



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 34.07

Verkündet
am 18. März 2009
Stowasser
Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 18. und 19. Februar 2009
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost,
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte und Domgörgen,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger und
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ

am 18. März 2009 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den Neubau der Bundesautobahn A 44 zwischen Ratingen (Autobahnkreuz Ratingen-Ost A 3/A 44) und Velbert (B 227). Der geplante Autobahnabschnitt soll eine Lücke zwischen bereits vorhandenen Teilen der A 44 schließen. Er verbindet das westliche, aus Richtung Düsseldorf bis zum Autobahnkreuz Ratingen-Ost reichende und dort mit der A 3 verknüpfte Teilstück der A 44 mit dem östlichen, als Nordumgehung Velbert bezeichneten Teilstück dieser Autobahn, das von der Anschlussstelle Heiligenhaus-Hetterscheidt im Westen bis zur Anschlussstelle Langenberg im Osten reicht und in beiden Anschlussstellen mit der in nördlicher Richtung nach Essen weiterführenden B 227 verknüpft ist. Die geplante Trassenführung entspricht im Wesentlichen der vom Bundesminister für Verkehr mit Erlassen vom 6. August 1970 und 28. April 1977 bestimmten Linie. Die Trasse mit einem Regelquerschnitt RQ 29,5 durchschneidet eine flachwellige Kuppenlandschaft, die von Bachtälern mit naturnaher Vegetation durchzogen ist und im Übrigen vorwiegend landwirtschaftlich genutzt wird. Etwa in der Mitte des Planungsabschnitts soll sie in der Anschlussstelle Heiligenhaus mit der L 156 verknüpft werden. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist das Vorhaben als vierstreifige Autobahn in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs aus.

- 2 Die Kläger sind Eigentümer eines Grundstücks, das nordöstlich des Autobahnkreuzes Ratingen-Ost liegt. Das Grundstück ist mit einem von den Klägern selbst bewohnten Einfamilienhaus bebaut.

- 3 Auf Antrag des Beklagten vom 28. Februar 2005 leitete die Bezirksregierung Düsseldorf das Anhörungsverfahren ein und veranlasste, dass der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in den Stadtverwaltungen Heiligenhaus, Ratingen, Velbert und Wülfrath vom 4. April bis zum 3. Mai 2005 ausgelegt wurde. Die Kläger erhoben innerhalb der Einwendungsfrist keine Einwendungen gegen das Vorhaben, das nach den ausgelegten Untersuchungen zur Lärm- und Schadstoffbelastung am Wohnhaus der Kläger nicht zu Grenzwertüberschreitungen führt.

- 4 Aufgrund von Einwendungen anderer Betroffener und behördlichen Stellungnahmen kam es zu verschiedenen Planänderungen, die der Vorhabenträger mit zwei Deckblättern in das Verfahren einbrachte. Sie betrafen insbesondere die Aktualisierung der Verkehrsprognose, die schalltechnische Berechnung und darauf basierende Schutzmaßnahmen sowie eine erneute Schadstoffuntersuchung. Die neuen Prognosen ergaben für das Haus der Kläger wiederum keine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe. In der Deckblattfassung der schalltechnischen Untersuchung wurde ergänzend eine summierende Berechnung der Gesamtlärmbelastung des Hauses durch die A 3 und die A 44 einschließlich der Verbindungsrampen angestellt, die zu dem Ergebnis kam, das Haus werde im Planfall Pegeln von 67 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts ausgesetzt sein, während die im Nullfall allein von der A 3 ausgehende Belastung 67 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts betrage. Von der ihnen eingeräumten Möglichkeit, zu der überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung innerhalb einer Frist von zwei Wochen Stellung zu nehmen, machten die Kläger Gebrauch und rügten, ihre Beteiligung sei nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die gesetzte Frist zur Stellungnahme sei zu kurz bemessen. Unterlagen zu den aktualisierten Verkehrszahlen und zur Schadstoffbelastung seien nicht übersandt worden. Die Lärmprognose beruhe auf Annahmen, die zum Teil unverständlich seien und außerdem nicht alle für die Lärmbelas-

tung maßgeblichen Umstände berücksichtigten. Im nachfolgenden Erörterungstermin erhielten sie ihre Einwendungen aufrecht.

- 5 Mit Beschluss vom 21. Februar 2007 stellte der Beklagte den Plan für das Vorhaben fest. Den Klägern wurde ein Anspruch auf passiven Schallschutz zugesprochen. Die Einwendungen der Kläger im Übrigen wies der Planfeststellungsbeschluss zurück: Die planfestgestellte Trasse verdiene gegenüber den untersuchten Alternativtrassen den Vorzug. Das gelte auch im Verhältnis zur Variante II b, die zwar unter Umweltgesichtspunkten nahezu gleichwertig sei, aber unter den Aspekten der verkehrlichen Entlastungswirkung und der Verkehrssicherheit schlechter abschneide. Die Belastung mit Lärm und Schadstoffen sei auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose und auch im Übrigen fehlerfrei ermittelt worden.
- 6 Der Planfeststellungsbeschluss wurde öffentlich bekannt gemacht; die Auslegung endete am 11. April 2007.
- 7 Nach Erhebung der am 11. Mai 2007 bei Gericht eingegangenen Klage hat der Beklagte durch Änderungsbeschlüsse vom 28. Dezember 2007 und 19. Februar 2009 sowie Protokollerklärungen in der mündlichen Verhandlung vom 19. Februar 2009 den Planfeststellungsbeschluss vor allem in artenschutzrechtlicher Hinsicht ergänzt. Die Kläger haben die Änderungsbeschlüsse und sonstigen Ergänzungen in ihr Klagebegehren einbezogen.
- 8 Zur Begründung ihrer Klage machen sie im Wesentlichen geltend:
- 9 Der Planfeststellungsbeschluss leide in mehrfacher Hinsicht an formellen Fehlern. Dem Beklagten fehle schon die Zuständigkeit für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Regelung, aufgrund deren er sowohl als Vorhabenträger als auch als Planfeststellungsbehörde gehandelt habe, widerspreche der in § 73 Abs. 1, § 74 Abs. 1 VwVfG bundesgesetzlich vorgeschriebenen Trennung beider Behörden und sei mit dem Gebot fairer Verfahrensgestaltung unvereinbar. Die den Klägern im Deckblattverfahren eingeräumte Äußerungsfrist sei unangemessen kurz gewesen; zudem hätten ihnen die für eine umfassende

Stellungnahme benötigten Planunterlagen nicht vollständig vorgelegen. Im Planfeststellungsbeschluss seien nach Abschluss der Erörterung erstellte weitere Gutachten verwertet worden, zu denen sie sich nicht hätten äußern können.

