gebündelten Vorhaben „Südmumgehung Plieningen“ und „NBS mit Station NBS“ kommt es infolge der engen Verflechtung zu einer Vielzahl von Konflikten, die in zwei getrennten Planungsverfahren auch nicht durch bloße Vorbehalte oder Nebenbestimmungen lösbar wären. Dies zeigt sich insbesondere bei den erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. So führen ausweislich der durchgeführten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SAP) sowohl die gemeinsame Bauphase beider Vorhaben als auch ihr Betrieb zu ausgleichspflichtigen Einwirkungen auf geschützte Arten. Zwar lassen sich diese Einwirkungen anteilig den Vorhaben zuordnen. Auch erfordern sie einen Ausgleich nur für dieses Vorhaben und durch den jeweiligen Vorhabenträger. Jedoch konkurrieren beide Vorhaben damit auch um die gleichen räumlich zusammenhängenden Flächen für notwendige Ausgleichsmaßnahmen, deren getrennt voneinander geplante und damit nicht abgestimmte Durchführung auch im Hinblick auf die Effektivität der Maßnahmen nicht sinnvoll wäre und bei unabhängiger Planung wiederum zu einem eine optimale Gesamtplanung gefährdenden Konkurrenzverhältnis führte. Hinzu kommt, dass sich zwar die beiden Trassen der Vorhaben nicht kreuzen, jedoch jeweils notwendige Kreuzungspunkte mit der bereits vorhandenen und als Folgemaßnahme beider Vorhaben anzupassenden Anschlussstelle Plieningen aufweisen. An dieser Stelle bedarf es auch insoweit umfassender Koordinierung, als beispielsweise wegen sich gegebenenfalls wechselseitig ausschließender Lösungen abstimmungsbedürftig ist, ob die Ein- und Ausfahrtrampen der Autobahn über die beiden Trassen oder - wie geplant - in einem gemeinsamen und monolithischen Trogbauwerk (siehe dazu Anlage 7.4 Bl. 2 und 3) unter den Trassen durchgeführt werden, dessen Maße maßgeblich durch beide Vorhaben vorgegeben werden. Hinzu kommt erweiterter bauzeitlicher Abstimmungsbedarf insbesondere mit Blick auf die Provisorien

und Umleitungen zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs angesichts zu erwartender erheblicher Auswirkungen auf den Verkehr auf der A 8 (vgl. Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 118).

(3) Der erhöhte Koordinierungsbedarf führt daher zu einer Zuständigkeitskonzentration beim Eisenbahn-Bundesamt und zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften, da das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ bei einem wertenden Vergleich der qualitativen und quantitativen Auswirkungen anhand objektiver Kriterien einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt und damit den planerischen Schwerpunkt bildet (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.4.1996 - 11 A 86.95 - NVwZ 1996, 901, juris Rn. 33).

2. Die geltend gemachten Fehler der UVP liegen nicht vor oder sind jedenfalls nicht erheblich.

a) Ein erheblicher Verfahrensfehler liegt nicht deshalb vor, weil das Eisenbahn-Bundesamt den Begriff des UVP-pflichtigen Vorhabens fehlerhaft ausgelegt und damit unter Verletzung von § 2 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 i. V. m. §§ 11 und 12 UVPG 2010 den Gegenstand der durchzuführenden UVP unzutreffend bestimmt hat. Bei der „NBS mit Station NBS“ und der „Südumgehung Plieningen“ handelt es sich allerdings entgegen der Annahme des Eisenbahn-Bundesamts - anders als bei den Teilabschnitten des früheren PFA 1.3 - um jeweils selbständige Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (dazu aa)). Insbesondere der zusammenfassenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Planfeststellungsbeschluss mangelt es an der damit gebotenen hinreichenden Differenzierung (dazu bb)). Dieser Verfahrensmangel ist jedoch unerheblich (dazu cc)).

aa) Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 14. Juli 2016 wurden insoweit mehrere selbständige Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung planfestgestellt, als über die „NBS mit Station NBS“ und die „Südumgehung Plieningen“ entschieden wurde (dazu (1)). Bei den vom ur-

sprünglichen PFA 1.3 umfassten Teilabschnitten PFA 1.3a und PFA 1.3b handelte es sich hingegen nicht um von vornherein selbständige Vorhaben (dazu (2)).

(1) Bei der „NBS mit Station NBS“ und der „Südümgehung Plieningen“ handelt es sich um zwei selbständige Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

(a) Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG 2010 ist die UVP ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die UVP umfasst gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG 2010 die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens. Gemäß § 11 UVPG 2010 erarbeitet die zuständige Behörde eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Gemäß § 12 UVPG 2010 sind die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu bewerten. Der im Mittelpunkt der Vorschriften stehende Begriff des Vorhabens, der in § 2 Abs. 2 UVPG 2010 näher definiert wird, knüpft dabei mit Rücksicht auf die Funktion der UVP, die fachplanerische Sachentscheidung durch Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Vorhabens vorzubereiten, an den fachplanerischen Vorhabenbegriff an; grundsätzlich ist damit ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts auch ein Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 u. a., - NuR 2016, 845, juris Rn. 34; Beschluss vom 11.7.2013 - 7 A 20.11 - juris Rn. 14). Das Ergebnis der UVP spielt dabei im Rahmen des Abwägungsvorgangs eine bedeutende Rolle, indem die UVP durch ihre Konzentration auf die Umweltauswirkungen und den medienübergreifenden Ansatz die Voraussetzungen für eine aussagekräftige und nachvollziehbare Bewertung schafft (vgl. Kirchberg in Ziekow, a. a. O., Kap. 1 Rn. 127). Mit den durch die UVP verbundenen verfahrensrechtlichen Vorkehrungen auf den der Abwägung der Planfeststellungsbehörde vorgelagerten Stufen soll sichergestellt werden, dass die Auswirkungen auf die Umwelt einschließlich der Wechselwirkungen besser erkannt und aufbereitet und anschließend auch tatsächlich zur Kenntnis genommen werden (vgl. Wulfhorst in Landmann/Rohmer UVPG, 85. EL Dezember 2017, § 12 Rn. 42).

Der Gegenstand des Vorhabens im Sinne des Fachplanungsrechts und damit auch im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung wird dabei maßgeblich durch den Vorhabenträger bestimmt. Diese Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers wirkt sich zum einen dahingehend aus, dass ihm das Recht zusteht, ein Gesamtvorhaben in mehrere einzelne Planungsgegenstände aufzuteilen. Die abschnittsweise Planung, die insoweit ein Instrument zur planerischen Problembewältigung darstellt, ist für eine praktikable und effektive Handhabung von Planungen unerlässlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2007 - 9 B 38.07 - UPR 2008, 112, juris Rn. 20). Die Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 13. November 2011, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 (UVP-Richtlinie) steht im Falle einer Abschnittsbildung einer UVP in Abschnitten im Grundsatz nicht entgegen. Die UVP ist vielmehr auf den maßgeblichen Abschnitt zu beziehen. Erforderlich, aber auch ausreichend ist lediglich eine Vorausschau auf die Folgeabschnitte, die nach Art eines vorläufigen Gesamturteils im Hinblick auf die Umweltauswirkungen eine Verknüpfung der Abschnitte gewährleistet. Die Prognose muss insoweit ergeben, dass dem Vorhaben auch im weiteren Verlauf keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 1710, juris Rn. 43 m. w. N.; Urteil vom 29.6.2017 - 3 A 1.16 - UPR 2018, 176, juris Rn. 52). Bei der Abschnittsbildung darf es allerdings nicht zu einer Inkongruenz der Abwägung auch im Rahmen der UVP dergestalt kommen, dass auf der Seite der für das Vorhaben sprechenden Belange zwar alle für das Gesamtprojekt sprechenden Gesichtspunkte, bei den gegen das Vorhaben sprechenden Belangen der Umwelt hingegen nur die Auswirkungen des jeweiligen Teilabschnitts betrachtet und die Gesamtfolgen ausgeblendet werden (vgl. Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Auflage 2012, § 3 Rn. 92; BVerwG, Urteil vom 19.5.1998 - 4 C 11.96 - NVwZ 1999, 528, juris Rn. 24).

Zum anderen folgt aus der Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers im Grundsatz bei umgekehrter Betrachtung, dass ihm das Recht zusteht, mehrere von ihm geplante Maßnahmen als ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts

und damit als auch ein Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die UVP zu bezeichnen. Wie bei der Abschnittsbildung auch ist der Vorhabenträger dabei allerdings den materiell-rechtlichen Grenzen des Planungsrechts unterworfen, das den Rahmen für die planerische Ausgestaltung vorgibt. Schranken ergeben sich dabei maßgeblich auch aus dem Abwägungsgebot. Die Aussagekraft der gebotenen Abwägung darf nicht durch Zusammenfassung mehrerer Planungen beeinträchtigt werden. Eine solche Beeinträchtigung liegt bei der zusammengefassten Planung mehrerer Maßnahmen vor, wenn über die für und gegen eine bestimmte Maßnahme sprechenden Gesichtspunkte nicht mehr im Rahmen einer gesonderten Abwägung, sondern in einer Gesamtabwägung mit den für die anderen Maßnahmen sprechenden Gesichtspunkte entschieden wird, und ein Vorhaben möglicherweise nur wegen dieser weiteren Argumente zulässig ist, isoliert betrachtet aber unzulässig wäre. Die Rechtmäßigkeit einer Maßnahme kann nicht davon abhängen, ob sie gebündelt mit anderen Maßnahmen oder isoliert verwirklicht werden soll. In diesem Fall des Vorliegens mehrerer Vorhaben bedarf es jeweils einer eigenen UVP derart, dass für jedes der Vorhaben dessen Umweltauswirkungen ermittelt zusammengefasst dargestellt und bewertet werden müssen und zudem - bei beabsichtigter Verwirklichung der Vorhaben in engem zeitlichem Zusammenhang einer summierenden Betrachtung ihrer nachteiligen Umweltauswirkungen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 u. a. - NuR 2016, 845, juris Rn. 37 f.).

Diese Grundsätze gelten auch im Anwendungsbereich des § 78 VwVfG. Denn die Verbindung mehrerer Verfahren über § 78 Abs. 1 VwVfG führt nur zu einer Verfahrenskonzentration in Bezug auf die gesamte Planung, nicht aber zu einer materiellen Konzentration. Die auf Grundlage von § 78 Abs. 1 VwVfG allein zuständige Planfeststellungsbehörde bleibt auch an das materielle Bundes- und Landesrecht gebunden, das für das im Rahmen der Konzentration zurücktretende Verfahren gilt. Verbunden werden nur die Verfahren; die materielle Selbständigkeit der Vorhaben bleibt unberührt (vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urteil vom 23.2.2006 - 4 A 5.04 - NVwZ 2005, 808, juris Rn. 39; Urteil vom 26.4.2007 - 4 C 12.05 - NVwZ 2007, 1074, juris Rn. 28; Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage 2018, § 78 Rn. 10a; Deutsch in Mann/Sennekamp/Uechtritz, a. a. O., § 78 Rn. 29; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, a. a. O.,

§ 78 Rn. 14; Wickel in Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. Auflage 2016, § 78 VwVfG Rn. 12; Huck in ders./Müller, Verwaltungsverfahrensgesetz, 2. Auflage 2016, § 78 Rn. 10). Die materiell-rechtliche Selbständigkeit betrifft dabei auch die von der Planfeststellungsbehörde jeweils nach den entsprechenden Vorgaben zu treffende Abwägungsentscheidung als zentrales materiell-rechtliches Element jeder Fachplanung (vgl. zur Zugrundelegung verschiedener gesetzlicher Grundlagen im Fall des § 78 VwVfG auch BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 99.95 - juris Rn. 43). Der Differenzierung steht nicht entgegen, dass das Gebot der Abwägung zwischen allen vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen für planerische Entscheidungen bereits aus dem Rechtsstaatsgebot (Art. 20 Abs. 3 GG) folgt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.2.1975 - IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56, juris Rn. 36 m. w. N.). Denn unabhängig von möglicherweise identischen Maßstäben sind Gegenstand der Abwägung die von dem jeweiligen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange. Eine Gesamtabwägung findet keine gesetzliche Stütze, denn sie würde gerade dazu führen, dass die für die beiden Einzelvorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts sprechenden Belange einerseits und die von diesen Einzelvorhaben berührten Belange andererseits jeweils miteinander vermengt und deshalb nicht bezogen auf die Einzelvorhaben zueinander ins Verhältnis gesetzt würden (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 u. a. - NuR 2016, 845, juris Rn. 171).

Das Risiko einer Beeinträchtigung der Abwägung und damit der Notwendigkeit differenzierender UVP besteht allerdings nur, wenn der Vorhabenträger mit mehreren Maßnahmen tatsächlich mehrere Planungsziele verfolgt und diese Maßnahmen unabhängig voneinander verfolgt werden können, da der Vorhabenträger nur in diesem Fall tatsächlich eine Gestaltungsfreiheit hat, deren Ausübung Grenzen zu setzen sind. Würde hingegen der Verzicht auf eine der Maßnahmen die Erreichung der Planungsziele einer anderen Maßnahme auch nur teilweise vereiteln, sodass der Vorhabenträger gezwungen ist, alle Maßnahmen durchzuführen, um seine Planungsziele zu erreichen, darf der Vorhabenträger die verschiedenen Maßnahmen als ein Vorhaben zusammenfassen und als ein Vorhaben bezeichnen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom

11.8.2016 - 7 A 1.15 u. a. - NuR 2016, 845, juris Rn. 35; Külpmann, DVBl 2018, 974, 978).

Allein aus dem Vorliegen der Voraussetzungen von § 78 VwVfG, insbesondere aus dem erhöhten Koordinierungsbedarf, der zur Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung führt, lässt sich nicht schließen, dass mit den durch diese Vorschrift verfahrensrechtlich verknüpften Vorhaben untrennbar verbundene gemeinsame Ziele in diesem Sinne verfolgt würden und damit nur eine Abwägung und in der Folge auch nur eine UVP für beide Vorhaben durchgeführt werden müsste (a. A.: HambOVG, Beschluss vom 23.10.2014 - 1 Es 4/14.p - UPR 2015, 154, juris Rn. 32 f., darauf verweisend: Masing/Schiller in Obermayer/Funke-Kaiser, VwVfG, 5. Auflage, § 78 Rn. 21). Insoweit unterscheiden sich die Anforderungen an die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung wegen erhöhten planerischen Koordinierungsbedarfs im Sinne von § 78 VwVfG auf der einen Seite und an den Zwang zur gemeinsamen Durchführung von zwei Vorhaben, um jeweils alle mit der Planung verfolgten Ziele erreichen zu können, auf der anderen Seite. Der planerische Koordinierungszwang und die Notwendigkeit eines einheitlichen Verwaltungsverfahrens im Sinne von § 78 VwVfG resultieren daraus, dass die Entscheidungen zur Verwirklichung von zwei selbständigen Vorhaben, die einen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufweisen, von den jeweiligen Vorhabenträgern - gegebenenfalls auch unabhängig voneinander - getroffen wurden und es in der Folge der beiden Entscheidungen zu einer - gegebenenfalls baulichen - Verbindung der Vorhaben derart kommt, dass beide Verfahren in einem einheitlichen Verfahren planfestgestellt werden müssen. So, wie die gemeinsamen Pläne für beide Verfahren ausgestaltet sind, kann über sie nur einheitlich und gemeinsam entschieden werden. § 78 VwVfG setzt jedoch nicht voraus, dass sich die beiden selbständigen Vorhaben mit Blick auf die Planungsziele wechselseitig bedingen, dass also ohne die Verwirklichung des einen das Erreichen der Planziele des anderen vereitelt würde. Würden die - angepassten - Pläne nur für eines der beiden Vorhaben unter Verzicht auf das andere eingereicht, wäre dennoch eine Planfeststellung aus Sicht des jeweiligen Vorhabenträgers möglich und gewollt. Eine wechselseitige Abhängigkeit ist jedoch Voraussetzung für eine gemeinsame UVP zur Vorbereitung einer gemeinsamen Abwägung und der damit

verbundenen Verrechnung der Vor- und Nachteile. Koordinierungszwänge anlässlich der gemeinsamen Verwirklichung im Sinne von § 78 VwVfG und der Zwang zur gemeinsamen Verwirklichung wegen andernfalls vereitelter Planungsziele der Vorhabenträger sind damit voneinander zu unterscheiden.

(b) Nach dieser Maßgabe handelt sich bei den Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südümgehung Plieningen“ trotz ihrer Verbindung in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG auch um zwei Vorhaben im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 UVPG 2010; insoweit hält der Senat an seiner im Eilverfahren vertretenen gegenteiligen Rechtsauffassung (Beschluss vom 14.2.2017 - 5 S 2122/16 - juris Rn. 32) nicht mehr fest. Denn die Vorhaben stehen zumindest nicht in einem derartigen Abhängigkeitsverhältnis, dass die Erreichung der mit den jeweiligen Vorhaben verbundenen Planungsziele auch nur teilweise vereitelt würde, wenn eines der Vorhaben nicht verwirklicht würde. Es ist nicht ersichtlich, dass die Erreichung der von der Beigeladenen zu 1 mit dem Eisenbahnbauvorhaben verfolgten Ziele (S. 119 ff. des Planfeststellungsbeschlusses; S. 47 f. des Erläuterungsberichts Teil 1) in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ im Besonderen und das Projekt Stuttgart 21 im Allgemeinen von der Verwirklichung der „Südümgehung Plieningen“ abhängig wäre. Es bedarf insbesondere im maßgeblichen Bereich keiner Inanspruchnahme der durch das Straßenbauvorhaben freigeräumten Flächen zur Verwirklichung der Neubaustrecke (anders als im Fall, der der Entscheidung des Hamburgischen Obergerichts vom 23.10.2014 - 1 Es 4/14.p - UPR 2015, 154 zugrunde lag). Alle Nebeneinrichtungen zur „NBS mit Station NBS“ könnten auch ohne die Verwirklichung der „Südümgehung Plieningen“ geschaffen werden. Verbindendes Element ist im Wesentlichen das gemeinsame Unterführungsbauwerk im Bereich der Anschlussstelle Plieningen, dessen Gestalt jedoch für den Fall, dass es zur Verwirklichung der Südümgehung nicht käme, angepasst werden könnte. Grundlegende Veränderungen in der Planungskonzeption der Beigeladenen zu 1 wären hiermit nicht verbunden. Gleiches gilt für die Planungsziele des Beigeladenen zu 2. Das im Planfeststellungsbeschluss (S. 131) dargelegte Planungsziel der Verkehrsentslastung der Gemeinde Plieningen durch Verlegung der L 1204 aus dem bebauten Bereich heraus mittels Ersetzung durch eine neue Verbindung zu den Landesstraßen L 1192 und

L 1016 südlich der Ortslage von Plieningen wäre ohne Weiteres auch erreichbar, wenn die NBS nicht verwirklicht würde. Aus den weiteren Unterlagen des Eisenbahn-Bundesamts ergeben sich keine weitergehenden Planungsziele, deren Erreichung durch die Fertigstellung der NBS bedingt wäre. Die Verbindung zwischen den beiden Vorhaben besteht auch insoweit lediglich in der Überführung der Aus- und Abfahrtsrampe der Anschlussstelle Plieningen. Zudem war in den Planungen die Führung der NBS entlang der Autobahn zu berücksichtigen. Eine Bedingung für die Verwirklichung der „Südumgehung Plieningen“ stellt diese jedoch nicht dar, selbst wenn mit dem Vollzug der Planungen bis zur Entscheidung der Beigeladenen zu 1 für die NBS gewartet wurde. Es ist davon auszugehen, dass die Beigeladene zu 1 von ihrer Maßnahme „NBS mit Station NBS“ auch dann festgehalten hätte, wenn der Beigeladene zu 2 von der Maßnahme „Südumgehung Plieningen“ Abstand genommen hätte. Umgekehrt ist auch nicht erkennbar, dass es nicht zur Verwirklichung der „Südumgehung Plieningen“ gekommen wäre, wenn die Beigeladene zu 1 ihre Entscheidung, das Projekt S 21 zu verwirklichen, revidiert oder bezogen auf die Trassenführung im Filderbereich eine abweichende Variante gewählt hätte. Folglich handelt es sich bei der „NBS mit Station NBS“ und der „Südumgehung Plieningen“ um zwei Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

(2) Die weitere Rüge des Klägers, das Eisenbahn-Bundesamt habe den Begriff des Vorhabens im Sinne der UVP auch insoweit von vornherein fehlerhaft ausgelegt und eine den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit nicht genügende UVP durchgeführt, als es die beiden im ursprünglichen PFA 1.3 gebündelten Maßnahmen der „NBS mit Station NBS“ (jetzt PFA 1.3a) und „Gäubahnführung“ (jetzt PFA 1.3b) schon zum damaligen Zeitpunkt nicht getrennt und eine gemeinsame UVP durchgeführt habe, dringt hingegen nicht durch.

Ausgehend von den dargelegten Grundsätzen handelte es sich, solange der ursprüngliche PFA 1.3 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und eine Abschnittsbildung noch nicht erfolgt war, bei den vom PFA 1.3 umfassten Maß-

nahmen „NBS mit Station NBS“ und „Gäubahnführung“ (noch) nicht um eigenständige Vorhaben im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 UVPG 2010. Denn beide Maßnahmen bedingen sich in Bezug auf die Planungsziele (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I, S. 69 f.) der Beigeladenen zu 1 wechselseitig und unterfallen der Gestaltungsfreiheit der Beigeladenen zu 1, die damit das Recht hatte, sie zu einem Vorhaben zusammenzufassen. Ohne die Verwirklichung beider Maßnahmen kann die Beigeladene zu 1 ihre Planungsziele in der gewählten Variante zumindest nicht in vollem Umfang erreichen. Die Gäubahn soll künftig über den Flughafen geführt und mittels einer östlich vom Flughafen zu schaffenden Flughafenkurve, deren Ausschleifungspunkte die jetzt als PFA 1.3a planfestgestellte Maßnahme umfasst, an die NBS angebunden werden. Nur beide Maßnahmen zusammen ermöglichen die von der Beigeladenen zu 1 beabsichtigte umfassende Verknüpfung der Fernverkehrsstrecken mit dem Flughafen und die dortige Schaffung möglichst umfangreicher Umsteigebeziehungen und Wechselmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Nach den für die Beurteilung maßgeblichen Planungen der Beigeladenen zu 1 in der planfestgestellten Variante wird auch nur mit der Führung der Gäubahn über den Flughafen und die NBS und die damit auf diesem Wege erfolgende Einbindung in den im Verhältnis zum bisherigen Kopfbahnhof querliegenden Tiefbahnhof das Ziel optimal erreicht, eine umfangreiche städtebauliche Nutzung bisher bestehender und künftig zurückzubauender Bahnanlagen zu ermöglichen. Insoweit bestand auch von vornherein nicht das Risiko, dass im Rahmen einer Abwägung eine der beiden Maßnahmen in ungerechtfertigter Weise von den Vorteilen der anderen Maßnahme profitiert, da nach den Planungen beide Maßnahmen nur kumulativ, nicht alternativ verwirklicht werden sollen. Dass die beiden Maßnahmen neben diesen gemeinsamen Funktionen in Teilen auch unterschiedliche Verkehrsbeziehungen betreffen, steht der Annahme einer wechselseitigen Bedingung im Hinblick auf das möglichst vollständige Erreichen der Planungsziele nicht entgegen. Denn ob die verfolgten Ziele die Planung in legitimer Weise rechtfertigen und ob die Variantenentscheidung, die die Verknüpfung der beiden Maßnahmen erforderlich macht, fehlerfrei erfolgt ist, ist eine Frage der materiellen Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und nicht des Vorliegens mehrerer Vorhaben im Sinne des Gesetz-

zes über die UVP. Die verfahrensrechtlichen Folgen der nachträglichen Abschnittsbildung regeln § 73 Abs. 8 VwVfG und § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 (siehe dazu im Folgenden B. I. 4. und 5.).

bb) Die gemeinsame UVP für die selbständigen Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südümgehung Plieningen“ genügt - eine Pflicht zur Durchführung einer UVP in Bezug auf beide Vorhaben an dieser Stelle noch (siehe dazu im Folgenden B. I. 2. c) cc) (1)) unterstellt - insbesondere nicht den Anforderungen der §§ 11 und 12 UVPG 2010. Nach §§ 11 UVPG 2010 erarbeitet die zuständige Behörde unter anderem eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Zuständige Behörde ist auch für die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen die Behörde, die für das verwaltungsbehördliche Verfahren im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG 2010 zuständig ist, deren unselbständiger Teil die UVP ist; handelt es sich bei der Planfeststellungsbehörde und der Anhörungsbehörde nicht um dieselbe Stelle, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig (vgl. BVerwG, Urteil vom 5.3.1997 - 11 A 25.95 - NVwZ 1998, 513, juris Rn. 104). Die zusammenfassende Darstellung ist die Grundlage für die rechtliche Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen und muss demnach eine von anderen betroffenen Belangen getrennte, systematisch aufbereitete Gesamtschau der nachteiligen Folgen des geplanten Vorhabens für die Umwelt enthalten (vgl. Wulfhorst in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 85. EL Dezember 2017, § 11 UVPG Rn. 9). Entsprechend der Funktion der UVP, die Sachentscheidung über ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts und insbesondere die planerische Abwägung der für und gegen dieses Vorhaben sprechenden Belange vorzubereiten, müssen die Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens gesondert in den Blick genommen werden (vgl. BVerwG, Urteil 11.8.2016 - 7 A 1.15 unter anderem - NuR 2016, 845, juris Rn. 38). Gemäß § 12 UVPG 2010 bewertet die zuständige Behörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG 2010. In Abgrenzung der auf Grundlage von § 11 UVPG 2010 gebotenen deskriptiv-analysierenden Beschreibung erfordert § 12 UVPG 2010 die rechtliche Bewertung, die die umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der Zulassungsnormen auf den ermittel-

ten Sachverhalt anwendet, mithin eine Aussage zur Tolerierbarkeit, Vernachlässigbarkeit und zur positiven oder negativen Einschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. Kirchberg in Ziekow, a. a. O., Kap. 1 Rn. 162; Steinberg/Wickel/Müller, a. a. O., § 2 Rn. 159 m. w. N.).

Den Anforderungen von §§ 11 und 12 UVPG 2010 wird die Darstellung, die maßgeblich der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht) folgt, im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss (S. 107 ff.) bereits im Ansatz nicht gerecht. Das Eisenbahn-Bundesamt geht von einem fehlerhaft bestimmten Vorhabenbegriff im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung aus, indem es von vornherein sowohl in Bezug auf die gesetzliche Grundlage der Pflicht zur Durchführung einer UVP, als auch in Bezug auf den Untersuchungsraum maßgeblich nur die „NBS mit Station NBS“ in den Blick nimmt. Damit verstellt sich die Planfeststellungsbehörde bereits im Ausgangspunkt die Möglichkeit der gebotenen differenzierenden Betrachtung und Darstellung. In der Folge lassen weder die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (S. 107 ff. des Planfeststellungsbeschlusses), noch deren zusammenfassende Bewertung (S. 113 ff. des Planfeststellungsbeschlusses) in einer für eine maßnahmenspezifische Abwägung notwendigen Weise erkennen, welche Auswirkungen insbesondere von der „Südümgehung Plieningen“ ausgehen und wie diese vom Eisenbahn-Bundesamt bewertet werden.

cc) Der damit festgestellte Mangel der UVP stellt jedoch keinen für das Begehren des Klägers erheblichen Mangel des Verfahrens dar. Bezogen auf das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ folgt die Unerheblichkeit daraus, dass das Eisenbahn-Bundesamt für dieses Vorhaben nachträglich rechtmäßig festgestellt hat, dass für dieses Vorhaben schon keine UVP-Pflicht besteht (dazu (1)). Bezogen auf die „NBS mit Station NBS“ ist der Fehler der UVP als nur relativer Verfahrensfehler i.S. des § 4 Abs. 1a UmwRG nach § 46 VwVfG unbeachtlich, da zur Überzeugung des Senats offensichtlich ist, dass er die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat (dazu (2)).

(1) Für das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ folgt aus der fehlerhaften Bestimmung des Gegenstands der UVP kein erheblicher Mangel, da das Eisenbahn-Bundesamt für dieses Vorhaben in einer den gesetzlichen Maßstäben des § 11 Abs. 1 UVwG genügenden Vorprüfung mit Verfügung vom 7. Dezember 2016 nachträglich rechtmäßig festgestellt hat, dass keine UVP-Pflicht besteht. Für das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ sieht das Umweltverwaltungs-gesetz nur eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vor (dazu (a)), diese Vorprüfung durfte nachgeholt werden (dazu (b)), das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beschränkung der Vorprüfung auf eine nur überschlägige Prüfung beachtet (dazu (c)), die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamt hält der gebotenen Plausibilitätsprüfung statt (dazu (d)) und die Entscheidung wurde den Anforderungen entsprechend dokumentiert (dazu (e)).

(a) Das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ umfasst den Bau einer etwa 1,2 km langen Landesstraße. Für dieses Vorhaben ist gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 UVwG i. V. m. Nr. 1.4.2 der Anlage 1, Spalte 1, eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen

(b) Das Eisenbahn-Bundesamt durfte die Vorprüfung nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses nachholen. Die Prüfung, ob eine UVP erforderlich ist, kann ihren Zweck auch noch erfüllen, wenn die Behörde sie bis zum Abschluss der letzten Tatsacheninstanz des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens nachholt: Führt die fehlerfreie Nachholung der Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben einer UVP nicht unterzogen werden muss, so ist die Fehlerkorrektur abgeschlossen; das Genehmigungsverfahren muss nicht neu durchgeführt werden. Kommt die Vorprüfung zum Ergebnis, eine UVP sei erforderlich, entfaltet die Vorprüfung ihre verfahrenlenkende Wirkung dahin, dass die erteilte Genehmigung voraussichtlich keinen Bestand haben kann und das Genehmigungsverfahren neu aufgerollt werden muss. Insoweit kommt es durch die Nachholung der Vorprüfung auch nicht zu einer Legalisierung von Projekten, die einer UVP hätten unterzogen werden müssen; dagegen bestehen auch keine durchgreifenden unionsrechtlichen Bedenken (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 20.8.2008 - 4 C 11.07 - NVwZ 2008, 1349, juris Rn. 25

ff. m. w. N.; Pauli/Hagemann, UPR 2018, 7, 17 m. w. N.). Soweit der Planfeststellungsbeschluss vom 14. Juli 2016 damit wegen einer unterlassenen Vorprüfung in Bezug auf die "Südümgehung Plieningen" bis zu der Verfügung vom 7. Dezember 2016 verfahrensfehlerhaft war, konnte die Erheblichkeit dieses Mangels mit der Nachholung der Vorprüfung entfallen (vgl. auch § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 a. E. UmwRG).

(c) Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch die Beschränkung der Vorprüfung auf eine nur überschlägige Prüfung beachtet. Dem steht nicht entgegen, dass es bei der Beurteilung auf von der Beigeladenen zu 1 eingeholte Fachbeiträge zurückgegriffen hat, namentlich auf die dem landschaftspflegerischen Begleitplan zugrundeliegenden Untersuchungen und die schalltechnischen Untersuchungen.

Entsprechend ihrer verfahrenslenkenden Funktion beschränkt sich die Prüftiefe der Vorprüfung zwar auf eine überschlägige Vorausschau, die die eigentliche UVP mit ihrer auf die Sachentscheidung zugeschnittenen Prüftiefe und der - für die Vorprüfung nicht vorgesehenen - Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorwegnehmen darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.6.2014 - 9 A 1.13 - NVwZ 2015, 85, juris Rn. 18 m. w. N.). Allerdings darf sich die Vorprüfung auch nicht in einer oberflächlichen Abschätzung spekulativen Charakters erschöpfen, sondern muss auf der Grundlage geeigneter und ausreichender Informationen erfolgen. Dafür reichen die eigene und die durch Konsultation anderer Behörden vermittelte Sachkunde sowie die mit der Antragstellung vom Vorhabenträger vorgelegten Erkenntnismittel nicht immer aus. Dann können zusätzliche Erkundungen zulässig sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.12.2011 - 9 A 31.10 - NVwZ 2012, 575, juris Rn. 25 m. w. N.). Die Unzulässigkeit spekulativer Erwägungen stellt damit eine untere Grenze der Prüftiefe dar, das Verbot der Vorwegnahme der UVP und damit der Umgehung einer gebotenen Öffentlichkeitsbeteiligung, die teilweise auch in einer Auswertung von Fachgutachten liegen kann, die obere Grenze (vgl. Pauli/Hagemann, UPR 2018, 7 - 17 m. w. N.). Bei der Beantwortung der Frage, welche Unterlagen und Informationen als geeignete Grundlage einer überschlägigen Prüfung benötigt werden, kommt der Behörde

ein Einschätzungsspielraum zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.12.2011 - 9 A 31.10 - NVwZ 2012, 575, juris Rn. 25 m. w. N.).

Nach dieser Maßgabe sind der Umfang der Prüfung, der der Entscheidung vom 7. Dezember 2016 zugrunde lag, und die damit verbundene Auswertung der vom Vorhabenträger vorgelegten Fachbeiträge unter Beachtung des Einschätzungsspielraums des Eisenbahn-Bundesamts rechtlich nicht zu beanstanden. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Prüfung zwar maßgeblich auf eine Vielzahl der im Planfeststellungsverfahren schon von der Beigeladenen zu 1 vorgelegten Erkenntnismittel einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie gestützt. Es hat diese für eine Informationsbeschaffung auch im Vorprüfungsverfahren allgemein geeigneten Unterlagen jedoch zur Beurteilung der Notwendigkeit einer UVP in Bezug auf das Vorhaben „Südmumgehung Plieningen“ nicht vollumfänglich und detailliert im Sinne einer umfassenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen ausgewertet. Vielmehr hat sich das Eisenbahn-Bundesamt auch ausweislich der Begründung seiner Entscheidung vom 7. September 2016, die sich im Wesentlichen auf die Kernthesen der entsprechenden Fachbeiträge konzentriert und nur wenige Detaildaten aufgreift, auf eine überschlägige Auswertung beschränkt. Vor dem Hintergrund der Beschleunigungsfunktion, die mit dem Verzicht auf Vollprüfungen verbunden ist, ist die Auswahl der Erkenntnismittel noch vom behördlichen Einschätzungsspielraum gedeckt. Insoweit wäre es im Rahmen der nachträglichen Vorprüfung sinnwidrig gewesen, bereits vorhandene und leicht zugängliche Erkenntnismittel zu ignorieren, zumal es - auch bei einer Nachholung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls - in tatsächlicher Hinsicht auf den Kenntnisstand der Behörde bis zum Abschluss der Vorprüfung ankommt (vgl. BayVGH, Urteil vom 8.6.2015 - 22 CS 15.696 - juris Rn. 33 m. w. N.). Im Übrigen hätten grundsätzlich auch bei einer frühzeitigeren Vorprüfung im Rahmen des Zulassungsverfahrens (vgl. § 3a Satz 1 UVPG 2010) bereits die von der Beigeladenen zu 1 vorgelegten entscheidungserheblichen Unterlagen vorgelegen und damit zur Grundlage einer Vorprüfungsentscheidung gemacht werden können. Weitergehende Untersuchungen wurden nicht durchgeführt und keine weiteren Erkenntnismittel einschließlich neuer Fachbeiträge angefordert. Anhaltspunkte für eine Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung liegen nicht vor.

(d) Auch im Hinblick auf den rechtlichen Maßstab ist die Vorprüfungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht zu beanstanden.

Gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 UVwG ist eine UVP durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVwG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 15 Nr. 2 i. V. m. § 12 UVPG 2010 zu berücksichtigen wären. Bei den Vorprüfungen ist gemäß § 11 Abs. 1 Satz 3 UVwG zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Bei der allgemeinen Vorprüfung ist gemäß § 11 Abs. 1 Satz 4 UVwG auch einzubeziehen, inwieweit Prüfwerte für Größe oder Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, überschritten werden. Beruht die Feststellung, dass eine UVP unterbleiben soll, auf einer Vorprüfung des Einzelfalls, ist gemäß § 15 Nr. 1 UVwG i. V. m. § 3a Satz 3 UVPG 2010 die Einschätzung der zuständigen Behörde in einem gerichtlichen Verfahren betreffend die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens nur darauf zu überprüfen, ob die Vorprüfung entsprechend den Vorgaben von § 11 UVwG durchgeführt worden und ob das Ergebnis nachvollziehbar ist. Gefordert ist (vgl. zum lediglich klarstellenden Charakter des zwischenzeitlich aufgehobenen § 4a Abs. 2 UmwRG BT-Drs. 18/9526 S. 31) eine auf Grundlage der von der Behörde für ihr Prüfergebnis gegebenen Begründung erfolgende Plausibilitätskontrolle, die sich daran orientiert, ob die Behörde den Sachverhalt vollständig und zutreffend erfasst hat, die Verfahrensregeln und rechtlichen Bewertungsgrundsätze eingehalten hat, das anzuwendende Recht erkannt, insbesondere den Rechtsbegriff der Erheblichkeit zutreffend ausgelegt und ob sie keine sachfremden Erwägungen vorgenommen hat (vgl. zum Ganzen Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 1. Auflage 2018, § 5 UVPG Rn. 12 m. w. N.).

