

Stadt Vechta  
Fachbereichsleiterin III  
**Frau Christel Scharf**  
Burgstraße 6  
49377 Vechta

**BREMEN**

PROF. DR. HANS GANTEN<sup>1</sup>  
GEORG-WILHELM BIENIEK<sup>12</sup>  
DR. CHRISTIAN SCHULTZ-BLEIS, NOTAR<sup>3</sup>  
DR. MARTIN VOGELSANG<sup>1,2</sup>  
DR. GEORG-WILHELM BIENIEK, LL.M., NOTAR<sup>1,3,10</sup>  
DR. NICOLAI ROSIN<sup>2</sup>  
DR. STEPHANNY REIL, M.R.F., NOTARIN<sup>6,9</sup>  
VOLKER PARBS<sup>1</sup>  
HANS CLAUSSEN, NOTAR<sup>4</sup>  
EVA-MARTINA MEYER-POSTELT<sup>1,8</sup>  
JOHANNES BIENIEK, LL.M.<sup>1,5,10</sup>  
DR. MARCO DJORDJEVIC<sup>1,5</sup>  
LENA KASIOR, NOTARIN<sup>3</sup>  
DR. CAROLINE GRIESER-PERSCH, LL.M., NOTARIN<sup>6,11</sup>  
MARKUS SCHUMACHER  
CHRISTINE VÖHRINGER-GAMPPER<sup>1</sup>  
VERA MARIA MARISCHEN<sup>6,7</sup>  
CHRISTIANE HOFFMANN

**OLDENBURG**

DR. CHRISTOPH HALFMANN<sup>1</sup>  
DR. CHRISTIAN BIERNOTH<sup>1</sup>  
DR. LUKAS HALFMANN<sup>1</sup>

Bremen, den 21.03.2023

Telefon-Durchwahl: 0421-3290755  
Telefax-Durchwahl: 0421-3378559  
eMail: rosin@ghb-law.de  
Unser Zeichen: 00164/23 18 / nr/br

**Gutachterliche Stellungnahme zu einem möglichen Antrag der Stadt Vechta beim Landkreis Vechta auf einen Planfeststellungsbeschluss zur Planung einer Ortsumgehung bezüglich der Kreisstraße (K) 257 innerhalb der Ortsdurchfahrt Langförden**

Sehr geehrte Frau Scharf,

die Stadt Vechta bat um eine gutachterliche Stellungnahme für einen möglichen Antrag der Stadt Vechta beim Landkreis Vechta auf

**Planung einer Ortsumgehung bezüglich der Kreisstraße (K) 257, Lange Straße, innerhalb der Ortsdurchfahrt Langförden.**

**I.**

Nördlich der Kernstadt Vechtas befindet sich der Ortsteil Langförden. Der Ortsteil liegt entlang der B 69, der Ortskern selbst wird durch die Lange Straße sowie die Hauptstraße durchschnit-

**Ganten Hünecke Bieniek & Partner mbB**  
Rechtsanwälte  
Standort Bremen  
Ostertorstraße 32 · 28195 Bremen

Standort Oldenburg  
Stau 105 · 26122 Oldenburg

info@ghb-recht.de · www.ghb-recht.de  
Amtsgericht Bremen PR 64 HB  
Umsatzsteuer-ID: DE114392922

Bremische Volksbank  
IBAN: DE84 2919 0024 0022 4880 00  
BIC: GENODEF1HB1

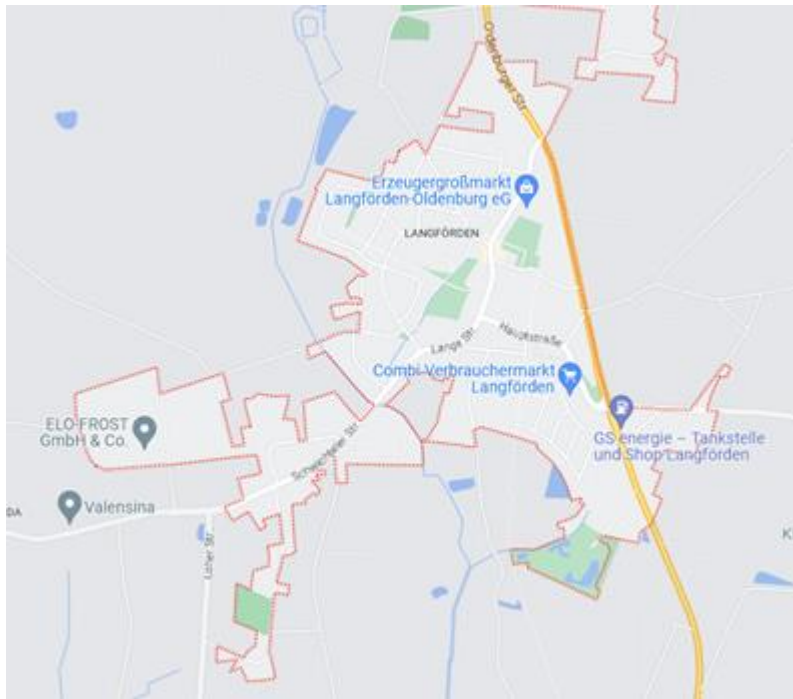
Sparkasse Bremen  
IBAN: DE15 2905 0101 0001 0375 71  
BIC: SBREDE22XXX