- 10 In materiellrechtlicher Hinsicht verstoße der Beschluss gegen das Abwägungsgebot. Der lärmtechnischen Untersuchung und der Abschätzung von Luftschadstoffen liege eine Verkehrsprognose zugrunde, die methodisch verfehlt sei und von unzutreffenden Daten ausgehe. Die Entscheidung, den Klägern nur einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zu gewähren, sei Ergebnis einer fehlerhaften Abwägung. Die Schadstoffuntersuchung sei mittels einer Methode durchgeführt worden, die den örtlichen Verhältnissen im Trassenbereich nicht gerecht werde. Zudem fehle der Nachweis, dass sich die für Stickstoffdioxid festgestellten Grenzwertüberschreitungen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung bewältigen ließen. Außerdem habe die Planfeststellungsbehörde es versäumt, eine eigene Abwägungsentscheidung zur Trassenwahl zu treffen, und stattdessen lediglich die Auswahlentscheidung des Vorhabenträgers als vertretbar eingestuft. Der Planfeststellungsbeschluss enthalte keine Gesamtabwägung, die es erfordert hätte, auch die Nullvariante zu berücksichtigen.

- 11 Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 21. Februar 2007 in der Gestalt, die er durch die Erste Änderung vom 28. Dezember 2007, die Zweite Änderung vom 19. Februar 2009 und die in der mündlichen Verhandlung vom 19. Februar 2009 zu Protokoll gegebenen Ergänzungen des Beklagten erhalten hat, aufzuheben,

hilfsweise,

festzustellen, dass dieser Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist,

äußerst hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, diesen Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche Schutzauflagen zur Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen der Kläger zu ergänzen.

- 12 Der Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.
- 13 Er trägt zusammengefasst vor: Der Planfeststellungsbeschluss leide nicht an formellen Fehlern. Eine strikte Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sei rechtlich nicht geboten. Beide Funktionen seien beim Landesbetrieb organisatorisch getrennt. Die zum zweiten Deckblatt gewährte Äußerungsfrist habe den gesetzlichen Vorgaben entsprochen. Der Planfeststellungsbeschluss sei auch materiell rechtmäßig. Die Beurteilung von Lärm- und Schadstoffbelastungen basiere auf einer ordnungsgemäß erstellten Verkehrsprognose und sei auch im Übrigen nicht zu beanstanden.
- II
- 14 Die Klage ist zulässig.
- 15 Namentlich ist das Bundesverwaltungsgericht nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG zur Entscheidung über diesen Rechtsstreit berufen. Wie der Senat mit Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - (BVerwGE 131, 274 <Rn. 26 ff.>) entschieden hat, begegnet die gesetzliche Zuständigkeitsregelung keinen grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken. Anhaltspunkte dafür, dass die Aufnahme des Teilstücks der A 44 zwischen Ratingen (A 3) und Velbert in Nr. 22 der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG offensichtlich fehlsam oder evident unsachlich wäre, sind weder dargelegt worden noch sonst ersichtlich.
- 16 Die Klage ist aber nicht begründet.
- 17 A. Für den Hauptantrag und den ersten Hilfsantrag folgt dies daraus, dass der angegriffene Planfeststellungsbeschluss an keinem Rechtsfehler leidet, der die Kläger als von dem Vorhaben mittelbar Betroffene in ihren Rechten verletzt und die Aufhebung des Beschlusses bzw. die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit

und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt. Zur Begründung nimmt der Senat zunächst vollinhaltlich Bezug auf die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen in seinem Urteil vom selben Tage zum Parallelverfahren BVerwG 9 A 39.07, in dem er auf teilweise gleichgerichtete Rügen der Klägerin jenes Verfahrens den Planfeststellungsbeschluss einer Überprüfung in formeller und materieller Hinsicht unterzogen hat:

„1. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht mit formellen Mängeln behaftet, welche die Klägerin geltend machen könnte.

a) Der Beklagte war für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sachlich zuständig (§ 17b Abs. 1 Nr. 6 Satz 1, § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. § 4 Abs. 1a FStrGDV NRW). Die verordnungsrechtliche Zuständigkeitsübertragung an ihn verstößt nicht gegen höherrangiges Recht, obwohl er zugleich zur Wahrnehmung der Aufgaben des Vorhabenträgers zuständig ist (vgl. Art. 3 § 1 Abs. 2 und 3 des Zweiten ModernG NRW). Diese Doppelzuständigkeit ist entgegen der Auffassung der Klägerin mit § 17a FStrG n.F. i.V.m. § 73 Abs. 1 VwVfG, § 17b FStrG n.F. i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG vereinbar. Die genannten Bestimmungen verwenden die Begriffe des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde in einem funktionalen Sinne. Sie weisen dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren bestimmte Aufgaben zu, schreiben aber nicht vor, welche Stelle die jeweilige Aufgabe zu erfüllen hat. Ein Verbot, ein und dieselbe Stelle der öffentlichen Verwaltung als Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde zu bestimmen, lässt sich ihnen deshalb nicht entnehmen. Ein solches Verbot ergibt sich auch nicht aus rechtsstaatlichen Grundsätzen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht bereits zu der entsprechenden Regelung im früheren § 36 BBahnG entschieden (Beschlüsse vom 9. April 1987 - BVerwG 4 B 73.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 11 S. 1 und vom 24. August 1987 - BVerwG 4 B 129.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 12 S. 4; Urteil vom 27. Juli 1990 - BVerwG 4 C 26.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 18 S. 29). Daran ist auch für die hier in Rede stehende Regelung festzuhalten. Zwar hat ein Planfeststellungsverfahren dem Gebot der fairen Verfahrensgestaltung zu genügen; die zu eigener planerischer Gestaltung ermächtigte Planfeststellungsbehörde darf sich daher keiner Einflussnahme aussetzen, die ihr diese Freiheit faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt. Eine Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde durch Zuweisung ihrer Aufgaben an verschiedene Behörden dient der gebotenen verfahrensrechtlichen Distanz der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Zulassungsentscheidung und mag deshalb rechtspolitisch wünschenswert sein. Sie bildet aber keine notwendige Voraussetzung für die gebotene Distanz und Unabhängigkeit. Eine Behörde mit Doppelzuständigkeit hat als Teil der öffentlichen Verwaltung in beiden ihr übertragenen Funktionen dem Ge-

meinwohl zu dienen, ist an Recht und Gesetz gebunden und untersteht exekutiver Aufsicht. Angesichts dessen ist eine neutrale Aufgabenwahrnehmung durch sie als Planfeststellungsbehörde jedenfalls dann in einer rechtsstaatlichen Anforderungen genügenden Weise gesichert, wenn behördenintern für eine organisatorische und personelle Trennung beider Aufgabenbereiche gesorgt ist.