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die eine UVP erforderlich machen, liegen nicht erst dann vor, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2013 - 4 A 1.13 -

NVwZ 2014, 669, juris Rn. 34 m. w. N.). Denn die UVP soll die Umweltbelange so herausarbeiten, dass sie in die Abwägung in gebündelter Form eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. November 2004 - 4 CN 11.03 - NVwZ 2005, 442, juris Rn. 23). Nachteilige Umweltauswirkungen sind damit bereits dann erheblich, wenn sie bei der Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens zu berücksichtigen wären. Der Maßstab für die Erheblichkeit ist dem materiellen Zulassungsrecht zu entnehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.12.2013 - 4 A 1.13 - NVwZ 2014, 669, juris Rn. 34). Allerdings stünde es im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzgebers, wenn bei nahezu jedem der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG beziehungsweise nach § 11 Abs. 1 Satz 1 UVwG unterliegenden Fachplanungsvorhaben die UVP-Pflicht allein deswegen bestünde, weil nicht auszuschließen ist, dass ein derartiges Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Denn ein solcher Ausschluss dürfte praktisch nie möglich sein. Bei einem solchen Verständnis des Begriffs der nachteiligen Umweltauswirkungen würde das Instrument der Vorprüfung die ihm zugedachte verfahrenslenkende Funktion weitestgehend verlieren (vgl. auch HambOVG, Beschluss vom 24. Februar 2010 - 5 Bs 24/10 -, UPR 2010, 455, juris Rn. 21). Entscheidend für die Erheblichkeit ist vielmehr, ob das einschlägige Fachrecht den möglichen Umweltauswirkungen ein so hohes Gewicht beimisst, dass die Zulassung des Vorhabens aus Umweltgründen versagt werden müsste oder im Rahmen eines auszuübenden behördlichen Ermessens zumindest versagt werden könnte (vgl. Sangenstedt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 85. EL Dezember 2017, § 3c UVPG Rn. 28). Es bedarf daher im Rahmen der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der für die Zulassung maßgeblichen vorhaben- und standortbezogenen Kriterien (Anlage 2 zum UVwG). Steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau bereits im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, bedarf es keiner UVP (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 25.6.2014 - 9 A 1.13 - NVwZ 2015, 85, juris Rn. 22 f.).

Nach dieser Maßgabe dringen die Einwendungen des Klägers gegen die Vorprüfungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts nicht durch. Bezogen auf

die Schutzgüter Mensch (dazu (aa)), Tiere (dazu bb)), Boden (dazu (cc)) und Pflanzen (dazu (dd)) ist kein rechtserheblicher Beurteilungsfehler des Eisenbahn-Bundesamts erkennbar. Auch die Rüge, das Eisenbahn-Bundesamt hätte ergänzend die Auswirkungen bestehender Vorhaben berücksichtigen müssen, greift nicht (dazu (ee)).

(aa) Soweit der Kläger geltend macht, bezogen auf die Auswirkungen von Umweltverschmutzung und Belästigung (Nr. 1.2 und Nr. 3 der Anlage 2 zum UVwG) für Menschen hätte sich das Eisenbahn-Bundesamt nicht ausschließlich darauf stützen dürfen, dass bei isolierter Betrachtung die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten würden, verkennt er, dass das Eisenbahn-Bundesamt die bestehende Vorbelastung aus Straßen- und Fluglärm und damit die vom Kläger dargelegte und die ökologische Empfindlichkeit des Gebietes prägende Kumulierung (vgl. Nr. 2.1 der Anlage 2 zum UVwG) mit anderen Vorhaben berücksichtigt hat. Das Eisenbahn-Bundesamt stützt sich in seiner Verfügung vom 7. Dezember 2016 insoweit in zulässiger Weise auf die vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen, ausweislich derer untersucht wurde, ob und gegebenenfalls wo sich infolge des Vorhabens aus der Vorbelastung durch Straßen-, Schienen- oder Fluglärm in Verbindung mit dem zusätzlich einwirkenden Schienenlärm eine kritische Gesamtbelastung ergeben kann (Anlage 16.4, Schalltechnische Untersuchung - Gesamtlärmbeurteilung, Erläuterungsbericht, S. 1). Das Straßenbauvorhaben „Südumgehung Plieningen“ wurde in diesem Zusammenhang zwar fälschlich als Folgemaßnahme behandelt (Anlage 16.1, Schalltechnische Untersuchung - Betriebsphase, Erläuterungsbericht, S. 14). Dennoch hat eine separate Untersuchung stattgefunden (Anlage 16.3, Schalltechnische Untersuchung - Straßenbaumaßnahmen, Erläuterungsbericht), ausweislich deren Ergebnisses die jeweils gültigen Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Methodische Mängel dieser Untersuchungen zeigt der Kläger nicht auf. Vor diesem Hintergrund ist keine Verkenntung der Bewertungsgrundsätze erkennbar, wenn die Behörde unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die nur 1.2 km lange „Südumgehung Plieningen“ ein Ausmaß nur knapp über der unteren Grenze des Prüfwertes liegendes Ausmaß aufweist, und des Umstandes, dass das Untersuchungsgebiet

auch wegen seiner Vorbelastung und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung keine hervorgehobene Bedeutung für die die Nah- und Kurzzeiterholung bietet, beeinträchtigende erhebliche Umweltauswirkungen verneint (vgl. Nr. 1.1, 1.2, 2.1 und 3 der Anlage 2 zum UVwG).

(bb) (α) In Bezug auf das „Schutzgut Tiere“ (zur Berücksichtigungsfähigkeit dieses Schutzguts vgl. § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVwG; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 6.7.2016 - 3 S 942/16 - NuR 2016, 712, juris Rn. 41) rügt der Kläger zu Unrecht, dass das Eisenbahn-Bundesamt die rechtliche Wirkung der von der Beigeladenen zu 1 vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) verkannt habe und die Entscheidung zur Entbehrlichkeit einer UVP insoweit nicht mehr vom Einschätzungsspielraum gedeckt sei.

Gemäß § 11 Abs. 1 Satz 3 UVPG ist bei den Vorprüfungen zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Hierzu zählen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zwar grundsätzlich nicht, denn diese setzen gerade voraus, dass es zum voraussichtlichen Eintritt erheblicher Umweltauswirkungen im Sinne von § 11 Abs. 1 Satz 1 UVwG kommt, deren Ausgleich es bedarf (vgl. zum inhaltsgleichen § 3c Satz 3 UVPG 2010: Storm/Bunge, Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung, EL Januar 2018, § 3c Rn. 75; zu § 7 Abs. 5 UVPG 2017: Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 1. Auflage 2018, § 7 UVPG Rn. 10; BT-Drs. 18/11499, Seite 79). CEF-Maßnahmen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der artenschutzrechtlichen Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG 2010 sind jedoch anders zu beurteilen, da sie der Schaffung und Aufwertung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dienen und dabei die zeitliche Kontinuität der Lebensstätte gesichert sein und prognostiziert werden muss, dass die betroffenen Tiere den neu geschaffenen Lebensraum annehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.3.2009 - 9 A 39.07 - NVwZ 2010, 44, juris Rn. 67). Sie unterscheiden sich aufgrund ihrer funktionserhaltenden Wirkung grundlegend von den einen anderen Zweck verfolgenden Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung und stellen damit bereits begrifflich nicht Ausgleichsmaßnahmen, sondern

eher funktionserhaltende Maßnahmen dar (vgl. Balla, NuR 2017, 239, 244 f.: Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 2. Auflage 2016, § 44 Rn. 51 m. w. N.). Angesichts der strengen Anforderungen an deren Wirksamkeit ist es möglich, CEF-Maßnahmen in ihrer faktischen und rechtlichen Wirkung den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gleichzusetzen.

Nach dieser Maßgabe ist die Annahme des Eisenbahn-Bundesamts, erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens „Südumgehung Plieningen“ auf das Schutzgut Tiere könnten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden, vertretbar. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei seiner Entscheidung die Annahme zugrunde gelegt, dass das Schutzgut Tiere durch den mit dem Vorhaben verbundenen Wegfall von insgesamt 4,65 Hektar faunistischer Funktionsräume geringer bis hoher Wertigkeit betroffen sei. Regional bedeutsam und folglich hochwertig seien davon 2,56 Hektar, die insbesondere für die Avifauna von Belang seien. Verluste von Brutpaaren der Feldlerchen sowie von bodennahen Brütern und Zweibrütern seien nicht auszuschließen. Dauerhaft sei ein Lebensraumverlust für die Avifauna zu verzeichnen (S. 5 der verfahrensleitenden Verfügung [Vorprüfungsentscheidung] vom 7.12.2016). Der Beeinträchtigung wirkten aber die Bauzeitbeschränkung auf die außerhalb der Brutzeit liegenden Zeiträume und die CEF-Maßnahmen entgegen, womit eine erhebliche Beeinträchtigung nicht zu befürchten sei. Der ermittelte Kompensationsbedarf für die Beeinträchtigung der Avifauna stellt dabei das Ergebnis der nach den dargestellten Grundsätzen verwendbaren speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SAP) dar, die mit Datenerhebungen auch zum Vorkommen von Vögeln durch visuelle und akustische Kontrollen über einen Zeitraum von März bis Juli 2012 durchgeführt wurden (Anlage 18.1, Anhang 3, SAP, S. 204). Im Einzelnen wurden für verschiedene Vogelarten differenzierte Maßnahmen zum vorgezogenen Funktionsausgleich detailliert ermittelt und dem Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ jeweils zum Teil flächenmäßig zugeordnet, um der Feststellung artenschutzrechtlicher Verbote zu begegnen (Anlage 18, Anhang 3, SAP, S. 166 ff.). Dies gilt insbesondere auch für die Art „Feldlerche“ (Anlage 18.1, Anhang 3, SAP, S. 171 f.). Aus den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen ergibt sich damit für die auf das Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ entfallenden

Flächenanteile der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme ohne Weiteres, dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind. Begründete Zweifel daran, dass die maßgeblichen CEF-Maßnahmen von den Vorhabenträgern - und damit auch dem Beigeladenen zu 2 - ergriffen werden und rechtzeitig ihre Wirkung entfalten, ergeben sich aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht. Auch der Kläger behauptet dergleichen nicht. Die Plausibilität der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass die CEF-Maßnahmen nur für einen Teilausgleich des Verlusts faunistischer Funktionsräume sorgen. Denn auch insoweit durfte sich die Behörde auf den relativ geringen Umfang des Straßenbauvorhabens und die damit verbundene nur geringfügige Überschreitung des Prüfwertes, ab dem überhaupt eine Vorprüfung erforderlich wird, beziehen und nach dem genannten Maßstab entscheidungserhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verneinen. Darauf, dass überhaupt Umweltauswirkungen in Form von Flächenverlusten in Form regional bedeutsamer faunistischer Funktionsräume eintreten und trotz des vorgezogenen Funktionsausgleichs verbleiben, was auch von der Beklagten und den Beigeladenen nicht bestritten wird, kommt es gerade nicht an.

Damit bedurfte es auch nicht der vom Kläger des Verfahrens 5 S 1981/16 in der mündlichen Verhandlung hilfsweise beantragten Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache, dass durch die Realisierung der "Südümgehung Plieningen" mindestens 2,56 ha regionalbedeutsamer faunistischer Funktionsräume verloren gingen. Der mit diesem Hilfsbeweis Antrag, auf den § 86 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 VwGO nicht anwendbar ist, verbundene Anregung zur weiteren Erforschung des Sachverhalts (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19.8.2010 - 10 B 22.10 - juris Rn. 10), ist nicht zu folgen, da es auf die Beweistatsache nach der Rechtsauffassung des Senats nicht ankommt, sie also für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.10.1971 - V C 78.70 - BVerwGE 39, 36, juris Rn. 13 m. w. N.; Urteil vom 27.5.1982 - 2 C 50.08 - NJW 1983, 187, juris Rn. 30 m. w. N.). Wie dargestellt ist das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Vorprüfung von den gleichen Ausgangswerten ausgegangen wie der Kläger und hat dennoch in vertretbarer Weise erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verneint.

(β) Nicht durchgreifend ist zudem die Rüge des Klägers, auch im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ sei eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung im Sinne von § 45 Abs. 7 BNatSchG in Bezug auf die Art Rebhuhn erforderlich geworden. Denn der entsprechende artenschutzrechtliche Konflikt ist allein dem Vorhaben „NBS mit Station NBS“ zuzuordnen. Die entsprechende Ausgleichsmaßnahme wurde daher auch allein der Beigeladenen zu 1 zugeschrieben (Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 96 und 186 und Abbildung 19).

(cc) Auch die Einwendung des Klägers, die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts sei insoweit nicht plausibel, als dieses von unzutreffenden Bodenqualitäten ausgegangen sei, dringt nicht durch.

Das Eisenbahn-Bundesamt führt in der Entscheidung vom 7. Dezember 2016 aus, im Untersuchungsraum werde das Schutzgut Boden durch die Inanspruchnahme mittel- bis geringwertiger Böden berührt. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung sei der vorhandene Boden als höchstens mittelwertig einzustufen. In der Folge sei das Schutzgut Boden nicht in erheblicher Weise betroffen. Diese Einschätzung ist entgegen der Ansicht des Klägers vertretbar. Zwar besteht vordergründig ein Widerspruch zu den im Planfeststellungsbeschluss (S. 204, 257 und 311) zum Ausdruck kommenden - und für die Plausibilität der Vorprüfung nicht maßgeblichen - Annahmen, es würden überwiegend hochwertige landwirtschaftliche Böden und Flächen in Anspruch genommen. Auch kollidiert die Formulierung im Ansatz mit den erläuternden Ausführungen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), die unter anderem darauf abstellen, dass anlagenbedingt Bodeneinheiten betroffen seien, die eine „hohe Wertigkeit (Gesamtwert zwischen 2,83 und 3,17) aufwiesen (vgl. z. B. Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 133). Die Bewertung in der Vorprüfungsentscheidung als „höchstens mittelwertig“ ist aber von den sich aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergebenden formellen Bodenbewertungen (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht S. 132 ff.) hinreichend gedeckt. Ausweislich der letztlich ausschlaggebenden tabellarischen Bewertung werden im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Südümge-

„Südumgehung Plieningen“ baubedingt und anlagenbedingt Böden mit Gesamtbewertungsklassen von 1 bis 3,33 (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht S. 132, 135, 137) beeinträchtigt oder sind als Verlust zu verzeichnen. Die Legende zu den Bodenklassifizierungen (Anlage 18.1, LBO, Erläuterungsbericht S. 132) weist den Böden mit der Bewertungsklasse 3 eine mittlere Güte zu; eine hohe Bewertung erzielen nur Böden mit der Klasse 4. Das Eisenbahn-Bundesamt hat vertretbar diese Klassifizierung aufgegriffen und ist unter Abrundung der Leistungswerte nur von betroffenen Böden mittlerer Güte ausgegangen. Vertretbar hat es auch den Umstand betont, dass die lediglich mittlere Wertigkeit der Böden für Bodenfunktionen aus der ausgeprägten landwirtschaftlichen Nutzung (vgl. auch Nr. 2.1 der Anlage 2 zum UVwG) folgt. Insoweit ist keine Überschreitung des Beurteilungsspielraums zu erkennen, wenn das Eisenbahn-Bundesamt unter Bezugnahme auf die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen feststellt, dass das nur einen geringen Umfang aufweisende Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden haben kann.

Auch diesbezüglich bedurfte es mit Blick auf den weiteren Hilfsbeweis Antrag des Klägers im Verfahren 5 S 1981/16 keiner weiteren Aufklärung, insbesondere nicht der Einholung eines Sachverständigengutachtens, zum Beweis der Tatsache, dass bau- und anlagebedingt im Umfang von 3,2 ha Böden mit hoher Wertigkeit betroffen wären. Die Beweisanregung begegnet bereits insoweit Bedenken, als die „hohe Wertigkeit“ der betroffenen Böden wegen ihres wertenden Charakters nur schwerlich einem Beweis zugänglich sein dürfte. Unabhängig davon sieht der Senat auch deshalb keinen Anlass zur weiteren Aufklärung in dieser Hinsicht, weil die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan auch hinsichtlich der Einordnung in Bodenklassen schlüssig und nachvollziehbar sind und vom Kläger - über die bloße Kritik an der begrifflichen Einordnung - nicht in Zweifel gezogen oder durch substantiiertes Bestreiten auf andere Weise erschüttert werden (vgl. zu den Anforderungen an die in diesem Zusammenhang bestehenden gerichtlichen Aufklärungspflichten: BVerwG, Beschluss vom 12.10.2009 - 3 B 55.09 - juris Rn. 6 m. w. N.).

(dd) Keinen durchgreifenden Bedenken begegnet auch die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen. Diesbezüglich stellt bereits der Kläger, dessen Einwendungen sich im Wesentlichen auf das Schutzgut Boden beziehen, die Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamt nicht substantiiert infrage. Darüber hinaus steht die Einschätzung auch im Einklang mit den Feststellungen im landschaftspflegerischen Begleitplan, nach denen von der "Südumgehung Plieningen" weit überwiegend nur Biotop von keiner bis lediglich mittlerer Wertigkeit betroffen sind und nur in sehr geringem Umfang Biotop mit hohem funktionalem Wert (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht S. 64 ff. und Anlage 18.2.1.2, Blatt 3B und Blatt 4A). Nichts anderes ergibt sich aus der Bilanzierung zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Boden (Anlage 18.1, LBP, Beilage 1, Tabelle 4, S. 291ff.), ausweislich derer nur wenige als besonders hochwertig im Sinne der Tabelle 1 der Anlage 2 zur Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung - ÖKVO) anzusehen sind.

(ee) Ohne Erfolg bleibt schließlich der Einwand, das Eisenbahn-Bundesamt hätte im Rahmen der Vorprüfungsentscheidung die Auswirkungen der in den Jahren 2016 und 2017 verlegten westlichen Teile der L1204 berücksichtigen müssen. Eine solche Kumulation erfordert gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 UVwG, dass mehrere Vorhaben derselben Art gleichzeitig verwirklicht werden. Dies setzt voraus, dass Vorhaben nebeneinander zur Zulassung anstehen und noch keinen verfahrensrechtlich verfestigten Status erreicht haben (vgl. Sangenstedt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 86. EL April 2018, § 3b UVPG Rn. 35). Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt. Auch handelt es sich - anders als vom Kläger angenommen - nicht um die Änderung eines bestehenden Vorhabens, bei dem die Auswirkungen des bereits bestehenden Teils berücksichtigt werden müssten (vgl. zu einer solchen Konstellation den Senatsbeschluss vom 13.2.2018 - 5 S 1659/17 -, ZUR 2018, 300, juris Rn. 31).

(e) Die Durchführung und das Ergebnis der Vorprüfung wurden auch den Anforderungen des § 11 Satz 5 UVwG entsprechend dokumentiert und die Öffentlichkeit den Anforderungen des § 15 UVwG i. V. m. § 3a Satz 2 UVPG 2010 entsprechend über das Ergebnis der Vorprüfung unterrichtet.

Damit hat das Eisenbahn-Bundesamt in einer den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Weise festgestellt, dass für das Vorhaben „Südmehring Plieningen“ keine UVP durchzuführen ist. Das Fehlen einer eigenständigen UVP stellt in Bezug auf dieses Vorhaben daher keinen erheblichen Verfahrensmangel dar.

(2) Auch in Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ ist die unzureichende Differenzierung im Rahmen der UVP kein erheblicher Verfahrensfehler. Zwar mangelt es an der gebotenen, auf dieses Vorhaben beschränkten UVP (dazu (a)). Dieser Mangel ist allerdings auf Grundlage der im Anwendungsbereich des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG maßgeblichen Regelungen des § 4 UmwRG kein für das Begehren des Klägers erheblicher Verfahrensfehler. Denn es handelt sich nicht um einen absoluten Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 UmwRG (dazu (b)) sowie § 4 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG (dazu (c)), sondern um einen relativen Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1a UmwRG, der nach dieser Vorschrift i. V. m. § 46 VwVfG unerheblich ist (dazu (d)).

(a) In Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ fehlt eine den Anforderungen der §§ 5ff., 11 und 12 UVPG 2010 entsprechende, sich nur auf dieses UVP-pflichtige Vorhaben beschränkende Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen. Auch wenn sich die entsprechenden Ausführungen bereits im Ausgangspunkt auf die „NBS mit Station NBS“ konzentrieren, werden allgemein auch Auswirkungen der „Südmehring Plieningen“ einbezogen und vom Eisenbahn-Bundesamt nicht herausgefiltert. Insoweit ist die Darstellung im Ansatz nicht geeignet, als Grundlage für die fachplanerische Abwägung der allein für und insbesondere gegen die „NBS mit Station NBS“ sprechenden Belange zu dienen.

(b) Ein sogenannter absoluter Verfahrensfehler (zum Begriff vgl. BT-Drs. 18/5927, S. 9) im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG liegt hierin allerdings nicht, denn eine UVP wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (auch) in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ durchgeführt. Die im Wesentlichen darstellerischen Mängel rechtfertigen es nicht, dieses Defizit mit dem vollständigen Fehlen einer UVP gleichzustellen. Auch mangelt es nicht im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG an der gebotenen Öffentlichkeitsbeteiligung, deren Ausbleiben nach dieser Vorschrift automatisch eine Aufhebung der Entscheidung begründen würde. Unabhängig von der Frage, ob angesichts der hier erfolgten öffentlichen Auslegung aller Unterlagen der Beigeladenen zu 1, die insbesondere vom Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15.1) abgesehen - in Bezug auf die maßgeblichen Umweltbelange weitgehend zwischen den beiden Vorhaben differenzieren (siehe dazu B. II. 3. a)), überhaupt die Annahme einer fehlerhaften Beteiligung der Öffentlichkeit gerechtfertigt wäre, könnten einzelne Defizite der Öffentlichkeitsbeteiligung die Voraussetzungen von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG auch mit Blick auf § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG nicht stützen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 9.2.2017 - 7 A 2.15 unter anderem - , NVwZ 2017, Beilage Nr. 3, 101, juris Rn. 33).

(c) Schließlich führen die mit der undifferenzierten UVP einhergehenden Verstöße gegen das Verfahrensrecht auch nicht zu einem absoluten Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG. Nach dieser Vorschrift ist ein Verfahrensfehler dann absolut und damit stets beachtlich, wenn er nicht geheilt worden ist, nach seiner Art und Schwere mit den in den Nummern 1 und 2 genannten Fällen vergleichbar ist und der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen hat, wobei zur Beteiligung nach der gesetzlichen Anordnung auch der Zugang zu den Unterlagen zählt, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen sind. Die Gleichwertigkeit des Fehlers mit den in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 UmwRG genannten Verstößen setzt voraus, dass der Fehler der betroffenen Öffentlichkeit eine der Garantien genommen hat, die geschaffen worden sind, um ihr im Einklang mit den Zielen der UVP-Richtlinie Zugang zu Informationen und eine Beteiligung am Entscheidungsprozess zu ermöglichen

(vgl. EuGH, Urteil vom 15.10.2016 - C-137/14 - NVwZ 2015, 1665, juris Rn. 55). Dabei ist die Beurteilung der Schwere des Verfahrensverstößes stets eine Frage des Einzelfalls (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.6.2016 - 9 B 65.15 - NVwZ 2016, 1257, juris Rn. 7). Ausweislich der Gesetzesmaterialien soll ein hinreichend schwerer Fehler vorliegen, wenn in einem Zulassungsverfahren für ein UVP-pflichtiges Vorhaben keine Unterlagen ausgelegt worden sind, sodass es der Öffentlichkeit unmöglich ist, sich über die Umweltauswirkungen zu informieren. Ausreichen sollen hingegen nicht das Fehlen einzelner Unterlagen oder der Angaben oder deren Fehlerhaftigkeit (vgl. BT-Drs. 18/5927 S. 10).

Nach dieser Maßgabe liegt kein hinreichend schwerwiegender Fehler des Verfahrens der UVP vor. Zwar ist insbesondere die - vorliegend mit einem Mangel behaftete - Zusammenfassung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Sinne von § 11 und § 12 UVPG 2010 keine bloße Formalie, sondern § 12 UVPG 2010 fungiert als Schnittstelle zwischen der UVP und der Zulassungsentscheidung (vgl. Wulfhorst in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 12 UVPG Rn. 2 m. w. N.). Die auf der Zusammenstellung im Sinne des § 11 UVPG 2010 beruhende Bewertung und Berücksichtigung der Umweltauswirkungen ist damit Sinn und Zweck und in der Folge Kernstück der UVP (vgl. Beckmann in Hoppe/ders., UVPG/UmwRG, 4. Auflage 2012, § 12 UVPG Rn. 18). Vor dem Hintergrund, dass die zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG 2010 als Grundlage der Bewertung nach § 12 UVPG 2010 unter anderem auch die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen berücksichtigen soll und damit der Öffentlichkeit auf diesem Weg die Möglichkeit eröffnen kann, das Ergebnis der Zulassungsentscheidung zu beeinflussen, fehlt es potentiell auch an der hinreichenden Einführung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit in den konkreten Entscheidungsprozess, wenn es an der zusammenfassenden Darstellung mangelt. In der Folge könnte hierin auch eine Beschränkung der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung der Öffentlichkeit am Entscheidungsprozess liegen (vgl. VG Hamburg, Beschluss vom 15.6.2016 - 7 E 1486/16 - ZuR 2016, 497, juris Rn. 66). Ein solches vollständiges Fehlen einer Zusammenfassung und Bewertung ist vorliegend jedoch nicht zu verzeichnen. Vielmehr hat das Eisenbahn-Bundesamt in den Planfeststellungsbeschluss die wesentlichen Erkenntnisse der UVP auch in Bezug auf

die „NBS mit Station NBS“ aufgenommen und diese bewertet, wenn auch nicht in der gebotenen Abgrenzung zur „Südumgehung Plieningen“. Anhaltspunkte dafür, dass die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur „NBS mit Station NBS“ bei dieser Zusammenstellung und Bewertung nicht berücksichtigt worden oder infolge der unzulässigen Vermengung mit Belangen der „Südumgehung Plieningen“ schon im Ansatz fehlerhaft bewertet worden sind, sind nicht ersichtlich. Entsprechendes trägt auch der Kläger nicht vor. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens, das im Wesentlichen auf der Grundlage der zwischen der „NBS mit Station NBS“ und der „Südumgehung Plieningen“ differenzierenden Unterlagen der Beigeladenen zu 1 durchgeführt wurde, hatte die Öffentlichkeit auch hinreichende Möglichkeiten, sich über die jeweiligen Umweltauswirkungen der beiden Maßnahmen zu informieren und sich differenziert zu äußern. Übermäßige Erschwernisse wie bei einer vollständig fehlenden UVP oder einer unterbliebenen Beteiligung der Öffentlichkeit sind nicht erkennbar.

(d) Der damit nur relative Verfahrensfehler ist unerheblich auf Grundlage von § 4 Abs. 1a UmwRG i. V. m. § 46 VwVfG.

Danach kann die Aufhebung eines Verwaltungsaktes wegen eines nicht unter § 4 Abs. 1 UmwRG fallenden und damit relativen Verfahrensfehlers dann nicht beansprucht werden, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung der Verfahrensvorschrift die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Lässt sich durch das Gericht nicht aufklären, ob eine solche Beeinflussung vorliegt, wird die Beeinflussung vermutet. Das Gericht darf in diesem Fall eine Rechtsverletzung nur dann verneinen, wenn es anhand der vom Vorhabenträger oder der Behörde vorgelegten Beweise, der Akten, Planunterlagen und der sonst erkennbaren Umstände die Feststellung treffen kann, dass die angegriffene Entscheidung ohne den Verfahrensfehler nicht anders ausgefallen wäre (vgl. zur Bauleitplanung: BVerfG, Beschluss vom 16.12.2015 - 1 BvR 685/12 - NVwZ 2016. 524, juris Rn. 23). Erkenntnisziel ist damit, ob nach den Umständen des Einzelfalls die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den angenommenen Verfahrensmangel die Entscheidung anders ausgefallen wäre. Dabei ist es Sache des Gerichts, unter anderem auch die Schwere des geltend gemachten

Verfahrensfehlers zu gewichten und insbesondere zu prüfen, ob dieser Fehler der betroffenen Öffentlichkeit eine der Garantien genommen hat, die geschaffen wurden, um ihr im Einklang mit den Zielen der UVP-Richtlinie Zugang zu Informationen und die Beteiligung am Entscheidungsprozess zu ermöglichen. Das Gericht kann auch den Umstand, dass es aus allen ihm verfügbaren Erkenntnissen keinerlei Anhaltspunkte für die konkrete Möglichkeit gewinnen kann, dass die Sachentscheidung ohne den Verfahrensmangel anders ausgefallen wäre, tatrichterlich frei würdigen und ihm gegebenenfalls erhebliche Bedeutung beimessen, ohne dass dies für sich genommen den Überzeugungsgrundsatz verletzt. Umgekehrt verlangt der Überzeugungsgrundsatz aber, dass das Gericht sich im Rahmen seiner Pflicht, zur Erforschung des Sachverhalts von Amts wegen alle verfügbaren Erkenntnismöglichkeiten auszuschöpfen, Rechenschaft darüber ablegt, ob die betreffenden Umstände ihm - innerhalb des durch § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO eröffneten Rahmens - für die volle richterliche Überzeugung von der Unerheblichkeit des Verfahrensfehlers ausreichen, und darf sich deshalb bei seiner abschließenden Bewertung nicht mit bloßen Anhaltspunkten begnügen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 21.1.2016 - 4 A 5.14 - NVwZ 2016, 844, juris Rn. 43 m. w. N; Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 - BVerwGE 156, 20, juris Rn. 42; Beschluss vom 21.6.2016 - 9 B 65.16 - NVwZ 2016, 1257, juris Rn. 22).

Nach dieser Maßgabe erweisen sich die Mängel der UVP in Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ als unerheblich. Zwar sind in die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der „NBS mit Station NBS“ durch das Eisenbahn-Bundesamt auch Auswirkungen der „Südumgehung Plieningen“ eingeflossen. Vollumfänglich auf das Eisenbahnvorhaben beschränkte Unterlagen wurden der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Die hierauf im Sinne von § 4 Abs. 1a Satz 2 UmwRG zu stützende Vermutung, ohne diesen Verfahrensfehler wäre die Sachentscheidung anders ausgefallen, würde sich damit zum einen auf die Annahme stützen, im Rahmen der isolierten Auslegung der Unterlagen wären inhaltlich abweichende Stellungnahmen der Öffentlichkeit oder der Träger öffentlicher Belange und der Verbände eingegangen, mithin die Annahme, diese seien durch die Ausführungen zum Vorhaben „Südumgehung

Plieningen“ beeinflusst worden. Zum anderen würde der Vermutung die Annahme zugrunde liegen, das Eisenbahn-Bundesamt habe sich wegen der nicht differenzierenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen bei seiner hierauf gestützten Abwägung zum Eisenbahnvorhaben von für oder gegen das Straßenvorhaben sprechenden Belangen beeinflussen lassen. Beides ist zur Überzeugung des Senats auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses auszuschließen. Die sich aus § 4 Abs. 1a Satz 2 UmwRG ergebende Vermutung ist damit widerlegt. Gegen etwaige Auswirkungen der unterlassenen Auslegung weitergehend differenzierender Unterlagen spricht bereits, dass - auch wenn keine separaten Erläuterungsberichte zu beiden selbständigen Vorhaben gefertigt wurden - die als Grundlage gefertigten Fachbeiträge detailliert zwischen beiden Vorhaben differenzieren. So finden sich insbesondere im landschaftspflegerischen Begleitplan in Bezug auf die Bilanzierung zu den verschiedenen Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden (Anlage 18.1, LBP, Beilage 1; vgl. dazu auch noch im Folgenden B. II. 3. a))) und in der hierauf bezogenen speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 18.1, LBP, Beilage 18.1., Anhang 3; vgl. dazu noch im Folgenden B. II. 4.) differenzierende Zuordnungen der Auswirkungen zu den einzelnen Vorhaben und zu den Beigeladenen zu 1 und 2 als deren jeweilige Veranlasser. Gleiches gilt für die schalltechnischen Untersuchungen (Anlage 16.1, 16.3 und 16.4). Zwar wird diese Differenzierung in der Umweltverträglichkeitsstudie und dort insbesondere in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie (Umweltverträglichkeitsstudie), Erläuterungsbericht, S. 151) nicht aufgegriffen. Allerdings beziehen sich die dortigen Ausführungen im Schwerpunkt deutlich auf die Auswirkungen des Vorhabens „NBS mit Station NBS“ (vgl. unter anderem S. 155 zu Konfliktschwerpunkten in Bezug auf das Schutzgut Mensch [„Schall oder Erschütterungsemissionen aus dem Bau und Betrieb der künftigen Bahnstrecken“], S. 159 zu den betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere [„die Lärmwirkung und optische Reize durch den Bahnverkehr“ und „Bündelung der Trasse (Sing.) mit vorhandenen Verkehrswegen“], S. 176 zum Schutzgut Landschaft [„durch die Bündelung der NBS mit der BAB A8 ... sind Eingriffe in das Landschaftsbild ... weitestgehend vermindert“]). Auswirkungen des Vorhabens „Südumgehung Plieningen“ werden allenfalls am Rande erörtert, die Umweltverträglichkeitsstudie gibt diesem

Vorhaben vielmehr gleichsam den Status einer notwendigen Folgemaßnahme. Bei dieser erkennbar eindeutigen Fokussierung der erläuternden Berichte auf das Eisenbahnvorhaben und den differenzierenden Detailedarstellungen waren alle Beteiligten auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen in der Lage, sich ein umfassendes Bild über die konkreten Auswirkungen des Vorhabens „NBS mit Station NBS“ zu machen, ohne hierbei von ablenkenden Feststellungen zum Straßenbauvorhaben beeinflusst zu werden. Für diese Betrachtungsweise spricht auch, dass nichts dafür erkennbar ist, dass Einwendungen oder Stellungnahmen in Bezug auf das Eisenbahnvorhaben nur deshalb unterblieben sein könnten, weil es zu einer Vermengung mit Auswirkungen des Straßenbauvorhabens gekommen ist. Auch der Kläger trägt nichts dergleichen vor. Ferner ist zur Überzeugung des Senats ausgeschlossen, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt bei seiner Entscheidung für die Planfeststellung des Vorhabens „NBS mit Station NBS“, insbesondere in Bezug auf die Abwägung, von Auswirkungen des Vorhabens „Südümgehung Plieningen“ hat leiten oder auch nur beeinflussen lassen. Hierfür spricht zum einen die eindeutige Fokussierung der zusammenfassenden Darstellung der UVP in Bezug auf Auswirkungen und Bewertung im Planfeststellungsbeschluss (S. 106ff.), die bezogen auf alle betroffenen Schutzgüter im Wesentlichen jeweils nur Auswirkungen des „Vorhabens NBS mit Station NBS“ und Maßnahmen der Beigeladenen zu 1 als Trägerin dieses Vorhabens aufführt, wofür auch das abschließende Ergebnis (S. 116) spricht. Zum anderen orientiert sich auch die Gesamtabwägung (S. 311 f.) im Wesentlichen an dem Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und nimmt im Übrigen Bezug auf die detaillierten Feststellungen im landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept. Zudem orientieren sich die auf materiell-rechtliche Auswirkungen bezogenen Abschnitte der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere die Passagen zu Fragen des Immissionsschutzes (S. 155, insbes. S. 157 des Planfeststellungsbeschlusses) und zu Fragen von Naturschutz- und Landschaftspflege (S. 190 ff., insbesondere S. 198 f. des Planfeststellungsbeschlusses)) maßgeblich an den differenzierenden Erwägungen im landschaftspflegerischen Begleitplan und erkennen die Notwendigkeit einer differenzierenden Beurteilung an. Angesichts dessen ist ausgeschlossen, dass mit dem Vorhaben „NBS mit Station NBS“ verbundene nach-

teilige Umweltauswirkungen im Rahmen der Abwägung übersehen oder fehlerhaft bewertet worden sein könnten. Ein Einfluss der etwaigen Mitberücksichtigung der Umweltauswirkungen der „Südmehring Pflanzungen“ auf das Abwägungsergebnis zur „NBS mit Station NBS“ kann damit ausgeschlossen werden.

b) Ob die Auslegungsbekanntmachung des Regierungspräsidiums Stuttgart im Zuge des Anhörungsverfahrens gegen § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG 2010 verstieß, weil sie, wie der Kläger rügt, keinen aussagekräftigen Überblick über die im Zeitpunkt der Auslegung vom Vorhabenträger vorgelegten und sich mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens beschäftigenden entscheidungserheblichen Unterlagen gegeben haben soll, kann dahinstehen. Denn ein solcher Verfahrensfehler wäre mit Blick auf die allein UVP-pflichtige „NBS mit Station NBS“ nach den dargelegten Maßstäben jedenfalls gemäß § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG i. V. m. § 46 VwVfG unbeachtlich.

Bei einem möglichen Verstoß gegen § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG 2010 handelte es sich nicht um einen absoluten Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 UmwRG, denn ein solcher Bekanntmachungsfehler wäre insbesondere nach Art und Schwere nicht im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG mit einer unterlassenen UVP oder einer unterlassenen Öffentlichkeitsbeteiligung vergleichbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.1.2016 - 4 A 5.14 - NVwZ 2016, 844, juris Rn. 47). Es ist auch offensichtlich, dass eine etwaige Verletzung der Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG 2010 die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hätte. Dies lässt sich anhand der vorliegenden Akten insbesondere daraus schließen, dass im Zuge des Anhörungsverfahrens zu dem bereits zum damaligen Zeitpunkt im Fokus der Öffentlichkeit stehenden Vorhaben etwa 5.500 Einwendungen eingegangen sind (vgl. S. 19 des Anhörungsberichts des Regierungspräsidium Stuttgart) und die anerkannten Umweltvereinigungen gesondert beteiligt wurden und sich mit teilweise umfangreichen Stellungnahmen geäußert haben (vgl. S 37 ff. des Anhörungsberichts). Die Erörterung der zahlreichen Einwendungen erfolgte zwischen dem 22. September und 7. Oktober 2014 und dauerte elf Tage, wobei teilweise selbst dieses Zeitbudget zur Behandlung der Einwendungen als unzureichend kritisiert wurde (S. 29 f. des An-

hörungsberichts). Zudem mangelte es der Auslegungsbekanntmachung allenfalls an einer konkreten Bezeichnung insbesondere der zur Umweltverträglichkeitsstudie eingeholten Fachbeiträge. Einen aussagekräftigen Überblick darüber, welche Umweltbelange durch den Vorhabenträger einer Prüfung unterzogen wurden, gab die Auslegungsbekanntmachung jedoch jedenfalls durch deren Aufzählung im Einzelnen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 1710, juris Rn. 21). Dem Einzelnen wurde damit im Grundsatz ermöglicht, seine eigene etwaige Betroffenheit zu erkennen und diese im Rahmen der Auslegung genauer zu untersuchen. Insoweit ist auszuschließen, dass allein die ergänzende Aufnahme der konkreten Bezeichnung der Fachbeiträge unter anderem als „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ oder „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ und „Schalltechnische Untersuchung“ eine maßgebliche weitergehende Anstoßwirkung gehabt hätte und wegen des Fehlens solcher konkreten Bezeichnungen Einwendungen nicht erhoben wurden, die im Falle ihrer Geltendmachung zu einem anderen Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ geführt hätten. Auch der Kläger trägt insoweit nicht vor, dass ein für die Entscheidung im Ergebnis erheblicher Belang infolge der potentiell fehlerhaften Bekanntmachung unberücksichtigt geblieben wäre.

c) Auch liegt entgegen der Ansicht des Klägers mit Blick auf die „NBS mit Station NBS“ kein Verstoß gegen § 9 Abs. 1b Satz 1 UVPG 2010 vor, weil es unterlassen worden sei, in den Verwaltungsakten vorhandene Einschätzungen und Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts selbst auszulegen. Nach dieser Vorschrift sind im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit die Unterlagen nach § 6 UVPG und die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen betreffend das Vorhaben, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben, zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen. Erfasst sind hiervon solche Unterlagen, die - aus Sicht der Betroffenen - potentiell erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.6.2014 - 9 A 1.13 - NVwZ 2015, 85, juris Rn. 12). Zweck der Vorschrift ist es, der Öffentlichkeit alle entscheidungsrelevanten Informationen bekanntzu-

geben, die die Behörde zu diesem Zeitpunkt selbst nutzen kann, damit die Öffentlichkeit über den gleichen Kenntnisstand verfügt (vgl. Storm/Bunge, Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung, Lfg. 6/14, § 9 Rn. 89; Dippel in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 1. Auflage 2018, § 19 UVPG Rn. 23). Nach dieser Maßgabe war es nicht geboten, eigene Einschätzungen und Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts, mit denen für Außenstehende kein weitergehender Kenntniserwerb verbunden ist und die damit keine Informationen in diesem Sinne, sondern lediglich eine Auswertung von Informationen und eine Dokumentation der behördlichen Meinungsbildung während des laufenden Planfeststellungsverfahrens darstellen, öffentlich auszulegen.

d) Auch die vom Kläger geltend gemachten weiteren Mängel der UVP, insbesondere einer Unvollständigkeit der Umweltverträglichkeitsstudie und diesbezüglicher Mängel, begründen keinen erheblichen Verfahrensfehler.

Der Kläger stützt seine Einwendungen dabei im Wesentlichen auf die mögliche Verletzung von § 6 UVPG 2010. Nach § 6 Abs. 1 UVPG 2010 hat der Träger eines Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. § 6 Abs. 3 UVPG 2010 schreibt allgemein bestimmte inhaltliche Mindestangaben dazu vor, welche Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dem Antrag auf Planfeststellung beizufügen sind. Unterlässt der Vorhabenträger die Vorlage bestimmter Unterlagen oder sind die Angaben unvollständig, folgt daraus - für sich genommen - nicht bereits ein durchgreifender Rechtsmangel, der ohne weiteres zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führt. Entscheidend ist vielmehr, ob die mit der öffentlich bekanntgemachten Auslegung der Antragsunterlagen vom Gesetz gewollte Information der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne einer ausreichenden Anstoßwirkung erfüllt worden ist und ob die für die inhaltliche Beurteilung des Vorhabens bedeutsamen Informationen bei der das Verfahren abschließenden Entscheidung berücksichtigt wurden. Soweit inhaltliche Mängel der nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG 2010 zu machenden Angaben geltend gemacht werden, handelt es nicht um die Geltendmachung eines Verfahrensfehlers, sondern in der Sache um eine

ungenügende Ermittlung des Abwägungsmaterials (vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urteil vom 19.5.1998 - 4 C 11.96 - NVwZ 1999, 528, juris Rn. 39).

aa) Es kann dahinstehen, ob danach ein Verstoß gegen § 6 Abs. 1 UVPG 2010 und damit gegebenenfalls auch gegen § 9 Abs. 1b Nr. 1 UVPG 2010 darin liegt, dass die Umweltverträglichkeitsstudie bezogen auf die Einleitung von anlagenbedingt aus der Entwässerung der NBS anfallendem Oberflächenwasser auf die zum PFA 1.4 erstellte Umweltverträglichkeitsstudie verweist (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 104) und diesen Gesichtspunkt nicht erneut behandelt. Denn auf Grundlage der dargestellten Maßstäbe würde es sich bei unterstellter Unzulässigkeit der Verweisung angesichts des entsprechenden Hinweises in der öffentlich ausgelegten Umweltverträglichkeitsstudie und der damit grundsätzlich auch erreichten Anstoßfunktion im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nur um einen relativen Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1a UmwRG handeln. Es ist vor dem Hintergrund, dass mögliche Einwendungen gegen die bereits im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 1.4 bestandskräftig getroffene diesbezügliche Entscheidung zur Entwässerung nicht ersichtlich sind und auch vom Kläger nicht geltend gemacht werden, offensichtlich, dass ein unterstellter Verfahrensfehler die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts in der Sache nicht beeinflusst hat (§ 46 VwVfG).

bb) Der Einwand des Klägers, der Ausschleifungsbereich der Flughafenkurve sei in der zumindest im ergänzenden Anhörungsverfahren zugrunde gelegten Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt, weil im Zuge der Aufspaltung des PFA 1.3 alle Ausführungen zur Flughafenkurve gestrichen worden seien, ist unzutreffend. Zwar wurde im Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie der Absatz zur Flughafenkurve gestrichen (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 55). Der mit dem PFA 1.3a planfestgestellte Anschlussbereich der Flughafenkurve an die NBS ist jedoch, wie die Beschreibung des Vorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie deutlich macht, weiterhin Gegenstand auch der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage

15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 54). Nichts anderes ergibt sich auch aus den Lageplänen und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan.

cc) Der Kläger dringt auch nicht mit seiner Rüge durch, in der Umweltverträglichkeitsstudie mangle es an einer Bewertung der Umweltauswirkungen in Bezug auf Ausgleichsflächen Dritter. Denn die Umweltverträglichkeitsstudie weist ausdrücklich darauf hin, dass sich im vom Vorhaben betroffenen Bereich Flächen befinden, die bei den Bauvorhaben der Landesmesse und des Flughafenbaus als Kompensationsmaßnahmen festgesetzt wurden (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 66). Festgehalten wird weiterhin, dass festgesetzte Ausgleichflächen der Landesmesse auf insgesamt 2700 m² in Anspruch genommen würden, davon 1092 m² dauerhaft (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 82).

dd) Ein Defizit liegt weiterhin nicht vor in Bezug auf die Beschreibung der Avifauna. Zwar wurde im Zuge der Aufspaltung des PFA 1.3 ein Kapitel zum Schutzgut Vögel gestrichen (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 68). Die in Bezug auf den hier angegriffenen PFA 1.3a maßgebliche Darstellungen sind jedoch weiterhin in der Umweltverträglichkeitsstudie enthalten (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 69 f.).

ee) Auch der Einwand des Klägers, in der Umweltverträglichkeitsstudie würden fehlerhaft Auswirkungen auf Retentionsräume der Oberflächengewässer verneint oder die Unterlagen stünden insoweit im Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss, dringt zumindest im Ergebnis nicht durch. Zwar dürfte die in der ausgelegten Umweltverträglichkeitsstudie getroffene Feststellung, Auswirkungen auf Retentionsräume der Oberflächengewässer seien nicht betroffen (Anlage 15.1, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, S. 105), unzutreffend gewesen sein. Hierbei handelt es sich jedoch allenfalls um einen inhaltlichen Mangel der sich im Übrigen zu diesem Gesichtspunkt verhaltenden Umweltverträglichkeitsstudie und damit nicht um einen Verfahrensmangel. Aus dem gleichen Grund bleibt schließlich die Rüge des Klägers in diesem Kontext

erfolglos, die auf Grundlage von § 12 UVPG 2010 getroffene Bewertung, den erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter könne in ausreichendem Maße durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen begegnet werden (S. 116 des Planfeststellungsbeschlusses), sei bereits deshalb falsch, weil artenschutzrechtliche Ausnahmen im Sinne von § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich seien.

3. An der Rüge des Verstoßes gegen § 49 Abs. 2 Satz 4 NatSchG (in der bis zum 30.11.2017 gültigen Fassung vom 23.6.2015 [GBL. 2016, 585]) wegen lediglich erfolgter Übersendung der Unterlagen in Form eines Datenträgers trotz fehlenden diesbezüglichen Einverständnisses hat der Kläger in der mündlichen Verhandlung nicht mehr festgehalten.

4. Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch nicht dadurch Verfahrensrecht verletzt, dass es nach Aufspaltung des ursprünglichen PFA 1.3 kein neues Planfeststellungsverfahren unter vollständiger Wiederholung des Verfahrens, sondern lediglich ein ergänzendes Anhörungsverfahren im Sinne des § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG durchgeführt hat.

Wird ein ausgelegter Plan geändert, so führt dies nicht in jedem Fall dazu, dass insbesondere ein vorausgegangenes Anhörungsverfahren wiederholt werden muss. Vielmehr genügt es nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG, Behörden, anerkannten Vereinigungen und Dritten die Änderungen mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, wenn deren Aufgabenbereich oder Belange erstmals oder stärker durch die Änderung eines bereits ausgelegten Plans berührt sind. Dieses Nachtragsverfahren (vgl. zum Begriff Masing/Schiller in Obermayer/Funke-Kaiser, VwVfG, 5. Auflage 2018, § 73 Rn. 160) in Form eines ergänzenden Anhörungsverfahrens kommt jedoch nur in Betracht, wenn die Planänderungen insgesamt nicht so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18.99 - NVwZ 2001, 673, juris Rn. 23). Eine bloße Änderung liegt so lange vor, wie die Gesamtkonzeption der Planung nicht berührt und die Identität des Vorhabens gewahrt wird; die Änderungen dürfen nicht zu einem Vorhaben führen,

das nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist (BVerwG, Urteil vom 12.8.2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308, juris Rn. 29 m. w. N.; Urteil vom 15.1.2004 - 4 A 11.02 - NVwZ 2004, 732, juris Rn. 14; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage 2018, § 73 Rn. 134).

So liegt die Sache hier. Im Vergleich zum ursprünglichen PFA 1.3 handelt es sich bei dem im PFA 1.3a planfestgestellten Vorhaben nicht um ein dem Wesen nach anderes Vorhaben, das eine über die Anforderungen des § 73 Abs. 8 VwVfG (und § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010) hinausgehende Beteiligung in Form eines neuen Planfeststellungsverfahrens erfordert hätte. Zwar ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich angesichts der Zurückstellung der auf den künftigen PFA 1.3b entfallenden Teile der Umfang des Vorhabens deutlich reduziert hat. Die Identität des Vorhabens blieb im Rahmen der aufrecht erhaltenen Gesamtkonzeption der Beigeladenen zu 1 jedoch gewahrt, zumal alle mit dem PFA 1.3a festgestellten Planungen in identischer Form bereits Gegenstand des PFA 1.3 und des in Bezug auf diesen nach Maßgabe des § 73 Abs. 3 bis 5 VwVfG erfolgten Auslegungsverfahrens waren und keine Veränderungen oder Hinzufügungen, mithin in Bezug auf diesen Vorhabenteil keine qualitativen oder quantitativen Modifikationen erfolgt sind. Die Planunterlagen, die Gegenstand eines Auslegungsverfahrens im Sinne von § 73 Abs. 3 VwVfG geworden wären, waren - abgesehen von der Streichung der auf die Gäubahnführung entfallenden Teile - identisch mit den bereits ausgelegten Planunterlagen. Es ist entgegen der Annahme des Klägers mit der Aufspaltung auch keine der für die Planungsziele der Beigeladenen zu 1 unter anderem maßgeblichen verkehrlichen Zielsetzungen entfallen und es wurde auch keine neue verkehrliche Zielsetzung verfolgt oder begründet, die die Annahme eines gänzlich anderen Vorhabens stützen würde, über das die Beteiligten mittels einer Auslegung neu informiert hätten werden müssen (zur Wesentlichkeit von Planänderungen bei Straßenvorhaben, wenn dieses durch die Änderung erstmals eine eigenständige Verkehrsfunktion erhält, vgl. BVerwG, Urteil vom 12.8.2009 - 9 A 64/07 - UPR 2010, 193, juris Rn. 29). Zum einen hatte die Beigeladene zu 1 im Zeitpunkt der Verfahrenstrennung das Ziel der Gäubahnführung nicht aufgegeben. Hierauf deutet auch nicht die in der Folgezeit erfolgte Rücknahme des Antrags zum

PFA 1.3b hin, da für alle Beteiligten ersichtlich und von der Beigeladenen zu 1 auch öffentlich kommuniziert war, dass das Vorhaben nicht aufgegeben werden, sondern lediglich einer planerischen Optimierung unterzogen werden sollte. Zum anderen war und ist die weitere Verfolgung dieses Planungsziels auch mit den bereits mit dem PFA 1.3a planfestgestellten Ausschleifungspunkten für die künftige Flughafenkurve zur Führung der Gäubahn sichergestellt. Vor diesem Hintergrund ist insgesamt nicht erkennbar, dass mit der vollständigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens einschließlich einer neuen Auslegung nach Maßgabe des § 73 Abs. 3 bis 5 VwVfG die Ziele des Anhörungsverfahrens besser erreicht hätten werden können als mit dem ergänzenden Verfahren auf Grundlage des § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG unter ergänzender Beachtung der Vorgaben des § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 (siehe dazu im Folgenden B. I. 5.).

5. Mit seiner Rüge, das Eisenbahn-Bundesamt habe im ergänzenden Anhörungsverfahren (§ 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG) gegen § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 verstoßen, dringt der Kläger ebenfalls nicht durch.

Ändert der Träger eines Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 UVPG 2010) im Laufe des Verfahrens, so kann gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 (nur) dann von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 ist neben § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG, der für das Planfeststellungsverfahren keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gebietet, anwendbar; § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG bleibt in seinem Inhalt hinter § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG zurück und verdrängt diese Vorschrift daher nicht. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 stellt damit eine Gegen Ausnahme zu § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG dar und relativiert die Vereinfachungsfunktion dieser Vorschrift (Lieber in Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 1. Auflage 2014, § 73 Rn. 350 m. w. N.). Zusätzliche Umweltauswirkungen liegen vor, wenn bereits bekannte Umweltauswirkungen verschärft werden; andere Umweltauswirkungen liegen vor, wenn neue Umweltauswirkungen hinzutreten, die für die Schutzgüter des

§ 2 Abs. 1 UVPG von Bedeutung sind. Die Erheblichkeit folgt aus der Bedeutung des betroffenen Schutzgutes, der hinreichenden Wahrscheinlichkeit seiner Betroffenheit und der Intensität der zu befürchtenden Auswirkungen (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 9 UVPG Rn. 38). Ob zusätzliche oder andere Umweltauswirkungen zu besorgen sind, bemisst sich nach dem Inhalt der geänderten Unterlagen (vgl. Lieber in Mann/Sennekamp/Uechtritz, 1. Auflage 2014, § 73 Rn. 352).

Von diesem Maßstab ausgehend, bestand nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 kein Anlass, nach Aufspaltung des ursprünglichen PFA 1.3 eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, denn die Planunterlagen wurden in diesem Zusammenhang nur insoweit geändert, als die die Gäubahnführung betreffenden Passagen gestrichen wurden. Bezogen auf die jetzt als PFA 1.3a festgestellten Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südumgehung Plieningen“ ergaben sich hingegen keine Veränderungen, insbesondere auch nicht in Bezug auf die festgestellten und bewerteten Umweltauswirkungen. Letzteres wird auch vom Kläger nicht behauptet. Soweit dessen Einwendungen dahingehend zu verstehen sind, dass allein die Aufspaltung und das damit einhergehende Entfallen der Umweltauswirkungen der Gäubahnführung zu einer Pflicht zur erneuten Auslegung geführt haben soll, weil damit auch in Bezug auf den PFA 1.3a ein neues Vorhaben vorgelegen habe, verkennt der Kläger zum einen - wie dargelegt - den Vorhabenbegriff und zum anderen den Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bereits die zum ursprünglichen PFA 1.3 ausgelegten Unterlagen waren in Bezug auf den jetzigen PFA 1.3a geeignet, die betroffene Öffentlichkeit über alle Umwelteinwirkungen zu informieren und ihr Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

6. Ein Verstoß gegen § 73 Abs. 8 VwVfG liegt auch nicht insoweit vor, als der Kläger rügt, zu verschiedenen Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht erneut im Rahmen eines Ergänzungsverfahrens angehört worden zu sein. Nach § 73 Abs. 8 VwVfG wird die Pflicht zur erneuten Beteiligung nur ausgelöst, wenn durch eine nachträgliche Änderung des Plans der Aufgabenbereich einer rechtsbehelfsbefugten Vereinigung erstmalig oder stärker als bisher

berührt wird. Die nachteilige Änderung muss dabei wesentlich sein; geringfügige Neubelastungen reichen nicht aus. Eines ergänzenden Anhörungsverfahrens bedarf es auch nicht, wenn die Änderung den Aufgabenbereich der Vereinigung geringer als bisher berührt oder sich sonst ausschließlich positiv auswirkt (vgl. OVG NRW, Urteil vom 28.5.1982 - 13 A 1107/81 - UPR 1982, 388, juris LS 1; Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage 2018, § 73 Rn. 141; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage 2018, § 73 Rn. 137).

Nach dieser Maßgabe bedurfte es keiner erneuten und über das Anhörungsverfahren nach Aufspaltung des ursprünglichen PFA 1.3 hinausgehenden Beteiligung des Klägers. Hinsichtlich der Herausnahme der Kompensationsmaßnahme FCS 1 (S. 205 des Planfeststellungsbeschlusses) lag bereits keine nachträgliche Änderung vor. Vielmehr war diese Änderung bereits aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan in der angepassten Fassung zum PFA 1.3a ersichtlich (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 168). Hierzu war der Kläger individuell angehört worden (vgl. S. 101 des Planfeststellungsbeschlusses). Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang rügt, dass ein einzelnes Grundstück (Gemarkung Scharnhäuser, Flurstück 4177) als Ausgleichsfläche entgegen ursprünglicher Annahmen im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr zur Verfügung stand und er zu der Herausnahme dieser Ausgleichsmaßnahme nicht angehört wurde, liegt auch hierin kein Verstoß gegen § 73 Abs. 8 VwVfG. Denn infolge des Verzichts auf diese Ausgleichsmaßnahme und der damit verbundenen Reduzierung anrechenbarer Ökopunkte war angesichts der Überkompensation und des damit weiterhin bestehenden Ausgleichs (vgl. S. 206 des Planfeststellungsbeschlusses) keine Neubewertung der Umweltauswirkungen erforderlich. Der Kläger war damit nicht stärker in seinem Aufgabenbereich betroffen. Hinsichtlich der nachträglich erfolgten Vergrößerung des Einstauvolumens der bereits vorgesehenen Regenrückhaltebecken (S. 240 des Planfeststellungsbeschlusses) ist nicht erkennbar und wird vom Kläger auch nicht dargelegt, inwiefern mit dieser Änderung nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten. Schließlich ist hinsichtlich des bauzeitlichen Trockenfallens von Gewässern bereits nicht erkennbar, dass es insoweit

zu einer Änderung des Planentwurfs im Sinne von § 73 Abs. 8 VwVfG gekommen wäre, die zu dieser Folge geführt hätte.

II. Der Planfeststellungsbeschluss weist jedoch einen erheblichen materiellen Rechtsfehler auf.

Insoweit sind beide vom Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhaben ungeachtet dessen, dass § 78 VwVfG eine einheitliche Entscheidung gebietet, anhand des für sie jeweils geltenden materiellen Fachplanungsrechts und sonstigen Rechts zu überprüfen. Denn die von § 78 VwVfG ausgelöste Verfahrenskonzentration modifiziert das materielle Planungsrecht insoweit nicht (siehe dazu B. I. 2. a) aa) (1)). Die gerichtliche Kontrolle erstreckt sich dabei auch auf die Frage, ob die mit dem Planfeststellungsbeschluss einhergehende Entscheidung über die Zulassung der nicht UVP-pflichtigen „Südmumgehung Plieningen“ umweltbezogene Rechtsvorschriften verletzt (dazu 1.). In diesem Rahmen sind die Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südmumgehung Plieningen“ planerisch gerechtfertigt (dazu 2.) und es liegen keine Verstöße gegen striktes Recht vor (dazu 3. bis 8.). Ein erheblicher umweltbezogener Fehler der Abwägung liegt nur hinsichtlich der „Südmumgehung Plieningen“ vor (dazu 9.).

1. Obwohl § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG für die Begründetheit der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts als Entscheidung im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG voraussetzt, dass eine Pflicht zur Umweltprüfung besteht, aber für das Vorhaben "Südmumgehung Plieningen" eine gegenteilige Feststellung getroffen werden durfte (siehe oben B. I. 2. a) cc) (1)), erstreckt sich die gerichtliche Kontrolle des Senats auch auf die materielle Rechtmäßigkeit des Vorhabens „Südmumgehung Plieningen“ als eines im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes insoweit selbständig zu beurteilenden und im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens, soweit umweltbezogene Vorschriften betroffen sind

Zwar ist grundsätzlich ein Rechtsbehelf einer Umweltvereinigung nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG gegen eine Entscheidung über die Zulassung eines Vorhabens nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. c UmwRG, wie sie hier in Bezug

auf die „Südümgehung Plieningen“ vorliegt, nach § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG nur begründet, wenn für das betroffene Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung besteht. Dabei ist bei Vorhaben, bei denen die UVP-Pflicht einer behördlichen Vorprüfung unterliegt, der eingeschränkte gerichtliche Kontrollmaßstab (siehe oben: B. I. 2. a) cc) (1) (d)) auch im Rahmen des § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG bindend (vgl. Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 3 UmwRG Rn. 54 m. w. N.; Bunge, UmwRG, 1. Auflage 2013, § 2 Rn. 154; Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 2 UmwRG 61). Angesichts der den gesetzlichen Maßstäben genügenden Vorprüfungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts vom 7. Dezember 2016 steht damit im Anwendungsbereich des § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG fest, dass eine Pflicht zur Umweltprüfung nicht besteht. Nach dieser Maßgabe ist die Verletzung materiell-rechtlicher Vorschriften in Bezug auf die „Südümgehung Plieningen“ für die Begründetheit der Klage nicht erheblich (so auch noch der unter der früheren Fassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ergangene Senatsbeschluss vom 14.2.2017 - 5 S 2122/16 - juris Rn. 56).

Der Kläger kann sich jedoch in Bezug auf die nicht UVP-pflichtige „Südümgehung Plieningen“ auf sein subsidiäres Klagerecht nach § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG berufen; § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG, der sich ausdrücklich nur auf Rechtsbehelfe nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 4 UmwRG bezieht, ist insoweit nicht einschlägig.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG ist das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz auf Verwaltungsakte oder öffentlich-rechtliche Verträge, durch die andere als in § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 2b UmwRG genannte Vorhaben unter Anwendung umweltbezogener Rechtsvorschriften des Bundesrechts, des Landesrechts oder unmittelbar geltender Rechtsakte der Europäischen Union zugelassen werden, anwendbar. Die mit dem Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) eingeführte Regelung des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG ist als Auffangtatbestand konzipiert, der sicherstellen soll, dass

Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten vom 25. Juni 1998 (Aarhus-Konvention) vollständig im deutschen Recht umgesetzt ist (BT-Drs. 422/16, S. 26 f.). § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG dient hingegen der Umsetzung von Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Richtlinie), die ihrerseits die Vorgaben des Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention übernimmt. Nach Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention stellt jede Vertragspartei unbeschadet unter anderem des in Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention genannten Überprüfungsverfahrens sicher, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen. Nach der ständigen Spruchpraxis des Compliance Committes der Aarhus-Konvention ist eine weite Auslegung zum Anwendungsbereich des Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention geboten. Maßgeblich ist allein, ob eine Anwendung umweltbezogener Bestimmungen erforderlich ist; Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention sieht damit einen Gerichtszugang bei allen Entscheidungen vor, die gegen umweltbezogene Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts verstoßen können (vgl. BT-Drs. 422/16, S. 26 f. m. w. N.; Happ in Eyermann, VwGO, 15. Auflage 2019, vor § 1 UmwRG Rn. 4; Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 1 Rn. 3 f. m. w. N.). Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention ist integraler Bestandteil der Rechtsordnung der Europäischen Union und für die Mitgliedstaaten im Sinne von Art. 216 Abs. 2 AEUV verbindlich (vgl. EuGH, Urteil vom 8.3.2011 - C-240/09 - NuR 2011, 346, juris Rn. 30 f.; Urteil vom 8.11.2016 - C-243/15 - NuR 2016,840, juris Rn. 45). Die nationalen Gerichte sind nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union zumindest gehalten, das nationale Recht so weit wie möglich im Einklang sowohl mit den Zielen von Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention als auch mit dem Ziel eines effektiven gerichtlichen Rechtsschutzes für die durch das Unionsrecht verliehenen Rechte auszulegen, um es einer Umweltschutzorganisation zu ermöglichen, eine Entscheidung, die möglicherweise im Widerspruch zum Umweltrecht der Union

steht, vor einem Gericht anzufechten (vgl. EuGH, Urteil vom 8.3.2011 - C-240/09 - juris Rn. 52; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 5.9.2013 - 7 C 21.12 - NVwZ 2014, 37, juris Rn. 48). Darüber hinaus sind demnach erforderlichenfalls bei Unmöglichkeit einer unionsrechtskonformen Auslegung auch entgegenstehende nationale Rechtsvorschriften unangewendet zu lassen, ohne dass gesetzgeberisches Tätigwerden abzuwarten wäre (vgl. EuGH, Urteil vom 20.12.2017 - C-664/15 - NVwZ 2018, 225, juris Rn. 56 ff. m. w. N.).

Nach dieser Maßgabe ist § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG auch auf solche Vorhaben - und damit auch auf die „Südümgehung Plieningen“ - anzuwenden, deren UVP-Pflicht von einer Vorprüfung des Einzelfalls oder einer standortbezogenen Vorprüfung abhängt und die daher in den Anwendungsbereich des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG fallen, bei denen eine rechtmäßige Vorprüfung jedoch zum Ergebnis führt, dass eine UVP-Pflicht nicht besteht.

Bei Zugrundelegung des vom nationalen Gesetzgeber nach dem Wortlaut der Vorschriften augenscheinlich gewollten Exklusivitätsverhältnisses zwischen Nr. 1 und Nr. 5 des § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG könnte der Kläger in einem solchen Fall, wie auch vorliegend bei der „Südümgehung Plieningen“, zwar nicht geltend machen, es lägen auch die Voraussetzungen der Nr. 5 vor und die Klage sei wegen der Verletzung umweltbezogener Vorschriften begründet. Vielmehr könnte er sich nur darauf berufen, dass die Vorprüfungsentscheidung nicht den gesetzlichen Maßstäben genüge, weil das Vorhaben entgegen der Annahme der Behörde geeignet sei, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorzurufen. Zudem wäre die gerichtliche Kontrolldichte eingeschränkt. Eine vollständige gerichtliche Überprüfung der Einhaltung umweltbezogener Vorschriften würde hingegen unterbleiben.

Eine solche Abgrenzung erschiene aber bereits deshalb sinnwidrig (vgl. Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 1 UmwRG Rn. 18), weil bei einem Kleinvorhaben, bei dem nach seiner Art, geringen Größe oder geringen Leistung keine Verpflichtung zur Vorprüfung besteht und daher schon keine UVP-Pflicht im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG bestehen kann (vgl. Schieferdecker in Hoppe/Beckmann/Kment,

UVPG/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 1 Rn. 40), der Anwendungsbereich des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG ohne Weiteres eröffnet wäre und damit eine vollständige gerichtliche Kontrolle zumindest der Einhaltung umweltbezogener Rechtsvorschriften verlangt werden könnte. Demgegenüber könnten anerkannte Umweltvereinigungen bei einem vorprüfungspflichtigen und damit im Ansatz mit größeren Risiken für Umweltbelange verbundenen Vorhaben nur eine eingeschränkte Kontrolle im Hinblick auf die insoweit relevanten erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verlangen.

Zum anderen wäre eine solche Abgrenzung mit den Vorgaben des Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention nicht in Einklang zu bringen, da es ansonsten unter Berücksichtigung des Anwendungsbereichs von Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention zu einer Rechtsschutzlücke käme. Der Anwendungsbereich von Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention ist nur bei solchen Vorhaben eröffnet, die die Anforderungen des Art. 6 der Aarhus-Konvention erfüllen, die mithin insbesondere als besonders risikobehaftete Anlagen unter Anhang I zur Aarhus-Konvention fallen (Art. 6 Abs. 1 Buchst. a) oder sonst eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können (Art. 6 Abs. 1 Buchst. b). Nur bei solchen Vorhaben ist die Vorschrift des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG anwendbar, die einer anerkannten Vereinigung im Sinne des § 3 UmwRG ein Recht auf eine objektive Rechtskontrolle ohne Beschränkung auf umweltbezogene Vorschriften verleiht, da 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG keine diesbezüglichen Beschränkungen mehr enthält. In allen anderen Fällen, mithin insbesondere bei solchen Vorhaben, die keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt haben können, ist hingegen Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention anwendbar, dessen Umsetzung durch § 2 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG einem Kläger „nur“ die Geltendmachung der Verletzung umweltbezogener Rechtsvorschriften ermöglicht (vgl. auch EuGH, Urteil vom 20.12.2017 - C-664/15 - NVwZ 2018, 225, juris Rn. 64 ff.; Fischer-Hüftle, NuR 2018, 735, 740; Franzius, NVwZ 2018, 219, 220; VG Darmstadt, Urteil vom 29.3.2018 - 6 L 3548/17.DA - NuR 2018, 538, juris Rn. 134). Diese Vorschrift muss dann aber auch solche Vorhaben erfassen, bei denen aufgrund einer rechtmäßigen Vorprüfung erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden können, da hinsichtlich dieser Vorhaben ansons-

ten eine mit Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention nicht vereinbare Rechtsschutzlücke im Hinblick auf die Einhaltung umweltbezogener Rechtsvorschriften bestünde.

Im Ergebnis ist das Exklusivitätsverhältnis zwischen § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 5 UmwRG daher im Blick auf Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention dahingehend einzuschränken, dass es nur solche Vorhaben betrifft, bei denen nach einer Vorprüfung erhebliche Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können und die mithin gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 2 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG einer umfassenden gerichtlichen Kontrolle unterliegen. In allen anderen Fällen ist hingegen zur Vermeidung einer unionsrechtswidrigen Rechtsschutzlücke § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG anwendbar, der im Einklang mit Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 UmwRG eine auf die Verletzung umweltbezogener Vorschriften beschränkte gerichtliche Kontrolle eröffnet.

2. Sowohl die „NBS mit Station NBS“ (dazu b)) als auch die „Südümgehung Plieningen“ (dazu c)) sind planerisch gerechtfertigt (dazu a)).

a) Die Planrechtfertigung ist als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - NVwZ 2007, 445, juris Rn. 33). Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen im Sinne einer fachplanerischen Zielkonformität ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweislichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - NVwZ 2007, 445, juris Rn. 34; Urteil vom 8.7.1998 - 11 A 53.97 - BVerwGE 107, 142, juris Rn. 24; Beschluss vom 29.11.1995 - 11 VR 15.95 - NVwZ 1997, 165, juris Rn. 11, jeweils mit m. w. N.). Das Erfordernis der Planrechtfertigung überprüfen die Gerichte vollständig und von Amts wegen. Denn es handelt sich um eine zu klärende

Rechtsfrage und nicht um eine Frage planerischen Ermessens (BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - 4 C 41.88 - NVwZ 1990, 860, juris Rn. 49). Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuscheiden. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014 - 9 B 29.14 - NVwZ 2015, 79, juris Rn. 4 m. w. N.).

b) Daran gemessen liegt die Planrechtfertigung für die „NBS mit Station NBS“ vor (dazu aa)). Die Rechtfertigung erstreckt sich dabei auch auf die Einbeziehung der Ausschleifungspunkte für die im PFA 1.3b planfestzustellende Flughafenkurve (dazu bb)).

aa) Das Vorhaben "NBS mit Station NBS" ist gemessen an den Zielen objektiv erforderlich (dazu (1)). Seiner Rechtfertigung stehen Zweifel an der Finanzierung nicht entgegen (dazu (2)).

(1) Das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ entspricht den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die insbesondere auch in § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG zum Ausdruck kommen. Danach dient das Gesetz und damit auch der Bau und die Änderung von Bahnanlagen der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmärkte. Der Planfeststellungsbeschluss (S. 119 ff.) legt insoweit nachvollziehbar unter Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I, S. 46 f.) dar, dass für das Projekt S 21, dessen integraler Bestandteil der PFA 1.3a ist, ein objektives Bedürfnis besteht, da die im Korridor Mannheim - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München zu erwartende Steigerung des Zugverkehrs im bisherigen Knoten Stuttgart ohne Umbaumaßnahmen nicht durchgeführt werden kann und für den Umbau deshalb aus verkehrlichen Gründen - dies sind unter anderem die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur des Bundes, die Verbesserung der Verkehrsanbindung im Regional- und im Personenfernverkehr, die Verknüpfung der Verkehrsträger

mit dem und am Flughafen Stuttgart und der Messe sowie die Anbindung der Region Filder - gerechtfertigt ist. Daneben ist es auch zulässig, als weitere die Planung rechtfertigenden Ziele die Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsstrukturen in der Landeshauptstadt Stuttgart, die Verminderung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel und die Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen in der Innenstadt zu verfolgen. Auf dieser Grundlage hat der Senat bereits in mehreren rechtskräftigen Entscheidungen zu anderen Planfeststellungsabschnitten im Gesamtkontext des Projekts S 21 die Planrechtfertigung bejaht (vgl. zum Ganzen bereits: Senatsurteil vom 8.2.2007 - 5 S 2224/05 - ESVGH 57, 148, juris Rn. 47 ff.; Senatsurteil vom 8.2.2007 - 5 S 2257/05 - ZUR 2007, 427, juris Rn. 61 ff.; Senatsurteil vom 6.4.2006 - 5 S 596/05 - UPR 2006, 453, juris Rn. 39ff. und Senatsurteil vom 6.4.2006 - 5 S 848/05 - juris Rn. 36 ff.). Anlass zu einer von diesen Entscheidungen abweichenden Betrachtungsweise geben die Ausführungen des Klägers nicht. Es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass die Planrechtfertigung wegen zwischenzeitlich eingetretener veränderter Umstände anzuzweifeln wäre. Der durch den PFA 1.3a genehmigte Lückenschluss zwischen den Abschnitten 1.2 und 1.4 ist weiterhin bereits deshalb vernünftigerweise geboten, weil für die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm gemäß § 1 Abs. 2 BSWAG die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich ist und die Neubaustrecke im Bedarfsplan aufgeführt ist. Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 8.6.1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, 381, juris Rn. 19 ff. und Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 26.94 - NVwZ 1997, 169, juris Rn. 17 und Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14.16 - NVwZ 2018, Beilage Nr. 1, 41, juris Rn. 20). Anhaltspunkte dafür, dass die Bedarfsfeststellung insoweit fehlerhaft oder verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht. Das wäre nur dann der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, insbesondere, wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend geändert hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 6.11.2013 - 9 A 4.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 26). Entsprechendes wird jedoch vom Kläger nicht dargelegt und ist auch sonst nicht ersichtlich. Allein die Behauptung des Klägers, die Anzahl der Züge in den Fahrplänen 2011 und 2014 sei hinter den ursprünglichen Prognosen zurückgeblieben und die

Anzahl der Güterzüge auf den zu entlastenden Streckenteilen habe sich zum Zeitpunkt der Planfeststellung halbiert, ist zudem ohnehin nicht geeignet, die Plausibilität der der Planfeststellung zugrunde gelegten Verkehrsprognose der Beigeladenen zu 1, die mit Zielhorizont 2025 auf Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung 2020 aktualisiert wurde (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I, S. 35), in Frage zu stellen (vgl. zum Maßstab auch BVerwG, Beschluss vom 15.3.2013 - 9 B 30.12 - juris Rn. 10 und Urteil vom 4.4.2012 - 4 C 8.09 - NVwZ 2012, 1314, juris Rn. 66 f.). Mit Blick auf die NBS selbst ist auch zu berücksichtigen, dass mit der voranschreitenden Verwirklichung bereits bestandskräftig planfestgestellter Abschnitte wie unter anderem des PFA 1.2 und des PFA 1.4 und der damit verbundenen Zwangspunkte ein zusätzlicher, die Verwirklichung des PFA 1.3a rechtfertigender Gesichtspunkt hinzugetreten ist, der zwar nicht allein, aber im Zusammenspiel mit den weiteren rechtfertigenden Gründen das Vorhaben trägt. Es ist zur Vermeidung von Planungstorsi ohne Funktion geboten, mit dem PFA 1.3a den Lückenschluss zwischen dem Fildertunnel und der Filderstrecke zu realisieren.