Landessparkasse zu Oldenburg  
IBAN: DE31 2805 0100 0000 7346 57  
BIC: SLZODE22XXX

1 Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht  
2 Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
3 Fachanwalt für Miet- u. Wohnungseigentumsrecht  
4 Fachanwalt für Arbeitsrecht  
5 Fachanwalt für Vergaberecht  
6 Fachanwältin für Steuerrecht  
7 Fachanwältin für Handels- und Gesellschaftsrecht  
8 Mediatorin  
9 M.R.F. (Magister für Steuerwissenschaften)  
10 LL.M. (Real Estate Law)  
11 LL.M. (Private Wealth Management)  
12 auch Dipl.-Betriebswirt (FH)

ten.

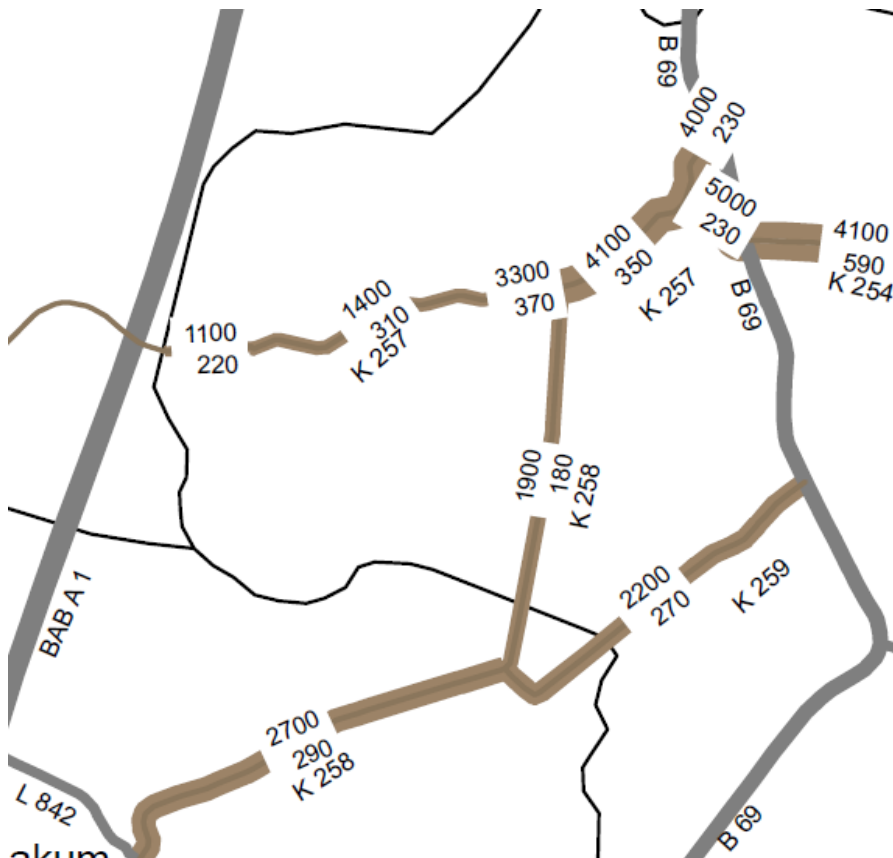
Die Verkehrsbeziehungen können der angehängten Übersicht entnommen werden.



Der Ortsteil ist landwirtschaftlich geprägt, so dass besonders in der Erntezeit zahlreiche landwirtschaftliche Fahrzeuge den Ort durchqueren und zu entsprechenden Lärmbelastungen führen. Im Gewerbegebiet Mittelwand sowie im Norden der Langen Straße ist mit der Erzeugergesellschaft Langförden (ELO) ein großer Gemüse- und Obst-verarbeitender Betrieb ansässig. Seit einigen Jahren wird seitens der Einwohner Langfördens sowie des Orsrates Langförden der Wunsch an die Stadtverwaltung herangetragen, eine Ortsumgehung zu planen, um die Verkehrsbelastung zu vermindern.