Eine organisatorische Trennung wird ausweislich des Organisationsplans des Landesbetriebs Straßenbau dadurch gewährleistet, dass die Abteilung ‚Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde‘ der Hauptabteilung ‚Personal, Recht‘ angehört, während die Aufgabenbereiche ‚Planung‘ und ‚Bau‘ anderen Hauptabteilungen obliegen. Für eine personelle Verquickung beider Aufgabenbereiche spricht ebenfalls nichts; die von der Klägerin bezeichnete Bedienstete des Beklagten, die für den Vorhabenträger tätig geworden ist, leitet zwar eine Abteilung ‚Planfeststellung und Vereinbarungen‘; diese Abteilung ist aber nicht Teil der als Planfeststellungsbehörde zuständigen Untergliederung, sondern der Hauptabteilung ‚Planung‘, mithin nur auf Seiten des Vorhabenträgers für Planfeststellungsfragen zuständig.

...

2. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen Vorschriften des materiellen Rechts, die dem Aufhebungs- oder dem hilfsweise gestellten Feststellungsbegehren zum Erfolg verhelfen könnten.

a) Das planfestgestellte Vorhaben verfügt über die notwendige Planrechtfertigung. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung, deren sachliche Rechtfertigung auch die Klägerin nicht in Zweifel gezogen hat, ist für die Planfeststellung verbindlich.

Besondere Umstände, die die Erforderlichkeit des Vorhabens gleichwohl entfallen ließen, sind zu verneinen. Insbesondere ist nichts dafür ersichtlich, dass die mit dem Vorhaben verbundene Benutzung oberirdischer Gewässer an unüberwindlichen wasserrechtlichen Zulassungshürden scheitern müsste und sich das Vorhaben aus diesem Grund als nicht realisierbar erweist. Anhaltspunkte dafür sind weder - wie bereits im Zusammenhang mit den gerügten Verfahrensfehlern ausgeführt - in den unter Einbindung der Wasserbehörde durchgeführten fachlichen Prüfungen zutage getreten noch von der Klägerin oder anderen Betroffenen geltend gemacht worden.

...

e) Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem Abwägungsmangel, der offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist und nicht durch Planergänzung behoben werden kann (§ 17 Satz 2, § 17e Abs. 6 FStrG).

aa) Es lässt sich nicht feststellen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung und Bewertung der Belange des Lärmschutzes der Wohnbevölkerung im Allgemeinen und der Klägerin im Besonderen Fehler unterlaufen sind, auf die das Anfechtungs- oder zumindest das hilfsweise verfolgte Feststellungsbegehren gestützt werden könnte. Die Klägerin wendet gegen die lärmtechnische Berechnung und die darauf aufbauende Behandlung der Lärmschutzbelange im Wesentlichen ein, sie beruhen auf einer verfehlten Verkehrsprognose, in der die tatsächlich zu erwartende Verkehrsbelastung der A 44 weit unterschätzt worden sei. Träfe dieser Einwand zu, so wäre die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, dass davon die konzeptionelle Planungsentscheidung einschließlich der Trassenwahl betroffen wird. Abwägungsdefiziten aufgrund einer fehlerhaften Verkehrsprognose könnte deshalb nicht durch eine Planergänzung um Schutzauflagen abgeholfen werden. Die Prognose der künftigen Verkehrsbelastung der A 44 ist jedoch nicht zu beanstanden.

Verkehrsprognosen unterliegen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. Urteile vom 27. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 1.97 - BVerwGE 107, 313 <326> m.w.N. und vom 24. November 2004 - BVerwG 9 A 42.03 - juris Rn. 41; Beschluss vom 2. Oktober 2002 - BVerwG 9 VR 11.02 - juris Rn. 14). Unter jedem dieser Gesichtspunkte übt die Klägerin Kritik an der im Auftrag des Vorhabenträgers durchgeführten Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV Aachen vom Dezember 2002 sowie den Ergänzungen dieser Untersuchung vom August 2004 und Juli 2006. Ihre Einwände greifen jedoch nicht durch.

(1) Die von der Klägerin unter Berufung auf RegioConsult erhobene Rüge, es sei nicht nachvollziehbar, welcher Prognosemethode sich die Verkehrsuntersuchung bedient habe und ob die Methode fachgerecht angewandt worden sei, wird den Erläuterungen seitens der IVV nicht gerecht. Der Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung stellt das methodische Vorgehen nachvollziehbar dar. Es richtete sich darauf, die künftige Verkehrsbelastung mithilfe von Verkehrsberechnungen zu ermitteln, bei denen die Verkehrsabläufe für verschiedene Netzzustände im Rechner simuliert wurden. In das Modell eingespeist wurden Strukturdaten und Verkehrsnachfragedaten für Ist- und Prognose-Zustände. Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen für die jeweiligen Quell-Ziel-Beziehungen wurde sodann auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt und der Straßenverkehrsanteil anschließend auf das Straßennetz der unterschiedlichen Netzfälle umgelegt. Danach besteht kein Zweifel, dass es sich bei der Verkehrsuntersuchung um eine Modellprognose handelt, die insbesondere auch für Straßenneubauten zu den anerkannten Prognoseverfahren gehört (vgl. Nr. 1.2.2.2 des Anhangs zu den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 - RAS-Q 96).

Entgegen der Auffassung der Klägerin sind neben der Grunduntersuchung von 2002 auch die Ergänzungen 2004 und 2006 keine Trend-, sondern Modellprognosen, so dass die Frage, ob nach Lage des Falles insoweit auch Trendprognosen genügt hätten, dahingestellt bleiben kann (zur Fortschreibung von Modellprognosen mittels bloßer Trendprognosen vgl. Urteil vom 19. März 2003 - BVerwG 9 A 33.02 - juris Rn. 28). In beiden Ergänzungsuntersuchungen wurden die Prognoseergebnisse von 2002 nicht einfach nach Maßgabe eines allgemeinen Trends hochgerechnet, sondern das Modell als solches aktualisiert. Hinsichtlich der Ergänzung 2004 betrafen die Änderungen das Prognoseverkehrsnetz (Ergebnisbericht 2004 S. 2 f.), hinsichtlich der Ergänzung 2006 beziehen sie sich mit Rücksicht auf den veränderten Prognosehorizont (2020) auf die die Verkehrsnachfrage bestimmenden Grundlagendaten (Ergebnisbericht 2006 S. 2 und 4).

Die Erläuterungen in den Ergebnisberichten der Untersuchungen und die ergänzenden Ausführungen der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung belegen zudem, dass die Durchführung der Prognose methodengerecht erfolgt ist. Dem Vorwurf von RegioConsult, bezogen auf den Regionalverkehr seien die Verkehrsbeziehungen nur grob abgeschätzt und damit nicht ausreichend ermittelt worden, ist die IVV ausdrücklich entgegengetreten. Ausweislich ihrer Erläuterungen hat sie sich - anders als für den Fernverkehr - insoweit nicht darauf beschränkt, Verkehrsbeziehungen zwischen Kreisregionen in den Blick zu nehmen, sondern stattdessen für den engeren Untersuchungsraum die Verkehrsbeziehungen zwischen den kleinteilig gebildeten Verkehrszellen der Landesverkehrsplanung mit ihren jeweils mehreren Einspeisungspunkten berücksichtigt. Befriedigend erläutert hat der Ergebnisbericht darüber hinaus auch, wie das entwickelte Prognosemodell anhand eines Abgleichs zwischen der Analysematrix für das Jahr 2000 mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2000 geeicht worden ist. Den von Klägerseite unter Berufung auf RegioConsult geäußerten Bedenken, dabei könnte es zu einer Überanpassung an die Zählergebnisse gekommen sein, ist die IVV überzeugend mit der Erwägung entgegengetreten, es handle sich um einen iterativen Prozess, in dem fachlich anerkannte Grenzen zulässiger Anpassung beachtet worden seien.

(2) Mängel der Verkehrsuntersuchung lassen sich auch nicht unter dem Aspekt der in das Prognosemodell eingespeisten Grundlagendaten zur Verkehrsnachfrage und zu den Verkehrsbeziehungen feststellen. Die IVV hat sich zur Verkehrsnachfrage auf Strukturdaten aus der 10. koordinierten Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen für 2020 und der Bedarfsplanprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie zu den Verkehrsbeziehungen auf Daten der Bundesverkehrswegeplanung und der Landesverkehrswegeplanung gestützt. Das Büro RegioConsult hält demgegenüber den Rückgriff auf die Daten der Bundesraumordnungsprognose 2020 der Bundesanstalt für Bauwesen und Raum-

ordnung (BBR) sowie die Verkehrsmatrizes der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP) für vorzugswürdig. Dass die BBR-Prognose und die IGVP zu Ergebnissen gelangen, die von den durch die IVV zugrunde gelegten bzw. ermittelten Daten abweichen, stellt die Validität letzterer nicht in Frage. Angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes sind völlig deckungsgleiche Untersuchungsergebnisse nicht zu erwarten. Dass die von der IVV ausgewerteten Untersuchungen ihrerseits methodisch fehlerhaft konzipiert seien oder auf einer unzutreffenden Datenbasis beruhten, hat die Klägerin nicht dargetan.

Für die Daten der Bedarfsplanprognose bzw. der Bundesverkehrswegeplanung kommt hinzu, dass das BMVBS deren Verwendung - wie seitens des Beklagten in der mündlichen Verhandlung erläutert - einheitlich für alle Fernstraßenplanungen vorgegeben hat. Diese Planungsvorgabe entspringt dem Bedürfnis, für Fernstraßenplanungen eine konsistente Datenbasis zugrunde zu legen. Methodisch wäre es problematisch, dieses einheitliche Vorgehen für einzelne Projekte zu durchbrechen und mit abweichenden Daten zu arbeiten. Deshalb erweist sich die Vorgabe jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Dass dies zuträfe, ist nicht ersichtlich und kann insbesondere nicht aus den Angaben von RegioConsult zu eklatant von den IVV-Daten abweichenden jüngeren Untersuchungsergebnissen der IGVP geschlossen werden. Diese Angaben beruhen nämlich weitgehend auf Fehldeutungen. Während RegioConsult behauptet hat, für die Ortsdurchfahrt Homberg der L 422 stehe im Analyse-Nullfall einem von der IGVP genannten DTV-Wert von 26 000 ein von der IVV verwendeter Wert von 9 000 gegenüber, hat die IVV nach eigenen Angaben einen Wert von 24 000 Kfz/h zugrunde gelegt. Für die Ortsdurchfahrt Heiligenhaus der B 227 steht IGVP-Werten von 26 000 bzw. 27 000 ein IVV-Wert nicht von 15 000, sondern im Hinblick auf die dortige Verkehrsführung über gegenläufige Einbahnstraßen von 30 000 (2 x 15 000) gegenüber. Eine deutliche Abweichung ergibt sich allein für den bereits realisierten Abschnitt der A 44 im Raum Velbert. Wegen der guten Übereinstimmung der von der IVV errechneten Werte mit korrespondierenden Werten der durchgeführten Verkehrszählung wird die Validität der IVV-Werte aber auch durch diese Abweichung nicht erschüttert.

(3) Der Prognose fehlt es auch nicht an einer überzeugenden Begründung der gewonnenen Ergebnisse, wonach die A 44 im Planfall 2020 mit bis ca. 40 000 Kfz/Werke tag belastet sein wird. Die Klägerin wendet zwar ein, mit Rücksicht auf die der Autobahnverbindung A 44/A 535 zukommende Überlauffunktion für die im Breitscheider Kreuz überlastete Verbindung A 3/A 52 bleibe die IVV eine nachvollziehbare Erklärung schuldig, warum in der Ergänzung 2004 ihrer Verkehrsuntersuchung die Neuaufnahme der A 535 in das Prognosenetz nicht mit einer deutlicheren Mehrbelastung der A 44 zu Buche schlage. Diese vermeintliche Unstimmigkeit hat der Gutachter des

Beklagten Dipl.-Ing. Bol. in der mündlichen Verhandlung aber schlüssig aufgelöst. Nach seinen Erläuterungen ist die Fahrt über die A 44 und die A 535 für die meisten in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen mit einem Umweg von mehreren Kilometern verbunden. Da das Breitscheider Kreuz - wie in der IVV-Prognose seinen Angaben zufolge bereits berücksichtigt - leistungsfähig ausgebaut werden soll, wird die neue Verbindung über die A 44/A 535 für die bestehende Verbindung A 3/A 52 nur vergleichsweise selten als Bypass fungieren. Angesichts dessen sieht der Senat keinen Anlass, die Verkehrsprognose wegen mangelnder Nachvollziehbarkeit der Prognoseergebnisse zu beanstanden. Soweit RegioConsult ferner geltend macht, aus der Fernverkehrsmatrix des Bundes ergäben sich höhere Lkw- und Pkw-Belastungen der A 44, ist die IVV dem in ihrer Stellungnahme vom Juli 2007 plausibel entgegengetreten (S. 14 ff.). Die darauf erfolgte Erwiderung von RegioConsult zeigt keine Unstimmigkeiten in dieser Argumentation auf, die die Überzeugungskraft der IVV-Prognose erschüttern würden.

Hält die Verkehrsprognose demzufolge gerichtlicher Überprüfung stand, so ist auch die darauf aufbauende Lärmprognose nicht zu beanstanden mit der Folge, dass der Beklagte die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung im Allgemeinen und diejenige der Klägerin im Besonderen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt hat. Mängel, die auf das Planungskonzept durchschlagen könnten, sind mithin unter diesem Gesichtspunkt zu verneinen.

bb) Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hätten bewältigt werden müssen.

(1) Die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) stellt keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung des Vorhabens dar. Rechtlicher Maßstab zur Beurteilung der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Luftqualität ist vielmehr das planungsrechtliche Abwägungsgebot.

Die Grenzwerte, die die Verordnung für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft festlegt, stehen in engem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit diesem System hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der Vorgaben gemeinschaftsrechtlicher Luftqualitätsrichtlinien einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird durch die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 22. BImSchV jedoch nicht beschränkt. Sie schließt grundsätzlich eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhaben-

bezogen zu garantieren (Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - BVerwGE 121, 57 <61> und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123, 23 <28>).

Das planungsrechtliche Abwägungsgebot erfordert aber, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist grundsätzlich gehalten, die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen. Die Konfliktbewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem spezialisierten und verbindlichen, auf gesetzlichen Regelungen beruhenden Verfahren überlässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen, wie sie zum Beispiel an zentralen Verkehrsknotenpunkten gegeben sein können (vgl. Urteil vom 23. Februar 2005 a.a.O. m.w.N.).

(2) Diesen Grundsätzen wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht.

Die planfestgestellte Schadstoffuntersuchung durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Juli 2006 hat sich auf eine Abschätzung der vor allem durch den Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaubpartikel PM₁₀ beschränkt. Dem liegt die Erwägung zugrunde, für die Schadstoffbelastung mit Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid seien die Beiträge des Straßenverkehrs von untergeordneter Bedeutung. Dagegen sind Einwände nicht zu erheben und auch von der Klägerin nicht geltend gemacht worden.

Während die Untersuchung für Benzol und Partikel keine Grenzwertüberschreitungen ergeben hat, gelangt sie für Stickstoffdioxid zu dem Ergebnis, an einer geringen Zahl der in Trassennähe gelegenen Wohnhäuser, insbesondere im Querungsbereich A 44/L 156, könne es zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Diese bewegen sich der Untersuchung zufolge jedoch in engen Grenzen; der Jahresmittelwert von 40 µg pro m³ wird um bis zu 6 µg pro m³, die Grenze 18 zulässiger Überschreitungen des Kurzzeitwertes von 200 µg pro m³ im Kalenderjahr um bis zu achtmal überschritten. Die Überschreitungen sind vornehmlich auf die Vorbelastung zurückzuführen, die die Untersuchung mit 29 µg pro m³ beziffert. Auf dieser Grundlage besteht kein Handlungsbedarf, dem bereits in der Planfeststellung Rechnung

getragen werden müsste. Die Zusatzbelastung bleibt weit hinter den Grenzwerten zurück und erfordert deshalb für sich genommen keine Problemlösung durch den Planfeststellungsbeschluss. Besondere örtliche Verhältnisse, die die Eignung von Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Bewältigung der Gesamtbelastung ausschließen und daher ebenfalls eine Problemlösung schon in der Planfeststellung hätten gebieten können, sind im Anhörungsverfahren nicht hervorgetreten.

Die Einwände der Klägerin gegen die Ermittlung der dem Vorhaben zuzurechnenden Schadstoffkonzentrationen und damit gegen die Grundlage dieser Beurteilung greifen nicht durch:

(a) Die Klägerin rügt in erster Linie, das verwendete Prognoseverfahren nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02) in der Fassung von 2005 erbringe keine aussagekräftigen Ergebnisse, weil mehrere Bedingungen für die Anwendung dieses Verfahrens nicht erfüllt seien. Dem ist nicht zu folgen. Bei dem Verfahren handelt es sich um eine unter Federführung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. erarbeitete und 2005 weiterentwickelte Methode, deren Anwendung auf die Bundesfernstraßen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Erlass vom 12. April 2005 ausdrücklich empfohlen worden ist. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass das Verfahren dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Allerdings ermöglicht es keine exakte Berechnung der Schadstoffkonzentrationen, sondern lediglich deren Abschätzung (vgl. Nr. 1.3 Abs. 3 MLuS 02). Um die für die Planfeststellung maßgebliche Frage zu beantworten, ob eine Problemlösung der Luftreinhalteplanung überlassen werden darf, reicht eine solche Abschätzung aber aus.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des Prognoseverfahrens waren hier erfüllt. Anders als die Klägerin meint, hängt die Anwendung nicht von einer geländegleichen Führung der Straße, sondern davon ab, dass Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m verbleiben (Nr. 1.3 Abs. 1 Spiegelstrich 3 MLuS 02). Für das Planvorhaben trifft dies zu. Soweit die Klägerin darauf hinweist, dass das Abschätzungsmodell bei häufigen Schwachwindlagen und/oder im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen und -seen unanwendbar bzw. seine Anwendung problematisch ist (Nr. 1.3 Abs. 2 Spiegelstrich 2 MLuS 02), sind diese negativen Anwendungsbedingungen nicht gegeben. Dem Vortrag der Klägerin, nach Beobachtungen des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW im Rahmen der Luftreinhalteplanung (Sektor 4) seien bezogen auf den maßgeblichen Trassenraum für über 40 % eines Jahres Schwachwindlagen mit Geschwindigkeiten von 0 - 2 m/s zu prognostizieren, ist der Beklagte entgegengetreten; die Luftreinhalteplanung verfüge nicht über Winddaten für den Raum Velbert/Heiligenhaus, sondern nur für Düsseldorf, Essen, Neuss und Reisholz, wobei die Spannweite der Schwachwindhäufigkeiten von 17,3

bis 34,4 % reiche. Diesen substanziierten Ausführungen hat die Klägerin nicht mehr widersprochen. Es fehlen deshalb Anhaltspunkte, dass die Windverhältnisse im Trassenbereich in ungewöhnlichem Maße durch Schwachwindlagen geprägt sind, zumal die Trasse ganz überwiegend in Kuppenlage verläuft. Kaltluftströmungen sind - wie der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. Dr. Bö. in der mündlichen Verhandlung erläutert hat - in den Bachtälern zu erwarten. Da die Autobahn die Täler im oberen Bereich der Talschultern und damit oberhalb dieser Strömungen quert, überzeugt den Senat die Annahme, die Kaltluftabflüsse seien für die Schadstoffausbreitung nicht relevant.

Von Klägerseite wird ferner eingewandt, zumindest für die Autobahnbrücken sei eine Abschätzung anhand des Modells nach MLuS 02 verfehlt, weil ihre Umströmung zu gänzlich anderen Belastungen in der näheren Umgebung führe als im übrigen Trassenverlauf. Auch in dieser Hinsicht hält der Senat jedoch die Argumentation des Gutachterbüros Lohmeyer für überzeugend. Danach ermöglicht das verwandte Prognosemodell zwar keine gesonderte Berücksichtigung von Brückenlagen. Da bei freier Anströmung der Brücken Luftschadstoffe intensiver verdünnt und abtransportiert werden als bei einer Straßenführung im Gelände, leuchtet es aber ein, dass die Abschätzung nach MLuS 02 insoweit auf der sicheren Seite liegt. Dem kann nicht entgegengehalten werden, das Merkblatt gehe selbst von der Unanwendbarkeit des Prognosemodells in engen und tief eingeschnittenen Tälern aus (Nr. 1.3 Abs. 2 Spiegelstrich 1). Diese negative Anwendungsbedingung ist im Streitfall nicht einschlägig. Selbst das Angerbachtal, das von der Autobahnbrücke in einer Länge von 391 m und einer lichten Höhe von 30 m über Talgrund überspannt werden soll, lässt sich schwerlich als ‚eng und tief eingeschnitten‘ bezeichnen. Für die anderen Täler gilt dies erst recht. Unabhängig davon kommt die erwähnte Ausnahmeregelung - wie der Gutachter Dr. Bö. in der mündlichen Verhandlung einleuchtend erläutert hat - mit Rücksicht auf ihre Zielrichtung, Geländeformationen mit besonders eingeschränkten Möglichkeiten der Schadstoffabfuhr zu erfassen, auch deshalb nicht zum Tragen, weil die Autobahn dort nicht im Talgrund verläuft, sondern das Tal nahezu an der Spitze der seitlichen Hänge überbrückt. Es liegt auf der Hand, dass die auf der Autobahn emittierten Schadstoffe unter diesen Umständen mit dem Luftstrom abtransportiert werden, ohne dass sich die - tiefer liegenden - Talflanken als erhebliche Hindernisse erweisen könnten.

Diese Beurteilung wird nicht durch den von Klägerseite gegebenen Hinweis auf den Bau der A 72 im Bereich des Lochmühlentals in Frage gestellt, für den das Büro Lohmeyer trotz mit der Angertalbrücke vergleichbarer Höhen- und Längenmaße der dortigen Autobahnbrücke eine Abschätzung anhand des Verfahrens nach MLuS 02 für unzureichend gehalten habe. Die Anwendbarkeit des Ausbreitungsmodells hängt nach Nr. 1.3 MLuS 02 von zahlreichen Bedingungen ab; vergleichbare Brückenmaße lassen daher für sich genommen keine Analogieschlüsse zur Frage der Anwendbarkeit des Modells

zu. Dass die Verhältnisse im Lochmühlental auch im Hinblick auf die weiteren Anwendungsbedingungen mit der hier vorliegenden Situation vergleichbar sind, ist nicht belegt. Im Gegenteil hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung unter Hinweis auf Nr. 1.3 Abs. 2 Spiegelstrich 2 MLuS 02 betont, ein wesentlicher Unterschied liege darin, dass die Lochmühlentalbrücke einen konzentrierten Kaltluftstrom quere, während das von der A 44 gequerte Gelände von mehreren Tälern durchschnitten sei, deren Kaltluftströme sich zum einen nicht akkumulierten und zum anderen von der in Kuppenlage verlaufenden Trasse unberührt blieben.

(b) Entgegen der Auffassung der Klägerin beruht die Schadstoffprognose nicht auf fehlerhaften oder fehlenden Eingabedaten. Wie sich schon aus den Ausführungen zur Validität der Verkehrsprognose ergibt, ist es nicht zu beanstanden, dass der Abschätzung der Schadstoffbelastung die in der IVV-Verkehrsuntersuchung ermittelten Prognosewerte zugrunde gelegt worden sind. Unberechtigt ist auch die von Klägerseite unter Berufung auf eine Stellungnahme von Regio-Consult erhobene Rüge, die Aktualisierung der Verkehrsprognose im Jahr 2006 sei bei der Schadstoffabschätzung unberücksichtigt geblieben. Diese Rüge verkennt, dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen gehörende Schadstoffprognose (Anlage 10) durch eine Deckblattfassung (Anlage 10b) ersetzt worden ist; letztere legt den veränderten Prognosehorizont 2020 und die dafür prognostizierten Verkehrsbelastungswerte zugrunde. Für die Behauptung, dass dem mit der Prognose betrauten Gutachterbüro insoweit Fehler bei der Umrechnung von DTVw- in DTV-Werte unterlaufen wären, fehlt es an jedem schlüssigen Anhaltspunkt.

Ebenso wenig sind die in die Berechnung eingespeisten Werte für Schadstoffvorbelastungen zu beanstanden. Da zum eigentlichen Trassenbereich Werte nicht zur Verfügung standen, war es sachgerecht, Rückschlüsse aus an nahegelegenen Messstationen über Jahre hin erhobenen Daten zu ziehen; angesichts dieser verfügbaren Daten wäre es unverhältnismäßig gewesen, die Durchführung eines jahrelangen Messprogramms an Ort und Stelle vom Vorhabenträger zu fordern. Warum in der Schadstoffuntersuchung von den Daten der Jahre 2001 bis 2005 diejenigen der Stationen Hattingen und Ratingen herangezogen und aus ihnen ein Mittelwert gebildet worden ist, hat der Gutachter Dr. Bö. in der mündlichen Verhandlung schlüssig begründet. Maßgeblich war ein Vergleich der Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Topographie, Klima und prägender Siedlungsstruktur, der eine Belastungssituation zwischen derjenigen dieser Messstationen erwarten ließ. Die von Klägerseite erhobene Forderung, statt dessen auf die Werte der etwas trassennäher gelegenen Station Essen-Schuir zurückzugreifen, erscheint verfehlt, da sie in einem großstädtischen Ballungsraum liegt, in dem erfahrungsgemäß deutlich höhere Vorbelastungswerte zu erwarten sind als in dem am Rand kleiner bzw. mittlerer Städte gelegenen Trassenbereich.

Bereits in der Schadstoffuntersuchung selbst hat das Gutachterbüro Lohmeyer die zugrunde gelegten Annahmen zur Windgeschwindigkeit schlüssig begründet. Da die Trasse in reliefiertem Gelände und damit nicht immer in Kuppenlage verläuft, lag es nahe, einen Mittelwert (3,2 m/s) aus den Werten von Messstationen im Umkreis zu bilden, die einerseits in Tallage (2,4 m/s), andererseits in Kuppenlage bzw. in ebenem Gelände (3,9 m/s) liegen. Angesichts des einheitlichen Windregimes, dem die gesamte Region - von solchen Lagebesonderheiten abgesehen - unterliegt, begegnet dieses Vorgehen keinen Bedenken. Der Hinweis der Klägerseite auf temporäre Schwachwindlagen steht der Mittelung nicht entgegen, weil Schwachwindphasen in die kontinuierlichen Messungen eingehen. Dass die Windrichtung nicht berücksichtigt worden ist, entspricht dem auf eine vereinfachte Abschätzung gerichteten Prognosemodell nach MLuS 02. Ungenauigkeiten, die sich daraus und ebenso aus der Nichtberücksichtigung weiterer Einflussfaktoren wie einer möglichen Barrierewirkung oder Erwärmung der Trasse ergeben, sind mit Rücksicht auf die nach den Erläuterungen des Gutachters des Beklagten in dem Modell enthaltenen ‚Sicherheitsreserven‘ tolerabel. Dass Lärmschutzanlagen in der Prognose eine Minderungsfunktion zugewiesen worden ist, entspricht Nr. 3.5 des Merkblatts. Der von Klägerseite unternommene Versuch, unter Berufung auf eine wissenschaftliche Studie (Esser/Hasselko, Ausbreitung von Luftschadstoffen ohne bzw. mit Lärmschutzwand, 2000) die Berechtigung dieses Abschlags in Zweifel zu ziehen, kann keinen Erfolg haben. Nach den schriftsätzlichen Erläuterungen des Beklagten hat die genannte Studie im Gegenteil selbst aus Messdaten die Minderungsfunktion abgeleitet, die sodann nach Überprüfung durch den Arbeitskreis Luftverunreinigungen an Straßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. in die MLuS 02 integriert worden ist. Dem ist die Klägerseite nicht mehr mit Sachgründen entgegengetreten.

(c) Schließlich lässt sich nicht feststellen, dass der Beklagte aus der Schadstoffprognose unzutreffende Schlüsse gezogen hat. Der Behauptung von RegioConsult, bei der Anwendung des Verfahrens komme es nach eigenen Angaben des Büros Lohmeyer zu Abweichungen der Rechenergebnisse von entsprechenden Messwerten um +/- 20 %, hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung mit der Erklärung widersprochen, solche Abweichungen seien von Seiten seines Büros für die überarbeitete Fassung des Verfahrens aus dem Jahr 2005 weder behauptet noch ermittelt worden. Einer Unterschätzung der Schadstoffbelastung werde im Rahmen des Verfahrens nach dem Merkblatt durch konservative Annahmen entgegengewirkt. Für den Vorwurf einer möglichen Unterschätzung des Belastungsmaßes fehlt es mithin an einem tragfähigen Anhaltspunkt. Unzutreffend ist schließlich auch der Einwand, die mit dem Verfahren nach MLuS 02 errechneten Jahresmittelwerte ließen sich nur einer gesamten Fläche zuordnen und erlaubten deshalb keine Rückschlüsse auf die Belastung am Standort einzelner Gebäude. Das Prognosemodell erlaubt die Immissionsbestimmung für

‚beliebige Immissionsorte‘ in Abhängigkeit des Abstandes vom Fahrbahnrand (Nr. 3.2.2 MLuS 02). Ein derartiger Immissionsort kann auch ein Gebäude sein.

Da nach allem die Schadstoffprognose mit Hilfe einer anerkannten Methode und deren Vorgaben entsprechend durchgeführt worden ist, sieht der Senat keinen Anlass, die prognostizierten Ergebnisse in Frage zu stellen und hierzu weitere Sachaufklärung zu betreiben. Dies gilt umso mehr, als auch das Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen mit seiner fachlichen Stellungnahme vom 22. Oktober 2006 keine Einwände gegen die Anwendung des Prognosemodells im Streitfall erhoben hat. Das Amt hat hierzu ausdrücklich betont, die mit dem Verfahren verbundenen Unsicherheiten der Abschätzung seien durch konservative Ansätze aufgefangen worden. Dass mit einem aufwendigeren Verfahren exaktere Ergebnisse erzielt werden könnten, begründet keine rechtlichen Bedenken gegen die Prognose, zumal diese zunächst nur zur Beurteilung der Frage diene, ob die Bewältigung der Schadstoffproblematik der Luftreinhalteplanung überlassen werden durfte.

...

ee) Die Abwägung ist schließlich nicht deswegen defizitär, weil eine substanzielle Gesamtabwägung der für und gegen das Planvorhaben sprechenden Gründe unterblieben wäre. Die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 204) zur abschließenden Beurteilung beschränken sich allerdings darauf, nochmals auf die Erforderlichkeit des Vorhabens zur Erreichung der verfolgten verkehrlichen Ziele und das Fehlen vorzugswürdiger Alternativen hinzuweisen. Entgegen der Auffassung der Klägerin lassen sie aber unter Berücksichtigung der Beschlussbegründung im Übrigen nicht den Schluss zu, der Beklagte habe sich durch die gesetzliche Bedarfsfeststellung einer abwägenden Beurteilung der Frage entzogen gesehen, ob die Inkaufnahme der mit dem Vorhaben für öffentliche und private Belange verbundenen Nachteile gerechtfertigt sei, um die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen. Das Gegenteil folgt aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung auf S. 86 f. des Planfeststellungsbeschlusses. Dort wird ausdrücklich hervorgehoben, die gesetzliche Bedarfsfeststellung verleihe den durch die Planung begünstigten Belangen zwar in der Abwägung besonderes Gewicht, diese Belange könnten aber dennoch durch Gegengründe von entsprechendem Gewicht überwunden werden. Dass der Beklagte (a.a.O. unter Verweis auf die nachfolgenden Ausführungen zur Abwägung) konkret betroffenen Belangen einschließlich der Interessen existenzgefährdeter Landwirte kein solches Gewicht beigemessen hat, stellt eine vertretbare, durch die planerische Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde gedeckte Entscheidung dar.“

- 18 Diesen Ausführungen, die für das Begehren der Kläger entsprechend gelten, ist im Hinblick auf die Besonderheiten des Streitfalls und der von den Klägern erhobenen Rügen noch Folgendes hinzuzufügen:
- 19 1. Entgegen der Auffassung der Kläger war die ihnen im Deckblattverfahren gesetzte Äußerungsfrist nicht zu kurz bemessen. Sie entsprach vielmehr der Vorgabe des § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG NRW, wonach den von Planänderungen erstmalig oder stärker als bisher Betroffenen Gelegenheit zu Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben ist.
- 20 2. Ein Verfahrensfehler liegt auch nicht darin, dass die Anhörungsbehörde davon abgesehen hat, nach Ablauf der Einwendungsfrist geänderte Planunterlagen und eingeholte Gutachten auslegen zu lassen. Soll ein bereits ausgelegter Plan geändert werden, so erübrigt sich grundsätzlich eine erneute Auslegung; nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG NRW reicht es aus, Behörden und Drittbetroffenen, deren Aufgabenbereich bzw. Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, die Änderung mitzuteilen. Eine Ausnahme gilt dann, wenn die Planänderungen so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (vgl. Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <145>). Diese Vorgaben sind beachtet worden. Die geänderten Unterlagen - namentlich die Schadstoffuntersuchung und die schalltechnische Berechnung in den Deckblattfassungen - beschränkten sich auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Einer erneuten Planauslegung bedurfte es daher gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG NRW nicht. Vielmehr reichte es aus, den Klägern zu Planänderungen, die ihre Belange erstmalig oder verstärkt berührten, Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Dies ist durch Übersendung der überarbeiteten schalltechnischen Berechnung in ausreichendem Maße geschehen. Aus der Deckblattfassung der Schadstoffuntersuchung ergab sich keine erstmalige oder verstärkte Betroffenheit der Kläger; sie brauchte ihnen mithin nicht zugeleitet zu werden.

- 21 Soweit der Beklagte darüber hinaus nachträglich Gutachten eingeholt hat, die nicht Bestandteile der Deckblätter geworden sind (u.a. aktualisierte Verkehrsuntersuchung vom Juni 2006), war eine Auslegung ebenfalls nicht erforderlich. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (vgl. Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>). Ob Gutachten dazugehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalls. Das gilt auch für nachträglich eingeholte Gutachten. Anlass, sie auszulegen, besteht nur, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können. Für die Verkehrsuntersuchung trifft dies ebenso wenig zu wie für die übrigen nachträglich eingeholten Gutachten. Sie aktualisiert lediglich die früheren Verkehrsprognosen, ohne - insbesondere auch in Bezug auf die Kläger - zu erheblichen Änderungen der Prognoseergebnisse zu gelangen. Ein weitergehendes Interesse, sich mit Einwendungen gegen das Vorhaben zu wenden, konnte sich aus ihr für die Kläger mithin nicht ergeben.
- 22 3. In materiellrechtlicher Hinsicht können die Kläger auch mit ihrer Kritik an der Trassenwahl keinen Erfolg haben. Die am Maßstab des planungsrechtlichen Abwägungsgebots zu beurteilende Auswahlentscheidung leidet zu ihren Lasten nicht an Mängeln, die für das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Insbesondere sind nach den vorstehenden Ausführungen ihre Belange, von Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe verschont zu bleiben, mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden.
- 23 Der Einwand der Kläger, die Planfeststellungsbehörde habe sich einer eigenständigen abwägenden Entscheidung über die Trassenwahl entzogen, indem sie die Auswahlentscheidung des Vorhabenträgers lediglich auf ihre Vertretbarkeit hin überprüft habe, wird dem Charakter der zu treffenden Entscheidung nicht gerecht. Die Behörde hat zu prüfen, ob die Abwägungen des Vorhabenträgers vertretbar und damit geeignet sind, die Trassenwahl zu rechtfertigen,

und ob sie sich diese zu eigen machen will; sie darf seine Erwägungen hingegen nicht durch abweichende eigene Überlegungen ersetzen. Darüber hinaus ist sie allerdings befugt, bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen (vgl. Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <151>). Dem wird die im Planfeststellungsbeschluss getroffene Entscheidung gerecht; denn die Planfeststellungsbehörde hat die Trassenwahl des Vorhabenträgers geprüft, für vertretbar befunden und seine Erwägungen hierzu nach dem Gesamtduktus der Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zur Trassenwahl übernommen (vgl. PFB S. 101 ff., insbesondere S. 114 ff.).

- 24 B. Der zweite Hilfsantrag, das Gericht möge den Beklagten verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche Schutzauflagen zur Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen der Kläger zu ergänzen, ist gleichfalls unbegründet. Die Versagung aktiven Schallschutzes, der mit diesem Antrag ausweislich der Klagebegründung erstrebt wird, verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.
- 25 Auf der nach den obigen Ausführungen tragfähigen Basis der Verkehrsprognose sind nach der planfestgestellten lärmtechnischen Untersuchung in der Fassung des zweiten Deckblatts Überschreitungen der gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV für das Außenbereichsgrundstück der Kläger maßgeblichen Grenzwerte durch die Lärmimmissionen der A 44 nicht zu erwarten. Schutzansprüche nach § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1, § 2 der 16. BImSchV scheiden mithin aus. Der Planfeststellungsbeschluss erachtet allerdings wegen des am Haus der Kläger für die Nachtstunden ermittelten Summenpegels von 61 dB(A) durch das Zusammenwirken von Immissionen seitens der A 3 und der A 44 einen grundrechtlichen Schutzanspruch wegen gesundheitsgefährdender bzw. schwerer und unerträglicher Lärmbelastungen als gegeben. Diesem Anspruch genügt die Anordnung passiven Schallschutzes. Die von den Klägern herangezogene Bestimmung des § 41 Abs. 2 BImSchG, der grundsätzlich aktiven Schallschutz verlangt und es nur unter engen Voraussetzungen rechtfertigt, den Betroffenen auf passiven Schallschutz zu verweisen, findet auf die unter dem Summationsaspekt begründeten grundrechtlichen Schutzansprüche keine Anwendung.

- 26 C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen

Buchberger

Herr Richter am Bundes-
verwaltungsgericht Dr. Christ
ist wegen Urlaubs verhindert,
seine Unterschrift beizufügen.
Dr. Storost

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 15 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG).

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen