

Einige Gedanken zum Bundesverkehrswegeplan aus rechtlicher Sicht

Problemstellung

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Instrument ohne rechtliche Bindung. Es gibt weder eine rechtliche Grundlage noch die Festlegung auf bestimmte Voraussetzungen für seine Erstellung. Trotz eines geradezu ins Auge springenden Legitimationsdefizites entfaltet er weitgehende faktische Bindungen. Als einzige verkehrsträgerübergreifende Planung müsste er gute Chancen für eine umfassende und nachhaltige Gesamtverkehrsplanung für die Bundesrepublik bieten. Trotzdem wird er nur auf einzelne Verkehrsträger bezogen in den jeweiligen Bedarfsgesetzen umgesetzt. Der Bundesverkehrswegeplan muß wohl auch als relativ umfassende Planung verstanden werden. Rechtliche Anforderungen an Planung, besonders im Umweltbereich, soll er dennoch nicht erfüllen müssen. Im folgenden soll diesen Gedanken zum BVWP in einer kurzen Darstellung nachgegangen werden.

2. Der BVWP als Instrument ohne rechtliche Bindung – Ansatzpunkte für eine rechtliche Einbindung

Nicht nur dem Aussenstehenden ist der Prozeß der Erstellung des BVWP weitgehend ein Rätsel. Aus der allgemeinen Diskussion bekannt ist, dass er auf Projektanmeldungen verschiedener Planungsträger beruht. Die Länder melden eine Unzahl von in ihrer Gesamtheit in den nächsten Jahrzehnten nicht finanzierbaren Strassenbauprojekten für neue Bundesfernstrassen, Ortsumgehungen etc. an. Die Bundeswasserstrassenverwaltung meldet ihre Projekte an. – Die Deutsche Bahn AG meldet ebenfalls eine – wenn auch bescheidene – Anzahl von Projekten an. Nach welchen Kriterien, mit welchen Prioritätensetzungen im einzelnen und vor allem unter welchen planerischen Zielsetzungen und Maßgaben dann die Projekte letztlich in den BVWP gelangen, ist auch vielen am Prozeß mehr oder weniger Beteiligten wohl ein Rätsel.

Da der BVWP weder eine rechtliche Grundlage hat, noch seine Zielsetzungen, Voraussetzungen etc irgendwo rechtlich verankert sind, kann diese Erfahrung kaum verwundern. Verwundern kann allerdings, dass vor dem Hintergrund dieses seit langem bekannten Rätsels sich nicht bei der gegenwärtigen Überarbeitung viel stärker Stimmen erheben, die eine rechtliche Einbindung dieser Planung fordern. Ansätze für eine übergreifende Bundesplanung stellt das geltende Recht zur Verfügung. Ohne behaupten zu können, das geltende Recht auf Ansätze für eine rechtliche Einbindung erforscht zu haben, fällt dem Planungsrechtler doch sofort ins Auge, dass das Raumordnungsrecht Ansätze für eine Bundesplanung enthält.

So enthält § 18 des Raumordnungsgesetzes die Vorgabe, das für Raumordnung zuständige Bundesministerium entwickelt auf der Grundlage der Raumordnungspläne und in Zusammenarbeit mit den für Raumordnung zuständigen obersten Landesbehörden insbesondere Leitbilder der räumlichen Entwicklung des Bundesgebietes oder von über die Länder hinausgreifenden Zusammenhängen als Grundlage für die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen des Bundes und der Europäischen Gemeinschaft.

Es widerspricht nach Auffassung des Verfassers recht deutlich dem damit den Bundesraumordnungsbehörden erteilten Planungsauftrag, wenn in einem Prozeß, in dem raumordnerische Kriterien wohl noch eine eher geringe Rolle spielen, die einzige bundesweite verkehrsträger-

übergreifende Planung stattfindet. Es handelt sich hier planungsrechtlich nicht um eine einem bestimmten gesetzlich geregelten Fachplanungsbereich (Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG -, Bundesfernstrassengesetz – FStrG -, Bundeswasserstrassengesetz – WaStrG -) zuzuordnende Planung. Die übergreifende Gesamtplanung aber obliegt im planungsrechtlichen System der Bundesrepublik originär den Raumordnungsbehörden. Warum ist dann der BVWP keine in das ROG eingebundene Planung?

Man könnte als Begründung für die Sonderstellung des BVWP seine Funktion als Grundlage für die gesetzlichen Bedarfspläne ansehen. Diese werden schließlich als Anhang zum Fernstraßenausbaugesetz oder zum Bundesschienenwegeausbaugesetz gesetzlich für verbindlich erklärt. Es mag sich also beim BVWP um eine quasi vorgesetzliche Planung handeln. Ob das Parlament als für die gesetzliche Bedarfsplanung Verantwortung tragendes Souverän allerdings auch Verantwortung für den BVWP tragen will, erscheint doch sehr fraglich. Enthält doch der BVWP nicht nur mehr als die Ausbaugesetze und deren Bedarfspläne (etwa die Bundeswasserstrassen). Auch ist dem Parlament der Prozeß der Erstellung des BVWP ebenso wenig nachvollziehbar wie vielen der Beteiligten und der aussenstehenden Beobachter. Auch aus der Verknüpfung mit der gesetzlichen Bedarfsplanung heraus kann die Sonderstellung des BVWP im Planungssystem daher nicht gerechtfertigt werden.

Eine raumordnerische Einbindung erschiene auch vor dem Hintergrund der im Raumordnungsgesetz bereits zur Verfügung stehenden Leitvorstellungen (§ 1 ROG) und Grundsätze (§ 2 ROG) konsequent, um einer Einbindung des BVWP in das bundesdeutsche Planungssystem näher zu kommen.

3. Zur Bedeutung des BVWP für die Planungspraxis

Angesichts der eben beschriebenen fehlenden Einbindung des BVWP in das Planungsrecht ist seine große Bedeutung durch die Umsetzung in Bedarfspläne, die dann als Anhang zum Bundesfernstrassenausbaugesetz oder zum Bundesschienenwegeausbaugesetz Gesetzeskraft erlangen, nicht recht nachvollziehbar.

Der Bundesverkehrswegeplan wirkt sich auf die Fachplanungspraxis vor allem in zweierlei Hinsicht erleichternd – und damit projektfördernd – aus:

- (1.) Er bildet die Grundlage für die gesetzliche Bedarfsfestschreibung und wird dort die Projektdiskussion stark verkürzend umgesetzt.
- (2.) Er erleichtert das Finden eines angeblich sachgerechten Prognosehorizonts

Zu (1.):

Formal betrachtet ist der BVWP „nur“ die verwaltungsinterne und für nachfolgende Planungsverfahren nicht verbindliche Vorplanung, die das Bundesverkehrsministerium mit Hilfe der Angaben aus den Ländern als bundesweites Verkehrs-Bedarfsnetz aufstellt. In der Abfolge von Planverfahren etwa in der Planung von Bundesfernstrassen ist er die erste und formal am wenigsten verbindliche Planungsstufe:

Bundesverkehrswegeplan	- informell
Fernstraßenausbaugesetz mit Bedarfsplan	- verbindlich für Bedarfsfeststellung, nicht für fachplanerisches Abwägungsergebnis (Zulassung kann versagt werden)
Linienbestimmung	- Abweichung nur begrenzt zulässig
Raumordnungsverfahren	- Ergebnis bei der Zulassung „zu berücksichtigen“
Planfeststellungsverfahren (als Regel-Zulassungsverfahren)	- als abschließende Entscheidung verbindlich gegenüber Dritten und von Dritten anfechtbar

Das Bundesverwaltungsgericht hat jüngst wieder in einer Entscheidung verdeutlicht, welche Bedeutung dem aus dem BVWP entwickelten Bedarfsplan zukommt:

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass die gesetzgeberische Bedarfsentscheidung (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG) nicht nur für die sog. Planrechtfertigung verbindlich ist, sondern sich auch auf den Verkehrsbedarf als einen in die planerische Abwägung einzustellenden Belang erstreckt. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über eine bestimmte Bedarfsstruktur, die sich zeichnerisch in der großräumigen Netzverknüpfung und in der Dimensionierung des Vorhabens zeigt. Geklärt ist ferner, dass mit der Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan die abschließende Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens nicht vorweggenommen wird. Die Planfeststellungsbehörde wird durch die gesetzgeberische Bedarfsentscheidung nicht von der Verpflichtung entbunden, alle für und gegen das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Bindungswirkung des Bedarfsplans hindert sie daran, in Abrede zu stellen, dass überhaupt ein Bedarf besteht, sie schließt aber nicht aus, dass es Belange geben kann, die so gewichtig sind, dass sie in der Abwägung den kraft Ge-

setzes feststehenden Bedarf überwinden können (vgl. hierzu Senatsurteile vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <345 ff.>, vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <254 f.>, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 19.94 - BVerwGE 100, 370 <380, 384 f.>, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <390> und vom 26. März 1998 - BVerwG 4 A 7.97 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 137 = UPR 1998, 382).

- BVerwG vom 07.07.2000 – 4 B 94/99 -

Den Festlegungen des BVWP und seinen Grundlagen sind nach der Rechtsprechung „gerichts-fest“ wie ein Gesetz und werden nur sehr eingeschränkt überhaupt von den Gerichten über-prüft. Die Prüfung beschränkt sich darauf, ob die zugrunde gelegten Prognosen (zum damaligen Zeitpunkt) völlig unhaltbar waren:

a) Auch in Würdigung des Klagevortrages der Klägerin und der von ihr gestellten Beweisanträge bleibt der Senat bei seiner Auffassung, daß der Bundesverkehrswe-geplan 1992 sowie das auf seiner Grundlage erlassene Bundesschienenwegeaus-baugesetz nicht den Schluß erlauben, die in ihnen enthaltenen Bedarfsfeststellungen beruhten von Anfang an auf unhaltbaren Prognosen und überschritten deshalb den Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers.

Damit gilt weiterhin, daß die Veränderung des Datenmaterials für die den Bundes-verkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz tragenden Progno-sen zwar erheblich, aber nicht so gravierend ist, daß die Feststellung möglich wä-re, das vom Gesetzgeber angestrebte Planungsziel könne bis zum Jahr 2010 unter keinen Umständen auch nur annähernd noch erreicht werden.

- BVerwG vom 5. November 1997 - 11 A 54/96 -

Zu (2.):

Wichtiger als die auch nach der Rechtsprechung vor Erlass von Fernstrassen- und Schienenwe-geausbaugesetz ohnehin sehr eingeschränkt überprüfbare Bedarfsfrage ist für die konkrete Pla-nung stets die Frage nach sachgerechten Prognoseannahmen. Hierzu gehört vor allem auch ein Prognosehorizont, der tatsächlich die mittel- bis langfristigen Folgen eines Vorhabens erfasst. Von diesem muß eine sachgerechte Untersuchung etwa von einem Vorhaben ausgehender Lärm- und Abgasbelastungen ausgehen. Noch immer wird aber eine Prognose auf Grundlage der Annahmen akzeptiert, die auch dem BVWP 92 zugrunde lagen. Die Rechtsprechung ak-zeptiert das, obwohl auch hier bekannt ist, dass die Entwicklungen nach Grenzöffnung hier keine Berücksichtigung gefunden haben. Sie akzeptiert auch nach wie vor den auf dem BVWP beruhenden Prognosehorizont 2010, obwohl bes. bei Strassen damit mittel- bis langfristig zu erwartende Belastungserhöhungen ausgeblendet werden.

Entwickelt der BVWP so weitgehende faktische Wirkung für die Planungspraxis, stellt sich umso mehr die oben zu 2. aufgeworfene Legitimationsfrage und die Frage der Einbindung in das bundesdeutsche Planungsrecht. Wäre der BVWP in das bundesdeutsche Planungsrecht inte-

griert, würde er sicherlich eine Chance für eine übergeordneten planerischen Zielen dienende verkehrsträgerübergreifende Planung sein. Das würde aber auch voraussetzen, dass seine Umsetzung nicht in Bedarfsgesetzen für einzelne Verkehrsträger erfolgt, sondern vielmehr in einem „Bundes-Verkehrs-Infrastruktur-Planungs-Gesetz“.

4. Umweltbelange im BVWP

Der Bundesverkehrswegeplan ist – trotz der soeben aufgezeigten weitreichenden faktischen Wirkung – die Planungsstufe mit den geringsten Umweltauflagen. Er entsteht in einem gesetzlich nicht geregelten Verfahren und ist für die Planbetroffenen später nicht mehr diskutierbar, sondern in die Planung eingeführter praktisch unverrückbarer Fakt.

(1.)

Die Einführung des BVWP in die konkrete – und umweltbeanspruchende – Projektplanung erfolgt in erster Linie über die Übernahme in den Bedarfsplan als Bestandteil des – um beim Beispiel Strasse zu bleiben – Bundesfernstrassenausbaugesetzes. Dessen entscheidender § 1 lautet:

§ 1 Bedarfsplan, Planfeststellung

(1) Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist. (2) Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekte entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienerbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.

Bei der Anpassung des Bedarfsplans sind Umweltschutz- und Raumordnungsbelange in die Prüfung miteinzubeziehen.

§ 4 Anpassung des Bedarfsplan

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.

Der BVWP wird hingegen für die Bedarfspläne als Grundlagenplanung erstellt, ohne dass seinen Verfassern die Berücksichtigung von Umweltbelangen vorgeschrieben wären.

Mit seiner Umsetzung in der gesetzlichen Bedarfsfeststellung mit u.U. auch örtlich bestimmter Bindungswirkung

6. Der Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz bindet mit der Feststellung der Zielkonformität und des Bedarfs (§ 1 Abs. 2 Sätze 1 und 2 FStrAbG) auch, soweit er Einzelheiten bestimmt (hier: Trennung des Verkehrs auf einem Autobahnring durch eine zusätzliche Tangentialverbindung zu einer auf den Ring führenden Autobahn; Autobahnring München mit Eschenrieder Spange).

- BVerwGE 100, 370-388, NVwZ 1996, 1016-1021

stellt der BVWP wohl auch schon einen Plan im Sinne von Art.6 Abs.3 FFH-Richtlinie dar, der/das einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedarf, wenn ein (potentielles) Schutzgebiet erheblich beeinträchtigt werden kann. Das ist bei einigen im BVWP vorgesehenen Maßnahmen (bes. Wasserstrassenausbau) zwingend der Fall. Die gesetzliche Bedarfsfestlegung ist damit zumindest geeignet, eine spätere FFH-Verträglichkeitsprüfung sachwidrig zu beeinflussen.

Auch hier gilt: wäre der BVWP als Raumordnungsplan in das bundesdeutsche Planungssystem integriert, würde § 7 Abs.7 ROG eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorschreiben, soweit ein Schutzgebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung beeinträchtigt werden kann. Derzeit aber bewegt sich der BVWP außerhalb solche lästiger Bindungen des geltenden (Gemeinschafts-)Rechts.

Schlussbemerkung

Zum guten Schluss sei mir noch die Bemerkung erlaubt, dass ich die gesetzliche Bedarfsfeststellung als Folge des BVWP auch in der Planungspraxis für kontraproduktiv halte: Ihre Umsetzung in der Planungspraxis schwächt nicht nur das Vertrauen betroffener Bürgerinnen und Bürger in den Rechtsstaat noch weiter. Sie führt auch zu einer Verkürzung der Diskussion über den Bedarf an Verkehrs-Großprojekten, die einem am Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ausgerichteten Verwaltungshandeln nicht dienlich sein kann.

Die entscheidende Wirkung gesetzlicher Bedarfsfeststellung liegt nicht darin, dass es uns Anwälten vermiest wird, ein Großprojekt gerichtlich „zu kippen“. Die entscheidende Bedeutung liegt darin, dass die Planer/innen sich mit der Bedarfsfrage nicht mehr auseinandersetzen müssen. Unter der fehlenden Diskussion insoweit leidet nicht zuletzt die Planung selbst. Die Bedarfsfrage ist zugleich immer auch die Frage nach der notwendigen Dimensionierung eines Verkehrsweges: Muß es eine Autobahn sein oder reicht nicht aufgrund der geänderten Verkehrszahlen auch eine Bundesstrasse. Diese Prüfung ist den Planungsbehörden aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfestschreibung jedoch versagt. Schon eine Flexibilisierung der Bedarfspläne könnte allerdings an diesem Punkte einiges Positive bewirken.

Jedoch können Planer/innen, Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die Diskussion zum Bedarf regelmässig unter Verweis auf die gesetzliche Bedarfsfeststellung unterbinden. In der Planungspraxis geschieht das sehr häufig. Damit begeben sie sich aber zugleich der Chance, ihr Vorhaben – gerade auch unter Umweltgesichtspunkten – zu optimieren. Hier liegt eine wichtige Bedeutung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, die häufig nicht genannt wird: sie wirkt als Denkhilfe – oder Denkblockade. Die Reduzierung einer Autobahn auf eine Bundesfernstrasse

durch den Tegeler Forst im Norden Berlins zwischen zwei Autobahnteilstücken, „nur“, um dem Wald auch seine Erholungsfunktion zu erhalten, wäre bei gesetzlicher Bedarfsfestlegung nicht denkbar: Diese zieht nach dem Bedarf eine Linie und nennt diese Autobahn. Das FstrAbG verbietet dann den Planer/innen, über die Eingriffsminimierung durch Reduzierung auf eine Bundesfernstrasse nachzudenken.

Auf die Erfolgsstatistik gerichtlicher Verfahren gegen Großprojekte im Verkehrswegebereich wirkt sich die gesetzliche Bedarfsfeststellung hingegen nicht aus. Schon bisher ließ es die Rechtsprechung ausreichen, dass ein Vorhaben nach den Zielen des jeweiligen Fachgesetzes „vernünftigerweise geboten“ erschien. Dabei wurde es von den Gerichten stets als unschädlich angesehen, dass die Prognosen der Vorhabenträger regelmäßig viel mehr Bedarf erkannten, als die Prognosen der Betroffenen. Jeder Verkehrsbedarf und jeder Engpass, die Beseitigung von Eng- und Gefahrenstellen etc. sollten eine Vorhaben rechtfertigen können. Die Planrechtfertigung war zuletzt ein Instrument, über das kein Projekt mehr gerichtlich scheiterte. Die Rechtsprechung war so restriktiv, dass sogar der 7. Senat des Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil die eigenständige Bedeutung dieser ursprünglich zum Schutz der Grundrechte Betroffener entwickelten Voraussetzung bezweifelte.

Den Betroffenen bleibt danach zwar ein effektiver Rechtsschutz gegen die gesetzliche Bedarfsfestlegung – und erst Recht gegen den BVWP – versagt. Rechtsschutzlos bleiben sie deshalb aber noch nicht: Im Rahmen der planerischen Abwägung kann nach wie vor ein Projekt scheitern, das im gesetzlichen Bedarfsplan enthalten ist, wie zwei Zitate aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zeigen sollen:

Die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan hindert die Planungsbehörde daran, den Verkehrsbedarf im Rahmen des Abwägungsgebots zu verneinen, entbindet sie aber nicht von der Prüfung entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange.

Nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung des Art. 27 des 3. Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl I S. 1221) entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, daß für sie ein Bedarf vorhanden ist, ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Sie ist auch im Rahmen der Abwägung zugrunde zu legen. Liegt der Beurteilung des Verkehrsbedarfs durch den Gesetzgeber eine unzulängliche Prognose zugrunde, so überschreitet der Gesetzgeber mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan ggf. die Grenzen des ihm eingeräumten Ermessens. Eine Bedarfsfeststellung, die auf einer unhaltbaren Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung beruht, entspricht nicht dem Wohl der Allgemeinheit. Ein Gericht, das bei der Überprüfung einer Planfeststellung zu dem Ergebnis kommt, daß die gesetzgeberische Entscheidung nicht den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügt, hat die Frage der Verfassungsmäßigkeit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan durch das Bundesverfassungsgericht klären zu lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - a.a.O.). Bejaht es dagegen die Planrechtfertigung, weil es keinen Anhaltspunkt für eine Fehlerhaftigkeit der der Bedarfsplanung zugrundeliegenden Verkehrsprogno-

se sieht, so kann es auch bei der Prüfung der Abwägung den Verkehrsbedarf nicht in Zweifel ziehen.

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulassungsvoraussetzungen entschieden. Die Planungsbehörde wird nicht von der Verpflichtung entbunden, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Eine dem Bedarf entsprechende, unter verkehrlichen Aspekten optimale oder vorzugswürdige Trasse kann an entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belangen scheitern (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - a.a.O.). Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Straßenplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich entsprechend seinem Gewicht im Rahmen der Gesamtabwägung durchsetzt, hängt von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen. Dies läßt sich nur aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalles beurteilen.

- BVerwG 4. Senat, Urteil vom 25.1.1996, Az: 4 C 5/95

Daß für den Bau einer Bundesfernstraße nach der Wertung des Gesetzgebers ein Verkehrsbedarf besteht, enthebt die Planungsbehörden auf den nachfolgenden Planungsstufen nicht der Prüfung, ob in der Abwägung unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen ("Null-Variante").

- BVerwG 4. Senat, Urteil vom 10.4.1997, Az: 4 C 5/96