



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 B 41.09
OVG 11 D 45/06.AK

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts

am 29. Oktober 2009

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ und Prof. Dr. Korbmacher

beschlossen:

Die Beschwerde der Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 11. Februar 2009 wird zurückgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Beschwerdeverfahrens je zur Hälfte.

Der Wert des Streitgegenstands wird für das Beschwerdeverfahren auf 30 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

- 1 Die auf Verfahrensmängel (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) gestützte Beschwerde hat keinen Erfolg.
- 2 1. Die Gehörsrügen (Art. 103 Abs. 1 GG, § 138 Nr. 3 VwGO) greifen nicht durch.
- 3 a) Dem Beschwerdevorbringen kann nicht entnommen werden, dass die Vorinstanz Vorbringen der Kläger zum tatsächlichen Ausmaß des zu erwartenden induzierten Verkehrs übergegangen hat.
- 4 Die Beschwerde meint zunächst, der Tatbestand des angegriffenen Urteils gebe ihr Vorbringen unrichtig wieder. Die Kläger hätten nicht vorgetragen, dass die Prognosemenge um 10% höher anzusetzen sei, sondern dargelegt, dass die zutreffenden Prognosewerte um bis zu mehr als 30% über den Werten der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsprognose der Ingenieurgruppe IVV-Aachen lägen. Diese Gehörsrüge kann nicht durchdringen. Denn etwaige Unrichtigkeiten oder Lücken bei der Wiedergabe des tat-

sächlichen Vorbringens der Beteiligten können nicht als Verfahrensmangel geltend gemacht werden, sondern nur durch einen fristgebundenen Antrag auf Berichtigung oder Ergänzung des Urteils beim entscheidenden Gericht nach Maßgabe der §§ 119, 120 VwGO; sie können deswegen auch nicht zur Zulassung der Revision wegen eines Verfahrensfehlers führen (Beschluss vom 14. April 1999 - BVerwG 2 BN 1.98 - juris Rn. 5 m.w.N.).

- 5 Die Beschwerde rügt ferner, die Vorinstanz habe den Kern des klägerischen Vorbringens zum Ausmaß des induzierten Verkehrs verkannt. Auch diese Rüge bleibt ohne Erfolg.
- 6 Der Anspruch der Prozessbeteiligten auf rechtliches Gehör verpflichtet die Gerichte, deren Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen und in Erwägung zu ziehen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Gericht dieser Pflicht nachgekommen ist. Die Gerichte sind nicht verpflichtet, jedes Vorbringen der Beteiligten in den Gründen der Entscheidung ausdrücklich zu bescheiden. Die fehlende Bescheidung des Vorbringens von Beteiligten in den Entscheidungsgründen lässt nur dann auf dessen Nichtberücksichtigung schließen, wenn dieses Vorbringen den wesentlichen Kern des Tatsachenvortrags zu einer Frage von zentraler Bedeutung für das Verfahren betrifft und nicht nach dem Rechtsstandpunkt des Gerichts unerheblich oder aber offensichtlich unsubstantiiert ist (Beschluss vom 18. Oktober 2006 - BVerwG 9 B 6.06 - Buchholz 310 § 108 Abs. 2 VwGO Nr. 66 Rn. 24 m.w.N.). Solche besonderen Umstände lassen sich der Beschwerde nicht entnehmen.
- 7 Es trifft nicht zu, dass sich die Vorinstanz nicht mit den Ergebnissen der von den Klägern benannten Untersuchungen zum Ausmaß des durch einen Nachfragesog entstehenden induzierten Verkehrs auseinandergesetzt hat. Vielmehr wird in den Entscheidungsgründen ausgeführt, weshalb dieses Vorbringen nach Auffassung der Vorinstanz nicht geeignet ist, die Annahmen der für den Planfeststellungsbeschluss maßgeblichen Verkehrsprognose von der IVV-Aachen zum Umfang des induzierten Verkehrs zu erschüttern. Dort heißt es, bei den als Referenzfällen angeführten Vorhaben mit einem höheren induzierten Verkehr werde nicht ausreichend differenziert zwischen Neu- und Ausbau-

vorhaben. Es liege auf der Hand, dass ein Neubauvorhaben Verkehr gerade anziehen solle, während der Ausbau einer bestehenden Verkehrsverbindung in erster Linie der Bewältigung eines ohnehin wegen höherer Nachfrage bestehenden Engpasses diene. Ferner sei zu beachten, dass die Gutachter der IVV ihre Prognose jedenfalls überprüft und dabei auch die Strukturdatenprognose des Bundesverkehrswegeplans 2003 in Betracht gezogen hätten. Dieser Plan berücksichtige aber ausweislich des von den Klägern selbst ins Feld geführten Gutachtens des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2005 gerade auch den induzierten Verkehr.