Insbesondere im Hinblick auf das verkehrliche Ziel der Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem und am Flughafen Stuttgart und der Messe sowie das Ziel der Anbindung der Region Filder liegt auch ein objektives Bedürfnis für die mit dem PFA 1.3a weiterhin planfestgestellten, über den bloßen Lückenschluss der NBS zwischen den PFA 1.2 und PFA 1.4 hinausgehenden Bahnbetriebsanlagen, insbesondere für die Herstellung der Station NBS einschließlich deren Verbindung zur NBS, vor. Die beabsichtigte Verknüpfung wäre ohne Schaffung eines Haltepunktes für die Fernzüge im Bereich des Flughafens nicht erreichbar. Die vom Kläger auf Grundlage nicht verbindlicher Zielfahrpläne der Deutschen Bahn AG als einem Anbieter von Verkehrsleistungen zur Anzahl möglicher Halte von Fernverkehrszügen am Flughafen geltend gemachte Rügen gegen die Verkehrsbedeutung der Station NBS dringen nicht durch. Zum einen beziehen sich die Zielfahrpläne auf nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erstellte und damit nicht entscheidungserhebliche Prognosen. Zum anderen lässt der Kläger Halte von Regionalzügen außer Betracht. Dass die Station NBS eine, wenn auch seiner Sicht gegebenenfalls geringer ausgeprägte Verkehrsbedeutung haben wird, erkennt im Übrigen auch der Kläger an.

Die Planrechtfertigung erstreckt sich dabei auch auf den Ausschleifungsbereich der Flughafenkurve als Teil des PFA 1.3a, die damit bereits die künftige Führung der Gäubahn über den Flughafen vorgibt. Dem steht nicht entgegen, dass die Zahl der Fahrgäste, die künftig mit der Gäubahn zum oder vom Flughafen fahren werden, nicht prognostiziert worden ist. Denn auch ohne diese vom Kläger geforderte Quantifizierung durfte das Eisenbahn-Bundesamt in seiner diesbezüglichen Entscheidung (S. 119 f. und S. 128 ff. [zur Planrechtfertigung] und auch S. 148 ff. [zur Variantenabwägung] des Planfeststellungsbeschlusses) darauf abstellen, dass die Führung der Gäubahn über den Flughafen für die Erreichung der Planungsziele der Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofs, der Verknüpfung mit dem Flughafen Stuttgart zur Verbesserung der überregionalen Anbindung dieses Verkehrsträgers sowie mit der Messe Stuttgart und der Anbindung der Filder als einen dicht bevölkerten und wirtschaftlich stark entwickelten Ergänzungsnorm vernünftigerweise geboten ist. Es liegt insoweit auch in der Natur dieser Verkehrsplanung, die im Hinblick auf die Gestaltung des Gesamt-Bahnknotens Stuttgart und der kleinräumigen Verkehrsführung im Filderraum nicht nur auf den steigenden Verkehrsbedarf auf der Fernverkehrs-Bahnstrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg-München und eine insoweit manifeste Nachfrage reagiert, sondern allgemein die Ziele einer besseren verkehrlichen Anbindung einer Region und dort vorhandener Infrastruktureinrichtungen und einer Vielzahl neuer Umsteigebeziehungen verfolgt, dass eine möglicherweise derzeit noch nicht vorhandene oder zumindest nicht messbare Nachfrage durch ein neu eröffnetes oder verbessertes Angebot erst stimuliert wird. Zudem wäre selbst bei unterstellter Stagnation der Nachfrage eine Verbesserung der Attraktivität der Anbindung für die in die Filderregion und zum Flughafen insbesondere aus und in Richtung Horb/Zürich Reisenden zu verzeichnen, die als solche nur bedingt quantifizierbar ist. Insoweit erweist sich die Führung der Gäubahn als geboten im Hinblick auf zumindest die Planungsziele der Verbesserung der Verkehrsanbindung durch Verkürzung der Reisezeiten und die Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass bezogen auf die Gäubahnführung zwar mit der Flughafenkurve, deren Grundlagenplanung mit den Anschlusspunkten bereits im PFA 1.3a erfolgt, neue Infrastruktur geschaffen wird. Hinzu kommen - soweit im Rahmen des PFA 1.3a bereits absehbar -

erweiternde bauliche Maßnahmen am vorhandenen Flughafenterminal zur Schaffung eines dritten Gleises im Rahmen des PFA 1.3b. Primär wird von der Beigeladenen zu 1 jedoch nachvollziehbar die Optimierung der Nutzung der ohnehin zu schaffenden NBS zwischen Flughafen und neuem Hauptbahnhof als zentralem Knotenpunkt beabsichtigt. Der mit der Gäubahnführung über den Flughafen verbundene Umfang der Neuschaffung von Infrastruktur, der bereits im Rahmen des PFA 1.3a vorhersehbar und berücksichtigungsfähig ist, erweist sich als begrenzt. Investitionsruinen ohne jeglichen adäquaten Nutzen, die bei einer Angebotsplanung, die vollständig auf neue Infrastruktur setzt, zu entstehen drohen, wenn die Nachfrage ausbleibt, sind im vorliegenden Kontext der Neuordnung eines bestehenden Bahnknotens nicht zu befürchten. Auch der Kläger stellt nicht infrage, dass die geplante Infrastruktur einschließlich der Flughafenkurve zumindest im Umfang der bisher fahrenden Züge genutzt werden wird. Vielmehr bezweifelt er lediglich künftiges Wachstum der Nachfrage, dessen es jedoch auf der Grundlage der in Teilen nicht wachstumsorientierten planerischen Ziele nicht bedarf (vgl. zum Begriff der Angebotsplanung im Fachplanungsrecht und zu den Grenzen der Zulässigkeit im Bereich des Luftverkehrsrechts mit Blick auf die Planrechtfertigung: BVerwG, Urteil vom 20.4.2005 - 4 C 18.03 - NVwZ 2005, 933, juris Rn. 24; BayVGh, Urteil vom 3.12.2002 - 20 A 01.40019 u. a. - NuR 2004, 175, juris Rn. 203; BVerwG, Urteil vom 11.7.2001 - 11 C 14.00 - NVwZ 2002, 350, juris Rn. 45).

Schließlich ist auch plausibel, dass eine Realisierung der Anschlusspunkte der Flughafenkurve an die NBS einschließlich der notwendigen Unterführungen im Zusammenhang mit der erstmaligen Errichtung der NBS vor deren Inbetriebnahme mit einem geringeren Aufwand und geringeren störenden Folgewirkungen verbunden ist, als nachträgliche Baumaßnahmen nach Errichtung und Inbetriebnahme der NBS. Diese dürften zudem erhebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb haben. Sachwidrige Erwägungen der Beigeladenen zu 1 sind insoweit nicht erkennbar. Auch stehen der Planfeststellung im Abschnitt 1.3b keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen (siehe dazu B. II. 9. a) aa) (6) (d)), eine Verwirklichung der Flughafenkurve ist damit zu erwarten. Der Zulässigkeit der Schaffung der Ausschleifungspunkte steht zudem auch nicht entgegen, dass sie selbst (noch) keine eigenständige Verkehrsfunktion haben, da

dieses Erfordernis unter den besonderen Bedingungen des Straßenrechts entwickelt worden ist und auf das Eisenbahnrecht nicht übertragen werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995 - 11 VR 6.95 - NVwZ 1996, 896, juris Rn. 26 m. w. N.).

(2) Auch mit seiner Rüge, der Antragsplanung zum Vorhaben „NBS mit Station NBS“ fehle die notwendige planerische Rechtfertigung, weil die Finanzierung nicht gesichert sei, dringt der Kläger nicht durch.

Zwar ist die Art der Finanzierung nicht Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses. Allerdings ist ein Vorhaben, das objektiv nicht realisierungsfähig ist, nicht vernünftigerweise geboten und damit nicht gerechtfertigt. Im Zeitpunkt der Planfeststellung darf deshalb die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht ausgeschlossen sein. Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, ist damit verfrüht und unzulässig. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden, wobei diese Einschätzung einen Zeithorizont voraussetzt, der sich an der Geltungsdauer eines nichts ausgenutzten Planfeststellungsbeschlusses als gesetzlich bestimmter Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans orientiert (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 1710, juris Rn. 58; Urteil vom 20.5.1999 - 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555, juris Rn. 44 f.; Urteil vom 24.11.1989 - 4 C 41.88 - NVwZ 1990, 860, juris Rn. 42; Senatsurteil vom 8.2.2007 - 5 S 2224/05 - ESVGH 57, 148, juris Rn. 61). Mithin dürfte der Zeithorizont für diese Betrachtung gemäß § 75 Abs. 4 Satz 1 VwVfG einen Zeitraum von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses umfassen, da im Allgemeinen Eisenbahngesetz keine spezialgesetzliche Regelung mehr besteht.

In diesem Sinne ist die Finanzierung der Antragsplanung nicht ausgeschlossen. Das Eisenbahn-Bundesamt durfte zum für die Beurteilung der Sicherung der Finanzierung maßgeblichen Zeitpunkt seines Beschlusses am 14. Juli 2016 davon ausgehen (S. 122 f. des Planfeststellungsbeschlusses), dass der Finan-

zierung des Vorhabens keine unüberwindbaren Schranken entgegenstehen. Seit dem 30. März 2009 besteht ein Finanzierungsvertrag der Projektpartner, der in § 8 Abs. 4 regelt, dass die Projektpartner Gespräche aufnehmen, wenn weitere Kostensteigerungen auftreten, die die bereits im Vertrag vorgesehenen Kostensteigerung übertreffen. Mit Urteil vom 14. Juni 2016 hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass die vertraglich geregelte Mitfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 durch die Landeshauptstadt Stuttgart nicht gegen Verfassungsrecht verstößt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.6.2016 - 10 C 7.15 - BVerwGE 155, 230, juris). Mit Beschluss vom 15. März 2013 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG angesichts weiterer Kostensteigerungen die Fortsetzung des Projekts und eine weitere Erhöhung des Kostenrahmens beschlossen und zudem im Erörterungstermin (vgl. die diesbezüglichen Angaben auf S. 88 des Stenografischen Protokolls des Erörterungstermins am 24.9.2014 als Anlage zum Anhörungsbericht) klargestellt, dass der hiermit im Vergleich zur Vereinbarung aus dem Jahr 2009 zu finanzierende Mehrbetrag von der Deutschen Bahn AG vorfinanziert werde und für die Realisierung des Projekts zur Verfügung stünde, wenn Gespräche mit den Projektpartnern nicht zu einer Kostenbeteiligung führen sollten. Angesichts dieser Sachlage bestand kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde, in Frage zu stellen, ob die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses bereits bekannten Kostensteigerungen überhaupt aufgebracht werden, sondern allenfalls, ob sie von der Deutschen Bahn AG und der Beigeladenen zu 1 allein oder von mehreren oder allen Projektpartnern gemeinsam getragen werden (vgl. S. 103 des Anhörungsberichts). Diese Aufteilung der Kosten zwischen den Projektpartnern ist für die grundsätzliche Finanzierungbarkeit des Projekts jedoch unbeachtlich. Soweit der Kläger auf weitere Steigerungen der Kosten des Projekts S 21 nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses verweist, die sich aus weiteren Gutachten ergäben und nunmehr im Übrigen auch in einem Beschluss des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG vom Januar 2018 zum Ausdruck kommen, mit dem eine Erhöhung des Finanzierungsrahmens auf 8,2 Mrd. Euro erfolgt ist, ist diese nachträgliche Änderung der Sachlage zum einen für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses unerheblich. Zum anderen wird aber auch hierdurch die Planrechtfertigung weiterhin nicht in Frage gestellt, da nicht ersichtlich ist, dass eine Finanzierung dieser und gegebenenfalls weiterer

Mehrkosten durch die Projektpartner ausgeschlossen wäre. Dass das Projekt nach Vorstellung aller Finanzierungsbeteiligten aus Kostengründen nicht mehr zu verwirklichen wäre, ist derzeit nicht zu erkennen.

c) Ob die Planrechtfertigung auch in Bezug auf die „Südmehringung Plieningen“ zu prüfen ist, weil auch insoweit eine umweltbezogene Rechtsvorschrift im Sinne des § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG in Rede steht (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.1.2007 - 9 A 20.05 - NVwZ 2007, 1054, juris Rn. 22 m. w. N.), kann dahinstehen. Denn auch das Straßenbauvorhaben ist planerisch gerechtfertigt.

Dabei bedarf keiner abschließenden Klärung, ob die Planrechtfertigung auf die vom Eisenbahn-Bundesamt maßgeblich angeführte starke Verkehrsüberlastung des Verkehrsknotenpunkts Neuhauser Straße/Mittlere Filderstraße in Plieningen gestützt werden kann. Zweifel ergeben sich insoweit daraus, als es den Planfeststellungsunterlagen an einer nachvollziehbaren Darlegung konkreter Verkehrszahlen und einer Verkehrsprognose mangelt. Sofern die Erforderlichkeit einer Straßenbaumaßnahme mit Aspekten der Verkehrsüberlastung begründet wird, sind regelmäßig dazu tatsächliche Feststellungen wie Verkehrszählungen möglich und in angemessenem Umfang auch geboten: soweit das Bedürfnis mit der Vorausschau auf künftige Entwicklungen begründet wird, fließenden Einschätzungen und Prognosen in die Planung ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 6.12.1985 - 4 C 59.82 - UPR 1986, 143, juris Rn. 17).

Als legitime Ziele im Sinne des Straßengesetzes sind aber auch allgemein die Verbesserung bestehender Verkehrsverbindungen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Beseitigung sonstiger Gefahrenquellen oder die Erschließung bisher infrastrukturell benachteiligter Räume anerkannt (vgl. Senatsurteil vom 15.12.1987 - 5 S 3279/86 - VBIBW 1988, 299, 300). Insoweit kann die Verlegung der L 1204 aus dem angebauten Bereich von Plieningen heraus mit der Schaffung einer unmittelbaren Verbindung zu den Landesstraßen L 1016 und L 1205 und damit zumindest - auch ohne Nachweis konkreter Entlastungswirkungen - der Verbesserung einer Verkehrsverbindung durch Beseitigung einer Kreuzung und der Beseitigung auch der mit dieser verbundenen Gefahren

begründet werden. Um einen planerischen Missgriff handelt es sich dabei jedenfalls nicht. Eine Entscheidung über die ordnungsgemäße Abwägung der öffentlichen und privaten Belange in Bezug auf die „Südümgehung Plieningen“ ist damit allerdings noch nicht getroffen (siehe dazu B II. 9. b) bb)).

Ob für die Planrechtfertigung auch die Aufnahme des Vorhabens „Südümgehung Plieningen“ in den Maßnahmenplan Landesstraßen zum Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg (Stand 20.11.2013) herangezogen werden kann, kann damit dahinstehen. Diese Einstufung hat mangels entsprechender gesetzlicher Regelung für die Planfeststellung nicht die Bindungswirkung wie die Aufnahme einer Bundesfernstraße in den entsprechenden Bedarfsplan (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG). Die verkehrspolitische Entscheidung könnte insoweit allenfalls indiziell auf die Erforderlichkeit im Sinne von „vernünftigerweise geboten“ hinweisen (vgl. Senatsurteil vom 8.7.2002 - 5 S 2715/01 - juris Rn. 85).

3. Ein Verstoß gegen §§ 15 und 17 BNatSchG (in der bis zum 10.2.2017 gültigen Fassung vom 31.8.2015 [BGBl. I S. 1474]) liegt weder in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ noch die „Südümgehung Plieningen“ vor. Weder mangelt es dem Planfeststellungsbeschluss an der gebotenen verursacherbezogenen Zuordnung von notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (dazu a)), noch hat das Eisenbahn-Bundesamt bei der Bestimmung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verkannt, dass mit einer verzögerten Wirksamkeit einer Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme Wertigkeitsverluste verbunden sein können (dazu b)).

a) Dem planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 18.1) kann entgegen der Rüge des Klägers in ausreichendem Maß nachvollziehbar entnommen werden, welcher Vorhabenträger für die Durchführung welcher Maßnahmen verantwortlich ist.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern (§ 15 Abs. 4

Satz 1 BNatSchG). Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger (§ 15 Abs. 4 Satz 4 BNatSchG). Die Ersatzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan zu beschreiben, der Bestandteil des Fachplans ist (§ 17 Abs. 4 Satz 3 bis 5 BNatSchG). Verursacher eines Eingriffs und damit Verantwortlicher ist dabei die natürliche oder juristische Person, die auf ihren Antrag die behördliche Zulassung des Eingriffs erhalten hat (P. Fischer-Hüftle/A. Schumacher in Schumacher/Fischer/Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 1. Auflage 2011, § 15 Rn. 126). Da § 78 VwVfG mehrere selbständige Vorhaben - wie bereits dargestellt (siehe oben B. I. 2. a) aa) (1)) - lediglich verfahrensrechtlich verknüpft, die an sie jeweils zu stellenden materiell-rechtlichen Anforderungen aber unberührt lässt, bedarf es zur Erfüllung der sich aus § 15 Abs. 2 BNatSchG ergebenden materiell-rechtlichen Pflichten einer konkreten Zuordnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu den jeweiligen Vorhabenträgern als Verursacher. Dieses Erfordernis besteht insbesondere auch, um auf Grundlage von § 17 Abs. 7 BNatSchG die gebotene Überprüfung der frist- und sachgerechten Durchführung zu ermöglichen.

Diesen Anforderungen wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Zwar enthält der landschaftspflegerische Begleitplan auch eine Bewertung der mit den Vorhaben „NBS mit Station NBS“, „Südumgehung Plieningen“ und der notwendigen Folgemaßnahme „Anschlussstelle Plieningen“ verbundenen Eingriffe nach Ökopunkten (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 297, Tabelle 51) und eine Gegenüberstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach abstrakten Flächenangaben und Ökopunkten (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 298, Tabelle 52, und Beilage 1, S. 365 bis 415, Tabellen 16 bis 24). Auf dieser Grundlage allein wäre die Ausführung, Erhaltung und Sicherung einzelner Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu gewährleisten. Jedoch umfasst der landschaftspflegerische Begleitplan darüber hinaus auch eine Gegenüberstellung von Eingriffen und konkreten Maßnahmen (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 287 bis 296, Tabellen 49 und 50). Die Maßnahmen werden dabei im Einzelnen beschrieben (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht,

S. 254 bis 282, Kap. 13.6 und 13.7) und unter Angabe der betroffenen Flurstücke dem jeweiligen Vorhaben zugeordnet. Eine entsprechende Darstellung findet sich jeweils in dem Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme (Anlage 18.2.3). Unter Berücksichtigung der Vorbemerkungen im landschaftspflegerischen Begleitplan zur Ausgangslage (LBP, Erläuterungsbericht, S. 13), aus denen sich ohne Weiteres ergibt, dass der Beigeladene zu 2 nur Träger des Vorhabens „Südümgehung Plieningen“ (SUP) ist und nur diesem Vorhaben zugeordnete Maßnahmen sich auf ihn beziehen, verbleiben keine Zweifel an einer zumindest flächenanteiligen exakten Zuordnung. Dass die tatsächliche Durchführung der konkreten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in bestimmten Fällen wegen der Art der Maßnahme oder ihrer räumlichen Ausdehnung nur bedingt teilbar ist und damit sinnvollerweise nur von einem Vorhabenträger allein übernommen werden dürfte, steht der hinreichend konkreten Zuordnung im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht entgegen. Der zuständigen Behörde gegenüber sind beide Vorhabenträger zur frist- und sachgerechten Durchführung verpflichtet. Bei fehlender Teilbarkeit der Maßnahme bezieht sich die Verpflichtung auf die Maßnahme insgesamt, wenn anderenfalls der eigene Beitrag nicht erbracht werden kann. Fragen der internen Aufgabenverteilung und Kostenerstattung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

b) Fehl geht auch die Annahme des Klägers, das Eisenbahn-Bundesamt habe verkannt, dass mit der nur verzögerten Wirksamkeit der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine verringerte Wertigkeit verbunden sein kann, die bei der Festsetzung berücksichtigt werden muss.

Mit einer Maßnahme ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Zum zeitlichen Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich oder

Ersatz sieht § 15 Abs. 5 BNatSchG vor, dass unvermeidbare Eingriffe in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. In der Folge müssen auch Maßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 innerhalb angemessener Frist erfolgen, um einen Ausgleich oder Ersatz darzustellen (vgl. Guckelberger in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 2. Auflage 2015, § 15 Rn. 45 m. w. N.). Die zeitliche Lücke zwischen dem Eingriff und der ökologischen Wirksamkeit der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme hat damit Konsequenzen für die Ausgleichbarkeit und die Wirksamkeit der Kompensation (vgl. P. Fischer-Hüftle/A. Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 1. Auflage 2011, § 15 Rn. 82). Eine Frist ist dabei nicht mehr angemessen, wenn zwischen Eingriff und Kompensation so viel Zeit verstreicht, dass sich das mit den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verfolgte Ziel nicht mehr erreichen lässt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.5.1999 - 4 BN 17/98 - BauR 2000, 242, juris Rn. 4).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat diese Zusammenhänge hinreichend gewürdigt. Seine Annahme, die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft seien im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen, ist insoweit nicht fehlerhaft. Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan unter Berücksichtigung der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung - ÖKVO) bewertet und angerechnet. Gemäß § 1 ÖKVO regelt diese Verordnung unter anderem die Bewertung und Anrechnung von vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 16 BNatSchG. Bedenken gegen die Zugrundelegung des mit der Ökokonto-Verordnung verbundenen standardisierten Bewertungsverfahrens auch auf die vorliegend maßgeblichen Eingriffe und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen nicht. Gemäß § 8 Satz 2 ÖKVO besteht der Wert einer Maßnahme in Ökopunkten in der Differenz zwischen einem zu bestimmenden Ausgangswert und einem Zielwert zu einem bestimmten Bewertungszeitpunkt. Die entsprechenden Werte werden gemäß § 8 Satz 1 ÖKVO i. V. m. der Anlage 2 (Bewertungsregelung) ermittelt. Dabei unterscheidet die für die Bewertung maßgebliche Biotopwertliste (Anlage 2, Tabellenteil) zwischen einem Feinmodul (Nr. 1.1

der Anlage 1), das der Bestimmung des Zielwertes von Biotoptypen dient, die in kurzer Zeit entstehen, und einem Planungsmodul (Nr. 1.2 der Anlage 1) zur Ermittlung des Zielwerts bei Biotoptypen, die erst allmählich entstehen. Die Ökokonto-Verordnung standardisiert auf diese Weise die Berücksichtigung der unterschiedlichen Wertigkeit der zerstörten Biotope und den sich erst langsam entwickelnden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde. Anhaltspunkte dafür, dass die Anwendung der Ökokonto-Verordnung bei der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans fehlerhaft erfolgt sein könnte, liegen nicht vor. Entsprechendes wird auch vom Kläger nicht dargelegt.

4. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt weder in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ noch in Bezug auf die „Südumgehung Plieningen“ gegen ein artenschutzrechtliches Zugriffsverbot im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG (in der bis zum 15.9.2017 gültigen Fassung vom 29.7.2009 [BGBl. I S. 2542]).

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nummer 1), wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, wobei eine erhebliche Störung vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nummer 2) oder Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nummer 3). Gemäß § 44 Abs.5 Satz 1 und 2 BNatSchG liegt unter anderem für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, wenn unter anderem Tier-

arten, die in Anhang IV Buchst. a der FFH-Richtlinie genannt sind, oder europäische Vogelarten betroffen sind. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG (in der maßgeblichen bis zum 28. September 2017 gültigen Fassung vom 21. Januar 2013 [BGBl. I S. 95]) können von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen zugelassen werden aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Art. Eine Ausnahme darf nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie weitergehende Anforderungen enthält.

Bei der Bestandsaufnahme, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt sind, steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu, insbesondere auch 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.11.2017 - 3 A 4.15 - juris Rn. 42; Urteil vom 10.11.2016 - 9 A 18.15 - NVwZ 2017, 1294, juris Rn. 75; die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der eingeschränkten Kontrolle bestätigend: BVerfG, Beschlüsse vom 23.10.2018 - 1 BvR 2523/13 und 1 BvR 595/14 - juris LS 1.).

Mit seinen Einwendungen gegen die diesbezügliche Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts dringt der Kläger nicht durch. Soweit es artenschutzrechtliche Ausnahmen für die Arten Rebhuhn, Zauneidechse und Kleiner Wasserfrosch zugelassen hat, bezieht sich deren Notwendigkeit nur auf Auswirkungen des Vorhabens „NBS mit Station NBS“; eine eindeutige Zuordnung ist insoweit möglich, die Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme sind erfüllt (dazu a)). Vertretbar wurde auch die Notwendigkeit einer artenschutzrechtli-

chen Ausnahmezulassung bezogen auf weitere Arten, insbesondere die Feldlerche, wegen einer erheblichen Beeinträchtigung durch die Störung während der Brutzeiten (dazu b)) und den Verlust von Bruthabitaten verneint (dazu c)). Bezogen auf die Einschätzungen des Eisenbahn-Bundesamts, es drohe kein Verstoß gegen das Tötungsverbot wegen erhöhter Kollisionsrisiken in Bezug auf die Arten Feldlerche und Mäusebussard durch die „NBS mit Station NBS“ (dazu d)), ist zumindest kein erheblicher Mangel festzustellen. Bezogen auf die Art Waldohreule ist die Einschätzung, es bestünden in der näheren Umgebung Ausweichmöglichkeiten im Sinne von § 44 Abs.5 Satz 1 BNatSchG, die einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausschließen würden, vertretbar (dazu e)).

a) Die Rüge des Klägers, die zugelassenen artenschutzrechtlichen Ausnahmen seien den beiden Vorhaben nicht eindeutig zuzuordnen, bleibt ohne Erfolg. Der Kläger macht insoweit geltend, die auf Grundlage von § 45 Abs. 7 BNatSchG durchgeführte artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung sei mangelhaft, da eine Gegenüberstellung der jeweils vorhabenspezifischen Vorteile der Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südumgehung Plieningen“ mit den jeweiligen vorhabenspezifischen Verstößen gegen artenschutzrechtliche Verbotsbestände nicht erfolgt sei. Zudem fehle die gebotene Berücksichtigung der kumulierten Auswirkungen aller Vorhaben.

Dem kann zumindest im Ergebnis nicht gefolgt werden. Richtig ist, dass auch bei der Abwägung im Rahmen von § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG der mit dem jeweiligen Vorhaben im fachplanungsrechtlichen Sinn verbundene Zugriff im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG maßgeblich ist und die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote als materiell-rechtliche Anforderungen an die Zulässigkeit von Vorhaben von der verfahrensrechtlichen Verknüpfung nach § 78 VwVfG unberührt bleiben. Ansonsten bestünde - wie bei der fachplanerischen Abwägung auch - die Gefahr, dass ein Vorhaben von besonders hohem öffentlichen Interesse ein anderes Vorhaben von nur geringem öffentlichen Interesse mitzöge (vgl. zu § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG: BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.5 - NuR 2016, 845, juris Rn. 109). Ob es dabei - der Abwägung im Rahmen von § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG entsprechend - auch bei § 45 Abs. 5

Satz 1 Nr. 7 BNatSchG geboten ist, Summationswirkungen zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 10.11.2009 - 9 B 28.09 - NVwZ 2010, 319, juris Rn. 3), kann ungeklärt bleiben. Denn die Voraussetzungen für die erteilten Ausnahmen auf Grundlage von § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG liegen vor. Eine ermessensfehlerfreie Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung scheidet angesichts des dezidierten Tatbestandes und der hier anzunehmenden Ermessensreduzierung auf Null aus (vgl. Schütte/Gerbig in Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 45 Rn. 22 m. w. N.).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die artenschutzrechtlichen Auswirkungen der beiden Vorhaben „NBS mit Station NBS“ und „Südümgehung Plieningen“ differenziert untersucht und insoweit bezogen auf die Arten Rebhuhn, Zauneidechse und Kleiner Wasserfrosch in vertretbarer Weise festgestellt, dass artenschutzrechtliche Zugriffsverbote nur durch das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ verwirklicht werden (dazu aa)). Dieses Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen (dazu bb)). Zumutbare Alternativen sind insoweit nicht erkennbar (dazu cc)). Der Erhaltungszustand der betroffenen Arten verschlechtert sich nicht (dazu dd)).

aa) Die erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG für die Arten Rebhuhn, Zauneidechse und Kleiner Wasserfrosch beziehen sich ausschließlich auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ermöglicht insoweit eindeutige differenzierende Feststellungen. Zwar ist eine gemeinsame spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erfolgt und die Maßnahmen zum vorgezogenen Funktionsausgleich wurden für beide Vorhaben und die Folgemaßnahme gemeinsam vorgenommen, wobei eine sich am jeweiligen Flächenumfang orientierende, anteilige Zuweisung des Umfangs der Maßnahme zu den einzelnen Verursachern erfolgt ist (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 166). Bezogen auf die hier maßgeblichen artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen für die Arten Rebhuhn, Zauneidechse und Kleiner Wasserfrosch findet sich in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung hingegen eine nicht zu beanstandende eindeutige Zuordnung zum Vorhaben „NBS mit

Station NBS“, die vom Planfeststellungsbeschluss (S. 229) aufgegriffen wird. Rebhühner konnten maßgeblich nachgewiesen werden im Bereich zwischen der A8 und dem Flughafen im Süden, L 1192 im Norden und Plieningen im Osten (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 31). Die eine Ausnahme im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erfordernde Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich jedoch ausschließlich auf Bereiche, die eindeutig dem Vorhaben „NBS mit Station NBS“ zugeordnet werden können (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 96 und Abbildung Nr. 19). Folgerichtig wurde auch die aus § 45 Abs. 7 BNatSchG abgeleitete Maßnahme FCS 2 zur Sicherung des Erhaltungszustandes ausschließlich der Beigeladenen zu 1 zugeschrieben (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 186). Ein Vorkommen des Kleinen Wasserfrosches ist ausschließlich der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung nur in den Laichgebieten LG 19 bis LG 25 zu erwarten (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 58), die sich ausschließlich im Einwirkungsbereich der NBS befinden; die Notwendigkeit einer Ausnahme bezieht sich dementsprechend nur auf dieses Vorhaben (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 155, 188 und Abbildung Nr. 16). Auch bezogen auf die Zauneidechse wurden Habitate nur in Bereichen festgestellt, die eindeutig nur dem Einwirkungsbereich des „Vorhabens NBS mit Station NBS“ zuzuordnen und hinsichtlich derer die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG die Zulassung einer Ausnahme erforderlich ist (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 3, SAP, S. 153, 189 und Abbildung Nr. 15).

bb) Das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen.

Öffentliche Interessen, mithin nicht lediglich rein private Belange, sind zwingend, wenn sie einem durch Vernunft- und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln entsprechen. Zwingend bedeutet nicht, dass Sachzwänge vorliegen müssen, denen niemand ausweichen kann, sondern sicherzustellen ist, dass das betreffende Vorhaben gerade die Verwirklichung des jeweils verfolgten öffentlichen Interesses zum Zweck hat vgl. BVerwG, Urteil vom 27.1.2000 - 4 C 2.99 - NVwZ 2000, 1171, juris Rn. 39). Überwiegend sind

diejenigen öffentlichen Interessen, die in bipolarer Abwägung den mit dem besonderen Artenschutzrecht verfolgten Belangen des Naturschutzes vorgehen (BVerwG, Urteil vom 9.7.2009 - 4 C 12.08 - NVwZ 2010, 123, juris Rn. 15). Regelmäßig stellen solche Gemeinwohlbelange zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dar, die eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 GG rechtfertigen würden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.3.2006 - 4 A 1073.04 - juris Rn. 573)

Diesen Anforderungen ist Genüge getan. Insbesondere den verkehrlichen Interessen der Allgemeinheit ist letztlich ein höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des Artenschutzes. Im Planfeststellungsbeschluss, der insoweit auf die Erwägungen zur Eignung entgegenstehender Eigentumsrechte verweist (S. 229, 121ff. des Planfeststellungsbeschlusses), ist unter Bezugnahme auf den Anhörungsbericht und die von der Beigeladenen zu 1 vorgelegten Verkehrsprognosen überzeugend dargelegt, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein hoher Stellenwert zukommt. Zwar ist der Bahnknoten Stuttgart von der Bedarfsfeststellung der Aufnahme der Neu- und Ausbaustrecke Ulm in den Bedarfsplan für die Schienenwege nicht unmittelbar erfasst. Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen (vgl. Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I, S. 30 ff.) ergibt sich jedoch der entsprechende Verkehrsbedarf. Insoweit kann auch auf die Erwägungen zur Planrechtfertigung verwiesen werden (siehe oben B. II. 2. b). Substantiierte Einwendungen des Klägers hiergegen liegen nicht vor und sind auch sonst nicht ersichtlich. Demgegenüber sind die tatbestandlichen Handlungen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur von begrenzten Gewicht. Die Anzahl betroffener Zauneidechsen wird auf 15 Individuen geschätzt. Im Falle des Rebhuhns wird mit einem Verlust von 15 ha Habitat und damit einer gleichzeitigen Betroffenheit von drei Brutpaaren gerechnet. Bezogen auf die Art Kleiner Wasserfrosch ist ein Laichhabitat von 1.000 m² (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 186 ff.) zu schaffen. Das Gewicht der Habitatverluste wird dadurch relativiert, dass Ersatzlebensräume in großem Umfang geschaffen werden. Die hinter den Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS 2, 3 und 4; Anlage 18.1,

LBP, Erläuterungsbericht. S. 168 ff.) stehenden Schutzkonzepte sind schlüssig. Es ist plausibel, dass die Maßnahme ihre Wirkungen nicht verfehlen. Dies stellt auch der Kläger nicht infrage.

cc) Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben. Zwar entsprechen die Anforderungen an die Alternativlosigkeit der in Rede stehende Ausnahmen inhaltlich im Wesentlichen denjenigen, die an die Abweichungsprüfung im Rahmen des Habitatschutzrechts (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) gestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.4.2014 - 9 A 25.12 - UPR 2014, 431, juris Rn. 120; HessVGH, Urteil vom 21.8.2009 - 11 C 318/08.T - ESVGH 60, 185, juris Rn. 692). Insoweit ist die Alternativenprüfung nicht vollumfänglich mit der allgemeinen fachplanungsrechtlichen Alternativenprüfung (siehe dazu im Folgenden B. II. 9. a) aa)) vergleichbar, sondern enthält ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Lässt sich demnach das Planungsziel oder das Planungszielbündel an einem günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein Ermessen wird ihm insoweit nicht eingeräumt. Die Anforderungen an den Ausschluss von Alternativen steigen in dem Maß, in dem diese geeignet sind, die Ziele des Vorhabens zu verwirklichen, ohne zu offensichtlichen unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen zu führen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative erst Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt; hierzu zählen auch Kostengründe. Der Vorhabenträger braucht sich nicht auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn diese auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, oder auf eine Alternative, bei der sich die naturschutzrechtlichen Schutzvorschriften als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 - 9 A 14.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 74 m. w. N.).

Auch unter Zugrundelegung dieses strengen Maßstabs wird jedoch vom Kläger nicht dargelegt und ist auch sonst nicht ersichtlich, dass Möglichkeiten bestanden hätten, die artenschutzwidrigen Eingriffe zu minimieren, wovon auch das Eisenbahn-Bundesamt ausgegangen ist (vgl. S. 229 f. des Planfeststellungsbeschlusses) und wie es im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Ausdruck kommt (Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 177 ff.). Insbesondere lassen auch die vom Kläger favorisierten groß- und kleinräumigen Alternativen zur Antragsvariante nicht erkennen, dass potentiell Lösungen zur Verfügung gestanden hätten, die mit weniger Eingriffspotential für die betroffenen Arten verbunden gewesen wären (vgl. auch Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 177 ff.).

dd) Schließlich besteht aufgrund der im landschaftspflegerischen Begleitplan festsetzten Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes keine begründete Besorgnis der Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Arten. Gegen die diesbezüglichen Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamts (S. 229 ff. des Planfeststellungsbeschlusses) ist auch unter Berücksichtigung des Vortrags des Klägers nichts zu erinnern.

b) Die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts, bezogen auf die Feldlerche werde nicht gegen das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verstoßen, ist von der naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative gedeckt.

Hinsichtlich der Auswirkungen stellt das Eisenbahn-Bundesamt unter Bezugnahme auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung insoweit fest, dass eine erhebliche Störung während sensibler Zeiten nicht vorliege, weil die Art nur als schwach lärmempfindlich eingestuft werde und empfindlicher auf optische Signale reagiere. Die zugverkehrsbedingten Wirkungen könnten Beeinträchtigungen im Sinne eines verminderten Bruterfolges herbeiführen, die jedoch nur denen einer weniger stark befahrenen Straße entsprächen mit der Folge der Abnahme der Habitateignung von 20 Prozent in einer Entfernung von 100 Metern zur geplanten Trasse. Da im Bereich von 100 Metern in Bezug auf die oberirdische Trasse der NBS 11 Brutpaare betroffen seien, seien hier rechnerisch dau-

erhafte Beeinträchtigungen für 2,2 Brutpaare zu erwarten. Hinzu kämen temporäre Beeinträchtigungen - insoweit auch bezogen auf das Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ - der über mehr als eine Brutperiode andauernden Bauarbeiten von rechnerisch zwei Brutpaaren entsprechend der im Einwirkungskreis festgestellten 10 Brutpaare, die allerdings durch zeitliche Beschränkungen des Rückbaus der L 1204 auf Zeiten außerhalb der Brutzeit auf 1,4 Brutpaare minimiert werden könnten. Die sich damit ergebende Gesamtbeeinträchtigung von 3,6 Brutpaaren stelle keine erhebliche Störung dar, da angesichts der 110 im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutpaare keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population zu erwarten sei (vgl. S. 216 f. des Planfeststellungsbeschlusses und Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 75 f.).

Hiergegen ist auch unter Berücksichtigung des Vortrags des Klägers nichts einzuwenden. Denn bezogen auf die „NBS mit Station NBS“ stellt auch er die naturschutzfachliche Vertretbarkeit der Erwägungen nicht infrage. Bezogen auf die „Südumgehung Plieningen“ hat Herr Dipl.-Biol. Dr. M., der für die Beigeladene verantwortlich an der Erstellung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung mitgewirkt hat, in der mündlichen Verhandlung zur Überzeugung des Senats dargelegt, dass die mit der verlegten Landesstraße verbundenen Auswirkungen auf die vorhandenen Bruthabitate angesichts des geringen Abstandes zur Trasse der A 8, die als eindeutig dominierende verkehrliche Störquelle einzustufen sei, und angesichts der Gewöhnung der Tiere hieran, nicht zu einer Habitatminderung führe. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass es durch die „Südumgehung Plieningen“ nicht isoliert zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung kommt, sondern vielmehr die Trasse der L 1204 verlegt wird mit der Folge, dass lediglich ein Delta einer Verkehrssteigerung zu berücksichtigen ist. Die Einschätzung, die verbleibende Störwirkung werde von den Auswirkungen der A 8 massiv überlagert und falle nicht ins Gewicht, ist damit von der naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative gedeckt.

c) Auch gegen das artenschutzrechtliche Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstößt der Planfeststellungsbeschluss nicht. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Art Feldlerche (aa)) als auch in Bezug auf die Art Waldohreule (dazu bb)).

aa) Die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes, den Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG werde für die Art Feldlerche mit einer Ausgleichsmaßnahme in Form einer vorgezogenen Schaffung von Ersatzhabitaten in Form von Buntbrachen in ausreichendem Maß begegnet, ist naturschutzfachlich vertretbar. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt hier unter Bezugnahme auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung darauf ab, dass angesichts der mit der dauerhaften Kulissenwirkung verbundenen rechnerischen Abnahme der Habitateignung und der hohen Wahrscheinlichkeit der Besetzung geeigneter Ersatzhabitatflächen durch artgleiche Konkurrenten eine vorgezogene Habitatoptimierung im räumlichen Zusammenhang und in ausreichender Entfernung zum Vorhaben durchgeführt werden müsse und dass diese Anforderungen durch die CEF-Maßnahme 6 erfüllt seien (vgl. S. 222 des Planfeststellungsbeschlusses und Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 76 f. und S. 171 f.). Erwägungen zu einem gesonderten Ausgleich für lediglich temporäre Kulissenwirkungen finden sich nicht.

Hiergegen ist auch unter Berücksichtigung der Einwendung des Klägers nichts zu erinnern. Zwar erstreckt sich, worauf der Kläger zurecht hinweist, das Schutzregime des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in zeitlicher Hinsicht auch auf Momente, in denen eine geschützte Stätte unbewohnt ist, wenn eine regelmäßige Wiedernutzung erfolgt (vgl. BVerwG, Urteil vom 6.11.2013 - 9 A 14.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 114). Da sich die außerhalb der Brutzeiten zu befürchtenden Beeinträchtigungen jedoch auf eine bloße temporäre Kulissenwirkung von Baumaßnahmen ohne Entnahme oder Zerstörung der Brutstätte und damit ohne dauerhaften Belastungseffekt beziehen, besteht indes - anders als vom Kläger angenommen - kein Anlass, den zeitlichen Schutzzumfang des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auf temporäre Auswirkungen auszudehnen. Einwendungen gegen die Eignung der CEF-Maßnahme 6 (Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 171 f.; Anlage 18.1, LBP, Erläuterungsbericht, S. 243) zur Sicherung der ökologischen Funktion der Lebensstätten der Feldlerche im räumlichen Zusammenhang macht der Kläger nicht geltend. Auch sonst ist diesbezüglich nichts ersichtlich.

bb) Soweit das Eisenbahn-Bundesamt einen Verstoß gegen das artenschutzrechtliche Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Art Waldohreule mit der Begründung verneint, die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätte werde im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt, ist auch diese Einschätzung rechtlich nicht zu beanstanden.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG (in der bis zum 15.9.2017 gültigen Fassung von 29.7.2009 [BGBl. I S. 2542]) gilt unter anderem für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe, dass ein Verstoß gegen das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei einer Betroffenheit von europäischen Vogelarten nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Entscheidend ist dabei, ob die ökologische Gesamtsituation in einem zu betrachtenden Raum eine Verschlechterung erfährt. Es muss gewährleistet sein, dass es zu keiner Minderung des Fortpflanzungs- oder Ruherfolges für die betroffenen Exemplare einer Art kommt. Eine solche Minderung liegt nicht vor, wenn sich innerhalb des betroffenen Bereichs vergleichbare Strukturen finden, die als Ersatzstätte dienen können. Insoweit bedarf es einer artspezifischen Betrachtung, hinsichtlich derer der Behörde eine Einschätzungsprärogative zukommt (vgl. zum Ganzen Schütte/Gerbig in Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 44 Rn. 55 m. w. N.; Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 86. EL April 2016, § 44 BNatSchG Rn. 42 m. w. N.). Die Privilegierung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist - entgegen der Ansicht des Klägers - zumindest insoweit auch mit den Vorhaben des Unionsrechts, insbesondere mit Art. 5 Buchst. b der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, vereinbar, als es - wie hier - nicht um die Verletzung und Tötung von Individuen von europäischen Vogelarten geht (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.7.2008 - 9 A 14.07 - NVwZ 2009, 302, juris Rn. 98; Urteil vom 18.3.2009 - 9 A 39/07 - NVwZ 2010, 44, juris Rn. 68).

Nach dieser Maßgabe ist die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts, im Umfeld des zur Brut genutzten und im Zusammenhang mit dem Vorhaben zerstörten Gehölzbestandes befänden sich zahlreiche geeignete Strukturen, die ein Ausweichen des Brutpaares der Waldohreule ermöglichen würden (S. 219 f. des Planfeststellungsbeschlusses), plausibel. Der Zugriff auf die betroffene Brutstätte der Waldohreule im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Anschlussstelle Plieningen erfolgt im Rahmen eines nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffs, entgegen der Ansicht des Klägers liegt - wie gezeigt (siehe oben: B. II. 3. a)) - die nach Vorhaben differenzierende Prüfung von Eingriff und Kompensation vor. Ausweislich der unwidersprochenen Angaben in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung stellen Feldgehölze und strukturierte Waldränder mit ausreichend Deckung bietenden Nadelbäumen (Kiefern, Fichten), Baumgruppen und Hecken geeignete Bruthabitate dar, wobei die Waldohreule unter anderem in alten Krähennestern brütet (Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 37). Daher ist es auch unter Berücksichtigung der vom Kläger geforderten positiven Tatsachenfeststellungen nicht zu beanstanden, dass das Eisenbahn-Bundesamt ohne konkrete Nennung eines konkret geeigneten Nestes auf die in der näheren Umgebung befindlichen Nadelgehölze verweist, zumal sich ausweislich der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auch zahlreiche Krähen und damit voraussichtlich auch verlassene Krähennester in der Umgebung befinden (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 114).

d) Hinsichtlich der Art Feldlerche ist die zum artenschutzrechtlichen Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG getroffene Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamts, das Kollisionsrisiko durch das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ sei auf das allgemeine Lebensrisiko reduziert, noch von der naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative gedeckt (dazu aa)). Bedenken bestehen zwar hinsichtlich der Art Mäusebussard; eine abschließende Klärung kann jedoch unterbleiben, denn selbst wenn entgegen der Auffassung des Planfeststellungsbeschlusses eine Ausnahme erforderlich wäre, läge insoweit eine objektive Ausnahmelage vor, sodass der etwaige Mangel unerheblich wäre (dazu bb)).

aa) Hinsichtlich der Art Feldlerche ist die artenschutzrechtliche Prüfung in Bezug auf das Bestehen von Kollisionsrisiken rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist individuenbezogen und im Grundsatz auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Sozialadäquate Handlungen wie die Zulassung eines eisenbahnrechtlichen Vorhabens werden von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen erfasst, die Verwirklichung hängt nicht von subjektiven Merkmalen ab. Tierkollisionen im Rahmen der Aufnahme eines Verkehrs können damit nicht pauschal aus den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgenommen werden. Jedoch bedarf es einer am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ausgerichteten teleologischen Reduktion der Verbotsnorm. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Fahrzeug erfüllt, könnten Verkehrsinfrastrukturvorhaben nur noch unter Anwendung von Ausnahmeregelungen durchgeführt werden. Die gesetzliche Ausnahme würde zum Regelfall und ihren strengen Voraussetzungen würde eine Steuerungsfunktion zugewiesen, für die sie nach der Gesetzessystematik nicht gedacht sind. Eine sachgerechte Auslegung der Vorschrift führt daher dazu, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Verkehrsinfrastrukturvorhaben in signifikanter Weise erhöht, was nicht der Fall ist, wenn das Risiko nach naturschutzfachlicher Einschätzung unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebene Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 9.7.2008 - 9 A 14.07 - NVwZ 2009, 302, juris Rn. 91; Urteil vom 28.3.2013 - 9 A 22.11 - UPR 2013, 434, juris Rn. 118). Das anhand einer wertenden Betrachtung auszufüllende Kriterium der Signifikanz trägt dem Umstand Rechnung, dass für Tiere bereits vorhabenunabhängig ein allgemeines Tötungsrisiko besteht, welches sich nicht nur aus dem allgemeinen Naturgeschehen ergibt, sondern auch dann sozialadäquat und deshalb hinzunehmen ist, wenn

es zwar vom Menschen verursacht ist, aber nur einzelne Individuen betrifft. Denn tierisches Leben existiert nicht in einer unberührten, sondern in einer vom Menschen gestalteten Landschaft. Nur innerhalb dieses Rahmens greift der Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Das bedeutet nicht, dass gerade in einem Umfeld, in dem bereits aufgrund anderweitiger Vorbelastungen ein erhöhtes Tötungsrisiko besteht, eine umso größere Gefährdung zulässig wäre. Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind vielmehr insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des durchschnittlichen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen, darüber hinaus gegebenenfalls auch weitere Kriterien im Zusammenhang mit der Biologie der Art (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8.3.2018 - 9 B 25.17 - DVBl 2018, 1179, juris Rn. 11). Es ist insoweit 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 1170, juris Rn. 141). Zwischenzeitlich hat auch der Gesetzgeber den Signifikanzansatz durch das Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) in die Neufassung des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG aufgenommen.

Nach dieser Maßgabe ist die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts, für die Feldlerche bestehe kein signifikantes Tötungsrisiko infolge der Wirkungen der NBS und der Südumgehung Plieningen, von der naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative gedeckt. Die Feldlerche reagiert - wie in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung plausibel dargestellt und vom Kläger nicht bestritten - artspezifisch weniger auf Lärmimmissionen als auch auf optische Signale und Kulissen, die während etwaiger Singflüge wahrgenommen werden; zu diesen Störkulissen zeigt die Art ein ausgeprägtes Meideverhalten (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 23). Daher ist die auf die Gutachter gestützte Schlussfolgerung des Eisenbahn-Bundesamts plausibel, unter anderem die Trasse der A 8 stelle eine deutliche Barriere dar und es sei in der Folge nicht

mit einem erheblichen Überflug über die gebündelten Trassen zu rechnen (S. 223 des Planfeststellungsbeschlusses; Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 77 f.). Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil die Kulissenwirkung künftig mit den Trassen der Südumgehung und der NBS einheitlich noch stark zunehmen wird. Die Einwendungen des Klägers, es hätte untersucht werden müssen, in welchem Umfang Querungen stattfinden und es sei außer Betracht gelassen worden, dass beiderseits der Trassen Bruthabitate lägen und zudem die Trassen auch außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches von Flughafen und Messe lägen und in anderer Höhenlage als die A 8 verliefen, dringen daher nicht durch.

bb) Bezogen auf die Art Mäusebussard begegnet die naturschutzfachliche Einschätzung auf Grundlage der dargelegten Maßstäbe hingegen rechtlichen Bedenken. Das Eisenbahn-Bundesamt geht unter Bezugnahme auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung davon aus, dass unbeeinträchtigte Nahrungsgebiete in der näheren Umgebung eine Steigerung des Kollisionsrisikos vermeiden, da die Häufigkeit, mit der diese Arten an Verkehrswegen auf Nahrungssuche gingen, gering sei (S. 223 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Gutachter der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung haben hingegen darauf abgestellt, dass der Mäusebussard als Art bekannt sei, die im Bereich von Straßen und Bahnanlagen jagt, und auf Grund dessen als besonders kollisionsgefährdet gelte. Mit der Auslegung der Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h nehme das Kollisionsrisiko zu (vgl. hierzu auch Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S.28). Die hierauf gestützte Einschätzung, eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos könne unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Tunnelabschnitte und der zahlreichen Tunnelabschnitte ausgeschlossen werden, weil „die Möglichkeit, dass einzelne Tiere zu Schaden kommen, nicht ausreichend für die Erfüllung des Verbotstatbestandes“ sei (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 87 f.), widerspricht den dargelegten Maßstäben zu § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Denn sie trägt dem Individuenschutz nicht hinreichend Rechnung. Vielmehr spricht Vieles dafür, dass das Tötungsrisiko für einzelne Exemplare des Mäusebussards, hinsichtlich dessen zwei Brutpaare westlich von Plieningen nachgewiesen werden konnten (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage

3, SAP, Abbildung 19), mit der erstmaligen Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke durch die „NBS mit Station NBS“ signifikant steigt. Auch die Ausführungen von Dr. M. in der mündlichen Verhandlung waren nicht geeignet, den Senat vom Gegenteil zu überzeugen. Die Bezugnahme auf die ohnehin im Untersuchungsraum vorhandene Verkehrsinfrastruktur war insoweit nicht plausibel, als diese bisher gerade nördlich der A 8 keine Bahnstrecken umfasst.

Letztlich kann dies jedoch dahinstehen, da unter Berücksichtigung der bereits dargelegten Aspekte (siehe oben B II. 4. a)) auch hinsichtlich der Art Mäusebussard eine objektive Ausnahmelage im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG vorläge mit der Folge, dass der Mangel der artenschutzrechtlichen Prüfung bei entsprechender Anwendung des § 75 Abs. 1a VwVfG unerheblich wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.3.2013 - 9 A 22.11 - UPR 2013, 565, juris Rn. 143; Urteil vom 6.11.2013 - 9 A 14.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 117; Urteil vom 14.7.2011 - 9 A 12.10 - NuR 2011, 866, juris Rn. 132; vgl. auch Urteil vom 8.3.2018 - 9 B 25.17 - UPR 2018, 382, juris Rn. 23; Urteil vom 14.4.2010 - 9 A 5.08 - NVwZ 2010, 1225, juris Rn. 147; OVG NRW, Urteil vom 28.3.2017 - 11 D 70/09.AK - juris Rn. 887). Es ist vor dem Hintergrund der erteilten Ausnahmen (S. 229 des Planfeststellungsbeschlusses) und des reduzierten Ermessens ausgeschlossen, dass die Planfeststellungsbehörde zuungunsten des Vorhabens eine Ausnahme vom Tötungsverbot bezogen auf die Art Mäusebussard versagt hätte. Denn das Vorhaben kann - wie gezeigt - zwingende Gründe des öffentlichen Interesses in Anspruch nehmen, die auch in Bezug auf mögliche Kollisionsrisiken für die Art Mäusebussard, hinsichtlich derer mit zwei Brutpaaren nur wenige Exemplare im Einwirkungsbereich des Vorhabens „NBS mit Station NBS“ nachgewiesen wurden und hinsichtlich derer die tatbestandlichen Handlungen damit nur von begrenztem Gewicht sind, überwiegen. Zumutbare Alternativen fehlen. Vermeidungsmaßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Auswirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, sind nicht ersichtlich. Andere Trassenführungen scheiden aus den genannten Gründen aus. Schließlich ist aufgrund der nur geringen Anzahl betroffener Individuen, des landesweiten Vorkommens der Art ohne größere Verbreitungslücken (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anlage 3, SAP, S. 87 f.) und der nicht bestehenden Gefährdung auch nicht von einer Verschlechterung des Erhaltungszustands

auszugehen. Auch potentiell weitergehende Anforderungen aus Art. 16 der FFH-Richtlinie, namentlich die Verweilung der betroffenen Arten in einem günstigen Zustand, sind vor diesem Hintergrund gewahrt.

5. Die Rüge des Klägers, der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen § 26 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 2 der Verordnung des Bürgermeisteramts der Stadt Stuttgart als unterer Naturschutzbehörde zum Schutze von Landschaftsteilen im Stadtkreis Stuttgart (Landschaftsschutzverordnung) vom 10. November 1961 (ABl. der Stadt Stuttgart vom 7.12.1961; Landschaftsschutzgebiet „Das ganze Körschtal), dringt ebenfalls nicht durch. Der Kläger macht - vergleichbar der Rüge zu § 45 Abs. 7 BNatSchG - auch diesbezüglich geltend, das Eisenbahn-Bundesamt habe bei der Abwägung im Rahmen des § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG (S. 211 des Planfeststellungsbeschlusses) die gebotene Differenzierung zwischen den beiden selbständigen Vorhaben nicht vorgenommen. Auch insoweit liegt ein Fehler - die Verwirklichung eines Verbotstatbestandes unterstellt - jedoch nicht vor, da sich Auswirkungen des Vorhabens „Südmumgehung Plieningen“ auf das östlich der A 8 im Bereich Hattenbach und Frauenbrunnen und damit nordwestlich vom Flughafen liegende Landschaftsschutzgebiet dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht entnehmen lassen. Die für die „NBS mit Station NBS“ sprechenden Gesichtspunkte tragen damit auch das öffentliche Interesse, eine Versagung der Befreiung wäre damit ermessensgerecht nicht zu begründen (vgl. Sauthoff in Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 67 Rn. 30 m. w. N.).

6. Gleiches gilt schließlich auch insoweit, als auf Grundlage von § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG Befreiungen für die Beeinträchtigungen der nach § 30 BNatSchG und § 32 NatSchG geschützten Biotopie erteilt wurden (S. 211 f. des Planfeststellungsbeschlusses). Die betroffenen Biotopie (Übersicht in Anlage 18.1., LBP, Erläuterungsbericht, S. 98 f., Kartierung in Anlage 18.2.1.2, Blatt 1A und 3B von 12) befinden sich ebenfalls maßgeblich oder ausschließlich im Auswirkungsbereich der „NBS mit Station NBS“ und werden von dem hinsichtlich dieses Vorhabens bestehenden überwiegenden öffentlichen Interesse getragen.

7. Weiterhin liegt auch der vom Kläger geltend gemachte Verstoß gegen §§ 67, 68 WHG nicht vor. Nach diesen Vorschriften bedarf zwar der Gewässerausbau, worunter auch die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers fällt, der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG wird jedoch durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Anders ist dies in wasserrechtlicher Hinsicht nur bei Gewässernutzungen, bei denen sich die Konzentrationswirkung gemäß § 19 Abs. 1 WHG auf eine Zuständigkeitskonzentration beschränkt, die entsprechende wasserrechtliche Entscheidung also nicht ersetzt, sondern nur ein und dieselbe Behörde erlassen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116, juris Rn. 450). Vorliegend steht jedoch mit der Verlegung des Hattenbachs keine Gewässernutzung, sondern eine wesentliche Umgestaltung im Raum. Auf deren Planfeststellung weist das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsbeschluss (S. 240) ausdrücklich hin. Die entsprechenden Maßnahmen werden in den Antragsunterlagen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens waren, benannt und beschrieben (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 193 ff.; Anlage 20.1, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Erläuterungsbericht, S. 41 und Anlage 1.5, Blatt 1; Bauwerksplan: Anlage 7.1, Blatt 1).

8. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ schließlich auch nicht gegen im Planfeststellungsverfahren zu prüfende brandschutzrechtliche Bestimmungen. Insoweit unterstellt der Senat zugunsten des Klägers, dass er sich die diesbezüglichen Einwendungen des Klägers im Verfahren 5 S 1981/16 in der mündlichen Verhandlung zu eigen gemacht hat. Es kann daher offenbleiben, ob ein etwaiger Verstoß gegen die insoweit einschlägige Vorschrift des § 4 AEG für die Begründetheit der Klage unerheblich wäre, weil er möglicherweise nur Belange berührt, die nicht zu den Zielen gehören, die der Kläger nach seiner Satzung fördert (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz

2 UmwRG i. d. F. vom 29. Mai 2017; vgl. zur weiten Auslegung dieser Bestimmung aber BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14.16 - UPR 2018, 215, juris Rn. 10).

Gemäß § 4 Abs. 1 AEG müssen unter anderem Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit 1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und 2. an den Betrieb genügen. § 4 Abs. 1 AEG regelt als gesetzliche Konkretisierung der verfassungsrechtlich verankerten Pflicht des Staates, insbesondere Leben, Gesundheit und Eigentum der Eisenbahnnutzer und -bediensteten sowie sonstiger vom Eisenbahnbetrieb Betroffener zu schützen, die Sicherheit des Eisenbahnsystems zum Zwecke der Gefahrenabwehr, wobei es nicht nur um die Abwehr konkreter Gefahren im Sinne des traditionellen Polizeirechts geht, sondern auch und vor allem um die Aufrechterhaltung und kontinuierliche Verbesserung des Sicherheitsniveaus, dass seinen Ausdruck in statistischen Werten der akzeptablen Unfallhäufigkeit findet (vgl. Hermes/Schweinsberg in Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 4 Rn. 2 und Rn. 50). Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Sicherheitspflicht sind hingegen nicht Maßnahmen im Sinne einer Risikovorsorge unterhalb der Gefahrenschwelle, da es insoweit auch an der gebotenen ausdrücklichen gesetzlichen Grundlage mangelt (vgl. Hellriegel in Ronellenfitsch/Schweinsberg/Henseler-Unger, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVI 2011, S. 96).

Die Verpflichtung wird auf der Grundlage des § 26 Abs. 1 AEG insbesondere durch die allgemeine Sicherheitsanforderung des § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO konkretisiert. Danach müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Diesen durch die Normierungen nach § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO vorgegebenen Sicherheitsanforderungen ist grundsätzlich dann genügt, wenn verständige, umsichtige, vorsichtige und gewissenhafte Fachleute für das Eisenbahnwesen nach dem jeweiligen Stand der Technik die Sicherheitsvorkehrungen für ausreichend halten dürfen und sie den Umständen nach zumutbar sind;

je schwerer die zu erwartenden Schäden sind und je wahrscheinlicher ein Schadenseintritt, desto strengere Anforderungen können an die zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen gestellt werden (vgl. Hermes/Schweinsberg in Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 4 Rn. 51 unter Hinweis auf BGH, Urteil vom 10.10.1978 - VI ZR 98/77 - VersR 1978, 1163, juris Rn. 22). Bei ihrer Beurteilung sind Normadressaten, Aufsichtsbehörden und Gerichte damit nicht gehindert, die Wahrscheinlichkeit eines schädigenden Ereignisses, die Schwere der zu erwartenden Schäden und den zu ihrer Vermeidung notwendigen Aufwand in ihre Überlegungen einzubeziehen (Hermes/Schweinsberg in Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 4 Rn. 57). Eine hundertprozentige Sicherheit ist nicht erreichbar und kann nicht verlangt werden, es kann insbesondere niemandem zugemutet werden, alle nur denkbaren Möglichkeiten und Tatbestände von Gefahren und Schäden abzusichern (vgl. Basilliee in Kunz/Kramer, Eisenbahnrecht, 46. EL 2016, Erläuterungen zu § 2 Abs. 1 EBO; Vallendar/Wurster in Hermes/Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 119; vgl. zum Ganzen HessVGH, Urteil vom 12.6.2012 - 2 C 2435/11.T, juris Rn. 41; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 12.4.2000 - 11 A 18.98 - NVwZ 2001, 82, juris Rn. 105; Urteil vom 8.7.1998 - 11 A 30.97 - NVwZ 1999, 70, juris Rn. 22). Der Träger des Vorhabens hat dabei eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher baulichen Maßnahmen es bedarf, um sicherheitstechnisch unbedenkliche Verhältnisse zu gewährleisten und im Einzelfall Sicherheitsrisiken auszuschließen (vgl. zu § 4 FStrG: BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 681, juris Rn. 63; Urteil vom 9.11.2000 - 4 A 51.98 - NVwZ 2001, 682, juris Rn. 23 f.; Vallendar/Wurster in Hermes/Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 119).

Soweit über sicherheitsrelevante Aspekte der Infrastruktur bereits im Planfeststellungsbeschluss abschließend entschieden wird, sind die einschlägigen Sicherheitsmaßstäbe als zwingendes, im Wege der Abwägung nicht überwindbares Recht zu beachten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens müssen sicherheitstechnische Fragen allerdings nur insoweit gelöst und behandelt werden, soweit insbesondere die Machbarkeit eines Bauvorhabens unmittelbar von sicherheitsspezifischen Fragen abhängt, was auch auf einzelne Fragen des

Brandschutzes zutrifft, soweit diese baulich-konzeptionelle Aspekte berühren. Alle übrigen sicherheitsrelevanten Fragen sind im Planfeststellungsverfahren nicht regelungsbedürftig und können späteren Phasen der Bauausführung überlassen bleiben (vgl. Hermes/Schweinsberg in Hermes/Sellner in Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 4 Rn. 159). Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einzureichende Sicherheitskonzept ist damit von der Planfeststellungsbehörde dahingehend zu überprüfen, ob die brandschutzrechtliche Problematik beherrschbar ist, mithin der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben gewährleistet ist. Insofern ist auch im Planfeststellungsverfahren nicht abschließend zu prüfen und zu entscheiden, ob die Ausführungsplanung des Vorhabenträgers tatsächlich diesen Vorgaben genügt. Vielmehr ist es ausreichend, dem Vorhabenträger aufzugeben, vor Baubeginn seine Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Fachliche Detailuntersuchungen, die der Lösung eines Problems dienen, und darauf aufbauende Schutzvorkehrungen können der Ausführungsplanung überlassen werden, wenn gewährleistet ist, dass das Problem sich lösen lässt und die Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Billigung unterbreitet wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 3.3.2011 - 9 A 8.10 - NVwZ 2011, 1256, juris Rn. 21; Urteil vom 18.3.2009 - 9 A 39.07 - NVwZ 2010, 44, juris Rn. 97; Urteil vom 5.3.1997 - 11 A 5.97 - NVwZ-RR 1998, 92, juris Rn. 21 m. w. N.).

Nach dieser Maßgabe ist auch bei Berücksichtigung der brandschutzbezogenen Einwendungen des Klägers im Verfahren 5 S 1981/16 nicht erkennbar, dass die Beigeladene zu 1 auf Grundlage ihres Brandschutzkonzepts den Sicherheitspflichten nicht gerecht wird. Denn das Brandschutzkonzept erweist sich nicht als mangelhaft.

Die vom Kläger im Verfahren 5 S 1981/16 insbesondere durch den als Beistand hinzugezogenen Herrn Dipl.-Ing. H. gerügten Mängel des Brandschutzkonzepts der Beigeladenen zu 1 stützen die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht. Auch im Übrigen bestehen keine durchgreifenden Bedenken an der Tragfähigkeit des Konzepts. Ein Verzicht auf Detailregelungen

im Planfeststellungsbeschluss war zulässig (dazu aa)), die Landesbauordnung war nur eingeschränkt anzuwenden (dazu bb)) und eine Inkompatibilität der Tunnelfluchtwege mit den technischen Regelungen ist nicht festzustellen (dazu cc)). Der Nachweis gleicher Sicherheit ist in Bezug auf das wannenförmige Profil des Flughafentunnels erbracht (dazu dd)). Auch die Ergebnisse der dynamischen Evakuierungssimulation (dazu ee)) und der Entrauchungssimulation (dazu ff)) werden vom Kläger nicht substantiiert infrage gestellt. Gleiches gilt für die Konzeption zur Löschwasserversorgung (dazu gg)). Auch die Bedenken gegen die Verfügbarkeit geeigneter Schutztüren und -tore dringen nicht durch (dazu hh)).

a) Anhand des dargestellten Überprüfungsmaßstabs ist entgegen der Ansicht von Herrn Dipl.-Ing. H. nichts dagegen zu erinnern, dass das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsbeschluss (S. 295 f.) darauf verweist, dass zum Entscheidungszeitpunkt nicht alle Detailfragen geklärt sein müssen. Denn mit den für die Beigeladene zu 1 verbindlichen Regelwerken entsprechend der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) steht das notwendige Regelungsinstrumentarium bereit. Über die Auflage A.5.11 (S. 86 des Planfeststellungsbeschlusses) ist ferner sichergestellt, dass die „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV Bau), die unter anderem die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik vorschreibt (vgl. § 2 VV Bau), beachtet wird und dass beim Eisenbahn-Bundesamt die danach erforderlichen Anzeigen (vgl. zur Vorlage der Ausführungsunterlagen § 21 VV Bau) einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen sind.

b) Hinsichtlich der kritisierten Nichtanwendung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg durch das Eisenbahn-Bundesamt verweist die Beigeladene zu 1 zutreffend darauf, dass auf die Tunnel als Teil einer öffentlichen Verkehrsanlage, die keine Gebäude darstellen, die Landesbauordnung keine Anwendung findet (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LBO) und für die Station NBS als Sonderbau (vgl. § 38 Abs. 2 LBO, insbesondere auch Abs. 2 Nr. 20) neben den Anforderungen der Landesbauordnung auch hinsichtlich des Brandschutzes die dargestellten besonderen Anforderungen gelten (§ 38 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4

LBO). Die Rüge des Klägers lässt nicht erkennen, welche Rechtsvorschriften insoweit umgangen werden.

c) Mit seiner Rüge, die Fluchtwege in den Tunneln seien zu lang und zu schmal und die Abstände der Rettungstollen seien viel zu lang, stellt Herr Dipl.-Ing. H. selbst nicht infrage, dass die für den Stand der Technik maßgeblichen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Sicherheit in Eisenbahntunneln im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (TSI-SRT; Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18.11.2014) eingehalten sind (vgl. dazu auch S. 297 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendungen geben dem Senat keinen Anlass zu einer weitergehenden Prüfung. Die Behauptung, bei der Räumung eines brennenden Zuges im Tunnel käme es zu einem die Räumung erheblich behindernden und mit den Anforderungen an die Zugangsbreiten für den Evakuierungsfall nicht vereinbaren Gedränge, weil im Bereich vor dem Zug rechnerisch eine Dichte von 3,6 Personen/m² zu erwarten sei, überzeugt den Senat nicht, da die Berechnung außer Betracht lässt, dass Reisende nach dem Verlassen des Zuges den Bereich vor diesem sukzessive verlassen. Auch die vom Kläger im Verfahren 5 S 1981/16 beigefügten Anlagen sind insoweit nicht geeignet, Zweifel an der Eignung des technischen Regelwerks, die bestehenden Konfliktlagen zu lösen, zu begründen. Die Stellungnahme der G. AG vom 20. September 2012 bezieht sich zum einen nicht auf den Flughafentunnel, zum anderen gehen die Gutachter in Bezug auf andere planfestgestellte Tunnelstrecken davon aus, dass das Konzept der Beigeladenen zu 1 grundsätzlich funktionsfähig ist. Soweit der Kläger im Verfahren 5 S 1981/16 ergänzend rügt, hinsichtlich der Tunnel seien die Maßgaben des „Leitfadens für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen, Stand 1.3.2011“ des Eisenbahn-Bundesamts nicht eingehalten, verweist er selbst zutreffend darauf, dass diese Maßgaben für die nicht öffentlich zugänglichen Tunnel nicht gelten (vgl. Nr. 2.1 des Leitfadens; siehe dazu auch B. II. 8 e)).

d) Entgegen der Ansicht von Herrn Dipl.-Ing. H. bestehen auch keine Zweifel am Vorliegen eines Nachweises gleicher Sicherheit in Bezug auf das wannenförmige Profil des Flughafentunnels (zum Erfordernis einer einseitigen Längsneigung vgl. Nr. 2.1 der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamt: Anforderungen

des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln, Stand 1.7.2008). Der Planfeststellungsbeschluss (S. 299) verweist insoweit darauf, dass in beiden Segmenten des Flughafentunnels je ein Verbindungsbauwerk zwischen den beiden Tunnelröhren vorgesehen ist mit der Folge einer auf maximal 250 Meter verkürzten Fluchtweglänge. Ausgehend von Nr. 4.2.1.5.2 Buchst. b TSI-SRT ist bei Tunneln mit einer Länge von über einem Kilometer entweder vorzusehen, dass Notausgänge alle 1.000 Meter oder Querschläge zwischen bei benachbarten Tunnelröhren alle 500 Meter vorhanden sind, die es ermöglichen, die angrenzende Tunnelröhre als sicheren Bereich zu verwenden. Im Gegensatz zu diesen alternativen Anforderungen erfüllt die Planung der Beigeladenen zu 1 kumulativ das Vorhandensein von Notausgängen und Verbindungsbauwerken (Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Erläuterungsbericht, S. 4 - 6). Zweifel daran, dass diese kumulativen Sicherheitsmaßnahmen zum Ausgleich der mit dem wannenförmigen Profil verbundenen Sicherheitsnachteile ausreichen, ergeben sich aus dem Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. H. nicht.

e) Auch die mit Blick auch auf die unterirdische Anordnung der NBS erhobene Einwendung, die Ergebnisse der dynamischen Evakuierungssimulation (vgl. dazu im Einzelnen auch S. 301ff. des Anhörungsberichts), die den Evakuierungsnachweis erbracht habe (vgl. Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Erläuterungsbericht, S. 18), seien nicht plausibel und stellten keine geeignete Grundlage für das Brandschutzkonzept dar, dringt nicht durch.

Die maßgeblichen Anforderungen ergeben sich diesbezüglich in Ermangelung spezieller Regelungen - die Einhaltung der Voraussetzungen von § 15 Abs. 2 bis 8 LBO und der Anforderungen der Allgemeinen Ausführungsverordnung des Wirtschaftsministeriums zur Landesbauordnung [LBOAVO] wird nicht infrage gestellt, eine Sonderbauverordnung ist nicht einschlägig - aus dem „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahnbundesamts (Januar 2001, Stand 1.3.2011). Bei diesem Leitfaden handelt es sich um eine in die Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB; Stand 18.1.2016) aufgenommene technische

Regel, die der Auslegung der Anforderungen des § 2 Abs. 1 EBO an die Sicherheit und Ordnung dienen soll. Bei der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen handelt es sich um eine vom Eisenbahn-Bundesamt erlassene allgemeine norminterpretierende Verwaltungsvorschrift. Der Leitfa- den greift in Nr. 1.2 (allgemeine Anforderungen) die in § 15 Abs. 1 LBO (§ 14 der Musterbauordnung) normierten Schutzziele auf und definiert diese dahin- gehend, dass die baulichen Anlagen und Einrichtungen so angeordnet, einge- richtet und instandgehalten werden müssen, dass der Entstehung und Ausbrei- tung von Feuer und Rauch vorgebeugt und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind. Bezogen auf Letzteres bedarf es insbesondere eines Systems von Rettungswegen, die auch im Brandfall möglichst lange funktionsfähig bleiben sollen (vgl. Busch in Schlotterbeck/Hager/Busch/Gammerl, Landesbauordnung für Baden-Württem- berg, 7. Auflage 2016, § 15 Rn. 55).

Gemessen hieran bestehen insbesondere unter Berücksichtigung des Um- stands, dass in der „Station NBS“ zwei voneinander getrennte Röhren - je eine Röhre pro Bahnsteig - zur Verfügung stehen und die nicht vom Brand betroffene Röhre zumindest einen temporär sicheren Bereich darstellt, keine Zweifel an der Tragfähigkeit des Evakuierungsnachweises.