Der Landkreis hat für die Kreisstraße nun eine Verkehrserhebung durchgeführt, aus der die angehängten Verkehrszahlen hervorgehen. Ursache für die Verkehrserhebung ist ein geplantes Umstufungsverfahren für den nördlichen Abschnitt der Langen Straße.

Nach Auskunft des Landkreises wurde dreimal gezählt, wobei eine Zählung als eine Videozählung durchgeführt wurde. Ein Prognosewert ist mit eingerechnet. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) in Kfz/24h oben und der SV-Anteil/24h sind nachfolgend angegeben.



Aus Sicht der Stadtverwaltung zeigen die Zahlen eine gewisse Verkehrsbelastung sowie einen erhöhten Anteil an Schwerlastverkehr auf.

Gegenüber der Planung einer Ortsumgehung bestehen jedoch zu prüfende Bedenken. Dies besonders in folgenden, essentiellen Punkten:

- Für die Planung der Ortsdurchfahrt wäre ein Planfeststellungsverfahren durch den Landkreis erforderlich. Die Stadt Vechta sieht hier Schwierigkeiten, die Erforderlichkeit angesichts der Verkehrszahlen zu rechtfertigen.
- Weder die Stadt Vechta noch der Landkreis verfügen im Bereich der möglichen Trasse (oder auch jeder anderen denkbaren Alternative) über ausreichend eigene Grundstücke um die Planung umzusetzen. Um in Besitz und Eigentum der Flächen zu kommen, wäre daher eine Enteignung erforderlich (ein Ankauf scheint ausgeschlossen, da es sich teils um wertvolle landwirtschaftliche Flächen handelt und die Bereitschaft der Eigentümer wahrscheinlich nicht vorhanden ist).

- Die Voraussetzungen liegen für eine Enteignung nicht vor, da wir davon ausgehen, dass schon das Planfeststellungsverfahren keine Aussichten auf Erfolg hätte.

In der **Anlage 1** ist die Ortskarte Langförden beigelegt. Darüber hinaus sind in der weiteren **Anlage 2** die weiteren Verkehrszahlen OD Langförden beigelegt.

Der Landkreis ermittelt turnusmäßig alle 5 Jahre an seinen Kreisstraßen die Verkehrsbelastungen. Hierzu werden Messungen mit automatischen Seitenradar durchgeführt und die Ergebnisse nach einem standardisiertem Berechnungsverfahren hochgerechnet. Als Grundlage dazu dienen die bundesweit standardisierten Zähl- und Berechnungsverfahren (gemäß Richtlinie für Straßenverkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen). Durch Baustellen und Umleitungen bedingt wurde die erste Zählung in Vechta-Langförden aus dem Sommer 2021 nochmals im Herbst 2022 durch eine erneute Zählung verifiziert.

Die daraus ermittelten Daten werden auf einen so genannten „DTV“, den „durchschnittlichen täglichen Verkehr“, umgerechnet. Dieser ist Grundlage für die Dimensionierung (Ausbaubreite, „Dicke“ des Asphaltaufbaus) der jeweiligen Kreisstraße. Der DTV bildet den ganzjährigen durchschnittlichen täglichen Verkehr der jeweiligen Kreisstraße ab, wochen- oder jahres- bzw. tageszeitlich bedingte Schwankungen sind darin berücksichtigt. So kann es durchaus zeitweilig zu Mehrverkehr im Winter/Herbst außerhalb der Ferienzeiten kommen, aber auch zu deutlich weniger Verkehrsbelastungen in verkehrsschwachen Zeiten (Sommer, Ferien, Wochenende). Die Zählungen in Langförden waren im Juni 2021, im September 2022 und nochmal im November 2022, dann mit zusätzlicher Videoerfassung.

## II.

Rechtsgrundlage für das Vorhaben mit bzw. den Antrag der Stadt Vechta beim Landkreis Vechta für den Neubau bzw. die „Planung einer Ortsumgehung bezüglich der Kreisstraße (K) 257, Lange Straße, innerhalb der Ortsdurchfahrt Langförden“ ist § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) i.V.m. § 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVfG (vgl. § 5 NVwVfG, sog. Konzentrationswirkung). Der zu beantragende Planfeststellungsbeschluss müsste formell (1.) und materiell (2.) rechtmäßig sein.

### 1.

Die Straßenplanung für die Ortsumgehung betrifft ausweislich des unter I. geschilderten Sachverhalts und den Anlagen die K 257, Lange Straße, des Mittelzentrums Stadt Vechta. Ausweislich des regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) 2021 für den Landkreis Vechta (Be-

gründung Ziff. 4.1.3 Straßenverkehr, S. 97 unter weiterer Bezugnahme auf das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017, dort Kap. 4.1.3 Ziff. 02 S. 3) formuliert das LROP, dass Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, insbesondere Ortsumgehungen und Straßenverlegungen, deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist, zur frühzeitigen Trassensicherung in den regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen sind.