- 8 Soweit die Beschwerde das vorinstanzliche Vorbringen wiederholt und allgemein geltend macht, die von den Klägern genannten Quellen ergäben „eindeutig“, dass sowohl bei Neubau- als auch bei Ausbauvorhaben der Anteil des induzierten Verkehrs bei mindestens 5% bis 20% - in Ausnahmefällen wie im vorliegenden Fall bei bis zu 30% - liege, greift sie lediglich die oben dargestellte abweichende Sachverhaltswürdigung der Vorinstanz an. Der Anspruch auf rechtliches Gehör verpflichtet das Gericht jedoch nicht, den tatsächlichen oder rechtlichen Wertungen eines Beteiligten zu folgen.

- 9 Die Rüge, die Vorinstanz habe bei der Bewertung des induzierten Verkehrs zu Unrecht angenommen, dass es sich vorliegend um eine reine Ausbaumaßnahme handle, ist mit Blick auf Art. 103 Abs. 1 GG nicht schlüssig. Denn die Beschwerde behauptet nicht, dass die Vorinstanz insoweit gegenteiliges Vorbringen der Kläger übergangen hat, sondern macht lediglich geltend, der Verkehrsprognose von der IVV liege die Annahme zugrunde, dass neben dem streitgegenständlichen Ausbau der A 40 Bochum-Wattenscheid auch die Anschlussstelle Stahlhausen („Westkreuz“) sowie ein Teilstück der A 44 („Opel-Querspange“) neu gebaut würden (sogenannte Bochumer Lösung). Damit wird der Schutzbereich des Art. 103 Abs. 1 GG verfehlt, der einen Anspruch auf Berücksichtigung des entscheidungserheblichen eigenen Vorbringens gibt. Im Übrigen ist auch diese Rüge gegen die Sachverhaltswürdigung der Vorinstanz gerichtet.

- 10 Ohne Erfolg macht die Beschwerde darüber hinaus geltend, die Vorinstanz habe den Kern ihres Vorbringens jedenfalls in Bezug auf das Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2005 übergangen. Die entscheidende Aussage dieses Gutachtens laute, dass der Bundesverkehrswegeplan 2003 den induzierten Verkehr nur unzureichend berücksichtige. Wenn in den Entscheidungsgründen gleichwohl festgehalten werde, dass nach dem Gutachten des Sachverständigenrates der im Rahmen der Verkehrsprognose herangezogene Bundesverkehrswegeplan 2003 gerade auch den induzierten Verkehr berücksichtige, könne daraus nur gefolgert werden, dass die Vorinstanz den wesentlichen Inhalt des von den Klägern benannten Gutachtens des Sachverständigenrates nicht zur Kenntnis genommen habe. Einen Gehörsverstoß hat die Beschwerde damit nicht aufgezeigt. Die Vorinstanz hat die Auffassung, die Ermittlung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Verkehrsprognose sei nicht zu beanstanden, nicht auf das Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2005 gestützt, sondern damit begründet, dass die Gutachter von der IVV bei der Überprüfung ihrer Verkehrsprognose die Strukturdatenprognose des Bundesverkehrswegeplans 2003 und damit auch deren Untersuchungen zum induzierten Verkehr berücksichtigt hätten. Die Vorinstanz ist ausweislich der Entscheidungsgründe auch nicht davon ausgegangen, dass das Gutachten des Sachverständigenrates und der Bundesverkehrswegeplan 2003 die Frage, wie der Umfang des zu erwartenden induzierten Verkehrs zu bewerten ist, übereinstimmend beantworten. Auf das von den Klägern benannte Gutachten des Sachverständigenrates nimmt die Vorinstanz vielmehr nur insoweit Bezug, als diesem entnommen werden kann, dass der Bundesverkehrswegeplan 2003 überhaupt eine Aussage zum induzierten Verkehr enthält.
- 11 b) Ohne Erfolg macht die Beschwerde weiter geltend, die Vorinstanz habe das Vorbringen der Kläger zu einer unzureichenden Berücksichtigung des Zuwachses der Kraftfahrzeug-Fahrleistung bis 2015 - und hierbei insbesondere des Zuwachses der Pendlerbewegungen - bei Erstellung der Verkehrsprognose unberücksichtigt gelassen.
- 12 Auch insoweit hat sich die Vorinstanz ausdrücklich mit dem Vorbringen der Kläger auseinandergesetzt. In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt,

dass die Rügen der Kläger zu einer angeblich falschen Berücksichtigung des Pendlerverkehrs fehlgingen. Denn es liege auf der Hand, dass gerade im Ballungsraum Ruhrgebiet der Pendlerverkehr ein wesentlicher Faktor für das gesamte Verkehrsaufkommen sei. In den Gutachten der Ingenieurgruppe IVV-Aachen komme dies an verschiedenen Stellen zum Ausdruck, etwa bei den Darstellungen der Verkehrsspitzen im Tagesverlauf und bei der Berücksichtigung des Lokalverkehrs einerseits und des Regional-/Fernverkehrs andererseits, beides jeweils unter Berücksichtigung einer erhöhten Entwicklung des Verkehrsaufkommens. Die Kläger hätten nicht substantiiert dargelegt, weshalb trotz der nach dem Schreiben von der IVV vom 20. Juli 2004 erfolgten Überprüfung der Verkehrsprognose im Jahre 2003 ein derart hoher und nicht berücksichtigter Pendlerverkehr zu erwarten sei, dass das Prognoseergebnis als hin-fällig betrachtet werden müsse.

- 13 Soweit die Beschwerde rügt, dass diese Erwägungen am Kern des klägerischen Vorbringens vorbeigingen, weil die Kläger nicht behauptet hätten, der Pendlerverkehr sei nicht als wesentlicher Faktor in die Verkehrsprognose eingegangen, sondern stattdessen substantiiert vorgetragen hätten, dass der Pendlerverkehr unterschätzt worden sei, kann dem nicht gefolgt werden. Es wird schon nicht deutlich gemacht, worin der entscheidende Unterschied zwischen einer „Nichtberücksichtigung des Pendlerverkehrs als wesentlicher Faktor“ für die Verkehrsprognose und einer „Unterschätzung des Pendlerverkehrs“ liegen soll. Davon abgesehen ist die Vorinstanz nach den oben genannten Erwägungen gerade davon ausgegangen, dass die Einwände der Kläger auf eine „falsche“ Berücksichtigung des Pendlerverkehrs zielten.

- 14 Die Beschwerde macht darüber hinaus geltend, die Kläger hätten erstinstanzlich vorgetragen, dass die der Prognoseüberprüfung 2003 zugrunde gelegten Verkehrsströme der „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung“ entnommen worden seien und deren regional differenzierte Prognosen wiederum auf der von Intraplan erstellten „Matrix 97“ beruhten, deren Eckwerte mit den DIW-Werten in „Verkehr in Zahlen 2000“ identisch seien. Die Kläger hätten außerdem vorgetragen, dass diese DIW-Werte durch eine grundlegende Neuberechnung des DIW aus dem Jahre 2004 überholt seien und um etwa

10% nach oben korrigiert werden müssten. Wenn die Vorinstanz gleichwohl feststelle, dass die Kläger die Prognoseüberprüfung nicht substantiiert angegriffen hätten, könne dies nur darauf beruhen, dass das klägerische Vorbringen übergegangen worden sei. Diese Schlussfolgerung wäre allenfalls dann tragfähig, wenn das genannte Vorbringen der Kläger den von der Vorinstanz maßgeblich herangezogenen Angaben von der IVV zur Prognoseüberprüfung 2003 im Schreiben vom 20. Juli 2004 eindeutig die Grundlage entzogen hätte. Das ist jedoch weder dargelegt noch sonst erkennbar. Ausweislich des von der Vorinstanz in Bezug genommenen Schreibens vom 20. Juli 2004 bezieht sich die im Rahmen der Prognoseüberprüfung 2003 ermittelte Verkehrsbelastung auf den Prognosezeitraum 2015 sowie den Lokalverkehr auf der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Anschlussstelle Wattenscheid-West. Daher hätte die Beschwerde darlegen müssen, auf welchen Prognosezeitraum sich die von den Klägern benannten DIW-Werte der Neuberechnung 2004 beziehen. Dem von der Beschwerde zitierten Vorbringen der Kläger lässt sich ferner nicht entnehmen, dass auch die DIW-Werte bis auf den genannten Lokalverkehr „heruntergebrochen“ sind; dort heißt es vielmehr, dass die „Matrix 97“, deren Eckwerte mit den DIW-Werten identisch seien, die Grundlage regional differenzierter Prognosen gebildet hätten. In den Entscheidungsgründen wird jedoch gerade auf die unterschiedliche Bedeutung des Pendlerverkehrs beim Lokalverkehr einerseits und dem Regional-/Fernverkehr andererseits verwiesen. Außerdem leitet das Schreiben vom 20. Juli 2004 die Belastbarkeit der Prognose vor allem auch aus dem Umstand her, dass die in den Jahren 1996 und 2003 berechneten Prognose-Verkehrsbelastungszahlen im Wesentlichen übereinstimmten und nur geringe, auf reduzierte Annahmen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur zurückzuführende Unterschiede aufwiesen. Dem ist die Vorinstanz offenkundig gefolgt. Die Beschwerde zeigt nicht auf, dass die von den Klägern benannte Neuberechnung des DIW aus dem Jahre 2004 diese Begründung für die Sicherheit der Prognose der Verkehrsbelastung der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Anschlussstelle Wattenscheid-West im Jahre 2015 als hinfällig erscheinen lässt. Auch insoweit greift die Beschwerde daher im Gewande der Gehörsrüge lediglich die Würdigung des Sachverhalts durch die Vorinstanz an.

- 15 c) Nicht durchdringen kann schließlich die Rüge, die Vorinstanz habe die substantiierten Einwände der Kläger gegen das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Gutachten zur Belastung mit Luftschadstoffen übergangen.
- 16 Art. 103 Abs. 1 GG gewährt keinen Schutz gegen Entscheidungen, die den Sachvortrag eines Beteiligten aus Gründen des formellen oder materiellen Rechts teilweise oder ganz unberücksichtigt lassen, namentlich wenn er nach der materiellrechtlichen Auffassung des Gerichts nicht entscheidungserheblich ist (Beschluss vom 29. April 2003 - BVerwG 9 B 65.02 - juris Rn. 3; stRspr). So liegt es hier. Die Vorinstanz hat die Feststellung, dass die Luftschadstoffproblematik im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss abwägungsfehlerfrei bewältigt worden sei, entscheidungstragend auch auf die Erwägung gestützt, besondere Umstände, aus denen sich ergeben könnte, dass eine Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung ausschließe, seien weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich. Die Vorinstanz nimmt dabei Bezug auf das Urteil vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - (BVerwGE 123, 23 <28 f.>), in dem ausgeführt wird, dass von der fehlenden Möglichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte ausnahmsweise dann auszugehen sei, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. In diesem Zusammenhang verweist die Vorinstanz außerdem darauf, dass die prognostizierten Überschreitungen des Grenzwerts für Stickstoffdioxid nach Einschätzung der Gutachter unter den für den Nullfall prognostizierten Belastungen lägen, die Kläger keine extreme Grenzwertüberschreitung behauptet hätten und Belastungen mit Feinstaub und Stickstoffdioxid nur zum Teil vom Straßenverkehr verursacht würden. Bei dieser Einschätzung der Sach- und Rechtslage war für eine Berücksichtigung der von der Beschwerde genannten Einwände der Kläger gegen die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Luftschadstoffprognose kein Raum.
- 17 Die Beschwerde macht geltend, die Kläger hätten vorinstanzlich unter anderem vorgetragen, dass der Schadstoffprognose nicht der gemessene Vorbelastungswert für Stickstoffdioxid von 47 µg/cbm zugrunde gelegt worden sei, sondern - ohne jegliche Erklärung - ein „fachlich abgeleiteter“ Vorbelastungswert

von 30 µg/cbm. Dieser Wert sei unter Anwendung eines Reduktionsfaktors nochmals auf 27 µg/cbm verringert worden. Bei zutreffender Anwendung des gemessenen Vorbelastungswertes wären Stickstoffdioxidemissionen von 58 bis 66 µg/cbm und damit erhebliche Grenzwertüberschreitungen prognostiziert worden. Die Beschwerde legt jedoch nicht dar, inwiefern dieses Vorbringen bezogen auf die oben genannte maßgebliche Erwägung der Vorinstanz von Relevanz gewesen sein könnte. Das gilt auch, soweit die Beschwerde meint, dass die Grenzwertüberschreitung bei Ansatz des gemessenen Vorbelastungswerts als extrem zu bezeichnen sei. Auch insoweit bezeichnet die Beschwerde kein Vorbringen der Kläger, aus dem sich hätte ergeben können, dass die Verwirklichung des Vorhabens es ausschließt, den Grenzwert für Stickstoffdioxid mit Mitteln der Luftreinhalteplanung einzuhalten

- 18 Die Beschwerde rügt zwar darüber hinaus, die Kläger hätten sich auch gegen die Annahme der Planfeststellungsbehörde gewandt, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung beherrschbar und die Konfliktlage nicht durch das Ausbauvorhaben begründet sei. Sie bezeichnet jedoch nicht den konkreten Inhalt des klägerischen Vorbringens, welches die Vorinstanz übergangen haben soll, sondern verweist insoweit lediglich pauschal auf die Begründung der Klage bzw. des Eilantrags sowie den Schriftsatz im Eilrechtsschutzverfahren vom 4. Dezember 2006. Dieses Vorbringen genügt nicht dem Gebot des § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO, den gerügten Verfahrensmangel in der Beschwerdebegründung zu bezeichnen. Danach muss der Verfahrensmangel sowohl in den ihn (vermeintlich) begründenden Tatsachen als auch in seiner rechtlichen Würdigung substantiiert dargetan werden; eine pauschale Verweisung auf früheres Vorbringen reicht nicht aus (Beschluss vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - Buchholz 310 § 133 <n.F.> VwGO Nr. 26). Es ist somit nicht Aufgabe des Senats, aus dem umfangreichen Vorbringen der Kläger - die Begründung des Eilantrags weist einen Umfang von 59 Seiten und das Schreiben vom 4. Dezember 2006 von 47 Seiten auf (ohne Anlagen) - diejenigen Textstellen herauszusuchen, von denen die Beschwerde möglicherweise meint, dass die Vorinstanz sie unberücksichtigt gelassen hat. Unabhängig davon bleibt die Rüge auch dann ohne Erfolg, wenn unterstellt wird, dass sie sich konkret auf das Vorbringen der Kläger auf Sei-

te 57 der Begründung des Antrags auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage vom 24. April 2006 (unter Randnummer 51) bezieht. Dort wird insbesondere auf den Anfang Dezember 2004 in Kraft getretenen Aktionsplan „Hombrucher Straße“ verwiesen, der einen dem Vorhabengebiet vergleichbaren Bereich an der A 40 betreffe und nicht verhindert habe, dass es jeweils im ersten Quartal der Jahre 2005 und 2006 zu 16 bzw. 21 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für Stickstoffdioxid von 50 µg/cbm gekommen sei; ähnlich sei die Situation bei den anderen in Nordrhein-Westfalen geltenden Luftreinhalteplänen. Es ist jedoch weder dargelegt noch sonst ersichtlich, inwiefern dieser Umstand belegen sollte, dass gerade die Realisierung des hier in Rede stehenden Vorhabens die Möglichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte ausschließt, zumal die Vorinstanz festgestellt hat, dass die prognostizierten Überschreitungen des Grenzwerts für Stickstoffdioxid nach Einschätzung der Gutachter unter den für den Nullfall prognostizierten Belastungen liegen. Die zuletzt genannte Feststellung greift die Beschwerde im Übrigen auch nicht mit Verfahrensrügen an.

- 19 2. Auch die Rügen einer Verletzung der gerichtlichen Pflicht zur Aufklärung des entscheidungserheblichen Sachverhalts nach § 86 Abs. 1 VwGO - hier bezogen auf die Verkehrs- und Luftschadstoffprognose - greifen nicht durch. Dabei kann dahinstehen, ob diese Aufklärungsrügen bereits deshalb ins Leere gehen, weil die Vorinstanz die auf denselben Klärungsbedarf bezogenen Anträge der Kläger auf Einholung von Sachverständigengutachten gemäß § 17 Abs. 6b FStrG a.F. (§ 17e Abs. 5 FStrG n.F.) i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO wegen verspäteter Antragstellung zurückgewiesen hat.
- 20 a) Soweit die Beschwerde einen Aufklärungsmangel darin sehen sollte, dass die Vorinstanz das zu erwartende Ausmaß des induzierten Verkehrs und des Pendlerverkehrs unter Inanspruchnahme eigener, jedoch nicht vorhandener Sachkunde festgestellt habe, kann dem nicht gefolgt werden. Die Vorinstanz hat nicht selbst dahingehende Prognosen gestellt, sondern ist auch insoweit der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsprognose der Gutachter von der IVV gefolgt, die nach ihrer Auffassung nicht zu beanstanden ist. Auch soweit die Beschwerde meint, die Vorinstanz habe jedenfalls insoweit zu Unrecht eigene Sachkunde in Anspruch genommen, als sie die Relevanz der

klägerischen Einwände gegen die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs in der Verkehrsprognose von der IVV mit der Erwägung verneint habe, diese Einwände berücksichtigten nicht ausreichend die unterschiedliche Bedeutung des induzierten Verkehrs bei Neubau- und Ausbauvorhaben, kann kein Aufklärungsmangel festgestellt werden. Die Beschwerde legt nicht dar, dass die Vorinstanz insoweit ihre Sachkunde überschätzt, weil sie sich mit dieser Einschätzung außerhalb der Lebens- und Erkenntnisbereiche bewegt, die den ihr angehörenden Richtern allgemein zugänglich sind (Beschluss vom 13. Januar 2009 - BVerwG 9 B 64.08 - NVwZ 2009, 329 <330>). Das ist auch nicht ersichtlich. Denn es liegt auf der Hand, dass ein Neubauvorhaben Verkehr anziehen und der Ausbau einer bestehenden Verkehrsverbindung demgegenüber in erster Linie nachfragebedingte Engpässe bewältigen soll; letztlich räumt dies auch die Beschwerde ein. Soweit die Beschwerde ferner rügt, die Vorinstanz habe ihre Sachkunde insoweit überschätzt, als sie die auf den Verkehrszählungsübersichten der Bundesanstalt für Straßenwesen aus der Straßenverkehrszählung 2005 beruhenden Hochrechnungen zur Verkehrsbelastung für die Jahre 2010, 2015, 2020 und 2025 trotz deren methodischer Mängel zur Bestätigung der Richtigkeit der Verkehrsprognose herangezogen habe, macht sie keinen Aufklärungsmangel, sondern nur ihre abweichende Auffassung zur Aussagekraft der Hochrechnungen geltend. Im Übrigen hat die Vorinstanz bei der Feststellung der Richtigkeit der Verkehrsprognose nicht entscheidungstragend auf die Ergebnisse der von der Beschwerde kritisierten Hochrechnungen abgestellt.

- 21 b) Die Beschwerde bleibt auch insoweit ohne Erfolg, als sie rügt, dass die Vorinstanz die Entscheidung nicht (nur) auf die Verkehrsprognose der IVV und das Luftschadstoffgutachten Lohmeyer hätte stützen dürfen, sondern zur Klärung des zu erwartenden Ausmaßes des induzierten Verkehrs und des Pendlerverkehrs sowie zur tatsächlich zu prognostizierenden Schadstoffbelastung und den Möglichkeiten zur Bewältigung der Luftschadstoffproblematik mit Mitteln der Luftreinhaltung Sachverständigengutachten hätte einholen müssen.
- 22 Ob es zusätzliche Sachverständigengutachten einholt, darf das Tatsachengericht gemäß § 98 VwGO in entsprechender Anwendung des § 412 ZPO grundsätzlich nach seinem tatrichterlichen Ermessen entscheiden. Ein Verfahrens-

mangel liegt nur dann vor, wenn sich die Einholung eines weiteren Gutachtens wegen fehlender Eignung der vorliegenden Gutachten hätte aufdrängen müssen. Gutachten und fachtechnische Stellungnahmen sind dann ungeeignet, wenn sie grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche aufweisen, wenn sie von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen ausgehen oder Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Gutachters besteht (Beschlüsse vom 2. März 1995 - BVerwG 5 B 26.95 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 267 S. 12 und vom 4. Januar 2007 - BVerwG 10 B 20.06 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 353 S. 5 m.w.N.). Der Beschwerde lassen sich keine Anhaltspunkte für einen solchen Verfahrensmangel entnehmen. Sie beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Wiedergabe des - angeblich überangenen - Vorbringens der Kläger, ohne in Auseinandersetzung mit den genannten maßgeblichen Erwägungen der Vorinstanz substantiiert darzulegen, weshalb dieses Vorbringen belegen sollte, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose unhaltbar ist. Offenkundige methodische Mängel der Verkehrsprognose zeigt die Beschwerde nicht auf; die von den Klägern angeführten Untersuchungen sind dieser Prognose auch nicht bereits deshalb überlegen, weil sie den Anteil des induzierten Verkehrs höher einschätzen, zumal sie nicht bezogen auf das vorliegende Straßenbauprojekt durchgeführt wurden. Die Beschwerde legt auch nicht substantiiert dar, dass die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs in der Verkehrsprognose von der IVV nach Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans 2003 mit Blick auf die Kritik im Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2005 fachlich nicht mehr vertretbar ist. Soweit die Beschwerde darauf verweist, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose aufgrund der Neuberechnung der Verkehrsbelastungen des DIW aus dem Jahre 2004 überholt sei, fehlt eine hinreichende Auseinandersetzung mit der maßgeblichen Erwägung der Vorinstanz, dass die Berücksichtigung des zu erwartenden Pendlerverkehrs mit Blick auf das - im Schreiben von der IVV vom 20. Juli 2004 wiedergegebene - Ergebnis der Prognoseüberprüfung 2003 nicht zu beanstanden sei. Insoweit kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (1b). Schließlich zeigt die Beschwerde auch nicht auf, weshalb die maßgebliche Feststellung der Vorinstanz, die Realisierung des Vorhabens schließe die Möglichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftrein-

halteplanung nicht aus, auf einer unzureichenden gutachterlichen Aufklärung des Sachverhaltes beruhen sollte. Auch insoweit erschöpft sie sich weitgehend in der bloßen Wiedergabe des klägerischen Vorbringens. Soweit die Beschwerde in diesem Zusammenhang eine genaue Ermittlung des durch das Vorhaben verursachten Anteils der zu erwartenden Feinstaubbelastung und der Belastung mit Stickstoffdioxid vermisst, setzt sie sich nicht hinreichend mit den maßgeblichen Erwägungen der Vorinstanz etwa zu dem Umstand auseinander, dass nach den vorhandenen fachlichen Einschätzungen die prognostizierte Überschreitung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid unter den für den Nullfall zu erwartenden Belastungen liegt.

- 23 3. Die Rüge, die Vorinstanz habe gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung nach § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO verstoßen, genügt nicht dem Darlegungsgebot (§ 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO).
- 24 Gemäß § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO entscheidet das Gericht nach seiner freien, aus dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung. Die Einhaltung der daraus entstehenden verfahrensmäßigen Verpflichtungen ist nicht schon dann in Frage gestellt, wenn ein Beteiligter eine aus seiner Sicht fehlerhafte Verwertung des vorliegenden Tatsachenmaterials rügt, aus dem er andere Schlüsse ziehen will als das angefochtene Urteil. Denn damit wird ein (vermeintlicher) Fehler in der Sachverhalts- und Beweiswürdigung angesprochen. Solche Fehler sind revisionsrechtlich regelmäßig nicht dem Verfahrensrecht, sondern dem sachlichen Recht zuzuordnen und können einen Verfahrensmangel im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO deshalb grundsätzlich nicht begründen. Eine Ausnahme hiervon kommt allerdings bei einer aktenwidrigen, gegen die Denkgesetze verstoßenden oder sonst von objektiver Willkür geprägten Sachverhaltswürdigung in Betracht (Beschluss vom 12. Februar 2008 - BVerwG 9 B 70.07 - juris Rn. 2 m.w.N.). Die Beschwerde legt nicht dar, dass die Sachverhaltswürdigung der Vorinstanz an einem solchen Mangel leidet.
- 25 Die Beschwerde macht zum Einen geltend, die im Zusammenhang mit der Prüfung der ausreichenden Berücksichtigung des zu erwartenden induzierten Verkehrs getroffene Feststellung der Vorinstanz, bei dem Vorhaben handle es sich

um eine reine Ausbaumaßnahme, sei aktenwidrig, weil die IVV-Gutachter bei dieser Verkehrsprognose unstreitig von der Realisierung der sogenannten Bochumer Lösung mit dem Neubau der Anschlussstelle Stahlhausen sowie eines Teilstücks der A 44 ausgegangen seien. Damit ist nicht hinreichend dargetan, dass die Vorinstanz ihrer Überzeugungsbildung einen aktenwidrigen Sachverhalt zugrunde gelegt hat. Eine Aktenwidrigkeit tatsächlicher Feststellungen liegt vor, wenn zwischen den in der angegriffenen Entscheidung getroffenen tatsächlichen Annahmen und dem insoweit unumstrittenen Akteninhalt ein offensichtlicher Widerspruch besteht. Da eine Kritik an der tatrichterlichen Beweiswürdigung und Überzeugungsbildung als solche nicht als Verfahrensmangel rügefähig ist, muss die Beschwerde die Aktenwidrigkeit durch konkrete Angaben von Textstellen aus dem vorinstanzlichen Verfahren, aus denen sich der Widerspruch ergeben soll, genau darstellen (Beschluss vom 30. Juni 2009 - BVerwG 9 B 23.09 - juris Rn. 10). Daran fehlt es hier. Die Beschwerde bezeichnet keine bestimmte Textstelle, die belegt, dass die IVV-Gutachter bei der auf das Jahr 2015 bezogenen Prognose des induzierten Verkehrs auch die genannten Neubauvorhaben einbezogen haben. Im Übrigen kann ein Widerspruch zwischen gerichtlicher Feststellung und behauptetem Akteninhalt schon deshalb nicht vorliegen, weil die Vorinstanz ihre Annahme, hinsichtlich der Bewertung des zu erwartenden induzierten Verkehrs sei von einer Ausbaumaßnahme auszugehen, nicht auf entsprechende Aussagen der IVV-Gutachter gestützt hat.

- 26 Die Beschwerde meint ferner, die Vorinstanz habe gegen Denkgesetze verstoßen, wenn sie davon ausgehe, dass bei der Überprüfung der Verkehrsprognose im Jahre 2003, wie sie im Schreiben der Ingenieurgruppe IVV vom 20. Juli 2004 wiedergegeben sei, bereits die Ergebnisse einer Neuberechnung der Verkehrsbelastung durch das DIW aus dem Jahre 2004 berücksichtigt worden seien. Diese Rüge geht fehl; für eine solche in der Tat gegen Denkgesetze verstoßende Annahme geben die Gründe des angegriffenen Urteils keinerlei Anhaltspunkte.
- 27 Soweit die Beschwerde schließlich meint, die auf der Straßenverkehrszählung 2005 beruhenden Hochrechnungen der Verkehrsbelastung für die Jahre 2010,

2015, 2020 und 2025 hätten wegen gravierender methodischer Mängel nicht zur Bestätigung der Ergebnisse der Verkehrsprognose der IVV herangezogen werden dürfen, greift sie wiederum die Sachverhaltswürdigung der Vorinstanz an und verfehlt damit den verfahrensrechtlichen Gehalt des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung nach § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Wie bereits ausgeführt, hat die Vorinstanz im Übrigen die Annahme, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose nicht zu beanstanden sei, nicht maßgeblich auf die genannten Hochrechnungen gestützt.

- 28 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO, die Streitwertfestsetzung folgt aus § 47 Abs. 1 und 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Dr. Storost

Dr. Christ

Prof. Dr. Korbmacher