Der Einwand, die Evakuierungssimulation sei deshalb fehlerhaft, weil ihr die irrige Annahme zugrunde liege, dass sich bei einem Fahrzeugbrand als für den Evakuierungsnachweis maßgebliches Brandszenario (vgl. Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Er- läuterungsbericht S. 14 und 18) alle zu evakuierenden Personen bereits auf dem Bahnsteig befänden, dringt nicht durch. Herr Dipl.-Ing. H. legt insoweit dar, die zu erwartenden Evakuierungszeiten seien bei realistischer Betrachtung deutlich länger, weil ein Großteil der zu evakuierenden Personen zunächst den Zug räumen müsse und erst im Anschluss den vom Brand betroffenen Bahn- steig verlassen könne. Darüber hinaus sei eine gleichmäßige Verteilung der auf dem Bahnsteig wartenden Personen nicht zu erwarten. Eine mit der alternati- ven Evakuierungs-Simulationssoftware „Pathfinder“ auf dieser Grundlage er- stellte - und von Herrn Dipl. Ing. H. in der mündlichen Verhandlung vorgeführte

- eigene Simulationsrechnung führe zu einer Räumungszeit von 7 Minuten, bis die letzte Person den temporär sicheren Bereich erreicht habe. Demgegenüber hat Frau D. als Sachbeistand für die Beigeladene zu 1 in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt, dass die dem Evakuierungsszenario zugrunde liegende Annahme, alle zu evakuierenden Personen, mithin auch alle Passagiere des vom Brand betroffenen Zuges, befänden sich zum Zeitpunkt des Evakuierungsbeginns bereits auf dem Bahnsteig (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur Dynamischen Evakuierungssimulation, Randparameter der Evakuierungssimulation S. 7), zu Ergebnissen führe, die im Blick auf die Sicherheitsanforderungen auf der sicheren Seite lägen. Infolge des in diesem Fall ab Beginn der Evakuierung auftretenden größeren Gedränges auf dem Bahnsteig seien ausgeprägtere Staubbildungen vor den Verbindungsgängen zur anderen Bahnsteigröhre zu erwarten als bei Zugrundelegung der Annahme, dass die Passagiere diese Verbindungsgänge erst sukzessive erreichten, weil sie zunächst den Zug verlassen müssten. Bei entsprechenden Simulationen hätten sich nur kurze Räumungszeiten für einen Eisenbahnwaggon, der im Verhältnis zum Bahnsteig über mehr Ausgänge und Notausstiege verfüge, ergeben, die nicht zu einer Verlängerung der Gesamtevakuationszeiten führen könnten, zumal sich die Reisenden in den verschiedenen Waggonen eines Zuges gleichmäßiger verteilen, als dies auf dem Bahnsteig zu erwarten sei.

Die mit einer anderen Software erstellte Simulation des Herrn Dipl. Ing. H. erweist sich auch insoweit als ungeeignet, die Simulationsberechnung der Beigeladenen zu 1, die mit der Software „buildingEXODUS“ erstellt wurde, infrage zu stellen, als Herr Dipl.-Ing. H. zumindest in Teilen abweichende Parameter sowie eine andere Ausgangslage zugrunde gelegt hat und ein Vergleich der Ergebnisse der mit verschiedenen Programmen erstellten Berechnungen auch aus diesem Grund ausscheidet. Insbesondere vor dem Hintergrund der aus der Evakuierungssimulation ersichtlichen Programmbeschreibung von „buildingEXODUS“ und der daraus ersichtlichen Berücksichtigung der komplexen Geometrie des zu räumenden Bahnsteigs und einer beliebigen Verteilung der Personen einschließlich der Simulation zu erwartender Laufwege und individueller körperlicher Eigenschaften der zu evakuierenden Personen (vgl. Bericht der B.

GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur Dynamischen Evakuierungssimulation S. 7 ff.) bestehen für den Senat angesichts nicht erkennbarer Defizite der weiteren zugrunde gelegten Parameter keine Zweifel daran, dass die Beigeladene zu 1 im Rahmen ihrer Eigenverantwortung für die Sicherheit ihr Brandschutzkonzept auf diese Simulationsberechnung stützen durfte. Vertretbar war es dabei angesichts der plausiblen Darlegung fehlender Berechnungsmöglichkeiten auch, geordnete Evakuierungsvorgänge zu unterstellen und insbesondere durch Panik verursachtes menschliches Fehlverhalten auszublenden.

Keinen durchgreifenden Bedenken begegnet auch die der Evakuierungssimulation zugrunde gelegte Maximalanzahl der zu evakuierenden Personen. Die Simulation (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur Dynamischen Evakuierungssimulation S. 18 f.) stützt sich insoweit auf Nr. 4.2 des „Leitfadens für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen des Bundes“. Die Berechnung basiert danach auf der Addition der zulässigen Sitz- und Stehplätze der längsten gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zugeinheit zuzüglich eines Sicherheitszuschlags von 30 Prozent aus der sich ergebenden Summe. Für die Beigeladene zu 1 hat Herr B. als weiterer Sachbeistand in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass die Formel auf ermittelten Erfahrungswerten beruhe, ausweislich derer im Bereich der Bahnhöfe in der Regel mit Umsteigequoten von maximal 30 Prozent der Fahrgäste gerechnet werden müsse. Mit der Zugrundelegung einer Maximalauslastung der größten im Tiefbahnhof haltenden Zugeinheit und der vergleichsweise hohen Umsteigequote von 30 Prozent werde ein auf der sicheren Seite liegender Wert erreicht, der im Regelbetrieb kaum zu erwarten sei. Vielmehr werde auch der Regelbetrieb der künftigen „Station NBS“ durch den Halt von Zugeinheiten geprägt sein, die weniger Sitz- und Stehplätze aufwiesen. Zudem sei auch nur selten eine Vollaustattung der Züge im Steh- und Sitzplatzbereich zu verzeichnen. Da die konkrete Art der künftig in der „Station NBS“ haltenden Züge bereits bekannt gewesen sei, habe auch kein Anlass bestanden, auf die alternative Berechnungsmethode auf Grundlage der Bahnsteigfläche abzustellen (vgl. auch insoweit Nr. 4.2 des „Leitfadens für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen des Bundes“), die nur subsidiär zur Anwendung komme. Nach

diesen plausiblen und auch vom Kläger nicht angegriffenen Ausführungen bestehen für den Senat trotz der im Einzelfall nicht auszuschließenden Überschreitung der zugrunde gelegten Personenzahl kein durchgreifender Zweifel daran, dass das Brandschutzkonzept, das im Sinne einer Gefahrenabwehr sichere Verhältnisse gewährleisten soll, auf die Formel des Eisenbahn-Bundesamts gestützt werden konnte. Auch Herr Dipl.-Ing. H. hat die Eignung der Formel als Grundlage des Brandschutzkonzepts nicht infrage gestellt.

Soweit im Zusammenhang mit der Evakuierungssimulation gerügt wird, die im Konzept vorgesehenen Warte- und Ausruheflächen im Treppenbereich (Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Erläuterungsbericht, S. 17), die in der weiteren Rettungsphase nach Erreichen des temporär sicheren Bereichs relevant würden, seien in der Bauwerkplanung nicht erkennbar (Anlage 7.2.4), kann im Rahmen der Ausführungsplanung sichergestellt werden, dass die Freihaltung der entsprechenden Flächen gewährleistet ist.

f) Auch die kritischen Ausführungen von Herrn Dip.-Ing. H. zur Entrauchungssimulation stellen die Richtigkeit der Entrauchungsstudie, auf die das Schutzkonzept Bezug nimmt (Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, S. 18 f.), nicht substantiiert infrage.

Keinen Bedenken begegnet dabei zunächst die Eignung der der Entrauchungssimulation (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur brandschutztechnischen Bewertung der FDS-Simulation zum Nachweis der Entrauchung, S. 7) und damit dem Brandschutzkonzept (Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, S. 14), zugrunde liegenden Brandkurve, die dem Anwenderhandbuch „Bemessungsbrände für S-Bahnen und den Gemischten Reisezugverkehr“, Stand 21. Juni 2010, entnommen ist. Soweit Herr Dipl.-Ing. H. für den Kläger diesbezüglich auf ältere Brandkurven der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2005 oder Brandkurven zu Stadtbahnfahrzeugen in Köln, Düsseldorf und Wien oder einen Test mit einem schwedischen Nahverkehrszug aus dem Jahr 2012 verweist, gibt dies insbe-

sondere mangels hinreichender Vergleichbarkeit keinen Anlass zur weitergehenden Prüfung. Denn wie die Beigeladene zu 1 in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt hat, führt die Verwendung brandhemmender Materialien in neueren Fahrzeugtypen zu der aus der Brandkurve ersichtlichen verzögerten Wärmefreisetzung. Die Werte aus dem Anwenderhandbuch beruhen danach auf entsprechenden Simulationen mit konkreten Fahrzeugtypen, wie sie auch in der NBS halten werden.

Zum von Herrn Dipl.-Ing. H. kritisierten Ablauf des Brandgeschehens ist festzustellen, dass das Brandschutzkonzept von der Grundannahme ausgeht, dass der Brandbeginn bei einem Waggonbrand frühestens mit Einfahrt des brennenden Zuges in den Flughafentunnel eintritt (vgl. Ganzheitliches Brandschutzkonzept der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015, S. 24). Herr Dipl.-Ing. H. macht insoweit geltend, dass nicht auszuschließen sei, dass ein Zug schon vor der Einfahrt in den Tunnel in Brand geraten könne mit der Folge, dass die Wärmefreisetzung bei Einfahrt in die „Station NBS“ bereits fortgeschrittener sein könne als in der Entrauchungssimulation zugrunde gelegt. Diese im Ansatz berechnete Überlegung stellt jedoch zur Überzeugung des Senats die Eignung des Brandschutzkonzepts für die „Station NBS“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Sicherheitszuschläge von jeweils einer Minute für Erkundung und Detektion eines Brandes und für allgemeine Verzögerungen, die insoweit kurz vor der Einfahrt in den Tunnel auftretende Brände und damit verbundene Verschiebungen der Brandkurve ausgleichen können, nicht infrage. Denn im Betrieb der NBS und der Station NBS kann - wie von der Beigeladenen zu 1 in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt - sichergestellt werden, dass Fahrzeugbrände so frühzeitig entdeckt werden, dass ein von einem bereits fortgeschrittenen Brand betroffener Zug nicht mehr in den Flughafentunnel einfährt.

Keinen Bedenken begegnet auch das der Entrauchungssimulation zugrundeliegende Leistungskriterium, eine raucharme Schicht, die eine Selbstrettung ermöglicht, liege bis zu einer optischen Dichte von $0,13 \text{ m}^{-1}$ vor (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur brandschutztechnischen Bewertung der

FDS-Simulation zum Nachweis der Entrauchung, S. 9). Dieser Wert ist wiederum ebenfalls dem Anwenderhandbuch „Bemessungsbrände für S-Bahnen und den gemischten Reisezugverkehr“, Stand 21. Juni 2010, entnommen. Unabhängig davon, ob die von Herrn Dipl.-Ing. H. unter anderem in der mündlichen Verhandlung präsentierten, von ihm nach seiner eigenen Einlassung bearbeiteten Lichtbilder, die die Bedrohlichkeit einer entsprechenden Verrauchung simulieren sollen, überhaupt einen nennenswerten Beweiswert haben, lässt sich dem Simulationsbericht entnehmen, dass die entsprechende optische Dichte auch nach prognostiziertem Abschluss der Selbstrettungsphase nur in einem begrenzten räumlichen Bereich des Bahnsteigs zu befürchten wäre (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur brandschutztechnischen Bewertung der FDS-Simulation zum Nachweis der Entrauchung, S. 18). Zweifel an der Tragfähigkeit der Simulationsberechnungen, denen ein computersimuliertes Modell der Station NBS zugrunde liegt und die die Berechnung und Berücksichtigung kleinräumiger Wirbelstrukturen ermöglicht (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur brandschutztechnischen Bewertung der FDS-Simulation zum Nachweis der Entrauchung, S. 11) ergeben sich nicht. Der von Herrn Dipl.-Ing. H. befürchtete Verlust der Orientierungsfähigkeit der betroffenen Reisenden, der eine Evakuierung erschweren und damit der Eignung des Brandschutzkonzepts entgegenstehen könnte, ist damit angesichts des anzunehmenden Ausweichverhaltens der zu evakuierenden Personen nicht zu befürchten. Aus ähnlichem Grund dringt auch der Einwand von Herrn Dipl.-Ing. H., vor dem brennenden Waggon bilde sich eine Rauchwalze im Bereich des Bahnsteigs, die nicht von der Rauchabsaugung erfasst werde, nicht durch. Selbst bei unterstellter Richtigkeit dieser Behauptung würde sich die Rauchausbreitung ausweislich der Entrauchungssimulation auf den Bahnsteigbereich vor dem brennenden Waggon beschränken, der zeitnah nach Detektion des Brandes geräumt wäre. Schließlich überzeugt unter Berücksichtigung der in die Simulationsberechnungen eingegangenen Strömungsfelder auch die Einwendung nicht, es entstünden bei der Absaugung infolge nachströmender Luft Luftgeschwindigkeiten, die die Evakuierung behindern würden.

Der Senat hat auch keine durchgreifenden Bedenken dahingehend, dass die im Brandschutzkonzept vorgegebene Leistung der Rauch-Absaugung von 1.220.000 m³/h im Brandfall an der brandbeaufschlagten Stelle der betroffenen Bahnsteigröhre erreicht werden kann. Herr Dipl.-Ing. H. macht insoweit geltend, dass nur eine anteilige Absaugleistung erreicht werden könne, weil die Absaug-Anlage in sechs baulich voneinander getrennte Absaug-Abschnitte geteilt sei. Weil sich die im Brandfall zu öffnenden zehn bis zwölf Entrauchungsklappen nur über zwei Entrauchungsabschnitte erstrecken, betrage die Absaugleistung jeweils nur ein Drittel der maximalen Absaugleistung. Diese Argumentation dringt nicht durch. Vielmehr basiert das Brandschutzkonzept auf der insoweit maßgeblichen und im Rahmen der Ausführungsplanung sicherzustellenden Grundlage, dass die Gesamtentrauchungsleistung pro Bahnsteig 1.220.000 m³/h beträgt und dieses Absaugvolumen an jedem möglichen Brandort bei Öffnung der Entrauchungsklappen beidseitig des Brandortes sichergestellt wird (vgl. Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Erläuterungsbericht, S. 24; Ganzheitliches Brandschutzkonzept der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015, S. 51 f.). Zu diesem Zweck sollen die vorgesehenen drei Entrauchungsbauwerke mit jeweils vier Ventilatoren mit der entsprechenden Leistung von 1.220.000 m³/h ausgerüstet werden. Die Entrauchungsbauwerke sollen dabei über je vier senkrechte Entrauchungsschächte und eine Querverbindung mit Abluftkanälen verbunden werden, wobei die Abluftkanäle über die gesamte Länge der beiden Bahnsteige verlaufen sollen und aufgrund der Entrauchungsbauwerke in sechs Stränge unterteilt werden (vgl. Bericht der B. GmbH & Co. KG vom 27.7.2015 zur brandschutztechnischen Bewertung der FDS-Simulation zum Nachweis der Entrauchung, S. 7). Der Senat hat insoweit entgegen den Annahmen von Herrn Dipl.-Ing. H. keine Zweifel daran, dass die aus den festgestellten Plänen ersichtliche bauliche Konzeption geeignet ist, diese Vorgaben zu erfüllen. Insbesondere stehen die Segmentabschlüsse in den Entrauchungskanälen, die nur durch schmale Durchstege durchbrochen werden (vgl. Anlage 7.2.4, Bl. 14B von 17), der Entrauchung nicht entgegen, da die einzelnen Segmente jeweils mit einem der drei Entrauchungsbauwerke verbunden sind und ein segmentübergreifender Luftfluss daher nicht notwendig ist.

Soweit Herr Dipl.-Ing. H. in Bezug auf die Verbreitung gesundheitsschädigender Rauchgas-Bestandteile auf die Nichteinhaltung der Grenzwerte der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS 900 „Arbeitsplatzgrenzwerte“) der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin verweist, gehen die Einwendungen ins Leere, da es sich um Arbeitsplatzgrenzwerte handelt, denen die Annahme einer dauerhaften Exposition am Arbeitsplatz und keine Sondersituation eines Brandfalles mit einer relativ kurzen Entfluchtungszeit zugrunde liegt. Die Vertretbarkeit der der Entrauchungssimulation zugrunde gelegten Leistungskriterien für die Anforderungen an eine raucharme Schicht zum Zwecke der Ermöglichung einer Evakuierung im Brandfall ist auch angesichts des Hinweises auf den gesundheitsgefährdenden Charakter etwaiger Rauchgase nicht anzuzweifeln. Vielmehr ist auch insoweit die nur begrenzte räumliche Ausbreitung des Rauches bis zum Abschluss der Evakuierung zu berücksichtigen.

g) Zu den Einwendungen von Herrn Dipl.-Ing. H. gegen das Konzept zur Löschwasserversorgung mit Trockenleitungen (Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept, Flughafentunnel und Station NBS, Erläuterungsbericht, S. 10) ist festzustellen, dass ein Widerspruch des Brandschutzkonzepts zu Nr. 2.9 der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunnel“ nicht vorliegt. Durchgreifende Zweifel an der Eignung dieser von Fachleuten erarbeiteten und an die TSI-SRT angepassten Regeln der Technik (vgl. Nr. 1.1 der Richtlinie), einem tragfähigen Brandschutzkonzept zugrunde zu liegen, hat der Senat nicht.

h) Schließlich können Einzelfragen der vom Kläger im Verfahren 5 S 1981/16 angezweifelten Verfügbarkeit und Gestaltung von Roll- und Drehtoren zur Brand- und Rauchabtrennung mit Blick auf die Brandschutzanforderungen im Rahmen der Ausführungsplanung abschließend geklärt werden. Bedenken dahingehend, dass dem Stand der Technik entsprechende Lösungen zur Verfügung stehen, hat der Senat nicht.

9. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt teilweise gegen das Abwägungsgebot.

Insoweit bedarf es trotz der verfahrensrechtlich notwendigen einheitlichen Entscheidung (§ 78 Abs. 1 VwVfG) jeweils eigenständiger Abwägungen für beide Vorhaben nach Maßgabe ihres einschlägigen Fachplanungsrechts (siehe oben B. I. 2. a) aa) (1)), und zwar in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG und in Bezug auf die „Südumgehung Plieningen“ nach § 37 Abs. 5 StrG. Zwar sind bezogen auf die „NBS mit Station NBS“ weder die Variantenprüfung als Teil der Abwägung noch die Abwägung im Übrigen in rechtserheblicher Weise fehlerhaft (dazu a)). Abwägungsfehlerhaft ist jedoch die Entscheidung für die „Südumgehung Plieningen“ (dazu b)).

a) In Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ leidet die Abwägung nicht unter einem rechtserheblichen Fehler.

Nach § 18 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung eisenbahnrechtlicher Vorhaben die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Abwägungsbeachtlich sind dabei alle mehr als nur geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.1.2011 - 7 B 55.10 - NVwZ 2011, 567, juris Rn. 6 m. w. N.). Die Abwägungserheblichkeit beschränkt sich auf solche Betroffenheiten, die mehr als geringfügig, schutzwürdig und für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar sind (BVerwG, Beschluss vom 9.11.1979 - 4 N 1.78 unter anderem -, BVerwGE 59, 87, juris Rn. 51). Eine Betroffenheit ist als abwägungsbeachtlich erkennbar, wenn sie sich entweder aufdrängt oder wenn ein Planbetroffener Umstände, die nicht ohne Weiteres als abwägungsbeachtlich erkennbar sind, im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung oder auf andere zulässige Weise rechtzeitig in das Planfeststellungsverfahren einbringt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.3.1992 - 7 C 18.91 - NVwZ 1993,

364, juris Rn. 26). Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 17.2.1997 - 4 VR 17.96 u.a., NuR 1998, 305, juris Rn. 100 m. w. N.). Die Behörde muss die Abwägung in eigener Regie vornehmen; ein Rückgriff auf vom Vorhabenträger gefertigte Planungsunterlagen ist zulässig, wenn die Behörde diese abwägend nachvollzieht und sich zu eigen macht (BVerwG, Beschluss vom 24.9.1997 - 4 VR 21.96 - NVwZ-RR 1998, 297, juris Rn. 7). Die Notwendigkeit, einen gutachtlich bereits aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Behörde grundsätzlich nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.2.1999 - 4 A 47.96 - NVwZ 2000, 560, 565, juris Rn. 54). Innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr im Gegenteil ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie - auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials - die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 24.11.2004 - 4 A 9.04 - juris Rn. 15; Urteil vom 14. Februar 1975 - BVerwG 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56, juris Rn 37; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 23.9.2013 - 3 S 284/11 - juris Rn. 397).

Nach dieser Maßgabe ist die Variantenprüfung in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ als Teil der Abwägung fehlerfrei (dazu aa)). Es liegt auch im Übrigen kein erheblicher Fehler der Abwägung in Bezug auf dieses Vorhaben wegen der fehlenden Differenzierung zwischen den beiden Vorhaben vor (dazu bb)).

aa) Die Prüfung möglicher Planungsalternativen weist in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ keinen Fehler auf.

In den systematischen Zusammenhang des Abwägungsgebots gehört auch die Prüfung möglicher Planungsalternativen. 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 von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.2010 - NVwZ 2011, 680, juris Rn. 56; Urteil vom 9.6.2004 - 9 A 11.03 - NVwZ 2004, 2486, juris Rn. 75; Beschluss vom 20.12.1988 - 7 NB 2.88 - NVwZ 1989, 458, juris Rn. 22). Das Abwägungsgebot verpflichtet die Planungsbehörde allerdings nicht, alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Vielmehr braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur insoweit aufzuklären, 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. Dementsprechend muss sich die nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit formalisierte eingehende UVP auch nicht auf Standortalternativen erstrecken, sondern kann sich auf die vom Vorhabenträger beantragte Variante erstrecken. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. Ihr ist bei der Trassenprüfung mithin ein gestuftes Verfahren gestattet, bei dem sich die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen richten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 18.3.2009 - 9 A 39.07 - NVwZ 2010, 44, juris Rn. 131; Beschluss vom 24.4.2009 - 9 B 10.09 - NVwZ 2009, 986, juris Rn. 5; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 23.9.2013 - 3 S 284/11 - juris Rn. 401). Die Einhaltung der sich nach diesen Maßstäben ergebende Pflicht der Planfeststellungsbehörde zur Ermittlung, Bewertung und Gewichtung einzelner Belange im

Rahmen der Variantenprüfung unterliegt uneingeschränkter gerichtlicher Kontrolle; die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit ist damit - den dargestellten allgemeinen Grundsätzen der Abwägungskontrolle folgend - überschritten, wenn der Planungsbehörde bei der Variantenauswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116, juris Rn. 98; Gerichtsbescheid vom 21.9.2010 - 7 A 7.10 - juris Rn. 17; Senatsbeschluss vom 18.12.2014 - 5 S 1444/14 - ESVGH 65, 182, juris Rn. 28). Die eigentliche planerische Auswahlentscheidung zwischen verschiedenen Alternativen unterliegt hingegen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann fehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls aus guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.3.2009 - 9 A 39.07 - NVwZ 2010, 44, juris Rn. 131; Urteil vom 24.11.2010 - 9 A 13.09 - NVwZ 2011, 680, juris Rn. 57; Urteil vom 20.5.1999 - 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555, juris Rn. 32; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 23.9.2013 - 3 S 284/11 - juris Rn. 401).

Nach Maßgabe dieser Grundsätze dringt der Kläger mit seinen gegen die Variantenentscheidung geltend gemachten Einwendungen in Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ nicht durch. Weder war es abwägungsfehlerhaft, auf die zur Variantenabwägung getroffenen Entscheidungen zu früheren Planfeststellungsabschnitten zu verweisen (dazu (1)), noch sind Abwägungsfehler in Bezug auf den Ausschluss der Variante "Szenario 2000 + Filstaltrasse" und eine Modernisierung der Bestandstrasse erkennbar (dazu (2)). Auch in Bezug auf den Ausschluss einer stärkeren Bündelung der Trassen (dazu (3)) und die Errichtung einer Station direkt an der Neubaustrecke (dazu (4)) liegt kein Fehler vor. Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch keine Nachteile des Konzepts S 21

abwägungsfehlerhaft verkannt (dazu (5)). Schließlich liegt auch kein Abwägungsfehler in Bezug auf Varianten der Gäubahnführung vor (dazu (6)).

(1) Ein Abwägungsausfall oder ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit folgt entgegen der Annahme des Klägers nicht bereits daraus, dass im Planfeststellungsverfahren keine erneute ausführliche Auseinandersetzung insbesondere mit den divergierenden Konzepten K 21 und S 21 erfolgt ist, sondern dass das Eisenbahn-Bundesamt insoweit auf die bereits im Rahmen der Planfeststellungsbeschlüsse zu den PFA 1.1., 1.2, 1.4, 1.5 und 1.6a getroffenen Bewertungen verweist und sich die weitere Alternativenprüfung darauf beschränkt hat, an dieser Entscheidung im Grundsatz festzuhalten und nur neu hinzugetretene Entwicklungen und neu hinzugetretene Einwände zu berücksichtigen (vgl. S. 141 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zwar darf bei einer abschnittswisen Realisierung der Planung die Aufspaltung in Abschnitte nicht dazu führen, dass die Frage nach einer besser geeigneten Alternative gar nicht oder allenfalls bei dem auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahren aufgeworfen werden kann. In jedem Abschnitt muss die Planung dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planungskonzeption zugrundeliegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist. Auch bei schrittweiser Planverwirklichung verengt sich die Alternativenprüfung nicht darauf, inwieweit die geschaffenen Zwangspunkte noch Variationspielräume lassen. Erweist sich die Planung in einem vorgerückten Stadium als verfehlt, ist sie nicht allein wegen der Fortentwicklung der durch die vorangegangenen Teilabschnitte geschaffenen Zwangspunkte fortzusetzen. Allerdings ist den Zwangspunkten mit dem ihnen zukommenden Gewicht im Rahmen der Abwägung Rechnung zu tragen. Die Zwangspunkte fallen dabei umso stärker ins Gewicht, je weiter sich die Planung von Abschnitt zu Abschnitt verfestigt. Allerdings behalten sie stets die Qualität eines im Wege der Abwägung überwindbaren Belangs (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 25.1.2012 - 9 A 6.10 - NVwZ 2012, 567, juris Rn. 23; BVerwG, Beschluss vom 2.11.1992 - 4 B 205.92 - NVwZ 1993, 887, 889 - juris Rn. 6; Ziekow in ders., Handbuch des Fachpla-

nungsrechts, 2. Auflage 2014, § 6 Rn. 62). Insoweit ist die Planfeststellungsbehörde gehalten, in ihre Variantenabwägung auch die bereits in einem anderen Planfeststellungsabschnitt verworfenen Alternativen ernsthaft erneut einzubeziehen. Dies führt jedoch nicht dazu, dass in jedem einzelnen Planfeststellungsabschnitt unter vollkommener Außerachtlassung bereits zuvor getroffener Entscheidungen zu anderen Planfeststellungsabschnitten eine vollständige Neuabwägung stattfinden müsste, zumal wenn - wie vorliegend unter anderem in Bezug auf den PFA 1.1 (vgl. unter anderem Senatsurteil vom 6.4.2006 - 5 S 596/05 - juris Rn. 57 ff.) und den PFA 1.2 (Senatsurteil vom 8.2.2007 - 5 S 2257/05 - juris Rn. 100 ff.) - wesentliche Einwendungen bereits in einem rechtskräftig abgeschlossenen gerichtlichen Verfahren erörtert wurden. Ausreichend war zumindest in der vorliegenden Konstellation vielmehr, dass die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung etwaiger neuer abwägungserheblicher Gesichtspunkte und solcher Umstände, die Anlass zur Neubewertung bereits berücksichtigter Gesichtspunkte geben könnten, ihre getroffenen Entscheidungen hinterfragt. Dies gilt umso mehr, als die für die ausgeschlossenen Alternativen sprechenden Argumente mit fortschreitender Realisierung des Vorhabens - wie vorliegend auch auf Grundlage der bereits bestandkräftigen Planfeststellungsbeschlüsse zu den PFA 1.2 und PFA 1.4 - zunehmendes Gewicht benötigen, um die Annahme stützen zu können, eine andere Variante sei vorzugswürdig, da die mit der Realisierung verbundenen Zwangspunkte zunehmendes Gewicht bei der Abwägung erhalten. Dass dies geboten ist, folgt - worauf die Beigeladene zu 1 zutreffend hinweist - auch aus dem Umstand, dass anderenfalls im Bereich des Eisenbahnfachplanungsrechts, in dem bei abschnittsweiser Planung eine selbständige Verkehrsfunktion (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9.9.2013 - 7 B 2.13 u. a. - juris Rn. 12 m. w. N.) der jeweiligen Abschnitte nicht erforderlich ist, ein erhebliches Risiko bestünde, dass Planungstorsi und Bauruinen verblieben. Dies gilt insbesondere, wenn - wie teilweise im vorliegenden Fall - die alternativen Planungskonzepte so weit von der Antragsplanung abweichen und mit dieser unvereinbar sind, dass bereits die Vorhabenidentität in Frage steht (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 15.1.2004 - 4 A 11.02 - NVwZ 2004, 732, juris Rn. 42; Urteil vom 17.5.2002 - 4 A 28.01 - NVwZ 2002, 1243, juris LS 1; HessVGH, Beschluss

vom 15.1.2009 - 11 B 254/08.T, ZUR 2009, 151, juris Rn. 130; Ziekow in ders./Ziekow, Fachplanungsrecht, 2. Auflage 2014, § 6 Rn. 43).

(2) Mit der Rüge, angesichts fehlgeschlagener Verkehrserwartungen hätte sich das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Variantenprüfung erneut mit der Variante einer bloßen Modernisierung der Bestandstrasse oder dem bloßen Ausbau der Bestandstrasse auseinandersetzen müssen, dringt der Kläger ebenfalls nicht durch.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3a erneut mit großräumigen Trassenkonzepten zwischen Stuttgart und Ulm und damit auch mit den Konzepten der Antragsvariante als einer autobahnnahen Trasse und der Beibehaltung der Filstaltrasse, auseinandergesetzt und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass sich die Beibehaltung der Filstaltrasse nicht als vorzugswürdige Alternative aufdränge (S. 139 f. des Planfeststellungsbeschlusses). Maßgeblich hierfür sei, dass das von der Beigeladenen zu 1 verfolgte Ziel einer direkten Flughafenbindung hiermit nicht erreicht werden könne und die Führung über die Filstaltrasse, die anders als die autobahnnahen Führung der Antragsvariante nicht mit einer Bündelung mit anderen Verkehrswegen verbunden sei, zu einer stärkeren Zerschneidung von Natur und Landschaft sowie Siedlungsstrukturen führe und mit höheren Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Immissionen verbunden sei. Diese Vorteile wögen die mit Blick auf wasserwirtschaftliche Aspekte und den Flächenverbrauch verbundenen Nachteile auf. Ergänzend verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die diesbezüglichen Erwägungen im Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 22. Januar 2016 (S. 124 ff. des Anhörungsberichts) und schließt sich diesen an. Bezogen auf die vom Kläger für vorzugswürdig erachtete Variante „Szenario 2000 + Filstaltrasse“ nimmt die Anhörungsbehörde dabei Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 13.8.1999 zum PFA 2.1c zur Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS Stuttgart-Augsburg) und die ihn bestätigende gerichtliche Entscheidung (Senatsurteil vom 28.1.2002 - 5 S 2426/99 - juris).

Diese Erwägungen lassen auch unter Berücksichtigung der Einwendungen des Klägers keinen Abwägungsfehler erkennen. Insbesondere war es vor dem Hintergrund der bereits dargestellten Grundsätze nicht abwägungsfehlerhaft, sich nicht erneut uneingeschränkt mit allen denkbaren Alternativen vollumfänglich und erneut auseinanderzusetzen, sondern an bestehenden Entscheidungen - hier insbesondere der autobahnnahen Führung der Trasse - festzuhalten und diese lediglich in Bezug auf neue Entwicklungen zu hinterfragen. Soweit der Kläger geltend macht, anzupassende Erwartungen zu den Zug- und Passagierzahlen hätten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Neubewertung erforderlich gemacht, ob eine Führung über die Filstaltrasse nicht doch vorzuzugswürdig sei, mangelt es an der Darlegung durchgreifender Bedenken gegen die der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognosen (S. 122 des Planfeststellungsbeschlusses; Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I S. 24ff.). Allein aus dem Umstand, dass gegebenenfalls zum Zeitpunkt der Planfeststellung hinter früheren Prognosen zurückbleibende Zugzahlen zu verzeichnen waren, ließe sich nicht schließen, dass eine über den Bestand deutlich hinausgehende Ausbauplanung unzulässig wäre. Zum einen wäre nicht unwahrscheinlich, dass ein aktuell geringerer Bedarf an Trassenkapazität auch oder maßgeblich auf betriebsbedingte Kapazitätsengpässe der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen oder fehlender Konkurrenzfähigkeit im Verhältnis zum Straßenverkehr zurückzuführen wäre. Zum anderen wäre es weiterhin legitim und verkehrspolitisch sinnvoll, mit einer ausgedehnten Ausbauplanung künftigen Verkehrsengpässen durch Verlagerung auf die Schiene zu begegnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 99.95 - LKV 1997, 213, juris Rn. 30).

(3) Ein Abwägungsfehler bei der Variantenprüfung zum Vorhaben "NBS mit Station NBS" ist auch insoweit nicht ersichtlich, als im kleinräumigen Filder-Bereich die Variante einer engeren Bündelung der NBS-Trasse mit der A 8-Trasse sowohl in Bezug auf den Streckenverlauf im Allgemeinen (dazu (a)) als auch in Bezug auf die Anschlussstelle Plieningen (dazu (b)) nicht weiterverfolgt wurde.

(a) Der Kläger rügt zum einen, die Variante in Form einer schmalen Schutzwand im Vergleich zur Antragsvariante eines Schutzwalls hätte sich aufdrängen müssen, weil über die Gesamtlänge der Trassen im PFA 1.3a in erheblichem Umfang auf die Inanspruchnahme wertvollen Filderbodens hätte verzichtet werden können. Die vermeintlichen Mehrkosten einer Schutzwand-Lösung seien nicht ermittelt worden, damit fehle im Sinne eines Ermittlungs- oder Bewertungsdefizits die Grundlage für eine Bewertung. Dies gelte auch für den Aspekt der Bodenversiegelung und damit die Freihaltung wertvoller Filderböden. Ein Erdwall weise gegenüber einer Betonwand keine geringere Versiegelungsrate auf, da die Aufschüttung eines Walls zugleich mit einer Verfestigung des Bodens verbunden sei, die einer Versiegelung gleichkomme und zu einem Verlust der Bodenfunktionen führe. Für die Variantenabwägung hätte das Eisenbahn-Bundesamt daher vergleichende Versiegelungsbilanzen der Erdwall-Lösung und der Lösung mittels einer Betonwand erstellen müssen. Ein begrünter Erdwall weise entgegen der Ansicht des Eisenbahn-Bundesamts auch keine verminderte Abschirmwirkung unter Lärmgesichtspunkten auf; vielmehr führe die Antragsplanung zu einer höheren Schallbelastung im südlichen Bereich von Plie-ningen als bei einer Lösung mittels Betonwand. Zudem würden Lärmschutzmauern schallabsorbierend ausgeführt. Vor dem Hintergrund des Verlaufs der möglichen Mauer in West-Ost-Richtung sei auch bei Errichtung einer Betonwand nicht mit einer Verschattung der südlich verlaufenden Fahrtbahn der A 8 zu rechnen. Schließlich füge sich die Walllösung auch nicht besser in das Landschaftsbild ein. Vielmehr führe die mit der Antragsplanung verbundene Verkehrsschneise im Verhältnis zu der Lösung mit einer Betonwand zu einem stärkeren Eingriff in das Landschaftsbild, da die Wand niedriger sei als die auf der A 8 verkehrenden Lastkraftwagen und der NBS samt Aufbauten bleibe.

Der gerügte Ermittlungs- und Bewertungsfehler liegt nicht vor oder ist zumindest für das Abwägungsergebnis nicht erheblich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich mit der Notwendigkeit eines Schutzes (der Trasse der NBS) vor von der A 8 abkommenden Fahrzeugen auseinandergesetzt und diese nachvollziehbar - und insoweit unstrittig - aus Gründen der

Verkehrssicherheit bejaht und im Rahmen der Abwägung der möglichen Varianten die Walllösung befürwortet (S.198 und S. 152 [dort unter dem Gesichtspunkt Südumgehung Plieningen behandelt] des Planfeststellungsbeschlusses; vgl. zum Abstand auch Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 11f. und S. 22). Die Schaffung eines Erdwalls sei sachgerecht, da eine Walllösung im Vergleich zu einer Wandlösung auch unter Anerkennung eines erhöhten Flächenverbrauchs Vorteile biete. Sie führe immanent zu einer geringeren Bodenversiegelung, habe wegen der möglichen Begrünung des Erdwalls eine gesteigerte Abschirmwirkung gegenüber Schall, füge sich besser in das Landschaftsbild ein und führe zu weniger Schattenbildung und damit auch zu einer geringeren Gefahr einer Vereisung der Fahrbahn. Zudem würde eine Wandlösung erhebliche Mehrkosten verursachen. Weiterhin seien massive Betonwände auch aus Gründen der Verkehrssicherheit bedenklich.

Die Richtigkeit dieser Erwägungen ist zwar bezogen auf eine Verschattungsverhinderung insoweit zweifelhaft, als eine Verschattung der Fahrbahn der A 8 bei ihrer Lage südlich einer in West-Ost-Grundrichtung verlaufenden Wandlösung nur eingeschränkt zu erwarten ist. In Betracht kommt allerdings vor dem Hintergrund, dass die Trasse der NBS vom Ausgang des Fildertunnels aus zunächst in südwestlicher Richtung parallel zur Autobahn verläuft und sich im weiteren Verlauf nach entsprechender Kurve Richtung Nordost bewegt, jedenfalls die teilweise Verhinderung einer Verschattung in Tagesrandzeiten. Diese Erwägung des Eisenbahn-Bundesamts ist daher zumindest vertretbar. Bezogen auf den Aspekt der Versiegelung mangelt es den Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamts allerdings an der für eine sachgerechte Beurteilung, welches Gewicht diesem Belang in der Abwägung zukommt, ausreichenden Ermittlung der Versiegelungswirkung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich insoweit mit der Frage, ob und in welchem Umfang mit der Aufschüttung des Lärmschutzwalles eine Versiegelung und damit ein Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist, nicht auseinandergesetzt und insoweit auch keinen Vergleich mit der Versiegelungswirkung einer Wandlösung vorgenommen. Davon, dass mit dem Erdwall eine im Sinne der Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamts immanent geringere Versiegelungsrate verbunden ist, kann angesichts der Bodenverdichtung

bei der Anlage eines Walls nicht uneingeschränkt ausgegangen werden. Allerdings dürfte im Gegensatz zu den Annahmen des Klägers eine zumindest teilweise Wiederherstellung der Bodenfunktionen eines Walls durch Auftrag einer durchwurzelbaren Bodenschicht auch nicht zwingend ausscheiden. Dies gilt umso mehr, als bereits eine Begrünung der Einschlussflächen zwischen NBS und Autobahn mit Landschaftsrasen und Gehölzen als Gestaltungsmaßnahme zur Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild und als Ausgleich für den Verlust von Verkehrsbegleitgrün vorgesehen ist (Anlage 18.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, S. 223f.). Auch ist fraglich, ob ein Erdwall tatsächlich zu geringeren Schallreflexionen führen würde. Insoweit mangelt es an einer Auseinandersetzung mit der Frage einer möglichen schallabsorbierenden Ausführung einer Wandlösung. Schließlich wurden auch die Mehrkosten einer Wandlösung nicht konkret ermittelt. Vielmehr beschränkt sich das Eisenbahn-Bundesamt insoweit auf die bloße und nicht näher belegte Behauptung, es entstünden erhebliche Mehrkosten. Auch aus den Planfeststellungsunterlagen ergeben sich zur Frage etwaiger Mehrkosten keine weitergehenden Erkenntnisse. Zwar erscheint es naheliegend und wird auch vom Kläger nicht bestritten, dass eine Wandlösung einen Mehraufwand verursachen kann. Zur Beantwortung der Frage, ob der mit einer Wandlösung etwaig verbundene Mehraufwand im Hinblick auf die Vermeidung einer Versiegelung und insbesondere einer Überbauung des Bodens zu rechtfertigen wäre, hätte es jedoch einer konkreten Ermittlung der Kosten bedurft. Dies gilt umso mehr, als es sich bei diesem Gesichtspunkt auch nach Darstellung des Eisenbahn-Bundesamts um einen Konfliktschwerpunkt handelte (vgl. S. 115 des Planfeststellungsbeschlusses).

Letztlich bedarf dies jedoch keiner weiteren Aufklärung; einer Einholung etwaiger Sachverständigengutachten zu Fragen der Versiegelung und die Auswirkungen auf die Schallbelastung - wie schriftsätzlich angeregt -, und eines Sachverständigengutachtens zur Frage einer möglichen Anpassung der Gradienten der NBS-Trasse zur näheren Heranführung an die A 8, wie in der mündlichen Verhandlung vom Kläger unbedingt beantragt, bedurfte es wegen Unerheblichkeit der unter Beweis gestellten Tatsachen nicht. Denn es ist offensichtlich,

dass etwaige Ermittlungs- und Bewertungsmängel in Bezug auf diese Gesichtspunkte, insbesondere eine Anpassung der Gradienten der NBS-Trasse zur näheren Heranführung an die A 8, ohne Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen sind.

Gemäß § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 18 Satz 2 AEG sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Die Ergebnisrelevanz kann dabei - wie bereits zur vergleichbaren Regelung des § 4 Abs. 1a UmwRG dargestellt (siehe oben B. I. 2. a) cc) (2) (d)) - nur verneint werden, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sind, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer ordnungsgemäßen Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen hätte. Ein solcher Anhaltspunkt, der dafür spricht, dass das Eisenbahn-Bundesamt sich auch bei Außerachtlassung oder nur eingeschränkter Berücksichtigung der fraglichen Erwägungen für eine Walllösung und damit den gewählten Mindestabstand zwischen den Trassen entschieden hätte, liegt hier in dem weiteren tragfähigen und die Abwägung auch tatsächlich tragenden Argument des Eisenbahn-Bundesamts, das Landschaftsbild werde mit der Walllösung und ihrer Begrünung weniger stark beeinträchtigt. Insoweit überzeugt die Einlassung des Klägers, die Walllösung sei kontraproduktiv, weil sie die für die Störung des Landschaftsbildes maßgebliche Zerschneidung der Landschaft noch verbreitere, nicht. Vielmehr ist mit dem Eisenbahn-Bundesamt (S. 152 des Planfeststellungsbeschlusses) trotz teilweise unterschiedlicher Höhenlagen von NBS-Trasse und Fahrbahn der A 8 davon auszugehen, dass der zwischen der Trasse der NBS und der Trasse der A8 befindliche Wall besser als eine Wandlösung zu einer Auflockerung des Zerschneidungsbildes führen kann, selbst wenn der Blick auf eine Lärmschutzwand durch die NBS mit ihren Aufbauten versperrt sein könnte. Dass der Schutz des Landschaftsbildes für das Eisenbahn-Bundesamt maßgebliche Bedeutung hatte und insoweit die Entscheidung für die Walllösungen mit den damit verbundenen Möglichkeiten einer Begrünung auch bei Außerachtlassung der fragwürdigen Erwägungen getroffen worden wäre, lässt sich zudem damit belegen, dass der Schutz der Landschaft maßgeblich durch Wiederherstellung des Landschaftsbildes auch mittels Begrünung der

Einschlussflächen zwischen der Trasse der NBS und der Trasse der A 8 erreicht werden soll (S. 112 und S. 115 des Planfeststellungsbeschlusses und Anlage 18.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, S. 223 f.). Ermöglicht wird dies jedoch nur durch die Walllösung. Als weiterer Anhaltspunkt dafür, dass die Abwägung des Eisenbahn-Bundesamts zwingend zu der Walllösung geführt hätte, kommen die in der mündlichen Verhandlung weiter dargelegten und schon im Planfeststellungsbeschluss (S. 198) zum Ausdruck kommenden Sicherheitsbedenken in Bezug auf eine Lösung mittels einer Betonmauer in Betracht. Von der A 8 abkommende Fahrzeuge wären bei einer Betonmauer deutlich stärkeren Kollisionsfolgen ausgesetzt als bei der Walllösung. Hinzu kommen geringere Risiken zurückgeworfener Ladung von abkommenden Lastkraftwagen sowie geringere Schnee- und Regenverwirbelungen. Insoweit steht damit unabhängig von den anhand der Planfeststellungsunterlagen nicht abschließend zu beurteilenden und den Planfeststellungsbeschluss nicht tragenden Überlegungen der Beigeladenen zu 1, ob die notwendigen Radien der Trasse der NBS unter Einbeziehung der Zwangspunkte (Anschlussstelle Plieningen, Stützen des Parkhauses Messe Stuttgart [Bosch], vorgegebene Führung in den Anschlusspunkten an die PFA 1.2 und 1.4) eine andere Trassenlage überhaupt zugelassen hätten, zur Überzeugung des Senats zweifelsfrei fest, dass es aus den im Planfeststellungsbeschluss angeführten Gesichtspunkten des Landschaftsbildes und der Verkehrssicherheit im Ergebnis in jedem Fall zur Planfeststellung der Antragsplanung gekommen wäre.

(b) Auch in Bezug auf die Gestaltung der Anschlussstelle Plieningen liegt kein erheblicher Abwägungsfehler vor. Der vom Kläger dargelegte Flächenminderverbrauch wäre wohl nur zu erreichen bei einer - nach dem Dargestellten nicht gebotenen - entsprechenden Anpassung der Trassenlagen von NBS und A 8, da im Übrigen nach den unbestrittenen Angaben der Beigeladenen zu 1 die Vorgaben zu den notwendigen Radien der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen eine Alternativplanung bei Aufrechterhaltung der Walllösung ausschließen (vgl. auch Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 111f.).

(4) Schließlich liegt auch kein Fehler der Variantenprüfung für die Antragsvariante der NBS unter der Messepiazza mit ihren unterirdischen Anbindungen an

die NBS statt eines Haltepunktes nördlich der NBS im Bereich des Messeparkhauses vor.

Der Kläger macht insoweit geltend, die Variante des Haltepunktes nördlich der A 8 sei sinnvoller, weil mit dieser Variante eine Aufweitung der Trasse für die NBS für die zu- und abführenden Gleise und der damit verbundene Landverbrauch entfallen würden. Die Stadtbahnlinie könne unmittelbar dort angebunden werden, die Verbindung zwischen Haltepunkt und Flughafen und Messe könne mittels eines Personentransportsystems erfolgen.

Sofern der Kläger damit zum Ausdruck bringen will, dass sich die Alternative eines Haltepunktes an der NBS als eindeutig vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen, trifft dies nicht zu. Das Eisenbahn-Bundesamt hat unter Bezugnahme auf die entsprechenden Überlegungen des Vorhabenträgers (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil II, S. 163 ff. und 174 ff.) verschiedene Varianten der Gestaltung der Station NBS geprüft und ist zum Ergebnis gekommen, die Antragsvariante sei trotz höherer Kosten vorzugswürdig, weil sie im Verhältnis zu der vom Kläger favorisierten Variante eine Verknüpfung des Fernbahnhofs für die NBS mit dem Flughafen und der S-Bahn mit vergleichsweise kurzen Wegen gewährleiste (S. 151 des Planfeststellungsbeschlusses). Hiergegen ist angesichts des von der Beigeladenen zu 1 in legitimer Weise verfolgten Planungsziels der Verknüpfung der Verkehrsträger am Flughafen nichts einzuwenden, da bei einem Haltepunkt unmittelbar an der NBS ein 700 Meter langer und über die Autobahn führender Weg zurückzulegen wäre mit der Folge einer entsprechenden Verlängerung notwendiger Umsteigezeiten und weiterer Komforteinbußen für Reisende. Zudem wäre die vom Kläger favorisierte Lösung ausweislich der aus den Unterlagen der Beigeladenen zu 1 ersichtlichen Alternativenprüfung nur dann mit einem geringeren Flächenverbrauch verbunden, wenn der Halt von Zügen ohne gesonderte Bahnsteiggleise unmittelbar auf der für jede Richtung nur eingleisigen Haupttrasse der NBS erfolgen würde. Die Beigeladene zu 1 hat insoweit überzeugend dargelegt, dass Folgen einer solchen Planung erhebliche Kapazitätsverluste und damit verbundene erheblichen negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Planungsziele wären. Damit ist

diese Variante jedoch nicht eindeutig objektiv vorzugswürdig. Vielmehr bedürfte es eines viergleisigen Ausbaus der Bahnanlage im Bereich des an der NBS zu schaffenden Haltepunktes einschließlich der notwendigen Weichen für die Anbindung an die NBS mit den technisch gebotenen Radien. Hiermit wäre entgegen der Annahme des Klägers ein höherer Flächenverbrauch verbunden als mit der Antragsvariante (vgl. Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil II, S. 176, 183). Insoweit dürfte die vom Kläger favorisierte Variante insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen zwar gut vertretbar sein, musste sich jedoch nicht als eindeutig objektiv vorzugswürdig aufdrängen.

(5) Auch die vom Kläger gerügten Mängel der Abwägung wegen unzureichender Ermittlung oder Bewertung der Nachteile der Antragsvariante als Teil des Projekts S 21 insbesondere zu Varianten der Beibehaltung des oberirdischen Kopfbahnhofs liegen nicht vor.

(a) Nicht zu folgen vermag der Senat der Einwendung, das Brandschutzkonzept für die Tunnelstrecken sehe vor, dass ein betrieblich bedingtes Anhalten eines Zuges in einem der zum oder vom Tiefbahnhof führenden Tunnel ausnahmslos zu vermeiden sei mit der Folge eines Kapazitätsengpasses, der die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs einschränke. Die Beigeladene zu 1 hat insoweit auch in der mündlichen Verhandlung überzeugend darauf hingewiesen, dass zwar das Ziel, einen brennenden Zug möglichst nicht in einen Tunnel einfahren zu lassen, im Hinblick auf das Sicherheitskonzept eine hohe Bedeutung habe, dass aber die Schlussfolgerung des Klägers, aus dem Brandschutzkonzept ergebe sich, dass deshalb immer nur ein Zug durch den Tunnel fahren dürfe, in dieser Absolutheit unzutreffend sei. Vielmehr würde die Signaltechnik das gleichzeitige Befahren der Tunnel durch mehrere Züge ermöglichen und steuern. Das Sicherheits- und Rettungskonzept der Tunnelanlagen funktioniere auch, wenn ein brennender Zug - ausnahmsweise - in einem Tunnel anhalten müsse; die Rettung der Passagiere sei durch Querschläge zur jeweils anderen zweiten Tunnelröhre gewährleistet. Weitergehender Ermittlungsbedarf bestand insoweit für das Eisenbahn-Bundesamt nicht.

(b) Auch der Einwand, das Eisenbahn-Bundesamt habe im Rahmen der Variantenabwägung in rechtserheblicher Weise die Risiken des Bauens im Anhydrit nicht hinreichend ermittelt und bewertet, dringt nicht durch. Dabei kann dahinstehen, ob die Behauptung des Klägers im Verfahren 5 S 1981/16 zutrifft, in den Tunnelröhren der Planfeststellungsabschnitte 1.2, 1.5 und 1.6a bestehe das Risiko einer Hebung der Innenschale durch quellendes Anhydrit im Umfang von mehr als 10 cm für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme und für den Zeitraum des Betriebs betrage dieses Risiko bis zu 13,5 Prozent. Insoweit bedurfte es auch der mit dem weiteren Hilfs-Beweisantrag des Klägers im Verfahren 5 S 1981/16 angeregten Einholung eines Sachverständigengutachtens zu dieser Frage nicht. Denn es ist auf Grundlage der Planunterlagen offensichtlich, dass ein etwaiges Abwägungsdefizit zumindest im Sinne von § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 18 Satz 2 AEG keinen Einfluss auf das Abwägungsergebnis hatte. Dies ergibt sich daraus, dass - auch wenn die Thematik des Bauens im Anhydrit weder im Planfeststellungsbeschluss vom 14. Juli 2016 selbst, noch im Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 22. Januar 2016 abgearbeitet wird - aus den festgestellten Planungsunterlagen der Beigeladenen zu 1 (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil II, S. 60, 72) hervorgeht, dass das entsprechende Risiko bekannt war und angesichts der entsprechenden Erfahrungen mit der Durchquerung solcher Gesteinsformationen für kalkulierbar gehalten wurde. Es ist insoweit zur Überzeugung des Senats ausgeschlossen, dass eine weitergehende Quantifizierung des bekannten Risikos die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts zum PFA 1.3a in Bezug auf die Variantenentscheidung für das Projekt S 21 im Allgemeinen beeinflusst hätte, zumal in diesem Planfeststellungsabschnitt mangels entsprechender Betroffenheit keine bautechnischen Fragen zum Bauen im Anhydrit zu beantworten waren und entsprechende tunnelbautechnische Gutachten vom Eisenbahn-Bundesamt in anderen Planfeststellungsabschnitten bewertet worden sind.

(c) Schließlich überzeugt den Senat auch nicht der Einwand, der Planfeststellungsbeschluss leide insoweit unter einem Ermittlungsdefizit zum Konzept S 21 in Bezug auf künftige Kosten, als das Eisenbahn-Bundesamt nicht hinreichend berücksichtigt habe, dass der Echterdinger Tunnel - die Relevanz dieses Bau-

werks bereits im Rahmen der Abwägung zum PFA 1.3a unterstellt - in absehbarer Zeit neu errichtet werden müsse, weil eine Nutzung dieses Tunnelbauwerks für die künftige Führung der Gäubahn nur befristet ermöglicht worden sei. Unabhängig davon, dass mit der Planfeststellung im PFA 1.3a die Mischnutzung der Strecke 4861 und des Echterdinger Tunnels nicht verbindlich planfestgestellt wird (siehe dazu B. II. 9. a) aa) (6) (d)), ergibt sich aus der Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Juni 2010, dass „spätestens bei der planmäßigen Erneuerung der Bauwerke“ eine andere Lösung gefunden werden müsse. Die Schlussfolgerung des Klägers, mit Fristablauf der Ausnahmegenehmigung werde ein Neubau unabhängig von der ursprünglichen Lebensdauer des Tunnelbauwerks notwendig, stützt diese Formulierung nicht.

(d) Soweit der Kläger geltend macht, das Eisenbahn-Bundesamt habe nicht hinreichend die Leistungsfähigkeit oder Flexibilität der Antragsvariante untersucht, ist ein rechtserheblicher Fehler der Variantenabwägung ebenfalls nicht erkennbar. Die im Wesentlichen im Anhörungsverfahren geltend gemachten Bedenken beziehen sich maßgeblich auf den Vorwurf, eine belastbare Untersuchung liege bisher nicht vor. Den Ergebnissen der im Jahr 2011 durchgeführten Fahrplanrobustheitsprüfung (sog. Stresstest Stuttgart 21), die im Übrigen nicht in das Verfahren eingeführt worden seien, mangle es an fachlicher Überprüfbarkeit. Ein Abwägungsdefizit lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten. Vielmehr bejaht das Eisenbahn-Bundesamt (S. 141 ff. des Planfeststellungsbeschlusses) unter Bezugnahme auf die entsprechenden Erwägungen des Regierungspräsidiums Stuttgart (insbes. S. 131 ff. des Anhörungsberichts) die Leistungsfähigkeit maßgeblich auf der Grundlage der eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Sch. vom 27. Oktober 1997 i. V. m. den Entgegnungen auf die Einwendungen aus dem Jahr 2003 sowie die betrieblichen Untersuchungen von Prof. Dr.-Ing. H. aus dem Jahr 1997. Mit diesen Untersuchungen und den dagegen gerichteten Einwendungen hat sich der erkennende Senat bereits unter anderem in den Verfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1. und zum PFA 1.2 eingehend auseinandergesetzt und festgestellt, dass diese nicht durchgreifen (vgl. Senatsurteil 6.4.2006 - 5 S 596/05 - UPR 2006, 453, juris Rn. 61 ff.; Senatsurteil vom 8.2.2007 - 5 S

2257/05 - juris Rn. 81 ff.). Soweit der Kläger auf bestimmte Einwendungen im Anhörungsverfahren (insbes. S. 30 des Schriftsatzes vom 18.12.2013) verweist, lassen diese Ausführungen nicht erkennen, weshalb abweichend hiervon das Eisenbahn-Bundesamt dennoch weitergehende Ermittlungen bis hin zur Einholung einer neuen sachverständigen Untersuchung hätte anstellen müssen. Auch wenn sich die Gutachten zum damaligen Zeitpunkt noch auf frühere Betriebsszenarien bezogen haben, so hat sich der künftige Verkehrsbedarf auch nach Ansicht des Klägers gerade nicht maßgeblich erhöht. Die Angaben des Klägers geben auch insoweit keinen Anlass, an der Plausibilität des von der Beigeladenen zu 1 vorgelegten Fachbeitrags zu den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und den diesbezüglichen Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamts im Planfeststellungsbeschluss zu zweifeln. Vor diesem Hintergrund bedurfte es auch einer näheren Analyse der Ergebnisse des Stresstests und der Vorlage einer vollständigen diesbezüglichen Dokumentation seitens der Beigeladenen zu 1 nicht, da die Ergebnisse des Stresstests nicht zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemacht wurden. Vielmehr hat das Eisenbahn-Bundesamt - insoweit auch der Anhörungsbehörde (S. 133 f. des Anhörungsberichts) folgend - in nicht zu beanstandender Weise darauf abgestellt, dass die Beigeladene zu 1 nachgewiesen hat, dass die Antragsplanung das künftig erwartete Verkehrsaufkommen bewältigen kann (S. 141 f. des Planfeststellungsbeschlusses). Eine Verkehrsprognose ist insoweit nicht an der Vollauslastung der Strecke zu orientieren, wenn im Prognosezeitraum mit niedrigeren Zugzahlen und -frequenzen zu rechnen ist (vgl. zur Frage des Anspruchs auf Schutzmaßnahmen: BVerwG, Urteil vom 26.5.2011 - 7 A 10/10 - juris Rn. 40 m. w. N.). Dass das Eisenbahn-Bundesamt lediglich als Hilferwägung auf einen ergänzenden Nachweis der nicht geforderten weitergehenden Leistungsfähigkeit durch den Stresstest verwiesen hat (S. 142 des Planfeststellungsbeschlusses), ist dabei unschädlich. Insoweit kann angesichts der aus dem Planfeststellungsbeschluss hervorgehenden Überlegungen wiederum im Sinne von § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 18 Satz 2 AEG ausgeschlossen werden, dass sich ein etwaiges Untersuchungsdefizit zur Dokumentation des Stresstests (vgl. S. 134 des Anhörungsberichts) auf das Ergebnis der Variantenabwägung ausgewirkt hat.

(6) Abwägungsfehler sind schließlich auch nicht in Bezug auf die Variantenprüfung zur Gäubahnführung erkennbar. Zwar musste das Eisenbahn-Bundesamt auch bei der Abwägung zum PFA 1.3a bereits die Führung der Gäubahn und Alternativen hierzu in die Abwägung einbeziehen (dazu (a)). Weder liegt jedoch das vom Kläger gerügte Ermittlungsdefizit hinsichtlich der Notwendigkeit des Erhalts der bisherigen Gäubahnstrecke vor (dazu (b)), noch ist ein Ermittlungs- oder Bewertungsfehler in Bezug auf die Betrachtung der Vorteile der mit der Antragsvariante verbundenen Führung der Gäubahn über den Flughafen erkennbar (dazu (c)). Gleiches gilt für die Nachteile der Gäubahnführung über den Flughafen (dazu (d)). Schließlich ist auch kein Abwägungsfehler in Bezug auf Alternativen zur Führung der Gäubahn über den Flughafen erkennbar (dazu (e)).

(a) Auch im Rahmen der Variantenentscheidung als Teil der Abwägung zum PFA 1.3a musste sich das Eisenbahn-Bundesamt mit der Führung der Gäubahn über den Flughafen und der dortigen Anbindung an die NBS auseinandersetzen. Bei der Aufspaltung eines Gesamtprojekts in mehrere Abschnitte ist zwar Bezugspunkt der Abwägung derjenige Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird. Doch bestehen zwischen den einzelnen Abschnitten und der Gesamtplanung Wechselwirkungen. Die Planung eines Teilabschnitts verfehlt ihren gestaltenden Auftrag, wenn der Verwirklichung des Vorhabens in den Folgeabschnitten von vornherein unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Dabei muss allerdings nicht bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach rechtlichen Hindernissen in nachfolgenden Planungsabschnitten nachgegangen werden. Vielmehr muss der Planungsentscheidung über den jeweiligen Abschnitt hinaus zugleich hinsichtlich des Gesamtvorhabens eine Vorausschau nach der Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils zu Grunde liegen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 10.4.1997 - 4 C 5.96 - NVwZ 1998, 501, juris Rn. 25 m. w. N.; Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18.99 - NVwZ 2001, 673, juris RN. 39; Urteil vom 6.11.2013 - 9 A 14.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 151).

(b) Gemessen hieran liegt hinsichtlich der Notwendigkeit des Erhalts der bisherigen Gäubahnstrecke entgegen der Rüge des Klägers kein Ermittlungsdefizit vor.

Der Kläger macht geltend, das Eisenbahn-Bundesamt habe übersehen, dass eine Vielzahl von Varianten in Betracht komme, wenn der bisherige Kopfbahnhof und sein Gleisvorfeld nicht oder nicht vollständig umgestaltet würden oder werden dürften. In diesem Fall seien verschiedene Möglichkeiten der Anbindung der Gäubahntrasse an den weiterhin zumindest zum Teil bestehenden Kopfbahnhof bis hin zur Beibehaltung des derzeitigen Zustands denkbar. Es sei entgegen der der Abwägung des Eisenbahn-Bundesamt zugrundeliegenden Annahmen faktisch ausgeschlossen, dass es zu einem Rückbau des Kopfbahnhofs und des Gleisvorfeldes komme, da hierfür ein weiteres Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse und bisher weitgehend nicht durchgeführt worden sei. Ein solcher Rückbau unterliefe zudem einem der Stilllegungsstatbestände des § 11 Abs. 1 AEG, da die Schienenverbindung von Stuttgart Vaihingen über Stuttgart-Nord bis Stuttgart-Hauptbahnhof eine Strecke im Sinne dieser Norm darstelle und in der Folge eines Rückbaus dauerhaft eingestellt würde. Vor dem Hintergrund, dass bereits Eisenbahninfrastrukturunternehmen Interesse an einer Übernahme der Gäubahnstrecke gezeigt hätten, lägen die Voraussetzungen für eine Stilllegung nicht vor.

An diesen Einwendungen ist zwar richtig, dass ein Rückbau-Planfeststellungsverfahren für das Gleisvorfeld des heutigen Stuttgarter Hauptbahnhofs erforderlich bleibt. Jedoch ist mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 vom 13. Oktober 2016 bereits ein - wenn auch kleinräumiger - Rückbau der Trasse der Gäubahn zur Ermöglichung der Errichtung des neuen S-Bahnhofs „Mittnachtstraße“ planfeststellt. Damit scheidet eine vollständige Beibehaltung der Gäubahnführung als „Nullvariante“ aus.

Eine Planfeststellung des Rückbaus der oberirdischen Anlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil die erforderliche Genehmigung der Stilllegung nicht erteilt werden dürfe. Nach § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG ist ein Stilllegungsverfahren unter anderem geboten, wenn ein öffentliches

Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebs einer Strecke beabsichtigt. Eine solche Streckeneinstellung ist mit dem Umbau des Bahnknotens im Rahmen des Projekts S 21 im Sinne der Antragsvariante jedoch nicht verbunden. Vielmehr handelt es sich um ein bloßes Änderungsprojekt, das nur dem Planfeststellungsvorbehalt des § 18 AEG unterfällt. Sämtliche Streckenverbindungen, worunter nicht die konkreten Gleisanlagen in einem anlagentechnischen, sondern in einem räumlich-funktionalen Sinn die Verbindung zwischen einem Abfahrts- und einem Bestimmungsort zu verstehen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.5.2016 - 3 C 2.15 - NVwZ 2017, 235, juris Rn. 17) bleiben erhalten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 5.7.2018 - 3 C 21.16 - juris Rn. 29 ff., und VG Stuttgart, Urteil vom 9.8.2016 - 13 K 2947/12 - juris Rn.85). Nichts anderes ergibt sich in Bezug auf die Gäubahnführung zum Hauptbahnhof und die mögliche Stilllegung des dortigen Gleisvorfeldes auch aus dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. Juni 2016, in dem dieses auf die Notwendigkeit einer Stilllegungsgenehmigung in Bezug auf den Streckenabschnitt Stuttgart-Nord bis Stuttgart-Vaihingen verweist, da diese Streckenbeziehung eine Einbindung der Gäubahn in den Hauptbahnhof nicht erfordert, wie in dem Schreiben auch zum Ausdruck kommt.

(c) Es sind auch keine Ermittlungs- oder Bewertungsfehler des Eisenbahn-Bundesamt in Bezug auf die Vorteile der Gäubahnführung über den Flughafen erkennbar.

Der Kläger macht insoweit geltend, das Eisenbahn-Bundesamt habe es unterlassen, die von der Beigeladenen zu 1 geltend gemachten Planungsziele der Verbesserung der unmittelbaren Anbindung des Flughafens mit der Gäubahn und deren Durchbindung in Richtung Nürnberg und Schwäbisch-Hall/Hessental zu hinterfragen. Der Verkehrsbedarf hätte quantifiziert werden müssen, um im Rahmen der Variantenabwägung mit dem richtigen Gewicht eingestellt werden zu können.

Auch diese Einwendungen dringen im Ergebnis nicht durch. Gegenstand der Variantenprüfung als Teil der Abwägung ist die Optimierung der Fachplanung dahingehend, dass Vorhaben in der Weise realisiert werden, die den Interessen

des Vorhabenträgers am weitesten entgegenkommt und dabei konkurrierende und öffentliche und private Belange am wenigstens beeinträchtigt (vgl. Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage 2018, § 74 Rn. 120). Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Behörde in einem gestuften Planungsverfahren die Anzahl der Varianten unter gleichzeitiger Intensivierung der Untersuchung reduziert, Die Planfeststellungsbehörde muss den Sachverhalt nur soweit aufklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Verfahrensgestaltung erforderlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.7.2008 - 9 A 14.07 - NVwZ 2009, 302, juris Rn. 135 m. w. N.: Urteil vom 3.3.2011 - 9 A 8.10 - NVwZ 2011. 1256, juris Rn. 65).

Nach dieser Maßgabe bedurfte es einer näheren Konkretisierung der Verkehrswirksamkeit der Gäubahnführung über den Flughafen nicht, um deren Vorzugswürdigkeit gegenüber ernsthaft in Betracht zu ziehenden Alternativen zu begründen und im Rahmen einer Abwägung etwaige entgegenstehende Belange zu überwinden. Denn auch ohne die vom Kläger geforderte Quantifizierung der Anzahl der betroffenen Reisenden durfte das Eisenbahn-Bundesamt in seiner diesbezüglichen Abwägung (S. 148 ff. des Planfeststellungsbeschlusses) fehlerfrei darauf abstellen, dass die für die Planrechtfertigung anzuerkennenden Planungsziele (siehe dazu B. II. 2. b) aa)) bei einer Führung der Gäubahn über den Flughafen deutlich besser erreicht werden können als bei der Schaffung neuer Umsteigebeziehungen in Stuttgart-Vaihingen oder Böblingen mit damit verbundenen Reisezeitverlängerungen und Komforteinbußen oder einer Beibehaltung des Gäubahn-Fernverkehrs über die „Panoramastrecke“ und der notwendigen Schaffung einer neuen Verbindung zum Hauptbahnhof (siehe im Folgenden B. II. 9. a) aa) (6) (e)). Insoweit war es - auch mit Blick auf etwaige entgegenstehende Belange - nicht abwägungsfehlerhaft, im Rahmen der Variantenabwägung auf die Quantifizierung des Wachstums der künftigen Nutzerzahlen zu verzichten, da die Erreichbarkeit wesentlicher Planungsziele im Rahmen der Optimierung des Bahnknotens Stuttgart und deren Gewicht - wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung gezeigt - gerade nicht von der Erhöhung der Anzahl der Reisenden und einem Wachstum der Nachfrage abhängen. Auch war es nicht abwägungsfehlerhaft, die Durchbindung der Gäubahn nach Schwäbisch Hall-Hessental/Nürnberg einzubeziehen. Das Eisenbahn-

Bundesamt war sich ausweislich der Abwägungsentscheidung bewusst, dass diese Durchbindung nicht unmittelbar von den Planungszielen erfasst, sondern von der Deutschen Bahn AG ausweislich ihres Betriebskonzepts nur angestrebt wird, und es hat diesen Gesichtspunkt in entsprechender Weise in die Variantenabwägung eingestellt. Dass mit der Durchbindung die Erreichung der verkehrlichen und betrieblichen Zielvorstellungen zumindest gefördert wird, begegnet keinen Zweifeln.

(d) Auch in Bezug auf die weiteren vom Kläger geltend gemachten Nachteile der Gäubahnführung über den Flughafen ist kein Ermittlungs- oder Bewertungsdefizit des Eisenbahn-Bundesamt erkennbar.

Der Kläger macht insofern geltend, die vorgesehene Mischnutzung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart Rohr (sog. Rohrer Kurve) und Flughafen Stuttgart (Strecke 4861) verstoße gegen Bestimmungen der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung und die vom Bundesverkehrsministerium außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erteilte Ausnahmegenehmigung sei rechtsfehlerhaft und gegenstandslos. Die von der Planfeststellungsbehörde in Eigenverantwortung durchzuführende Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der Antragsplanung sei vollständig unterblieben. Zudem ermögliche die Mischnutzung der Strecke 4861 angesichts der befristeten Geltungsdauer der Ausnahmegenehmigung und der verfügten Einschränkungen der Streckennutzbarkeit kein nachhaltiges Verkehrskonzept. Schließlich schaffe die Mischnutzung auch Verspätungen und Kapazitätsengpässe, eine Verdichtung des S-Bahn-Taktes werde verhindert.

Diese Einwendungen verhelfen der Klage nicht zum Erfolg. Denn sie zielen auf Detailfragen des künftigen PFA 1.3b ab und stehen der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung im Abschnitt 1.3a, dem hinsichtlich des Gesamtvorhabens eine Vorausschau nach der Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils zu Grunde liegen muss, nicht entgegen. Die Planung eines Teilabschnitts verfehlt - wie bereits dargestellt - ihren gestaltenden Auftrag nur dann, wenn der Verwirklichung des Vorhabens in den Folgeabschnitten von vornherein unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18.99 -

NVwZ 2001, 673, juris Rn. 39; Urteil vom 10.4.1997 - 4 C 5.96 - NVwZ 1998, 508, juris Rn. 25). Solche Hindernisse werden vom Kläger nicht dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich. So stand im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses am 14. Juli 2016 nicht fest und ist auch zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung noch nicht bestandskräftig planfestgestellt, ob und in welcher konkreten Ausgestaltung die Strecke 4861 durch Fernzüge und Regionalverkehrszüge genutzt werden wird. Mit den aufgenommenen Ein- und Ausschleifungspunkten der Flughafenführung gibt der PFA 1.3a zwar im Grundsatz vor, dass unter anderem auch die Fernzüge der Gäubahn über den Flughafen auf die NBS geführt werden sollen. Die genaue Streckenführung und etwaige Anpassungen der Bestandsstrecke zwischen Rohrer Kurve (Oberaichen) und Flughafen ist hierdurch jedoch nicht verbindlich festgelegt. Gerade die Optimierung der Führung der Gäubahn über den Flughafen war Anlass, den PFA 1.3 in Abschnitte zu teilen und zunächst den hier angegriffenen PFA 1.3a planfestzustellen. Die Vorteile, die für die Beigeladene zu 1 mit dem Recht zur Abschnittsbildung verbunden sind, würden zunichtegemacht, wenn nun möglichen Planungsschwierigkeiten und Hindernissen im PFA 1.3b mit derselben Prüfungsintensität wie in Bezug auf den konkret betroffenen PFA 1.3a nachgegangen würde. Es ist nicht erkennbar, dass eine mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen vereinbare Führung der Gäubahn über den Flughafen in keiner Form planfeststellbar sein wird. Dabei ist zum einen nicht ausgeschlossen, dass etwaigen negativen Wirkungen auf den Verkehr der S-Bahnen durch weitere Um- und Ausbauarbeiten der Gleis- und Tunnelanlagen begegnet werden kann, wie sie bereits für den Flughafenterminal absehbar sind. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass für den Fall, dass sich im Rahmen des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens zum PFA 1.3b herausstellen sollte, dass die Variante der Mischnutzung auch bei Zugrundelegung solcher Arbeiten nicht realisierbar oder auch im Vergleich nicht vorzugswürdig ist, auf eine der zunächst nicht berücksichtigten Varianten in diesem Bereich (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil II, S. 139 ff.), bei denen keine Mischnutzung oder nur eine streckenweise erforderlich würde, zurückgegriffen wird oder dass noch alternative Planungen im möglichen Korridor entwickelt werden. Dass weder eine entsprechende Anpassung der Bestandsstrecke noch eine Variantenplanung verwirklichungsfähig

wäre und damit der Planung im Folgeabschnitt 1.3b unüberwindbare Hindernisse entgegenstünden, zeigt der Kläger nicht auf und ist auch sonst nicht erkennbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass mögliche Varianten im Wesentlichen mit dem Hinweis auf die mögliche Nutzung der vorhandenen und nicht vollständig ausgelasteten Strecke 4861 ausgeschlossen wurden. Eine Nichtberücksichtigung der gegen mögliche Planungen im PFA 1.3b gerichteten Einwendungen des Klägers im aktuellen Verfahren führt dementsprechend auch nicht zu einer Rechtsschutzverkürzung. Denn durch die Planung im PFA 1.3a werden keine über die Führung der Gäubahn über den Flughafen als solche hinausgehenden Zwangspunkte für den PFA 1.3b gesetzt und es ist nicht ersichtlich, dass die Planungen im Rahmen des PFA 1.3b vom Kläger in einem möglichen künftigen und hiergegen gerichteten Verfahren nicht mehr effektiv angegriffen werden könnten (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.5.1996 - 4 A 16.95 - NVwZ 1997, 491, juris Rn. 15). Vor diesem Hintergrund bedarf es auch keiner Klärung, ob die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilte Ausnahmegenehmigung vom 18. Juni 2010 für die Mischnutzung der Straße 4861 wirksam erteilt wurde und weiterhin wirksam ist.

(e) Auch im Übrigen ist kein Abwägungsfehler bei der eigentlichen Auswahlentscheidung in der Variantenprüfung in Bezug auf Alternativen zur Gäubahnführung über den Flughafen erkennbar. Insbesondere mussten sich weder die vom Kläger als vorzugswürdig erachtete Variante „Kehrtunnel“ (dazu (1)), noch die Variante „Distel“ (dazu (2)) dem Eisenbahn-Bundesamt - im Sinne des bereits dargestellten Maßstabs - als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen und von ihm weiter ermittelt werden.

(aa) Abwägungsfehler des Eisenbahn-Bundesamt beim Ausscheiden der Variante „Kehrtunnel“ sind entgegen der Annahme des Klägers nicht ersichtlich. Diese Variante sieht vor, die Gäubahn zunächst über die bisherige Trasse über die sogenannte Panoramastrecke zu führen, am Ende aber über einen neu zu errichtenden Tunnel an die von Bad Cannstatt kommende Zulaufstrecke anzuschließen und von Westen her in den neuen Tiefbahnhof einzuführen. Die

Vorteile lägen aus Sicht des Klägers darin, dass im Gegensatz zur Antragsvariante Züge der Gäubahn über die relativ schwach ausgelastete Zulaufstrecke von Bad Cannstatt zugeführt und damit der bereits hoch belastete Zulauf vom Flughafen entlastet würde. Im Gegensatz zur Antragsvariante sei nur in geringem Maße eine Koordination mit dem S-Bahn-Verkehr notwendig, die Fahrplanstabilität damit höher. Und auf der Gäubahnstrecke wären bei deren Beibehaltung zusätzliche Kapazitäten vorhanden.

Diese Argumente belegen nicht die eindeutige Vorzugswürdigkeit dieser Variante gegenüber der Antragsvariante einer Führung über den Flughafen, deren Detailplanung noch dem PFA 1.3b vorbehalten ist. Hieran ändert das Ergebnis des sogenannten Filder-Dialogs nichts, zumal dieses mit der Aufspaltung des PFA 1.3 berücksichtigt wurde. Vielmehr durfte das Eisenbahn-Bundesamt die Variante „Kehrtunnel“ frühzeitig im Auswahlverfahren mit der Begründung verwerfen, dass sie die bereits genannten und legitimen Ziele der Beigeladenen zu 1 nicht in gleich guter Weise erreichen kann. Denn mit der Führung der Gäubahn auf anderem Weg als über den Flughafen wird - wie das Eisenbahn-Bundesamt vertretbar unter Bezugnahme auf den Anhörungsbericht feststellt (S. 150 des Planfeststellungsbeschlusses, S. 170 ff. des Anhörungsberichts) - das Ziel der verbesserten Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Flughafen, der Messe und der Filderregion nicht so gut erreicht wie mit der Führung der Gäubahn über den Flughafen und einem dortigen Halt. Passagiere der Gäubahn mit dem Ziel Flughafen oder Messe müssten in jedem Fall einen mit Zeitverlust und Attraktivitätsminderung verbundenen Umstieg in Kauf nehmen. Ein Umstieg dieser Passagiere auf weitere Verkehrsträger am Flughafen (Fern- und Regional- und S-Bahn-Verkehr) und umgekehrt wäre nur einem in deutlich geringer ausgeprägtem Umfang möglich. Ebenfalls vertretbar stellt das Eisenbahn-Bundesamt ergänzend fest, dass eine Durchbindung der Züge der Gäubahn in Richtung Schwäbisch-Hall/Hessental und Nürnberg zwar noch möglich wäre, allerdings über den Wartungsbahnhof Untertürkheim und Waiblingen erfolgen müsste und - ohne Wendemanöver - ein Halt in Bad Cannstatt nicht mehr möglich wäre. Eindeutige Vorteile der Variante Kehrtunnel, die die für die Antragsvariante sprechenden Gesichtspunkte bei Berücksichtigung entfallender Nachteile zwingend überwiegen würden, sind nicht erkennbar. Die

vom Kläger dargelegten etwaigen Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr im Falle einer Führung der Gäubahn über den Flughafen sind - wie bereits gezeigt - in weiten Teilen noch abhängig von der Detailplanung im Bereich des PFA 1.3b; maßgebliche Kostenvorteile der Variante „Kehrtunnel“, bei der im Übrigen wiederum Tunnelanlagen in Anhydritgestein geschaffen werden müssten, werden nicht geltend gemacht. Ein grundsätzlicher Erhalt der sog. „Panoramastrecke“ wird auch durch die Antragsplanung nicht ausgeschlossen.

(bb) Aus vergleichbaren Gründen war auch das Ausscheiden der Variante „Distel“ nicht fehlerhaft. Diese vom Kläger im Anhörungsverfahren eingebrachte (Anhang 1 zum Schriftsatz vom 18.12.2013) und als vorzugswürdig erachtete Variante ist durch eine Gäubahnanbindung auf dem Höhenniveau des Tiefbahnhofs durch einen zusätzlich zu errichtenden orthogonalen unterirdischen und an den neuen Tiefbahnhof angrenzenden Kopfbahnhof gekennzeichnet. Vertretbar durfte das Eisenbahn-Bundesamt auch dieser Variante die fehlende Verbindung mit und die fehlende Verknüpfung an Flughafen und Messen entgegenhalten und musste sie nicht weiter ermitteln und verfolgen.

bb) Auch über die Variantenentscheidung hinaus leidet die Abwägung des Eisenbahn-Bundesamts zugunsten der Antragsplanung der „NBS mit Station NBS“ nicht unter erheblichen Abwägungsfehlern. Dies gilt sowohl in Bezug auf das Fehlen einer allein auf die „NBS mit Station NBS“ fehlenden Abwägung (dazu (1)) als auch in Bezug auf andere, insbesondere umweltbezogene Belange (dazu (2)).

(1) Soweit es an einer spezifischen Gesamtabwägung nur in Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ mangelt, ist dieser Abwägungsfehler nicht erheblich (§ 74 Abs. 1a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 18 Satz 2 AEG).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine fachplanerische Gesamtabwägung vorgenommen (S. 311 f. des Planfeststellungsbeschlusses) und ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass die mit der Verwirklichung verbundenen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange vor dem Hintergrund des höherrangigen

Interesses an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen seien. Diese Abwägung leidet zwar im Ansatz darunter, dass das Eisenbahn-Bundesamt über die Zulassung des Eisenbahnvorhabens im Rahmen einer nicht zwischen beiden planfestgestellten Vorhaben differenzierenden Gesamtabwägung unter Einbeziehung der „Südmumgehung Plieningen“ entschieden hat, anstatt die materiell-rechtlich gebotenen selbständigen Abwägungen für jedes Einzelvorhaben und damit auch nur für das Vorhaben "NBS mit Station NBS" vorzunehmen (siehe oben B. I. 2. a) aa) (1)).

Der darin liegende Abwägungsmangel ist jedoch in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ gemäß § 74 Abs. 1a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 18 Satz 2 AEG nicht erheblich. Danach sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Die Ergebnisrelevanz kann dabei - wie bereits zur vergleichbaren Regelung des § 4 Abs. 1a UmwRG dargestellt (siehe dazu B. I. 2. a) cc) (2) (d)) - nur verneint werden, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sind, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer ordnungsgemäßen Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen hätte. Diese Voraussetzungen sind vorliegend zur Überzeugung des Senats erfüllt, da eindeutig erkennbar ist, dass sich die "Gesamtabwägung" der Sache nach nur auf das Eisenbahnvorhaben bezieht. Dies ergibt sich bereits im Wesentlichen aus der Nennung der Ziele, die nur das Vorhaben der Beigeladenen zu 1 betreffen, wenn auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs abgestellt wird und allein auf dieser Grundlage die Inkaufnahme von Nachteilen gerechtfertigt wird. Damit ist eindeutig erkennbar, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei Ausblendung der Vor- und Nachteile der „Südmumgehung Plieningen“ eine sachgleiche Entscheidung getroffen hätte. Vor dem Hintergrund, dass die „NBS mit Station NBS“ das den Planfeststellungsbeschluss und die Planfeststellungsunterlagen eindeutig dominierende Vorhaben darstellt, ist ausgeschlossen, dass das Vorhaben „Südmumgehung Plieningen“ mit seinen möglichen Vorteilen das Eisenbahnvorhaben in irgendeiner abwägungserheblichen Hinsicht „mitgezogen“ haben könnte.

(2) Auch im Übrigen verstößt der Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ nicht rechtserheblich gegen das Abwägungsgebot. Die vom Kläger geltend gemachten Abwägungsdefizite oder Abwägungsfehleinschätzungen in Bezug auf Umweltbelange (dazu (a)) liegen ebenso wenig vor wie ein Fehler im Abwägungsergebnis (dazu (b)).

(a) Fehler im Abwägungsvorgang, insbesondere solche zu Lasten der Umweltbelange Wasser und Boden, sind nicht ersichtlich.

Soweit der Kläger geltend macht, das Eisenbahn-Bundesamt habe eine umfassende Neubewertung möglicher Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vorgenommen, ohne die entsprechenden Grundlagen hinreichend zu ermitteln, trifft dies nicht zu. Dies gilt zum einen hinsichtlich des Verlusts von Retentionsflächen durch Inanspruchnahme von Flächen im Überschwemmungsgebiet des Hattenbachs und des Frauenbrunnenbachs. Zwar dürfte die in der Umweltverträglichkeitsstudie getroffene Feststellung, Auswirkungen auf Retentionsräume der Oberflächengewässer seien nicht zu erwarten (Anlage 15.1, UVS, Erläuterungsbericht S. 105) unzutreffend gewesen sein. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses (S. 239 ff.) wurde dieses Defizit jedoch vom Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren nach entsprechendem Hinweis erkannt und der Konflikt mit der Vergrößerung des Einstauvolumens ohnehin vorgesehener Regenrückhaltebecken aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamts bewältigt. Insoweit ist nicht erkennbar und wird vom Kläger auch nicht dargelegt, welche weiteren Grundlagen ermittelt hätten werden müssen.

Kein Defizit liegt auch mit Blick auf die Umgestaltung von Frauenbrunnenbach und Koppentalklinge vor. Vielmehr konnte das Eisenbahn-Bundesamt bei seiner Entscheidung (S. 240 des Planfeststellungsbeschlusses) auf die entsprechenden Erwägungen in der Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Anlage 15.1, UVS, Erläuterungsbericht S. 109) zurückgreifen. Auch insoweit ist nicht erkennbar, welche weiteren Ermittlungen durchgeführt hätten werden müssen. Gleiches gilt für den Aspekt des Trockenfallens von Gewässern (vgl. Anlage 15.1, UVS, Erläuterungsbericht, S. 106) und mögliche Auswirkungen auf

das FFH-Gebiet „Filder“ (vgl. Anlage 18.1, LBP, Anhang 4, FFH-Vorprüfung, S. 25f.).

Auch die Rüge, es liege - über die Alternativenprüfung im kleinräumigen Bereich hinaus (siehe oben B. II. 9. a) (3)) - ein Abwägungsdefizit im Hinblick auf die Bedeutung der von der „NBS mit Station NBS“ betroffenen Böden und deren faunistische Bedeutung vor, weil die Bestandsbewertung unzureichend sei, dringt nicht durch. Der Kläger macht insoweit allgemein geltend, es sei verkannt worden, dass der Bereich nördlich der A 8 ein ineinandergreifendes Mosaik von Ausgleichsflächen auch der Landesmesse darstelle, dessen Bedeutung die Beurteilung in den Planfeststellungsunterlagen nicht gerecht werde. Die nicht näher konkretisierten Ausführungen des Klägers lassen insoweit jedoch nicht erkennen, dass die der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15.1) zugrunde gelegten umfassenden Bewertungen durch die verschiedenen Fachbeiträge einschließlich der detaillierten Kartierung der Biotop- und Nutzungstypen (vgl. insbesondere Anlage 18.1, LBP, Beilage 1, Biotopliste und Anlage 18.2.1.1, LBP, Bestandplan) fachlich fehlerhaft und damit nicht geeignet wären, den tatsächlichen Wert des Landschaftsraums Filderebene zutreffend zu ermitteln, und dass das Eisenbahn-Bundesamt in der Folge Anlass gehabt hätte, weitergehende Untersuchungen zu veranlassen.

(b) Schließlich ist bezogen auf die „NBS mit Station NBS“ auch kein Fehler im Abwägungsergebnis im Sinne einer Abwägungsdisproportionalität ersichtlich. Eine solche läge nur vor, wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen vom Eisenbahn-Bundesamt in einer Weise vorgenommen worden wäre, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Fehlerhaft ist eine Abwägungsentscheidung nicht schon deshalb, weil bei einer - vertretbaren - anderen Gewichtung der Belange, die für und gegen das Vorhaben sprechen, das Ergebnis auch hätte anders ausfallen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.4.2003 - 9 A 37.02 - NVwZ 2003, 1393, juris Rn. 30). Von einer Abwägungsdisproportionalität kann erst dann die Rede sein, wenn das Vorhaben mit Opfern erkaufte werden muss, die außer Verhältnis zu dem mit ihm erstrebten Planungserfolg stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom

27.10.2000 - 4 A 18.99 - NVwZ 2001, 673, juris Rn. 54). Hierfür gibt das Vorbringen des Klägers jedoch keine greifbaren Anhaltspunkte und ist auch sonst nichts ersichtlich.

b) Bezogen auf die „Südumgehung Plieningen“ leidet der Planfeststellungsbeschluss hingegen unter einem erheblichen Abwägungsfehler. Zwar ist die Variantenabwägung auch insoweit nicht zu beanstanden (dazu aa)), es fehlt jedoch im Übrigen an der Abwägung der für und gegen die „Südumgehung Plieningen“ sprechenden Belange (dazu bb)).

aa) Die geltend gemachten Fehler der Variantenabwägung liegen nicht vor.

Soweit der Kläger geltend macht, das Eisenbahn-Bundesamt habe sich - überhaupt - nicht mit der Frage des notwendigen Abstands zwischen der NBS-Trasse und der Trasse der "Südumgehung Plieningen" und damit der Alternative einer stärkeren Bündelung auseinandergesetzt, trifft dies nicht zu. Vielmehr war die Bündelung der Trassen Gegenstand der Variantenabwägung (S. 152 des Planfeststellungsbeschlusses). Keine näheren Untersuchungen des Eisenbahn-Bundesamts finden sich zwar zum konkreten Maß des Abstands zwischen der Trasse der NBS und der "Südumgehung Plieningen", der in der Antragsvariante etwa 15 Meter beträgt (Anlage 6.4, Querschnitte Straßenplanung, Blatt 8). Jedoch liegen auch unter Berücksichtigung des Hinweises der Beigeladenen zu 1 in den Planungsunterlagen auf eine insoweit einschlägige Richtlinie (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 114) keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Erwägungen des Eisenbahn-Bundesamts, bei dem gewählten Abstand handle es sich um das aus Sicherheitsgründen notwendige Minimum, unzutreffend ist. Gleiches gilt für die vom Kläger kritisierte Gestaltung der Anschlüsse der „Südumgehung Plieningen“ an die B 312 und die L 1016 im Bereich der Anschlussstelle Plieningen, mit denen sich das Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der diesbezüglichen Angaben in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 1 Erläuterungsbericht Teil III, S. 119 ff. und S. 125 [zur Gestaltung der Rampe]) auseinandersetzt. Auch die Rüge des Klägers, die Variante eines Ausbaus der bestehenden L 1192 zwischen Plieningen und Scharnhaus sei unterblieben, dringt nicht durch. Denn diese Variante kam schon nicht

ernsthaft in Betracht, da ohne weiteres erkennbar ist, dass sie das Planungsziel der ortsdurchfahrtfreien überörtlichen Verbindung und eine Verknüpfung mit der bestehenden L 1204 nicht erreichen könnte (vgl. S. 131 des Planfeststellungsbeschlusses). Einer weiteren Auseinandersetzung hiermit bedurfte es daher nicht.

bb) Im Übrigen liegt hinsichtlich der „Südümgehung Plieningen“ jedoch ein rechtserheblicher Ausfall der Abwägung der für und gegen diese Maßnahme sprechenden Gesichtspunkte vor.

Das Abwägungsgebot (vgl. § 37 Abs. 5 StrG) stellt insoweit eine umweltbezogene Rechtsvorschrift im Sinne von § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. § 1 Abs. 4 UmwRG dar. Umweltbezogene Rechtsvorschriften sind Bestimmungen, die sich zum Schutz von Mensch und Umwelt auf den Zustand von Umweltbestandteilen im Sinn von § 2 Abs. 3 Nr. 1 UIG (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 UmwRG) oder Faktoren im Sinn von § 2 Abs. 3 Nr. 2 UIG (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 UmwRG) beziehen. Diese Legaldefinition folgt der zwingend zu beachtenden Vorgabe von Art. 2 Abs. 2 der Aarhus-Konvention und der nationalen Ausprägung in § 2 Abs. 3 Nr. 1 und 2 UIG (vgl. BT-Drs 18/9526, S. 38). Umweltbezogene innerstaatliche Rechtsvorschriften beschränken sich nach der heranzuziehenden Spruchpraxis des Compliance Committees (vgl. BT-Drs. 18/9526, S. 36) nicht auf Rechtsvorschriften, in denen der Begriff „Umwelt“ im Titel oder der Überschrift vorkommt. Entscheidender Faktor ist allein, ob sich die betreffende Rechtsvorschrift in irgendeiner Weise auf die Umwelt bezieht (vgl. BT-Drs 18/9526, S. 32). Das Abwägungsgebot stellt folglich eine umweltbezogene Rechtsvorschrift dar, soweit im konkreten Fall Umweltbelange in die Abwägung einfließen. Daher kann eine Vereinigung auch geltend machen, das planungsrechtliche Abwägungsgebot sei wegen unzureichender Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes verletzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 18/11 - NVwZ 2013, 642, juris Rn. 12 m. w. N.). Gemessen daran besteht kein Zweifel, dass sich der Kläger darauf berufen kann, dass insbesondere die Umweltbelange des Bodenschutzes und des Natur- und Landschaftsschutzes fehlerhaft abgewogen worden seien.

Wie bereits gezeigt (siehe oben B. II. 9. a) bb) (1)) bezieht sich die Gesamtabwägung des Eisenbahn-Bundesamtes (S. 311 des Planfeststellungsbeschlusses) der Sache nach allein auf die „NBS mit Station NBS“. Nur die mit dem Eisenbahnvorhaben verbundenen Ziele und Vorteile werden aufgeführt und dienen dem Eisenbahn-Bundesamt zur Rechtfertigung der Inkaufnahme der Nachteile. Einen Bezug zu den mit der Südumgehung Plieningen verfolgten Zielen stellen die Erwägungen hingegen nicht her. Soweit das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Gesamtabwägung bei unterstellter Einbeziehung der „Südumgehung Plieningen“ zumindest konkludent zum Ergebnis kommt, auch die Nachteile der „Südumgehung Plieningen“ in Form verbleibender Eingriffe in Natur und Landschaft seien wegen eines übergeordneten öffentlichen Interesses hinzunehmen, liegt angesichts der Formulierungen des Eisenbahn-Bundesamts auf der Hand, dass hierbei Gesichtspunkte, die allein für die „NBS mit Station NBS“ sprechen, in die Überlegungen einbezogen wurden. Insoweit spricht viel dafür, dass das Eisenbahnvorhaben bei der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts das Straßenbauvorhaben in unzulässiger Weise „mitgezogen“ haben könnte.

Anders als in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ erweist sich das Fehlen der Abwägung in Bezug auf die „Südumgehung Plieningen“ auch als erheblich im Sinne von § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG, da der Mangel aus den genannten Gründen offensichtlich und - auf Grundlage der dargestellten Maßstäbe - auch auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist. Die Ergebniskausalität kann nicht mit der Begründung verneint werden, aus den vom Beigeladenen zu 2 als Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen oder den Verwaltungsvorgängen ergebe sich, dass das Eisenbahn-Bundesamt auch bei ordnungsgemäßer Abwägung dieselbe Entscheidung getroffen hätte. Dies folgt maßgeblich daraus, dass die mit der „Südumgehung Plieningen“ verbundenen Vorteile bereits nicht den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Abwägung entsprechend ermittelt wurden. Im Rahmen der Planrechtfertigung (S. 131 ff. des Planfeststellungsbeschlusses) verweist das Eisenbahn-Bundesamt darauf, dass die Straßenbauverwaltung nachvollziehbar dargelegt habe, dass der Verkehrsknotenpunkt Neuhauser Straße/Mittlere Filderstraße in Stuttgart-Plieningen stark

überlastet sei, dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werde und die zusätzlich durch die Fertigstellung der Westumfahrung Scharnhausen hervorgerufene Verkehrszunahme nicht mehr mit einer annehmbaren Verkehrsqualität abgewickelt werden könne. Die entsprechenden Darlegungen der Straßenbauverwaltung, die das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner gebotenen eigenen Abwägung hätte nachvollziehen und sich zu eigen machen müssen, finden sich jedoch weder in den Verwaltungsvorgängen noch in den Planfeststellungsunterlagen. Vielmehr beschränkt sich auch dort die Darstellung auf eine bloß behauptende Feststellung des Bedarfs ohne Hinweis auf durchgeführte Verkehrsuntersuchungen und vorgelegte Verkehrsprognosen, die als Beleg dienen könnten (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 119). Das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde verweist über die gleichlautenden Erwägungen zur Planrechtfertigung (S. 118 des Anhörungsberichts) im Rahmen der Variantenabwägung darauf, dass es eine „Abwägungsentscheidung der Straßenbauverwaltung nachvollzogen“ habe (S. 200 des Anhörungsberichts). Diese Abwägungsentscheidung findet sich in den planfestgestellten Unterlagen jedoch nicht.

Auch im Verlauf des gerichtlichen Verfahrens wurden weder von der Beklagten noch von den Beigeladenen entsprechende Verkehrsuntersuchungen vorgelegt. Soweit die Beigeladene zu 1 auf eine Verkehrsuntersuchung der Fa. M. aus dem Jahr 2011 verweist, ist diese zum einen bereits ausweislich ihrer Aufgabenstellung kaum geeignet, den Entlastungsbedarf für die Kreuzung in Plieningen zu belegen. Vielmehr bestand der Zweck der Untersuchung darin, die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Bereich der künftigen Anschlussstelle Plieningen zu dokumentieren und damit eine Grundlage für die Entscheidung über deren Gestaltung schaffen (Verkehrsuntersuchung der M. für das Regierungspräsidium Stuttgart zur L 1204 Südumfahrung Plieningen, März 2011, S. 5). Angaben zur Belastungssituation im Bestand lassen sich den Untersuchungen allenfalls mittelbar entnehmen. Unabhängig davon liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dem Eisenbahn-Bundesamt die Untersuchung vorlag. Entsprechendes behaupten auch die Beteiligten nicht. Gleiches gilt für die ergänzend vorgelegten Übersichten des Tiefbauamts der Landeshauptstadt

Stuttgart aus dem Jahr 2013 zu einer Verkehrszählung im Bereich der Kreuzung in Plieningen.

Darüber hinaus führt das gänzliche Fehlen einer eigenständigen Abwägung auch dazu, dass dem Planfeststellungsbeschluss nicht entnommen werden kann, welchen Abwägungsmaßstab das Eisenbahn-Bundesamt in Bezug auf die „Südümgehung Plieningen“ mit Blick auf die Gewichtung der Vor- und Nachteile in Bezug auf Umweltbelange zugrunde gelegt hätte.

Zwar mag einiges dafür sprechen, dass eine Abwägung zugunsten des Straßenbauvorhabens in der planfestgestellten Form ausfallen könnte. Der Senat würde jedoch in unzulässiger Weise eine eigene hypothetische Abwägung an die Stelle der behördlichen Entscheidung setzen, wenn er auf dieser Grundlage eine Ergebniskausalität verneinte.

III. Als Rechtsfolge dieses Abwägungsmangels ist für den Planfeststellungsbeschluss einheitlich die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit festzustellen. Eine Aufhebung kommt nicht in Betracht (dazu 1.) und eine nur auf das Vorhaben "Südümgehung Plieningen" beschränkte Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses scheidet ebenfalls aus (dazu 2.).

1. Der festgestellte Mangel führt nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, weil die Gesamtkonzeption der Planung nicht durchgreifend infrage gestellt wird. Die fehlende eigenständige Abwägung zur „Südümgehung Plieningen“ kann nach gegebenenfalls erforderlicher weiterer Ermittlung und Bewertung der mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Vor- und Nachteile nachgeholt werden. Der Mangel kann deshalb in einem ergänzenden Verfahren nach § 75 Abs. 1a VwVfG mit nachfolgender erneuter Sachentscheidung, die in einer Aufhebung, Änderung oder Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses bestehen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.1996 - 4 C 19.95 - NVwZ 1997, 905, juris Rn. 28; Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 10.15 - juris Rn. 38.), geheilt werden. Demgemäß erweist sich der Hauptantrag des Klägers als unbegründet.

Auf seinen als „minus“ im Hauptantrag enthaltenen Hilfsantrag ist jedoch die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen. Mit Blick auf den Erfolg dieses Hilfsantrags bedarf es keiner Entscheidung mehr über den weiteren ausdrücklich gestellten Hilfsantrag, den Beklagten zu verpflichten, den Kläger hinsichtlich des Schutzes von Natur und Landschaft unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Dieser hätte nach den zuvor gemachten Ausführungen voraussichtlich auch in der Sache keinen Erfolg, weil über den festgestellten Mangel hinaus weitere Fehler des Planfeststellungsbeschlusses, auf die sich der Kläger mit Erfolg berufen könnte, nicht gegeben sind.

2. Eine nur auf die „Südümgehung Plieningen“ beschränkte Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit kommt nicht in Betracht.

Ein Kläger hat zwar einen Anspruch auf Aufhebung eines Verwaltungsakts nur, soweit er durch dessen rechtswidrige Regelung in seinen Rechten verletzt ist (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Für die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses gilt im Grundsatz nichts Anderes. Eine nur teilweise Aufhebung oder teilweise Feststellung der Rechtswidrigkeit eines Verwaltungsakts ist aber nur möglich, wenn der Verwaltungsakt teilbar ist. Dieser Grundsatz ist im Fachplanungsrecht grundsätzlich auch im Hinblick auf die räumliche Aufteilbarkeit eines geplanten Vorhabens anwendbar. Dabei ist entscheidende Voraussetzung für die Teilbarkeit einer Planungsentscheidung zunächst, dass das Vorhaben rein tatsächlich in räumlicher Hinsicht aufgeteilt werden kann. Es muss darüber hinaus auch rechtlich in dem Sinne teilbar sein, dass der Verwaltungsakt auch ohne den abgetrennten, von dem Rechtsmangel erfassten Regelungsteil eine selbständige und rechtmäßige, vom Träger des Vorhabens sowie von der Planungsbehörde auch so gewollte Planung zum Inhalt hat. Für Planfeststellungsbeschlüsse bedeutet dies insbesondere, dass der aufrechterhalten bleibende Teil nach wie vor eine ausgewogene, die rechtlichen Bindungen einer planerischen Entscheidung eingehaltene Regelung ist, die überdies dem Planungsträger nicht ein (Rest-)Vorhaben aufdrängt, das er in dieser Gestalt gar nicht verwirklichen möchte. Wird

dagegen durch den Wegfall einer Teilregelung das planerische Geflecht so gestört, dass ein Planungstorso zurückbleibt oder dass jedenfalls infolge der veränderten Situation die zuständige Stelle eine erneute, die Gesamtplanung erfassende planerische Entscheidung unter Beachtung der nunmehr maßgebenden Umstände treffen muss, fehlt es an einer rechtlichen Teilbarkeit. Der Rechtsfehler ergreift dann den gesamten Planfeststellungsbeschluss (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 7.12.1988 - 7 B 98.88 - NVwZ-RR 1989- 241, juris Rn. 9; Urteil vom 19.2.2015 - 7 C 11.12 - NVwZ 2015, 290, 294).

Auf dieser Grundlage mangelt es vorliegend in Bezug auf das Vorhaben „NBS mit Station NBS“ auf der einen Seite und das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ auf der anderen Seite sowohl an der tatsächlichen räumlichen als auch an der rechtlichen Teilbarkeit. Wie bereits im Zusammenhang mit der Anwendung von § 78 VwVfG festgestellt (siehe oben B. I. 2. a) aa) (1)), besteht zwischen beiden Vorhaben gerade im gegenteiligen Sinn ein untrennbarer räumlich-funktionaler Zusammenhang, der maßgeblich daraus resultiert, dass beide Vorhaben einen gemeinsamen Kreuzungspunkt mit einer vorhandenen und anpassungsbedürftigen Infrastruktur im Bereich der Anschlussstelle Plieningen aufweisen. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung betrifft auch die gerichtliche Entscheidung und lässt eine teilweise Aufhebung oder eine teilweise Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des einheitlichen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu. Denn eine auf das Vorhaben „Südümgehung Plieningen“ beschränkte Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit bei gleichzeitig möglich bleibender Verwirklichung des Vorhabens „NBS mit Station NBS“ in der planfestgestellten Form hätte zur Folge, dass im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle ein Trogbauwerk für die Ein- und Ausfahrtrampen der A 8 verbliebe, dessen Umfang und konkrete Ausgestaltung sich allein mit Blick auf die „NBS mit Station NBS“ nicht rechtfertigen ließe. Vielmehr resultieren die Länge des Unterführungsbauwerks in der planfestgestellten Form und damit auch das Ausmaß der erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft insbesondere durch Bodenversiegelungen maßgeblich daraus, dass in der Antragsplanung eine Unterführung unter zwei Trassen und nicht nur unter der Trasse der NBS hergestellt werden soll. Der nach einer Teil-

aufhebung nur in Bezug auf die „Südumgehung Plieningen“ verbleibende Planungsrestbestand würde damit im Bereich der Anschlussstelle Plieningen eine Form behalten, die die Beigeladene zu 1 als Vorhabenträgerin der „NBS mit Station NBS“ für ihr Vorhaben allein nicht verwirklichen würde und die die Planfeststellungsbehörde auch nicht in rechtmäßiger Form genehmigen könnte. Allein für die „NBS mit Station NBS“ wäre bei isolierter Planung ein weniger Fläche in Anspruch nehmendes Unterführungsbauwerk als Variante möglich gewesen und hätte sich dabei auch ersichtlich als offensichtlich vorzugswürdig aufgedrängt. Bei dieser Betrachtung muss unberücksichtigt bleiben, dass für die „Südumgehung Plieningen“ möglicherweise eine positive Prognose dahingehend abgegeben werden kann, dass im ergänzenden Verfahren die Antragsplanung bestätigt werden wird. Denn es steht gerade nicht fest, dass das Eisenbahn-Bundesamt im auf Grundlage von § 18d Satz 1 AEG i. V. m. § 76 VwVfG durchzuführenden ergänzenden Verfahren bei der gebotenen Fehlerheilung im Rahmen einer ergebnisoffen durchzuführenden Entscheidung (vgl. Schütz in Hermes/Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 18e Rn. 47; Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 19. Auflage 2018, § 75 Rn. 34)) den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss bestätigt und lediglich die Begründung ergänzt. Vielmehr kommt auch in Betracht, dass es im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zu einer Änderung mit Blick auf die „Südumgehung Plieningen“ und dann auch mit Blick auf die dann ebenfalls zu modifizierende Gestaltung der Anschlussstelle Plieningen oder auch zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt kommen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.1996 - 4 C 19/905 - NVwZ 1997, 905, juris Rn. 28). Insofern kann auch dahinstehen, ob über die unmittelbare räumliche Verknüpfung im Bereich der Anschlussstelle Plieningen hinaus auch die aus den Antragsunterlagen hervorgehenden weiteren Verknüpfungen (Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil III, S. 118 f.) einschließlich der gemeinsamen und in Teilen nur anteiligen Festsetzungen von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen eine Teilbarkeit ausschließen (vgl. zur Untrennbarkeit bei einer gemeinsamen Festlegung von Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 u. a. - NuR 2016, 845, juris Rn. 43).

Auch kommt nicht in Betracht, den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die „Südmehringung Plieningen“ insgesamt und in Bezug auf die „NBS mit Station NBS“ nur insoweit für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, als möglicherweise räumliche Teilbereiche der NBS betroffen sein könnten, die einen Bezug zur „Südmehringung Plieningen“, insbesondere einen Bezug zur maßgeblich verknüpfenden Anschlussstelle Plieningen aufweisen. Eine solche Teilung wurde von den Beteiligten nicht erwogen und würde im Ergebnis auf die Aufteilung des PFA 1.3a in zwei einzelne Planungsabschnitte im Sinne einer Abschnittsbildung hinauslaufen. Die Figur der abschnittswisen Planfeststellung ist jedoch eine richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebots (vgl. BVerwG, Beschluss vom 5.6.1992 - 4 NB 21.92 - NVwZ 1992, 1093, juris Rn. 19). Die Bildung eines konkreten Teilabschnitts ist das Ergebnis umfassender sachgerechter Abwägung zwischen den Vorteilen, die in einer alsbaldigen Verwirklichung einer Teilstrecke liegen und den damit verbundenen Nachteilen einschließlich etwaiger höherer Kosten, die mit dem Ausbau von Teilabschnitten und gegebenenfalls notwendiger Veränderungen der Anschlussstellen bei veränderten Folgeplanungen sowie weiterer Verzögerungen verbunden sein können (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.2.1996 - 4 A 27.95 - NVwZ 1996, 1011, juris Rn. 58; Urteil vom 26.6.1992 - 4 B 1-11.92 u.a. - NVwZ 1993, 572, juris Rn. 14). Die entsprechende Abwägung obliegt damit der Planfeststellungsbehörde, die zudem eine entsprechende Entscheidung nur treffen kann, wenn das entsprechende Einverständnis des Vorhabenträgers vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.7.2001 - 11 C 14.00 - NVwZ 2002, 350, juris Rn. 30). Eine Abschnittsbildung durch das Gericht scheidet damit in der vorliegenden Konstellation aus (vgl. zur Straßenplanung Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Auflage 2012, § 6 Rn. 293).

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 154 Abs. 3, § 155 Abs. 1 Satz 3, § 162 Abs. 3 VwGO. Der Kläger ist zwar mit seinem auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag unterlegen, dieses Unterliegen ist aber als geringfügig anzusehen, weil die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des angefochtenen Bescheids einer Aufhebung praktisch nahekommt (vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 15.12.2011 - 5 S 2100/11 - UPR 2012, 190, juris Rn. 67; BVerwG, Urteil vom 11.8.2016 - 7

A 1.15 - BVerwGE 156, 20, juris Rn. 175; Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - NVwZ 2016, 1710, juris Rn. 182; NdsOVG, Urteil vom 4.7.2017 - 7 KS 7/15 - DVBl 2017, 1440, juris Rn. 262; OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 23.8.2017 - 2 K 66/16 - juris Rn. 262). Dem steht angesichts der Einheitlichkeit des Planfeststellungsbeschlusses und der insgesamt festzustellenden Rechtswidrigkeit nicht entgegen, dass der festgestellte Fehler nur das Vorhaben betrifft, das nur den kleineren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Da die Beigeladene zu 1 - anders als der Beigeladene zu 2 - in der mündlichen Verhandlung einen Sachantrag gestellt und das Verfahren aktiv betrieben hat, ist auch sie mit Kosten zu belasten.

V. Die Zulassung der Revision beruht auf § 132 Abs. 1 Nr. 1 VwGO. Die Frage, ob auch beim Zusammentreffen mehrerer Vorhaben mit der Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne von § 78 Abs. 1 VwVfG getrennte Abwägungen in Bezug auf die jeweiligen Vorhaben notwendig sind, hat grundsätzliche Bedeutung. Gleiches gilt - auch im Hinblick auf die für diesen Fall gebotene differenzierende Anwendung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes - für die Frage, ob in der Folge gesonderte UVP bzw. UVP-Vorprüfungen notwendig sind. Die Fragen lassen sich nicht ohne Weiteres anhand des Gesetzes beantworten und sind höchstrichterlich noch nicht geklärt. Dies gilt schließlich auch für die Frage des mit Blick auf die Aarhus-Konvention rechtsgrundsätzlich zu beurteilenden Verhältnisses von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG zu § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG bei Vorhaben, die lediglich einer UVP-Vorprüfungspflicht und aufgrund einer rechtmäßigen Vorprüfung keiner UVP-Pflicht unterliegen.

./.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen das Urteil steht den Beteiligten die Revision an das Bundesverwaltungsgericht zu.

Die Revision ist bei dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen. Die Revisionsfrist ist auch gewahrt, wenn die Revision innerhalb der Frist bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig eingelegt wird.

Die Revision muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Revision ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig einzureichen.

Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen angeben, die den Mangel ergeben.

Für das Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich

der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten. Die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Satz 3, 5 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Harms

Harms
RaVGH Dr. Hofmann kann wegen
Urlaubs nicht unterschreiben.

Baumeister

Beschluss vom 20. November 2018

Der Streitwert wird gemäß § 63 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. § 52 Abs. 1 GKG (in Anlehnung an Nr. 34.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013) auf 30.000 Euro festgesetzt.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Harms

Harms
RaVGH Dr. Hofmann kann wegen
Urlaubs nicht unterschreiben.

Baumeister