Auf S. 98 unten des RROP wird darauf hingewiesen, dass die im LROP festgelegten Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße, bei denen es sich im Kreisgebiet um die Bundesstraße B 69 und B 214 handelt, im RROP als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße dargestellt werden. Auf S. 99 des RROP wird dargestellt, dass die Kreisstraße mit regionaler Funktion die K 276 Damme/L 851 - Neuenkirchen-Vörde/L 76 und K 334 Vechta/L 881 - Visbek sind, sowie weitere kommunale Umgehungsstraßen im regionalen Straßennetz, wobei die K 257 nicht genannt wird. Auf S. 101 des RROP wird im ersten Spiegelstrich darauf hingewiesen, dass der Streckenabschnitt Ortsumgehungsstraße Vechta bis Autobahnanschluss Cloppenburg der B 69 mit etwa 11.600 Kfz/24 h hochbelastet ist und einen Schwerverkehrsanteil von 12,9 % aufweist. Für das Jahr 2035 werden 13.700 Kfz/24 h und ein Schwerverkehrsanteil von 14,1 % prognostiziert. Weiter wird auf S. 101 unten darauf hingewiesen, dass mehrere Ortsdurchfahrten im Landkreis Vechta stark belastet sind. Das RROP formuliert den Grundsatz, dass ein bedarfsgerechter Ausbau von Ortsumgehungen zu verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten erfolgen soll. Im Anschluss erfolgt eine Aufzählung, bei der beispielsweise das Mittelzentrum Lohne, das Grundzentrum Dinklage und das Grundzentrum Holldorf benannt wurden, nicht jedoch die maßgebliche K 257.

Die Lange Straße ist eine Kreisstraße. Zu unterscheiden sind nach § 3 NStrG die Landesstraße, Kreisstraße, Gemeindestraße und sonstige Straße sowie in § 4 NStrG benannt die Ortsdurchfahrten. Kreisstraßen sind gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2a NStrG Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Maßgebend dafür, welchem Verkehr die Straße „zu dienen bestimmt“ ist, sind vorrangig objektive Kriterien (vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen, 3. Aufl., Rn. 195). Wie zuvor dargestellt, kommen neben der tatsächlichen Lage der Straße im Straßennetz oder anderen objektiven Gegebenheiten, vor allem auch vorangegangene generelle Planungen wie das Landesentwicklungs-

programm, Regionalpläne oder Straßenausbaupläne in Betracht, denen insoweit eine starke Indizwirkung beizumessen ist (vgl. VGH München, Urteil vom 04.06.2019, 8 B 18.2043 sowie Sauthoff, a.a.O., Rn. 195). Nach der Rechtsprechung (OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 14.11.2013 - OVG 1 B 54.11) kann eine solche Planung, etwa für eine Ortsumgehung, nicht berücksichtigt werden, wenn die Streckenführung, die ihr zu gedachte Funktion überhaupt nicht erfüllt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 01.06.2017, 9 C 4/16 unter Bezugnahme auf OVG Lüneburg, Urteil vom 22.02.2012, 7 LC 83/10) sind subjektive Einschätzungen planender Gemeinden oder sonstiger künftiger Baulastträger nicht maßgeblich, die auf die Weise ein planerisches Ermessen zur Geltung bringen möchten. Es kommt auf objektive Gegebenheiten an.

Maßgeblich ist nur der zulässige öffentliche Verkehr (Sauthoff, a.a.O., Rn. 99). Nach den im Sachverhalt (I.) geschilderten Auskünften des Landkreises Vechta ist die Verkehrsbelastung auf der K 257 bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 4.000 bis 4.100 Kfz/24 h hoch. Die Zahlen sind allerdings seit 2017 (vgl. Beschlussvorlage 013/2017) gegenüber dem Jahr 2000 eher gleichbleibend und nicht ansteigend. Auf die Ausführungen unter Ziff. 4.1.3 des RROP wird ergänzend verwiesen.

