

# BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

BVerwG 9 A 25.04

Verkündet  
am 12. Januar 2005  
Jakob  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 12. Januar 2005  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. St o r o s t  
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht V a l l e n d a r , Prof. Dr. R u b e l ,  
Prof. Dr. E i c h b e r g e r und Dr. N o l t e

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.

### G r ü n d e :

#### I.

Die Kläger wenden sich als Eigentümer des mit einem Mehrfamilienhaus bebauten Eckgrundstücks Königsteiner Straße/Karl-Liebknecht-Straße in Pirna gegen eine Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Dresden für den Ausbau der Bundesstraße 172, der u.a. vorsieht, den Knotenpunkt dieser Bundesstraße mit der Staatsstraße 173 näher an dieses Haus heranzurücken.

Die B 172 verläuft von Bad Schandau entlang der Elbe über Pirna nach Dresden. Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn 17 ist im Zuge der B 172 der Neubau einer Ortsumgehung Pirna geplant, die im Westen an einen neu gebauten Autobahnzubringer (B 172a) anschließt und von dort aus südlich des Stadtgebiets bis an die alte Trasse der B 172 herangeführt werden soll. Die frühere Ortsdurchfahrt soll dann zur Staatsstraße abgestuft werden. Zwischen der Sachsenbrücke (B 177) im Westen und dem Knotenpunkt B 172/S 173 (Breite Straße/Clara-Zetkin-Straße) soll die Ortsdurchfahrt vierstreifig ausgebaut werden. Um die damit verbundenen Beeinträchtigungen des innerstädtischen Straßenverkehrs zu reduzieren, wird der Ausbau in zeitlich versetzten Bauabschnitten verwirklicht. Der hier in Rede stehende Bauabschnitt umfasst auf einer Strecke von 280 m die Anpassung der Knotenpunkte B 172/S 51/S 164 (Königsteiner Straße/Dippoldiswalder Straße/Maxim-Gorki-Straße) und B 172/S 173 (Königsteiner Straße/Einsteinstraße). Neben der Querschnittserweiterung der bisher dreispurigen B 172 unter Einrichtung einer zweiten Fahrspur in Richtung Bad Schandau soll dabei für die S 173 (Einsteinstraße) das Linksausfahren ermöglicht werden. Um den entwurftechnisch einwandfreien Knotenpunktabstand zum Knotenpunkt B 172/S 51/S 164 einzuhalten, soll der Knotenpunkt B 172/S 173 (Königsteiner Straße/Einsteinstraße) zugleich nach Osten verschoben werden, so dass die S 173 gegenüber dem klägerischen Grundstück rechtwinklig in die B 172 einmündet, ohne dass die Verkehrsführung eine Weiterfahrt über die Karl-Lieb-

knecht-Straße zulässt, die weiter östlich von Norden her in die B 172 einmündet. Im Zuge des Ausbaus des Knotenpunkts, der mit einer Fahrbahndeckenerneuerung einhergeht, soll eine Lichtzeichenanlage eingerichtet werden.

Das Straßenbauamt Dresden gab eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag, die zum Ergebnis hatte, dass die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte am Haus der Kläger überschritten sein werden. Die Kläger lehnten es in Verhandlungen mit dem Straßenbauamt Dresden ab, das von ihnen erbetene Einverständnis zu dem Vorhaben zu erteilen. Der ihnen angebotene passive Lärmschutz werde die Beeinträchtigungen der Wohnbedingungen der Mieter nur bedingt ausgleichen, so dass sich das Leerstandsrisiko erhöhen werde. Durch Lärm und Abgase sei eine wesentliche Wertminderung des Grundstücks zu erwarten. Nachteilig wirke insofern auch die geplante Rodung sämtlicher Straßenbäume, die bisher auf der gegenüberliegenden Straßenseite gestanden hätten. Eine Erhöhung des Straßenverkehrsaufkommens auf der Einsteinstraße zur Entlastung der Clara-Zetkin-Straße sei objektiv nicht erforderlich.

Unter dem 1. April 2004 - den Klägern zugestellt am 23. April 2004 - erließ das Regierungspräsidium eine Plangenehmigung für das Vorhaben, die den Klägern für ihr Wohnhaus die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passiven Lärmschutz nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sowie Geldentschädigung für die Lärmbeeinträchtigung der Außenwohnbereiche (zwei Balkone) nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR) zubilligt, wobei davon ausgegangen wird, das Gebiet, in dem das Haus liege, sei als Mischgebiet einzustufen. In der Begründung werden die Variantenauswahl und das Lärmschutzkonzept näher erläutert. Unter dem Gesichtspunkt der Schadstoffbelastung sei das Vorhaben unbedenklich, weil es den Verkehrsfluss verbessern und damit zu einer deutlichen Verringerung der Abgasemissionen beitragen werde.

Die Kläger haben am 24. Mai 2004 (einem Montag) die vorliegende Klage erhoben und gleichzeitig in dem Verfahren BVerwG 9 VR 14.04 einen Aussetzungsantrag gestellt, den der Senat mit Beschluss vom 7. Juli 2004 abgelehnt hat. Nachdem der Beklagte in der mündlichen Verhandlung die Plangenehmigung dahingehend abge-

ändert hat, dass die dort angegebene Gebietsbezeichnung MI (Mischgebiet) durch WA (allgemeines Wohngebiet) ersetzt wird und die errechneten Pegelüberschreitungen entsprechend angepasst werden, beantragen die Kläger,

die Plangenehmigung vom 1. April 2004 aufzuheben.

Die Kläger tragen im Wesentlichen vor: Die Erwägungen, mit denen die Variante 4 verworfen worden sei, seien weder nachvollziehbar noch überzeugend und könnten deswegen die Planung nicht abwägungsfehlerfrei erscheinen lassen. Die Schaffung eines neuen Knotenpunkts im Abstand von nur 140 m zu dem ohnehin hoch belasteten Knotenpunkt B 172/S 51/S 164 habe eine Unterbrechung des Verkehrsflusses zur Folge, die verkehrsplanerisch nicht sinnvoll sein könne und lediglich dazu führe, dass die Anlieger zusätzlich mit Lärm und Abgasen belastet würden. Der Ausbau des Einmündungsbereichs der Einsteinstraße habe eine drastische Erhöhung der dortigen Verkehrsbelastung zur Folge, wodurch insbesondere die Bewohner des dortigen Altenheims gefährdet würden. Letztlich werde dies verkehrslenkende Maßnahmen erzwingen, die den Planungszielen widersprüchen. Die angestrebte Entlastung der Clara-Zetkin-Straße stehe im Widerspruch zu der gemeindlichen Verkehrsplanung. Diese Straße, die durch ein Mischgebiet führe, sei nämlich erst vor kurzer Zeit dreispurig ausgebaut worden, wobei auch der Kreuzungsbereich derart leistungsfähig ausgestaltet worden sei, dass auf der B 172 keine nachhaltigen Staubildungen zu beobachten seien. Das für die Variante 1 verbleibende Argument sei die Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Dies stehe jedoch ebenfalls im Widerspruch zu der gemeindlichen Verkehrsplanung, weil diese die Schaffung einer Unter- oder Überführung über die B 172 vorsehe. Zu beanstanden sei schließlich die Verkehrsprognose, die der Plangenehmigung zugrunde liege. Es sei dort für den Ausbauabschnitt ein Rückgang der Verkehrsmenge durch den Bau der Ortsumgehung Pirna berücksichtigt, obwohl es ungewiss sei, ob diese Ortsumgehung bis 2015 fertig gestellt sein werde. Der Beklagte räume selbst ein, dass ohne die Ortsumgehung die Verkehrsmenge auf 39 700 Kfz/24 h anwachsen werde.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er tritt dem Vorbringen der Kläger unter Hinweis auf die Begründung der Plangenehmigung entgegen.

## II.

Der gegen die Plangenehmigung gerichtete Anfechtungsantrag kann aus den im Senatsbeschluss vom 7. Juli 2004 genannten Gründen, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird, keinen Erfolg haben. Der Senat hat dort auch das Ergebnis der Variantenuntersuchung angesprochen und ausgeführt (S. 4 f.): Die Kläger müssten sich entgegenhalten lassen, dass die Variantenauswahl erst dann rechtsfehlerhaft wäre, wenn sich die verworfene Variante 4 der Planungsbehörde als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen; dafür fehle hier jeder greifbare Anhaltspunkt. Hieran anknüpfend versuchen die Kläger, Vorzüge der Variante 4 gegenüber der genehmigten Variante 1 darzustellen, deren Nachteile nicht hinreichend gewürdigt worden seien. Die konzeptionellen Überlegungen der Planungsbehörde halten jedoch auch einer vertieften Überprüfung stand. Die Plangenehmigung beruht insoweit nicht auf einem erheblichen Abwägungsfehler (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 2, Abs. 6 c Satz 1 FStrG).

1. Die Ermittlung von Planungsalternativen und ihrer Auswirkungen gehört zur Sammlung des Abwägungsmaterials und bewegt sich insofern auf der Ebene der Sachverhaltsermittlung. Der Senat vermag nicht festzustellen, dass die Variantenauswahl durch ein Ermittlungsdefizit beeinflusst war, weil private oder öffentliche Belange, die sich nach Lage der Dinge der Planungsbehörde als abwägungsbeachtlich hätten aufdrängen müssen, von ihr übersehen worden sind.

Ein möglicher Fehler in der behördlichen Sachverhaltsermittlung, den die Kläger schlüssig aufgezeigt haben, lag in der Einstufung des nördlich an die B 172 angrenzenden Baugebiets als MI-Gebiet, weil dabei der Bebauungsplan Nr. 14 nicht berücksichtigt worden war, der insoweit ein WA-Gebiet festsetzt. Dieser etwaige Fehler berührt aber allenfalls das behördliche Lärmschutzkonzept, das der Beklagte durch die in der mündlichen Verhandlung abgegebene Prozessklärung unter Berücksich-

tigung der Gebietseinstufung des Bebauungsplans nachgebessert hat. Die konkrete Möglichkeit, dass der Beklagte sich gegen die Variante 1 entschieden hätte, wenn er das nördlich angrenzende Baugebiet von vornherein als allgemeines Wohngebiet eingestuft hätte, ist nicht erkennbar. Ein greifbarer Einfluss der Gebietseinstufung auf die Variantenauswahl fehlt, und es hätte sich der Planungsbehörde auch nicht aufdrängen müssen, ihre Variantenauswahl unter diesem Gesichtspunkt anderweitig auszurichten.

Soweit die Kläger die Verkehrsprognose beanstanden, die der Plangenehmigung zugrunde liegt, gelten die vorstehenden Überlegungen entsprechend. Es ist einzuräumen, dass es eine ungeklärte Frage darstellt, ob der von dem Planungsträger zulässigerweise gewählte Prognosehorizont (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 35 f.) ein Lärmschutzkonzept rechtfertigen kann, dem aufgrund geplanter Änderungen der Netzstruktur ein für das Ende des Prognosezeitraums erwarteter Rückgang des Verkehrsaufkommens zugrunde liegt, obwohl in der Zwischenzeit von einem erheblichen Anstieg des Verkehrs und damit von einer erhöhten Lärmbelastung ausgegangen werden muss. Diese Frage braucht vom erkennenden Senat im vorliegenden Fall jedoch nicht beantwortet werden, weil sie nicht das für die Alternativenauswahl beachtliche Abwägungsmaterial beeinflussen konnte. Sollte die Planung der Ortsumgehung Pirna nicht termingerecht verwirklicht werden, würde sich nämlich keine Alternative zum genehmigten vierstreifigen Ausbau der Ortsdurchfahrt aufdrängen, und das Gewicht der öffentlichen Belange, die für eine Verschiebung des Knotenpunkts B 172/S 173 nach Osten sprechen, würde sich keinesfalls verringern.

2. Auch soweit der Variantenauswahl eine Bewertung des Abwägungsmaterials zugrunde liegt, ist ein erheblicher Abwägungsfehler nicht erkennbar. Die der genehmigten Variante 1 von der Planungsbehörde zugeschriebenen Vorteile beruhen nicht auf einer offensichtlichen Fehlgewichtung.

Die Rechtmäßigkeit einer Planung hängt nicht davon ab, ob auch eine andere Planung möglich gewesen wäre. Es reicht vielmehr aus, wenn die Planungsbehörde sich bei der Variantenauswahl mit dem Für und Wider der widerstreitenden Belange hinreichend auseinander gesetzt hat und tragfähige Gründe für die von ihr gewählte

Lösung anführen kann (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - NVwZ 2004, 1486 <1490 ff.> = Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 m.w.N.). Das ist hier der Fall. Insbesondere ist unter diesem Aspekt die Verschiebung des neuen Knotenpunkts B 172/S 173 nach Osten gerechtfertigt, von dem die Kläger sich im Wesentlichen negativ betroffen sehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist beim Neubau von Straßen die Einhaltung von bestimmten Knotenpunktabständen Stand der Technik. Beim Ausbau vorhandener Straßen ist es ebenso wünschenswert, Lösungen zu ermöglichen, die den gängigen Knotenpunktabständen Rechnung tragen; denn sie gewährleisten, dass - gegebenenfalls unter Koordinierung der Lichtzeichenanlagen - die erforderlichen Stauräume und Spurwechsellängen zur Verfügung stehen. Im vorliegenden Fall war im Bereich der B 172 ein gemeinsamer Knotenpunkt mit der S 51, der S 164 und der S 173 vorhanden, weil zwischen den verschiedenen Einmündungen der übliche Knotenpunktabstand nicht eingehalten wurde. Derart verkehrstechnisch ungünstige Lösungen werden sich innerhalb bebauter Gebiete nicht immer vermeiden lassen. Es ist aber nicht zu beanstanden, wenn der Träger der Straßenbaulast im Zuge eines ohnehin notwendigen Ausbaus eine Transsenvariante vorzieht, die den gemeinsamen Knotenpunkt dadurch beseitigt, dass unter Beachtung der Knotenpunktabstände zwei Knotenpunkte gebildet werden. Der Beklagte weist mit Recht ferner darauf hin, dass es hier um die regelgerechte Verknüpfung von Hauptverkehrsstraßen mit überregionaler Bedeutung geht, die nach dem Ergebnis von Verkehrszählungen in Spitzenzeiten so stark belastet sind, dass vor dem Ausbau die Kapazitätsgrenzen überschritten und Staubildungen zu verzeichnen waren. Die Entflechtung des gemeinsamen Knotenpunkts wirkt zusammen mit dem vierspurigen Ausbau diesen Kapazitätsengpässen entgegen.

Die angestrebte Steigerung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes wird hier ferner dadurch belegt, dass nunmehr das Linksausfahren aus der Einsteinstraße ermöglicht wird. Bei der Variante 4 hätte hierauf - wie auch bisher - aus einleuchtenden Gründen verzichtet werden müssen. So hatte u.a. die Polizeidirektion Pirna im Rahmen der Behördenanhörung gegen ein Linksausfahren, das zur Entlastung des Knotenpunkts der B 172 mit der Clara-Zetkin-Straße an sich wünschenswert erscheine, Bedenken geäußert, weil bei gleichzeitiger Beibehaltung des zu geringen Knotenpunktabstands mit erheblichen Verkehrsproblemen zu rechnen sei

(Schreiben vom 22. Mai 2000, BA I, Unterlage 15.3, Bl. 18). Der Kritik, die seitens der Kläger an der Entlastung der Clara-Zetkin-Straße mit der Begründung geäußert wird, diese führe - wie der Flächennutzungsplan ausweist - durch ein Mischgebiet, während die Einsteinstraße durch ein Wohngebiet verlaufe, ist der Beklagte mit dem Hinweis entgegengetreten, dass es vorrangig darauf ankomme, einen flüssigen Verkehr auf der B 172 zu gewährleisten und Schleichverkehre im innerstädtischen Bereich zu verhindern. Er befindet sich insoweit - entgegen der Ansicht der Kläger - in Übereinstimmung mit der aktuellen Verkehrsplanung der Stadt Pirna, die in deren Verkehrsentwicklungsplan Ausdruck gefunden hat. Die Planungsbehörde konnte das von der Stadt Pirna bereits im Rahmen der Behördenanhörung vorgebrachte Anliegen, den Knotenpunkt der B 172 mit der Clara-Zetkin-Straße zu entlasten (Schreiben vom 12. Juli 2000, BA I, Unterlage 15.3, Bl. 14), aus diesem Grunde - wie geschehen - als einen öffentlichen Belang von einigem Gewicht werten. Die Besorgnisse, die von den Klägern im Hinblick auf die Bewohner eines Pflegeheims in der Einsteinstraße geäußert werden, sind nicht substantiiert genug, um unter diesem Aspekt einen der Variantenauswahl anhaftenden Abwägungsfehler anzunehmen.

Die Kläger berühren einen in der Variantendiskussion eher am Rande liegenden Gesichtspunkt, wenn sie das Planungsziel in Zweifel ziehen, durch die Einrichtung der neuen Lichtzeichenanlage Vorteile für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr zu erreichen. Die von den Klägern abgelehnte Verschiebung des Knotenpunkts nach Osten mag nicht allein aus diesem Grunde planerisch gerechtfertigt sein; die bereits genannten anderen Planungsziele sind insoweit erkennbar von weit größerem Gewicht. Die Einrichtung der Lichtzeichenanlage, die insbesondere notwendig ist, um ein geordnetes Linksausfahren aus der Einsteinstraße zu ermöglichen, ist erst bei Einhaltung des regelgerechten Knotenpunktabstandes verkehrstechnisch sinnvoll. Nur dann ist es durch eine koordinierte Schaltung der benachbarten Lichtzeichenanlagen möglich, den Abfluss des Verkehrs so zu regeln, dass Staubildungen in der Regel auch in Spitzenverkehrszeiten nicht mehr zu erwarten sind. Gleichzeitig bietet die Einrichtung der neuen Lichtzeichenanlage die Möglichkeit, auf die bedarfsgesteuerte Fußgängerampel vor der Lessingschule zu verzichten und so bisher unvermeidliche Störungen des Verkehrsflusses auf der B 172 auszuschalten. Dass die Stadt Pirna langfristig eine Querung der B 172 mittels einer Unter- oder Überführung

plant, stellt - entgegen der Ansicht der Kläger - die Vorteile dieser verkehrsplanerischen Lösung nicht ernsthaft in Frage.

Ob das weitere Planungsziel, durch den Ausbau eine Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen herbeizuführen, gerade auch bezüglich des Anwesens der Kläger erreicht werden kann, wird von ihnen mit Recht bezweifelt. Wenn zu ihren Lasten punktuell eine Steigerung der Lärm- und Abgasbelastungen eintreten sollte, ändert dies jedoch nichts daran, dass der geplante Ausbau dennoch eine geeignete Maßnahme darstellt, um durch eine Optimierung des Verkehrsflusses entlang der bisher besonders belasteten B 172 insgesamt zu einer verbesserten Lärm- und Abgassituation beizutragen. Auch in dieser Hinsicht ist die Variantenauswahl somit rechtlich unangreifbar.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO und § 100 Abs. 1 ZPO.

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel

Prof. Dr. Eichberger

Dr. Nolte

## B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10 000 € festgesetzt.

### G r ü n d e :

Die Streitwertfestsetzung für das Klageverfahren folgt aus § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG a.F., § 72 Nr. 1 GKG n.F. Sie orientiert sich an der Praxis des Senats, die sich in Anlehnung an den Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Fassung vom Januar 1996 (NVwZ 1996, 563 = DVBl 1996, 605 = GewArch 1996, 462) entwickelt hat. Danach wird das für die Streitwertbemessung maßgebliche Interesse der Privaten, die sich gegen Planungen von Verkehrswegen wenden, im Hauptsacheverfahren in der Regel mit 10 000 € bewertet. Einen Ausnahmefall, der eine höhere Streitwertfestsetzung rechtfertigen könnte, sieht der Senat vorliegend nicht als gegeben an. Er folgt damit nicht der Anregung der klägerischen Prozessbevollmächtigten, die in ihrem Schriftsatz vom 12. Juli 2004 die Auffassung vertreten haben, der Streitwert sei auf 45 000 € festzusetzen. Ihre Argumentation, die immissionsbedingte Wertminderung des Grundstücks der Kläger sei mit einem Prozentsatz des Verkehrswertes anzusetzen, der nach einer aufwendigen Sanierung des Objektes bei 500 000 € liege, rechtfertigt eine Anhebung des Streitwertes nicht hinreichend. Einerseits kann es in der Tat vertretbar sein, bei einem vermieteten Mehrfamilienhaus mit Blick auf seinen Verkehrs- oder Ertragswert einen höheren Streitwert als nur 10 000 € anzusetzen. Angesichts der generell ungünstigen Entwicklung des Immobilienmarkts, der sich speziell in den neuen Bundesländern abzeichnet, ist andererseits die Angabe, die die klägerischen Anwälte zum Verkehrswert machen, mit einigen Unsicherheiten behaftet, so dass die Streitwertfestsetzung hieran nicht ohne weitere Prüfung anknüpfen könnte. Darauf hat der Senat verzichtet, weil nach seiner Einschätzung eine außerordentlich hohe verkehrsbedingte Vorbelastung des Objektes vorliegt, die bei Verwirklichung der streitigen Straßenplanung nicht derart gesteigert wird, dass ein höherer Streitwert als 10 000 € angemessen erschiene.

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel