

Prof. Dr. Alexander Schmidt * Friedrichstr. 15 * 06406 Bernburg

Prof. Dr. jur. Alexander Schmidt

Grüne Liga Sachsen e.V.
Schützengasse 16/18
D-01067 Dresden

Friedrichstraße 15
D-06406 Bernburg

TEL: 03471/373366
E-MAIL: SCHMIDT.ROCHELL
@T-ONLINE.DE

Bernburg, 25.05.2009

Planfeststellung für den Bau der Waldschlösschenbrücke in Dresden

- Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden vom 30.10.2008, Az. 3 K 923/04 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der von Ihnen gestellten Frage, ob das VG Dresden in seinem o.g. Urteil – wie teilweise behauptet wird – entschieden hat, dass der Bau eines Tunnels als Alternative zu der geplanten Brücke aus Naturschutzgründen nicht in Betracht kommt, nehme ich wie folgt Stellung:

1. Zusammenfassung

Das VG Dresden hat in seinem Urteil vom 30.10.2009 nur darüber entschieden, ob der für die Waldschlösschenbrücke vorliegende Planfeststellungsbeschluss von den klagenden Naturschutzverbänden rechtlich beanstandet werden kann. Die Frage, ob stattdessen auch die Planung eines Tunnels rechtlich zulässig wäre, war nicht Gegenstand der Entscheidung. Zwar musste das Gericht unter anderem prüfen, ob die durch den Brückenbau zu erwartenden (erheblichen) Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ dadurch vermeidbar sind, dass als Alternative ein Tunnel gebaut wird. Die nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie an einen solchen Alternativenvergleich zu stellenden Anforderungen hat das VG Dresden jedoch nicht beachtet, denn es hat bei der Abschätzung, ob der Lebensraumtyp (LRT) 3270 durch einen Tunnelbau erheblich beeinträchtigt werden kann, andere Bewertungsmaßstäbe zugrunde gelegt, als die Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Auswirkungen des Brückenbauwerks. Die erforderliche Vergleichbarkeit der Einschätzungen zu den Auswirkungen der Alternativen auf das FFH-Gebiet ist somit nicht gegeben.

Deswegen ist die vom VG Dresden vorgenommene Einstufung der Brücke als im Hinblick auf das FFH-Gebiet vorzugswürdige Variante (Urteil vom 30.10.2008, S. 87 ff.) nicht haltbar. Ohne eine genauere Untersuchung der Auswirkungen nach einheitlichen Maßstäben ist allenfalls eine pauschale Einschätzung möglich, die nach den dafür vom Bundesverwaltungsgericht entwickelten Vorgaben ergibt, dass die Planungsalternativen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets gleichwertig sind. Nach dem Alternativenvergleich ist somit an Stelle der Brücke auch die Planung eines Tunnels möglich. Im Rahmen der dabei erforderlichen Abwägung aller öffentlichen Belange wäre zugunsten des Tunnelbaus auch zu berücksichtigen, dass dadurch der Welterbetitel für das Elbtal nicht gefährdet würde.

2. Feststellungen des VG Dresden zur Zulässigkeit eines Tunnelbaus

In dem Urteil des VG Dresden vom 30.10.2008 ging es um die von drei Naturschutzverbänden erhobenen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 25.2.2004 (geändert durch Planergänzungen vom 9.6.2008 und 14.10.2008) für den Bau der Waldschlösschenbrücke. Das VG hat die Klagen abgewiesen, weil es der Auffassung war, dass bei der Planung der Brücke keine mit einer Verbandsklage angreifbaren Rechtsfehler gemacht worden sind. Damit wird zwar die Zulässigkeit der Planfeststellung für die Brücke bestätigt. Daraus lässt sich aber nicht schlussfolgern, dass der Bau eines Tunnels rechtlich unzulässig wäre, denn über ein derartiges Vorhaben hatte das VG nicht zu entscheiden.

Allerdings hat sich das VG in der Urteilsbegründung unter anderem mit der Rechtsfrage auseinandergesetzt, ob der Bau eines Tunnels eine aus Naturschutzgründen vorzugswürdige Planungsvariante darstellt. Dieser Punkt musste geprüft werden, weil durch die Realisierung der Brücke das FFH-Gebiets „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ erheblich beeinträchtigt wird. Deswegen durfte das Projekt gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie¹ und dem zu seiner Umsetzung erlassenen § 22b Abs. 3 Nr. 2 SächsNatSchG unter anderem nur zugelassen werden, wenn „zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ Danach ist eine (Standort- oder Ausführungs-)Alternative vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen.²

Von diesen rechtlichen Vorgaben geht auch das VG Dresden in seinem Urteil vom 30.10.2008 aus (siehe dort S. 85) und kommt dann bei der Prüfung der zur Diskussion gestellten Tunnelvarianten zu folgendem Ergebnis (siehe dort S. 87):

„Die Tunnelvarianten in offener Bauweise mit Einschwimm- und Absenkverfahren, Elbverlegung oder Elbverengung kommen als Alternativen ... nicht in Betracht. Denn diese führen im Vergleich zum Brückenbau nicht zu geringeren, sondern weitergehenden Eingriffen in das FFH-Gebiet, da nach diesen Alternativen nicht nur für den LRT 6510 und die potenziellen Habitate des Dunklen Wiesenkopf-Ameisenbläulings, sondern auch für den LRT 3270 erhebliche Beeinträchtigungspotenziale bestehen. So wird durch die offene Bauweise des Tunnels in den Elbauen und, je nach Bauverfahren, zusätzlich durch die Anlage eines Baudocks oder die teilweise Elbverlegung erheblich in den LRT 6510 und den potenziellen Lebensraum des Dunklen Wiesenkopf-Ameisenbläulings eingegriffen. Zudem würde der LRT 3270 durch die Bauarbeiten im Fluss über die Bagatellgrenzen des FuE-Berichtes hinaus unmittelbar beeinträchtigt.“

Diese Ausführungen des VG Dresden können durchaus so verstanden werden, dass die geplante Brücke nach Auffassung des Gerichts hinsichtlich der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet als vorzugswürdige Alternative anzusehen ist, weil sie dieses Gebiet weniger beeinträchtigen wird als ein Tunnel. Maßgeblich dafür ist die Annahme des Gerichts, dass zwar alle diskutierten Vorhabenalternativen zu erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 6510 führen, dass aber nur der Tunnelbau – zusätzlich – mit erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 3270 verbunden wäre und deswegen zu weitergehenden Eingriffen in das FFH-Gebiet führen würde. Das wird u.a. auch bei der Erörterung der von den Klägern befürworteten Realisierung eines Tunnels in offener Bauweise mit Elbverengung durch das Gericht deutlich; dazu stellt

¹ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. Nr. L 2006, S. 7 zuletzt geändert Abl. 2006 Nr. L 363, S. 368.

² So BVerwG, Urteil vom 12.3.2008 – 9 A 3.06 – (A 44 – Hessisch Lichtenau II) Randnr. 170.

es im Urteil vom 30.10.2008 fest (S. 90/91): „Selbst wenn man von der technischen Machbarkeit der von den Klägern vorgetragene Tunnelvariante ausgeht, scheidet diese wegen der Eingriffe in den LRT 3270 als vorzugswürdige Alternative aus.“

3. Anforderungen an die Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie

Fraglich ist, ob die Vorgehensweise des VG Dresden bei der Beurteilung der Planungsalternativen – und insbesondere der Tunnelvarianten – den Anforderungen gerecht wird, die an eine Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie zu stellen sind. Dazu muss geklärt werden, welche Vorgaben für einen Vergleich von Planungsalternativen aus dieser Vorschrift ableitbar sind. Nach den Schlussanträgen der Generalanwältin Kokott vom 3.2.2005 in der Rechtssache C-441/03 (Kommission gegen Niederlande) ist ausgehend von Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie insbesondere folgendes zu beachten (siehe dort Rn. 15):

„Wenn eine Alternativenprüfung durchgeführt werden muss, sind diese Alternativen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Schutzgebiete nach den gleichen wissenschaftlichen Standards zu beurteilen wie der ursprüngliche Plan oder das ursprüngliche Projekt. Nur bei einer vergleichbaren Beurteilung der Auswirkungen lassen sich Alternativen überhaupt vergleichen. In der praktischen Realität eines Genehmigungsverfahrens werden beide Prüfungsschritte häufig zusammenfallen, sobald absehbar ist, dass ein Plan oder Projekt in der ursprünglich vorgesehenen Form ein Gebiet als solches beeinträchtigen wird. Es wäre nicht effizient, erst die Beeinträchtigung vollständig festzustellen und nur im Anschluss in weitere Prüfungen einzutreten, ob Alternativen bestehen und welche Auswirkungen sie hätten.“

Demnach ist es geboten, alle in Betracht kommenden Vorhabenalternativen auf der Grundlage der gleichen (wissenschaftlichen) Methoden zu untersuchen. Außerdem kann daraus abgeleitet werden, dass die zu den jeweiligen Alternativen angestellten Untersuchungen einen die Vergleichbarkeit gewährleistenden Detaillierungsgrad aufweisen müssen. Nur unter diesen Voraussetzungen sind die Untersuchungsergebnisse tatsächlich miteinander vergleichbar und es ist eine Beurteilung möglich, welche Planungsalternative ein FFH-Gebiet am wenigsten beeinträchtigen wird und daher nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vorzugswürdig ist.

4. Analyse des durch das VG Dresden vorgenommenen Alternativenvergleichs

Die vorstehend beschriebenen Anforderungen an eine Alternativenprüfung sind vom VG Dresden nicht beachtet worden. Es hat bei seiner Abschätzung, ob der LRT 3270 durch einen Tunnelbau erheblich beeinträchtigt werden kann, andere Bewertungsmaßstäbe zugrunde gelegt, als die Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Auswirkungen des Brückenbauwerks. Die erforderliche Vergleichbarkeit der zu den Auswirkungen der Alternativen auf das FFH-Gebiet vorliegenden Einschätzungen ist somit nicht gegeben und die Begründung, mit der das Gericht die Brücke als vorzugswürdig einstuft, ist deswegen nicht haltbar.

Das VG Dresden ist davon ausgegangen, dass bei der Berechnung der durch einen Tunnelbau betroffenen Flächen des LRT 3270 die Elbe in ihrer gesamten Breite von ca. 120m zu berücksichtigen ist (Urteil vom 30.10.2008, S. 88, 89 und 90). Deswegen kommt das Gericht z.B. bei der von den Klägern befürworteten Realisierung des Tunnels in offener Bauweise mit Elbverengung zu dem Ergebnis, dass durch die damit verbundene Inanspruchnahme der Elbe auf einer Länge von mindestens 32m eine Fläche des LRT 3270 von mindestens 3840m² betroffen wäre; diese Fläche würde deutlich über der anzusetzenden Bagatellschwelle von 500m² liegen (Urteil vom 30.10.2008, S. 90).

Demgegenüber hat die Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Brückenbauwerks auf den LRT 3270 nicht die Elbe in ihrer gesamten Breite berücksichtigt, sondern nur den Uferbereich (siehe den zum Planfeststellungs-

beschluss vom 25.2.2004 ergangenen Ergänzungs- und Änderungsbeschluss vom 14.10.2008, S. 12 f. unter 2.2). Deswegen kommt diese Beurteilung für die Brücke zu dem Ergebnis, dass die genannte Bagatellgrenze nicht überschritten wird und dass somit keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, obwohl die baubedingten Auswirkungen der Brücke auf beiden Seiten des Flusses mindestens 100m der Uferlinie betreffen sollen und der anlagenbedingte Verlust durch Verschattung des Lebensraums beidseitig mit 50m Uferlinie angesetzt wird. Ausgehend davon wird „vorsorglich“ ein dauerhafter Verlust des LRT 3270 von lediglich 400m^2 angenommen, d.h. es wird davon ausgegangen, dass dieser Lebensraum jeweils nur auf einer Breite von 4m betroffen ist ($4\text{m} \times 50\text{m} \times 2 = 400\text{m}^2$).

Es kann hier nicht geklärt werden, welche der beschriebenen Vorgehensweisen bei der Beurteilung der Auswirkungen der Brücke oder des Tunnels auf den LRT 3270 methodisch bzw. naturschutzfachlich richtig ist. Das ist aber zur Beantwortung der Frage, ob die Alternativenprüfung den zu beachtenden Anforderungen genügt, auch nicht erforderlich. Dafür reicht die Feststellung, dass das VG Dresden bei seiner Berechnung der durch einen Tunnelbau betroffenen Flächen des LRT 3270 an einem wesentlichen Punkt anders vorgegangen ist, als die Planfeststellungsbehörde bei der Betrachtung des Brückenbaus.

Sofern bei der Betrachtung des LRT 3270 – wie die Planfeststellungsbehörde annimmt – nur ein Uferstreifen von 4m Breite zu berücksichtigen ist, wäre bei der von den Klägern befürworteten Tunnelvariante eine Fläche betroffen, die unterhalb der Bagatellgrenze liegt (das VG Dresden legt seiner Berechnung einen Uferstreifen von 32m Länge zugrunde, so dass sich eine Fläche von $4\text{m} \times 32\text{m} \times 2 = 256\text{m}^2$ ergeben würde). Sollte hingegen der Ansatz des VG Dresden zutreffend sein, wonach bei dem LRT 3270 die gesamte Elbe mit ca. 120m Breite zu berücksichtigen ist, wären die Annahmen der Planfeststellungsbehörde für das Brückenbauwerk in Frage gestellt, weil dann auch bei der Brücke eine Überschreitung der Bagatellgrenze vorliegen könnte (die von den anlagebedingten Auswirkungen betroffene Fläche würde dann $50\text{m} \times 120\text{m} = 6000\text{m}^2$ betragen). Darauf wird u.a. schon in einer durch die Kläger im Verfahren vor dem VG Dresden vorgelegten Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Schreiber vom 19.9.2008 (dort S. 14) hingewiesen. Bei der Verwendung einer einheitlichen Berechnungsgrundlage könnte sich demnach ergeben, dass die Planungsalternativen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den LRT 3270 als gleichwertig anzusehen sind.

Darüber hinaus ist fraglich, ob die Wiederherstellbarkeit des LRT 3270 nach Abschluss der Bauarbeiten für die Brücke oder einen Tunnel bei der Alternativenprüfung nach den gleichen Maßstäben beurteilt worden ist. Das VG Dresden betrachtet zunächst die Variante eines in offener Bauweise mit Elbverlegung gebauten Tunnels und geht hierfür davon aus, dass eine Regeneration des LRT 3270 erst in großen Zeiträumen möglich wäre (Urteil vom 30.10.2008, S. 89); es stützt sich dabei auf die vom Vorhabenträger vorgelegte Stellungnahme des Sachverständigen Prof. Dr. Sporbeck vom 3.9.2008 (dort S. 20). Auf die von den Klägern befürwortete Variante der offenen Bauweise mit Elbverengung wird in dieser Stellungnahme allerdings nicht eingegangen. Schon deshalb ist die Annahme des VG Dresden, dass bei dieser Variante ebenfalls mit langen Regenerationszeiten zu rechnen sei, fragwürdig (siehe Urteil vom 30.10.2008, S. 90). Außerdem wird von Prof. Dr. Sporbeck nicht näher begründet, warum bei einem Tunnelbau nach Wiederherstellung der Ufer eine lange Regenerationszeit für den LRT 3270 anzusetzen ist. Zu den Auswirkungen des Brückenbaus wird hingegen ausgeführt, dass die baubedingten Beanspruchungen kurzfristig reversibel seien, weil es sich bei der Ufervegetation um jedes Jahr auf den Schlamm- und Sandbänken neu aufwachsende Pflanzengesellschaften handele (Stellungnahme vom 3.9.2008, S. 9). Dem entspricht die im Ergänzungs- und Änderungsbeschluss vom 14.10.2008 für die Planfeststellung enthaltene Einschätzung, dass die beim Brückenbau auftretenden „temporären Lebensraumverluste“ lediglich eine unerheblichen Beeinträchtigung des LRT 3270 darstellen (siehe dort S. 12 f. unter 2.2).

Warum diese Einschätzung nur bei der Brücke und nicht auch beim Bau eines Tunnels – insbesondere in der von den Klägern befürworteten offenen Bauweise mit Elbverengung – gelten soll, wird nicht begründet und ist auch sonst nicht ersichtlich. Es ist daher nicht nachvollziehbar begründet, dass der Alternativenvergleich – wie es Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie verlangt – insoweit auf gleichartigen Bewertungsmaßstäben beruht.

Die Vorgehensweise des VG Dresden bei der Betrachtung der Planungsalternativen ist demnach zur abschließenden Klärung der Frage, welche Variante als vorzugswürdig anzusehen ist, nicht geeignet. Das gilt auch unter Berücksichtigung der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, nach der bei der Alternativenprüfung häufig eine „Grobanalyse“ bei der Ermittlung der Auswirkungen von Planungsvarianten ausreichend sein soll.³ Auch eine „Grobanalyse“ kann nur dann zu vergleichbaren Ergebnissen führen, wenn die Planungsalternativen in nachvollziehbarer Weise nach gleichen Ermittlungsmethoden und Bewertungskriterien beurteilt werden.

5. Einschätzung der Alternativen nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts

Außerdem hat das VG Dresden die vom Bundesverwaltungsgericht entwickelten Vorgaben für die Alternativenprüfung nicht hinreichend berücksichtigt. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus⁴, dass im Rahmen einer gestuften Prüfung zunächst zu fragen ist, ob auch durch eine Alternativlösung Lebensraumtypen des Anhangs I oder Tierarten des Anhangs II der FFH-RL erheblich beeinträchtigt werden. In zweiter Hinsicht soll es darauf ankommen, ob die beeinträchtigten Lebensraumtypen oder Arten prioritär oder nicht prioritär sind. Eine darüber hinaus gehende Differenzierung nach der Anzahl oder Wertigkeit der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der Beeinträchtigungsintensität (oberhalb der Erheblichkeitsschwelle) hält das Bundesverwaltungsgericht nach dem Schutzkonzept der FFH-RL nicht für erforderlich. Diese pauschale Betrachtungsweise ist zwar abzulehnen, weil damit entgegen dem Wortlaut des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vielfach gerade nicht feststellbar sein wird, welche Alternative tatsächlich die geringsten Beeinträchtigungen für ein FFH-Gebiet verursacht. Da sich das VG Dresden bei seiner Prüfung jedoch auf die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts bezieht (Urteil vom 30.10.2008, S. 85 f.), hätte es konsequenterweise die Beeinträchtigungen durch einen Tunnel nicht als im Verhältnis zur Brücke weitergehenden Eingriff in das FFH-Gebiet bewerten dürfen. Vielmehr können diese Planungsalternativen nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts für eine pauschale Bewertung nur als gleichwertig angesehen werden, weil jede (mindestens) einen Lebensraumtyp in dem betroffenen FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt und prioritäre Lebensräume oder Arten nicht betroffen sind.

Die pauschale Einschätzung der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet auf Grundlage der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts ergibt also, dass aufgrund der insoweit anzunehmenden Gleichwertigkeit der Alternativen nicht nur der geplante Brückenbau, sondern – entgegen der Annahme des VG Dresden – auch ein Tunnelbau rechtlich in Betracht kommt.

6. Berücksichtigung des Welterbetitels für das Elbtal als öffentlicher Belang

Bei der demnach grundsätzlich möglichen Planung eines Tunnels würde sich auch die Frage stellen, ob die Listung des Elbtals als UNESCO-Weltkulturerbe im Rahmen der erforderlichen Abwägungsentscheidungen als öffentlicher Belang zugunsten dieser Alternative zu berücksichtigen wäre. Dabei ist zwischen zwei Abwägungen zu unterscheiden: Zunächst ist aufgrund der Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets über die Möglichkeit einer Abweichung vom FFH-Gebietsschutz zu entscheiden, wobei es nach § 22b Abs. 3 Nr. 1 SächsNatSchG (entsprechend Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie) ergänzend zur schon behandelten Alternativen-

³ Vgl. BVerwG, Urteil vom 12.3.2008 – 9 A 3.06 – (A 44 – Hessisch Lichtenau II) Randnr. 171.

⁴ Siehe dazu Urteil vom 12.3.2008 – 9 A 3.06 – (A 44 – Hessisch Lichtenau II) Randnr. 170.

prüfung darauf ankommt, ob „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ eine Realisierung des Vorhabens erfordern. Darüber hinaus ist allgemein zur Begründung einer Planungsentscheidung eine Abwägung der jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange erforderlich (planerisches Abwägungsgebot).

Es ist unstreitig, dass der Bau eines Tunnels den Interessen des Städtebaus, des Denkmalschutzes und der Erhaltung des Landschaftsbildes besser gerecht würde als eine Brücke. Das wird schon im Planfeststellungsbeschluss für die Brücke vom 25.2.2004 festgestellt (dort 6.2, S. 21). Bei den genannten Interessen handelt es sich um öffentliche Belange, zu denen – als ein Teilaspekt – auch die Listung des Elbtals als Weltkulturerbe gehört. Dabei kann offen bleiben, ob diese Listung in erster Linie den Schutz von Kulturdenkmälern bezweckt und daher dem Denkmalschutz zuzuordnen ist (so das VG Dresden in seinem Urteil vom 30.10.2008, S. 121 f.) oder ob sie zumindest ergänzend der Erhaltung des Landschaftsbildes und somit auch dem Naturschutz dient. Die Listung des Elbtals als Weltkulturerbe ist auf jeden Fall ein öffentlicher Belang, der für einen Tunnelbau spricht.

Im Rahmen der Abweichungsentscheidung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie kommt es zwar nur darauf an, welche Planungsalternative im Vergleich geringere Auswirkungen auf das betroffene FFH-Gebiet hat. Insoweit sind – wie dargelegt – Brücke und Tunnel nach derzeitigem Stand als gleichwertig anzusehen (siehe 4. und 5.). Bei der weiteren Prüfung, ob „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ das Vorhaben rechtfertigen, sind deswegen bei beiden Planungsalternativen nur die Gründe relevant, die – trotz der Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets – für eine das Elbtal an dieser Stelle querende neue Verkehrsverbindung sprechen. Bedeutsam ist daher bei beiden Alternativen vor allem die angestrebte Entlastung bestimmter Stadtgebiete vom KfZ-Verkehr.

Bei der darüber hinaus für die Planfeststellung erforderlichen (allgemeinen) Abwägungsentscheidung spielen aber auch noch andere Belange eine Rolle. Das planerische Abwägungsgebot verlangt nämlich die Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange, die durch das jeweilige Vorhaben betroffenen sind.⁵ Zu ermitteln und zu bewerten sind sowohl die für als auch die gegen ein Vorhaben sprechenden Belange. Dazu gehören bei beiden Planungsalternativen auch die über eine Beeinträchtigung von FFH-Gebieten hinaus zu erwartenden Auswirkungen auf das Elbtal, insbesondere auf dessen Listung als Weltkulturerbe. Deswegen wäre bei der Planung eines Tunnels als (positiver) Belang zu berücksichtigen, dass dadurch der Welterbetitel nicht gefährdet würde.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Prof. Dr. Alexander Schmidt

⁵ Vgl. BVerwGE 45, 309 (315) – ständige Rechtsprechung.