Nach den oben genannten Tatbestandsvoraussetzungen des § 3 Abs. 1 Nr. 2a NStrG liegt eine Kreisstraße vor, wenn eine von zwei alternativen Voraussetzungen erfüllt sind: Sie dienen überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, oder dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege. Bei Kreisstraßen kann es sich auch um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen (vgl. B 69) handeln (vgl. Sauthoff, a.a.O., Rn. 215). Die Kreisstraße hat eine sog. Anschlussfunktion. Mit dem Klassifizierungsmerkmal Anschlussfunktion soll sichergestellt werden, dass alle Gemeinden mindestens über eine Kreisstraße an einem überörtlichen Verkehrsnetz angeschlossen sind (vgl. Sauthoff, a.a.O., Rn. 217, m.w.N.). Der Anspruch wird nach dem eindeutigen Wortlaut des Gesetzes (räumlich getrennten Ortsteilen) auch auf getrennte Ortsteile oder Gemeindeteile in der Gemeinde ausgedehnt (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 12.09.1994, 12 L 7394/91). Dass es sich bei Langförden um einen Ortsteil handelt, ist unseres Erachtens nach unstrittig.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen keine eigene Straßenklasse sind (vgl. Sauthoff, a.a.O., Rn. 230 sowie derselbe Straße und Anlieger, Rn. 351). Eine Ortsumgehung mit überörtlicher Verkehrsbedeutung kann nicht als Gemeindeverbindungsstraße qualifiziert werden (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 29.10.1992, 6 K 3012/91 sowie

Sauthoff, a.a.O., Öffentliche Straßen, Rn. 32, m.w.N.). Hier ist im Rahmen der Einstufung (Widmung) ein überörtlicher Verkehrszweck einer Kreisstraße bestimmt worden. Danach ist formell der Landkreis zuständig (vgl. § 43 Abs. 1 S. 2 NStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2a NStrG).

Nach der Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts in Lüneburg (vgl. Beschluss vom 29.09.2009, 7 ME 64/09) überschneiden sich im innerörtlichen und ortsnahen Bereich vielfach die Verkehrsfunktionen von Straßen. Für die Frage der straßenplanungsrechtlichen Zuordnung kommt es entscheidend auf die überwiegend bestehenden tatsächlichen Verkehrsbeziehung an. An der Einstufung bestehen keine Bedenken.

Anhaltspunkte für eine sog. Umstufung nach § 7 NStrG liegen nicht vor. Diese setzt eine veränderte Verkehrsbedeutung voraus. Eine Änderung der Verkehrsbedeutung kann gezielt herbeigeführt werden, etwa durch bauliche Änderungen im Netz oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen (Sauthoff, a.a.O. Rn. 235, m.w.N.), insbesondere im innerörtlichen Verkehr, z.B. durch Ableitung des Durchgangsverkehrs oder durch raumstrukturelle Änderungen (z.B. infolge der Neuordnung von kommunalen Grenzen), durch geänderte Vorstellungen des Aufgabenträgers über die Funktion einzelner Straßenzüge innerhalb des Gesamtnetzes, aber auch von selbst eintreten, nämlich durch allmähliche Abwanderung des Verkehrs oder Änderung seiner Zusammensetzung (OVG Lüneburg Urt. v. 3.9.1969 – II OVG A 16/68; Urt. v. 28.8.2018 – 7 LC 82/16; VGH Mannheim Urt. v. 12.11.2015 – 5 S 2071/13). Die Umstufung setzt als sog. Allgemeinverfügung i.S.v. § 35 S.2 VwVfG die Feststellung des Wegfalls der bisher maßgeblichen Klassifizierungsmerkmale und der Zuordnung der Straße zu einer neuen Straßenkategorie voraus (vgl. Sauthoff, a.a.O. Rn. 241, 234). Hieran fehlt es nach dem Sachvortrag bzw. den bisherigen Erkenntnissen.

Der Planfeststellungsbeschluss hätte seine Rechtsgrundlage in § 38 Abs. 1 NStrG. Nach dessen Satz 1 dürfen, Landes- und Kreisstraßen nur gebaut oder verändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Sein Satz 3 ordnet ferner an, dass der Bau oder die Änderung von Gemeindestraßen eine vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert. Hierauf wird - danach hypothetisch - nicht weiter eingegangen. Entscheidend ist, dass nach § 38 Abs. 2 S. 1 NStrG bei der Planfeststellung, die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen sind. Dies führt zu Begründetheit.

Das Vorhaben wäre formell rechtmäßig.

**2.**

Der Planfeststellungsbeschluss müsste materiell rechtmäßig sein.

Erforderlich ist zunächst eine sog. Planrechtfertigung (a). Darüber hinaus sind Fragen der Enteignung bzw. enteignungsgleichen Vorwirkung (vgl. § 42 Abs. 1 Satz 2 i. V m. Abs. 2 NStrG) zu beachten (b) und das bereits erwähnte Abwägungsgebot einschließlich einer noch im Einzelnen nur grob bekannten Trassenwahl (c). Auf sonstige Fragen des Habitat- und Artenschutzrechts wird hier, da rein akademisch, nicht eingegangen. Gleiches gilt in gewissem Maße auch für den Lärmschutz mangels konkreter Angaben.

Im Einzelnen:

**a)**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. beispielsweise Urteil vom 11.07.2019, 9 A 13/18, insbesondere Leitsatz 6) muss der Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich alle durch das Vorhaben verursachten Konflikte lösen. Hierzu gehört auch die sog. Planrechtfertigung. Die zu beantragende Ortsumgehung müsste erforderlich sein (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 21.12.2016, 7 LB 70/14 sowie Urteil vom 22.05.2008, 1 KN 149/05).

Bedenken hinsichtlich des Begriffs der Erforderlichkeit bestehen deshalb, weil, wie unter I. dargestellt, die Verkehrsbelastung zwar hoch ist, jedoch der Landkreis Vechta turnusgemäß alle fünf Jahren an seinen Kreisstraßen die Verkehrsbelastung ermittelt. Die Zählungen im Ortsteil Langförden waren im Juni 2021, im September 2022 und nochmal im November 2022. Zwar zeigt sich eine gewisse Verkehrsbelastung sowie ein erhöhter Anteil an Schwerlastverkehr. Der maßgebende Verkehr rechtfertigt nach den neuesten Verkehrszahlen jedoch kein Planungsbedürfnis im Sinne der Erforderlichkeit. Die Qualifikationsmerkmale einer Straße sind auf das Vorhaben als Ganzes zu beziehen (Sauthoff, a.a.O., Rn. 200). Maßgebend ist der mit der Planung erstrebte Endzustand, nicht die nach den Einzelschritten vorgesehene Verwirklichung. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Anlieger kann auf Grund der Zahlen nicht erkannt werden. Bei dem Tatbestandsmerkmal der „Verkehrsbedeutung“ handelt es sich um einen sog. unbestimmten Rechtsbegriff, der der vollen Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichtsbarkeit unterliegt. Anhaltspunkte dafür, dass an der Einstufung als Kreisstraße Bedenken bestehen, sind nicht ersichtlich.

Als indizielle Argumentationshilfe können ergänzend auch die Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, sog. Ortsdurchfahrtentichtlinien



- UDR - herangezogen werden (vgl. hierzu OVG Lüneburg, Beschluss vom 20.05.2020, 9 LC 138/17, insbesondere Rn. 84). Nach II. (Umfang der Ortsdurchfahrt) Ziff. 7 (Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten) ist eine Neufestsetzung vorzunehmen, wenn die bisherigen Ortsdurchfahrtsgrenzen durch die Neufassung des § 5 Abs. 4 S. 1 unrichtig geworden sind. Sie sind außerdem neu festzusetzen, wenn dies in Folge einer Änderung der Bebauung oder wegen sonstiger Umstände notwendig ist. Bis zur Neufestsetzung ist für die Abgrenzung der Straßenbaulast die bisherige Festsetzung maßgebend.

Anhaltspunkte dafür, dass sich der maßgebende Verkehr im Sinne einer anderen Einstufung der bisherigen Ortsdurchfahrt in eine andere Straßenklasse durch eine Ortsumgehung rechtfertigt, sind nicht ersichtlich.

**b)**

Vor dem Hintergrund des mangelnden Eigentums bezüglich eines möglichen Trassenkorridors der Ortsumgehung Langförden ist festzuhalten, dass die Stadt Vechta weitaus überwiegend nicht Eigentümerin von Flächen im geplanten oder möglichen Trassenkorridor der Ortsumgehung Langförden ist. Im nördlichen Teil wird die Stadtgrenze beendet durch den Übergang zur Gemeinde Visbek. Weder die Stadt Vechta noch der Landkreis Vechta verfügen im Bereich der möglichen Trasse (nach derzeitigem Stand auch bei jeder anderen denkbaren Alternative) nicht über ausreichend eigene Grundstücke, um die Planung umzusetzen. Um in den Besitz und das Eigentum der Flächen zu kommen, wäre daher eine Enteignung erforderlich. Nach derzeitigem Sachstand erscheinen auch Ankäufe deshalb ausgeschlossen, da es sich teils um wertvolle landwirtschaftliche Flächen handelt und die Bereitschaft der Eigentümer bisher zum Verkauf nicht signalisiert wurde, soweit bekannt.

Nach § 42 Abs. 1 und 2 NStrG ist eine Enteignung zu Gunsten des Trägers der Straßenbaulast der Landes-, Kreis- sowie Gemeindestraßen zulässig, soweit sie zur Durchführung eines nach § 38 NStrG festgestellten Plans notwendig ist (vgl. höchstrichterliche Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 01.06.2017, 9 C 4/16, Rn. 24). Das Tatbestandsmerkmal der „Notwendigkeit“ dürfte nicht erfüllt sein.

Die Planfeststellung führt - abgesehen von der privatrechtsgestaltenden Duldungsverpflichtung - keine unmittelbaren privatrechtlichen Veränderungen herbei (vgl. BGH, Urteil vom 24.10.2003, V ZR 424/02, sowie Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG 10. Aufl., 75, Rn. 26). Die Ausführung des festgestellten Plans steht unter dem Vorbehalt, dass entgegenstehende private Rechte durch Vereinbarung mit dem Inhaber oder im Enteignungsverfahren be-

seitigt werden (vgl. grundlegend BVerfG, Beschluss vom 10.05.1977, 1 BvR 323/69, BVerfGE 45, 297 sowie aus der zivilrechtlichen Rechtsprechung BGH, Urteil vom 09.04.1987, III ZR 181/55, BGHZ 100, 329 sowie Neumann/Külpmann, a.a.O.).

Von Bedeutung ist hier jedoch, dass die enteignungsrechtliche Vorwirkung für den Rechtsschutz, namentlich den gerichtlichen Kontrollumfang von Bedeutung ist, da im Fall einer enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellungsbeschluss auf die Klage eines eigentumsbetroffenen Eigentümers am Maßstab des Art. 14 Abs. 3 GG gerichtlich zu überprüfen ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 15.02.2007, 1 BvR 300/06 u.a.; BVerwG, Urt. v. 06.04.2017, 4 A 2.16; grundlegend: Urt. v. 14.2. 1975, 4 C 21.74, BVerwGE 48, 56, 63f.). Der künftige Eigentumsbetroffene kann alle Einwände gegen die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung im Planfeststellungsverfahren und in einem gerichtlichen Anfechtungsverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss vorbringen, muss dies aber auch tun, um Bindungswirkungen für das nachfolgende Enteignungsverfahren zu vermeiden (vgl. Neumann/Külpmann, a.a.O., Nr. 30, m.w.N. sowie Kröninger/Rosin, BauGB, 4. Aufl., § 87, Rn. 2, m.w.N.).

Nur am Rande hier sei erwähnt, dass das Recht des Eigentumsbetroffenen auf Vollüberprüfung des Planfeststellungsbeschlusses nicht die Befugnis umfasst, sich zum sog. Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind.

Weiter ergänzend wird darauf hingewiesen, dass unter Bezugnahme auf § 75 Abs. 2 S. 1 VwVfG weitergehende zivilrechtliche Befugnisse, etwa zum Betreten oder zur Nutzung fremder Grundstücke die Planfeststellung nicht gewährt (vgl. grundlegend BGH, Urteil vom 24.10.2003, V ZR 424/02 zur Frage des Kontrahierungszwanges auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses).

Hinsichtlich der Planrechtfertigung ist zu beachten, dass nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. OVG Magdeburg Urteil vom 23.08.2017, 2 K 66/16), die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung eine eigenständige Prüfung der Frage verlangen, ob die Inanspruchnahme privater Grundstücke erforderlich ist. Dies setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, insbesondere Rn. 85) zwingend voraus, dass die Suche nach geeigneten Kompensationsflächen dokumentiert wird und die vollständige Dokumentation der Planfeststellungsbehörde zusammen mit den Planunterlagen vorgelegt wird, damit diese sich einen eigenen Eindruck davon verschaffen kann, ob der Vorhabenträger alles Erforderliche getan. Nach den uns zur Zeit der Erstellung

dieses Gutachtens vorliegenden Sachinformationen erscheint diese Hürde als schwer zu nehmen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 30.01.2019, OVG 2 A 22.17, insbesondere Rn. 52 f., sowie dass. Ur. v. 11.05.2022, 18 U 2/18insbes. Rn. 78).

Im Ergebnis steht diese Frage auch im Zusammenhang mit dem im Anschluss darzustellen Abwägungsgebot bzw. der Trassenwahl.

**c)**

Die Frage der Trassenwahl oder eine Alternativprüfung ist unter Beachtung der fachplanerischen Abwägungsentscheidung gem. § 38 Abs. 2 S. 1 NStrG vorzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde handelt dabei nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellt, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12.04.2005, 9 VR 41/04). Nach den bisherigen Angaben und der in der Anlage beigefügten Ortskarte Langförden, verläuft der geplante Trassenkorridor der Ortsumgehung Langförden zwischen der nördlichen Gemeindegrenze zwischen der Stadt Vechta und der Gemeinde Visbek in etwa parallel zur B 69 Richtung Gewerbegebiet Mittelwald anknüpfend zwischen Schwichteler Straße, K 257 und Lange Straße. Das Hauptproblem ist gar nicht in der konkreten Trassenführung zu sehen, sondern am mangelnden Eigentum der betroffenen Flächen.

Ein möglicher Eigentümer, zumal wenn er dort Landwirtschaft betreibt, kann grundsätzlich die Vorzugswürdigkeit einer seine Belange geringer beeinträchtigenden Alternative geltend machen (vgl. OVG Magdeburg, Urteil vom 08.07.2020, 2 K 22/19, juris Rn. 92). Die Planfeststellungsbehörde muss Alternativlösungen als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils führenden öffentlichen privaten Belange einbeziehen (BVerwG, Urteil vom 22.12.2004, 9 A 9.04, juris Rn. 22, m.w.N.). Das Abwägungsgebot bezieht sich auch auf ernsthaft in Betracht kommende (Trassen-)Alternativen; sie müssen untersucht und im Verhältnis zueinander gewichtet werden. Die Bevorzugung einer bestimmten Lösung darf nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit, der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange Außerverhältnis steht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.04.2003, 9 A 37.02, juris Rn. 22, m.w.N.). Vorliegend kann nur eine Grobanalyse vorgenommen werden. Die Frage ist, wie hier mit dem land-

wirtschaftlich hochwertigen Flächen umzugehen ist und ob hier eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung künftiger Kläger vorliegt. Hierfür wäre die genaue Lage der Grundstücke und der Land- oder forstwirtschaftlichen Hofstellen zu prüfen. Grundsätzlich sind Landwirte im Außenbereich kraft Gesetzes (§ 35 BauGB) privilegiert. Allerdings sind auch im Falle von Außenbereichsvorhaben privilegierte Bauvorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange dem nicht entgegenstehen (§ 35 Abs. 1 BauGB, vgl. hierzu Rosin, DVBl 2019, 951). Der beispielhafte Katalog der möglichen Beeinträchtigungen nach § 35 Abs. 3 BauGB gilt insoweit auch für privilegierte Vorhaben im Sinne von § 35 Abs. 1 BauGB, deren Zulässigkeit aber nicht allein von einer Beeinträchtigung öffentlicher Belange, sondern von ihrem entgegenstehen. Zu berücksichtigen ist demnach auch, ob eine von möglichen Klägern beabsichtigte Erweiterung von Gebäudeflächen o.ä. oder die Einbindung neuer Hallen schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann (vgl. § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BauGB) oder ob Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege oder die natürliche Eigenart der Landschaft einem Bauvorhaben entgegenstehen (§ 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BauGB).

Es lässt sich im Rahmen dieser Begutachtung mangels konkreter Angaben nicht abschließend feststellen, ob durch eine Inanspruchnahme von Flächen mögliche Kläger durch das ein planfestzustellendes Vorhaben für welches keine alternativen Flächen zur Verfügung stehen dürften (i. S. e. „Notwendigkeit“), auf der sie für eine zur Erhaltung ihrer Betriebe erforderliche und baulich zulässige Erweiterung ihrer Gebäude angewiesen sind. Dies muss hier letztlich offenbleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.06.2017, 9 C 4/16, insbesondere Rn. 23).

### 3.

Im **Ergebnis** ist festzuhalten, dass ein Antrag der Stadt Vechta beim LK Vechta auf einen Planfeststellungsbeschluss zwar formell rechtmäßig sein wird, jedoch erhebliche Bedenken hinsichtlich der materiellen Rechtmäßigkeit bestehen. Dies ergibt sich insbesondere aus drei Gründen:

- Erstens der zweifelhaften Planrechtfertigung (Erforderlichkeit),
- Zweitens der Problematik der Frage des Vorliegens der Enteignung (Notwendigkeit) und
- Drittens der Fragen des Abwägungsgebots, insbesondere hinsichtlich der Trassenwahl.

Sonstige Fragen des Habitat-, Arten- und Lärmschutzrechts können hier mangels Konkretisierung nicht vertiefend geprüft werden.

Nach den dem Unterzeichner zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens vorliegenden Informationen werden die Bedenken der Verwaltung geteilt, dass es für die Planung der Ortsum-

gehung bereits an ihrer Planrechtfertigung, d.h. der Erforderlichkeit mangelt, angesichts der unter I. vom LK Vechta ermittelten Verkehrsbelastung auf der K 257 im Ortsteil Langförden. Darüber hinaus erscheint die Trassenführung auch in denkbaren Alternativtrassen als erheblich schwer durchzusetzen (Vollzugsunfähigkeitsproblematik, vgl. BVerwG, Urt. v. 13.05.2015, 4 CN 4.14), da Enteignungen von zum Teil wertvollen landwirtschaftlichen Flächen als unverhältnismäßig angesehen werden können.

Vor diesem Ergebnis wird vorgeschlagen, keinen Antrag der Stadt Vechta auf Planung einer Ortsumgehung bezüglich der Kreisstraße (K) 257, Lange Straße, innerhalb der Ortsdurchfahrt Langförden beim Landkreis Vechta zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

GANTEN HÜNECKE BIENIEK & PARTNER mbB  
Rechtsanwälte

Dr. Nicolai Rosin  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht