



### **A 3 Ausbau bei Würzburg**

#### **Kernaussagen des Urteils des BVerwG vom 03.03.2011**

#### **Pressegespräch am 04.07.2011 in Würzburg**

Anmerkung: bei allen in *kursiv* gesetzten Passagen handelt es sich um Originalzitate aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes mit Angabe der jeweiligen Seitenzahl.

#### **Lenkungsverfahren nicht zu beanstanden**

Unter der Leitung einer Lenkungsgruppe entstand im Konsens zwischen der Stadt Würzburg, der bayerischen Straßenbauverwaltung und dem Bundesverkehrsministerium eine Empfehlung für die Katzenbergtunneltrasse.

*„Danach bestehen grundsätzlich keine Bedenken, dem Planfeststellungsverfahren (...) ein informelles Verfahren mit dem Ziel vorzuschalten, eine Empfehlung für eine Planung zu erarbeiten, die auf breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit stoßen kann.“*  
(Seite 11)

*„[Es] (...) ist allerdings eine klare Trennung eines solchen Lenkungsverfahrens von dem Planfeststellungsverfahren geboten“* (Seite 12)

In dem durchgeführten Lenkungsverfahren war die Regierung von Unterfranken als Planfeststellungsbehörde in keiner Weise eingebunden.

*„Im vorliegenden Fall sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die Tätigkeit der Lenkungsgruppe gegen das Gebot fairer Verfahrensgestaltung verstoßen haben könnte.“* (Seite 12)

## **Keine Fehler bei der Trassenauswahl; die Katzenbergtunneltrasse steht fest**

„Gemessen an diesen Grundsätzen erweist sich die Auswahl der planfestgestellten Ausbauvariante nicht als fehlerhaft.“ (Seite 32)

### **Die Groh-Variante durfte bereits bei der Grobanalyse ausgeschieden werden**

„Die (...) so genannte Groh-Variante durfte im Wege der Grobanalyse vorab ohne weitere Untersuchung aus dem Kreis der den Heuchelhof unterfahrenden Tunnelvarianten ausgeschieden werden. (...) mit der Begründung, dass sie (...) im Bereich einer geologischen Störzone und unter höchst setzungsempfindlicher Bebauung verlaufe, ohne bei anderen Kriterien entscheidende Vorteile gegenüber den sonstigen Tunnelvarianten zu haben. Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden.“ (Seite 32)

### **Eine Einhausung der Talbrücken brauchte nicht berücksichtigt zu werden**

„Die Behörde war auch nicht verpflichtet, die Groh-Variante dahin zu modifizieren, dass die beiden Talbrücken im Reichenberger und Rottenbaurer Grund zur Vermeidung neuer Lärmbetroffenheiten eingehaust werden. (...) Davon abgesehen durfte die Behörde von einer solchen Modifizierung auch deshalb absehen, weil deren Kosten außer Verhältnis zur Schutzwirkung stünden.“ (Seite 34)

### **Bedeutung der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und -Süd wurde richtig bewertet**

„Der Wegfall der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd durfte als erheblicher Nachteil der Variante Süd 1 gewertet werden; Ermittlungs- oder Bewertungsfehler lassen sich insoweit nicht feststellen. Der Planfeststellungsbeschluss stellt darauf ab, dass solche Anlagen der Verkehrssicherheit dienen, da sie rechtzeitiges Tanken ermöglichen und notwendig sind, um den Lkw-Fahrern die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten zu ermöglichen. Es bestehe ein erheblicher Bedarf an der Aufrechterhaltung der beiden Anlagen, da an der A 3 ohnehin ein Stellplatzdefizit bestehe und es keine geeigneten Alternativstandorte gebe.“ (Seite 37)

### **Einschätzung des Belanges Trinkwasserschutz nicht zu beanstanden**

„Nicht zu beanstanden ist die Einschätzung des Beklagten, dass bei der Variante Süd 1 die der Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg dienende ‚Winterhäuser Quelle‘ während der etwa fünfjährigen Bauzeit des Tunnels unterhalb des Stadt-

*teils Heuchelhof vom Netz genommen werden müsste, während die planfestgestellte Katzenbergtunnelvariante einen solchen erheblichen Nachteil nicht aufweist.“ (Seite 38)*

*„Es fällt in die Einschätzungsprärogative der zuständigen Fachbehörde, wenn sie das danach gegebene – wenn auch geringe – Risiko einer nicht beherrschbaren Verunreinigung der ‚Winterhäuser Quelle‘ mit Blick auf die überragende Bedeutung einer gesicherten Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg nicht hinnehmen und daher diese Quelle für den Fall einer Realisierung der Variante Süd 1 während der rund fünfjährigen Bauzeit des Tunnels vorsorglich vom Netz nehmen will.“ (Seite 39)*

*„Der Beklagte durfte diesen Aspekt (...) als erheblichen Nachteil der Variante Süd 1 werten. Dabei ist er (...) davon ausgegangen, dass bei einer Außerbetriebnahme der ‚Winterhäuser Quelle‘ ungewiss sei, wie auf andere Art und Weise eine ausreichende Versorgung der Stadt Würzburg mit Trinkwasser sichergestellt werden könne; denn die anderen Wassergewinnungsgebiete seien ebenfalls mit Problemen und Risiken behaftet. (...) Dass es sich bei der Aufrechterhaltung einer gesicherten Versorgung der Stadt Würzburg mit Trinkwasser um einen Belang von beträchtlichem Gewicht handelt, bedarf keiner näheren Begründung.“ (Seite 40)*

**Der Kostenunterschied zwischen der Tunnelvariante und der Katzenbergtunneltrasse wurde richtig ermittelt und beurteilt.**

*„Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss geht abwägungsfehlerfrei davon aus, dass die Baukosten bei der Variante Süd 1 erheblich höher lägen als bei der planfestgestellten Trasse.“ (Seite 43)*

*„Nach Auffassung der Kläger sind die Kosten für die Variante Süd 1 jedoch deshalb erheblich geringer als diejenigen der planfestgestellten Trasse, weil von den Gesamtkosten ein Betrag in Höhe von 51 Mio. € abgezogen werden müsse, der bei einer Veräußerung des frei werdenden Geländes der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Süd und Würzburg-Nord als hochwertiges Bauland zu erzielen sei. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Die Kläger haben nicht dargelegt, dass die Stadt Würzburg für den Fall der Aufhebung der Tank- und Rastanlagen eine Ausweisung der Fläche als Bauland plant. Ihre Annahme eines hohen Veräußerungserlöses bewegt sich somit im Bereich der Spekulation und ist deshalb kein geeigneter Ansatz für eine Aufrechnung gegen die tatsächlich entstehenden Kosten.“ (Seite 43)*

*„Danach konnten die Kläger die auf Erfahrungswerten beruhende Kostenschätzung des Vorhabensträgers für die planfestgestellte Trasse nach Überzeugung des Gerichts nicht erschüttern. Die Planfeststellungsbehörde durfte daher bei der Abwägung davon ausgehen, dass die Mehrkosten der Variante Süd 1 gegenüber der planfestgestellten Variante Katzenbergtunnel rund 45 Mio. € betragen; das entspricht mehr als einem Viertel der Gesamtkosten der Katzenbergtunneltrasse von 170 Mio. €.“ (Seite 45)*

### **Der volkswirtschaftliche Nutzen der Südvariante wurde ausreichend berücksichtigt**

*„Der Beklagte hat bei der Trassenwahl nicht die Bedeutung des volkswirtschaftlichen Nutzens der – das Eigentum der Kläger verschonenden – Variante Süd 1 verkannt.“*

*„Zunächst gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Tunnelvariante fehlerhaft ermittelt wurde.“ (Seite 46)*

*„Allerdings hat die Planfeststellungsbehörde den volkswirtschaftlichen Nutzen der Varianten nicht als eigenständigen Belang, sondern in Übereinstimmung mit den EWS in seinem Verhältnis zu den jeweiligen Kosten in die Alternativenprüfung einbezogen. (...) Diese Vorgehensweise ist jedoch nicht zu beanstanden.“ (Seite 47)*

*„Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist diejenige Variante vorzugswürdig, bei der der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zum eingesetzten Kapital am höchsten ist, und nicht die Variante, die zwar den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist, deren ‚Rendite‘ jedoch infolge hoher Kosten geringer ist.“ (Seite 48)*

### **Höhere Kosten der Variante Süd 1 wurden zu Recht als erheblicher Nachteil dieser Variante gewertet**

*„Dem Grundsatz der Sparsamkeit (...) entspricht es, die Baukosten der zur Auswahl stehenden Varianten nicht nur im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse zu berücksichtigen, sondern daneben auch als eigenständigen Belang in die Abwägung einzustellen.“ (Leitsätze, Ziffer 6)*

### **Neue Lärmbetroffenheiten zu Recht als Nachteil der Variante Süd 1 gewertet**

*„Die Planfeststellungsbehörde hat die bei einer Verwirklichung der Variante Süd 1 entstehenden neuen Lärmbetroffenheiten im Bereich [Reichenberger] und Rotten-*

*baurer Grund abwägungsfehlerfrei als Nachteil dieser Variante gewertet.“*

(Seite 48)

### **Die Kläger waren nicht befugt, sich zum Sachwalter der Stadt Würzburg zu machen**

Ein Enteignungsbetroffener kann sich grundsätzlich nicht zum Sachwalter von Rechten machen, die anderen Rechtsinhabern zugewiesen sind.

*„Hier hat die Stadt Würzburg nicht nur eine im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigende Stellungnahme zu ihren städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen abgegeben, sondern in einem informellen planvorbereitenden Lenkungsverfahren an der Ausgestaltung des Vorhabens mitgewirkt, der gefundenen Lösung zugestimmt und sich wegen der städtebaulichen Vorteile dieser Lösung (Katzenbergtunnel) an den Kosten beteiligt. Damit hat die Stadt entschieden, dass die künftige städtebauliche Entwicklung im Bereich der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof im Rahmen der von der ‚Katzenbergtunnelvariante‘ eröffneten – im Vergleich zur bisherigen Situation erheblich verbesserten – Möglichkeiten erfolgen soll.“* (Seite 51)

### **Keine Lärm- und Schadstoffprognosen für den Bau erforderlich**

*„Die durch die Straßenbauarbeiten verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen müssen wegen ihres unregelmäßigen Entstehens nicht durch eine Lärm- bzw. Schadstoffprognose ermittelt werden.“* (Leitsätze, Ziffer 9)

### **Ausbau in der geplanten Form komplett planfestgestellt**

Die Planung der auszubauenden A 3 einschließlich Katzenbergtunnel und Heidingsfelder Talbrücke ist **komplett rechtmäßig planfestgestellt**.

*„Der Neubau der Talbrücke und die Errichtung des Katzenbergtunnels sind als solche planfestgestellt.“* (Seite 23)

*„Es ist nicht ersichtlich, dass hinsichtlich dieser Bauwerke Konflikte offen geblieben sind, die nicht nur technischer Natur sind, sondern im Rahmen planerischer Abwägung hätten gelöst werden müssen.“* (Seite 24)

## **Planergänzung bei Bauzuständen**

Hinsichtlich baulicher Provisorien, die im Zuge der Arbeiten zum sechsstreifigen Ausbau der A 3 notwendig werden, sind nach Auffassung des Gerichts noch Planerganzungen notwendig.

*„Hinsichtlich der Maßnahmen zur Verlegung des Autobahnverkehrs auf der östlich an den Katzenbergtunnel anschließenden freien Strecke während des Baus der neuen nördlichen Richtungsfahrbahn verletzt der Planfeststellungsbeschluss zwar das Gebot der Konfliktbewältigung; die Kläger können sich für ihr Anfechtungs- und Feststellungsbegehren jedoch nicht auf diese Rechtsverletzung berufen, weil ihr im Wege der Planergänzung abgeholfen werden kann. Dasselbe gilt mit Blick auf die Folgen des Baus einer neuen Überführung der Bundesstraße B 19 über die A3 für die Verkehrssituation im Raum Würzburg.“ (Seite 25)*

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Planerganzungen:

### **Behelfsfahrbahn**

östlich des Katzenbergtunnels werden eine Behelfsfahrbahn und eine Fahrbahnverbreiterung erforderlich. Aus dieser bauzeitlichen Verkehrsführung darf für die benachbarten Wohngebiete im Stadtteil Heuchelhof keine gesundheitsschädliche Lärmbelastung entstehen.

*„Diese Behelfsfahrbahn soll (...) um bis zu 30 m von der südlichen Bestandsfahrbahn abgerückt werden. Infolge dieser Maßnahmen rückt der Autobahnverkehr für die Dauer von etwa zwei Jahren näher an die Wohnbebauung im Stadtteil Heuchelhof heran. Die Bewertung der damit verbundenen Lärmbelastung und die Entscheidung über deren Bewältigung muss im Rahmen der Planfeststellung erfolgen; (...) In zwei Fällen wird also aufgrund der Maßnahmen während der ersten Bauphase die durch die Grundrechtsordnung zum Schutz der Gesundheit und des Eigentums gezogene Grenze überschritten, die nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung bei einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts liegt. (...) Dem Planfeststellungsbeschluss lässt sich nicht entnehmen, dass diese baubedingte Lärmproblematik in die Abwägung einbezogen wurde, so dass das Gebot der Konfliktbewältigung verletzt ist.“*

*„Diese Rechtsverletzung könnte der Anfechtungsklage nur dann zum Erfolg verhelfen, wenn sie sich nicht im Wege der Planergänzung beheben lässt. Das ist nicht der Fall.“ (Seite 26)*

*„Somit ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen (...) sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird.“*

*„Die Planfeststellungsbehörde muss die insoweit gebotene Abwägung nachholen und die zur Bewältigung des Konflikts notwendigen Entscheidungen treffen.“*

(Seite 28)

*„Soweit dabei zur Vermeidung gesundheitsschädlichen Lärms (...) weitere Schutzmaßnahmen notwendig werden sollten (etwa passiver Lärmschutz oder lärmmindernder Asphalt), können entsprechende Anordnungen angesichts des (...) relativ geringfügigen Lärmzuwachses (...) im Wege der Planergänzung erfolgen, die nichts an der Inanspruchnahme des Grundeigentums der Kläger ändert.“*

(Seite 29)

### **Behelfsbrücke B19**

Während des Umbaus der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wird der B 19 - Verkehr auf einer Behelfsbrücke über die A 3 geführt. Damit es dabei zu keinen größeren Verkehrsbehinderungen kommt, muss das Bauwerk ausreichend leistungsfähig dimensioniert sein.

*„Dieser Verstoß kann jedoch ohne Weiteres im Wege der Planergänzung behoben werden und verhilft der Anfechtungsklage daher nicht zum Erfolg. Durch geeignete Auflagen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Behelfsbrücke gegenüber dem Vorhabenträger könnte der Konflikt nämlich ohne Weiteres gelöst werden.“*

(Seite 31)

Die laufenden Planungen der Autobahndirektion Nordbayern sehen vor, dass die Brücke - entsprechend der derzeitigen Situation - vier Fahrstreifen aufweist.

**Durch die Planergänzungen wird die Gesamtplanung nicht berührt.**