



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 20.08

Verkündet
am 9. Juni 2010
Ott
Geschäftsstellenverwalterin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 19. Mai 2010
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost,
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte, Domgörgen,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger und
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Korbmacher

am 9. Juni 2010 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Von den Kosten des Verfahrens tragen die Kläger zu 1, 4
und 9 je 4/30, die Kläger zu 2, 3, 5 und 8 je 3/30 und die
Kläger zu 6, 7, 10, 11, 12 und 13 je 1/30.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 28. November 2007 und den Planergänzungsbeschluss vom 5. Oktober 2009 für den Neubau der Autobahn 44 (A 44) von der Anschlussstelle Universitätsstraße bis ca. 510 m östlich der Schattbachstraße im Stadtgebiet von Bochum.
- 2 Die Kläger zu 1 bis 4 und zu 7, 9, 11 und 12 sind Eigentümer von Grundstücken, die teilweise für die Trasse selbst, teilweise für notwendige Änderungen im vorhandenen Straßennetz oder für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Die Kläger zu 1 bis 4 bewirtschaften die historische Wasserburg „Haus L.“ als Veranstaltungsort und als Gästehaus und betreiben auf überwiegend im Trassenbereich gelegenen Flächen Landwirtschaft als Nebenerwerb sowie eine Pferdepenionshaltung. Die Wasserburg selbst und die sie umgebende Gräfte werden nicht durch das Vorhaben in Anspruch genommen. Die Kläger zu 5, 6 und 8 sind Eigentümer entlang der Trasse gelegener Grundstücke, die mit von ihnen selbst genutzten bzw. vermieteten Wohngebäuden bebaut sind. Diese Grundstücke werden nicht

in Anspruch genommen. Der Kläger zu 10 bewohnt ein im Eigentum seiner Ehefrau stehendes Haus in Trassennähe. Das Grundstück des Klägers zu 13 befindet sich außerhalb des Planfeststellungsabschnitts. Im Einzelnen ergeben sich die Eigentumsverhältnisse und die Betroffenheiten der Kläger aus der Antragschrift der Kläger vom 3. April 2008 und der Antragserwiderung des Beklagten vom 27. Mai 2008 im vorläufigen Rechtsschutzverfahren BVerwG 9 VR 15.08; auf sie wird verwiesen.

- 3 Die A 44 ist Bestandteil einer großräumigen West-Ost-Achse zwischen Aachen und Kassel und zugleich ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Ruhrgebiet und den Ballungsräumen der Rheinschiene. Im Ruhrgebiet verläuft die A 44 durch das Stadtgebiet von Witten und endet auf Bochumer Stadtgebiet westlich des Kreuzes Bochum/Witten mit der A 43. Der Verkehr wird von dort über die B 226 (Wittener Straße) östlich des Opel-Werks auf den autobahnähnlich ausgebauten Außenring der Stadt Bochum (Nordhausen-Ring, Oviedo-Ring und Donezk-Ring) geleitet.
- 4 Mit dem planfestgestellten 3,320 km langen Abschnitt der A 44 wird das Autobahnkreuz Bochum/Witten mit dem Außenring Bochum südlich des Opel-Werks über die Anschlussstelle Universitätsstraße verbunden. Die geplante Querspanne ist Teil der „Bochumer Lösung“, die als weitere Ausbaumaßnahmen den sechsstreifigen Ausbau der A 40 von der Stadtgrenze Bochum/Essen zwischen den Anschlussstellen Gelsenkirchen und Bochum-Wattenscheid sowie die niveaufreie Verknüpfung der A 40 mit dem Außenring Bochum an der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen (Westkreuz) vorsieht. Hierdurch soll eine Verbindungsalternative für den West-Ost-Verkehr im Ruhrgebiet zu der auch nach dem sechsstreifigen Ausbau hoch belasteten A 40 geschaffen werden und das Gesamtverkehrssystem durch eine signifikante Anhebung der Leistungsfähigkeit eine größere Stabilität erhalten.
- 5 Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen i.d.F. des 5. Änderungsgesetzes zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 (BGBl I S. 2574) ist das Vorhaben als vordringlicher Bedarf ausgewiesen (Ifd. Nr. 1573).

- 6 Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, leitete mit Schreiben vom 20. Dezember 2001 der Bezirksregierung Arnsberg den von ihm aufgestellten Plan zu und beantragte die Durchführung des Anhörungsverfahrens. Die Bezirksregierung forderte die Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme auf und veranlasste, dass der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der auf die Einwendungsfrist und den Ausschluss verspäteter Einwendungen hingewiesen wurde, vom 5. Februar 2002 bis zum 4. März 2002 in der Stadt Bochum auslag.
- 7 Sämtliche Kläger erhoben - teilweise mit gemeinsamen Einwendungsschreiben und teilweise unter Bezugnahme auf das umfangreiche Einwendungsschreiben der „Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo“ - fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben.
- 8 Aufgrund von Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Einwendungen Privater nahm der Vorhabenträger verschiedene Änderungen an der Planung vor, die er durch die Deckblätter I und II in das Verfahren einbrachte. Mit dem Deckblatt I wurde der Planfeststellungsabschnitt um ca. 70 m bis zu dem Anschluss an den gewidmeten und bereits unter Verkehr befindlichen Teil der A 44 verlängert, der landschaftspflegerische Begleitplan überarbeitet, die Entwässerungsplanung angepasst sowie eine Ergänzung der Unterlagen nach § 6 UVPG und eine Überarbeitung der lärmtechnischen Berechnungen vorgenommen. Das Deckblatt II trug dem Inkrafttreten der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) i.d.F. vom 11. September 2002 Rechnung und führte eine neue Schadstoffabschätzung unter Berücksichtigung der neuen Immissionsgrenzwerte in das Verfahren ein. Die geänderten Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 10. Juni 2003 bis zum 7. Juli 2003 in der Stadt Bochum zur Einsichtnahme aus. Gegen die Deckblätter I und II haben alle Kläger, mit Ausnahme der Klägerin zu 12, rechtzeitig schriftlich Einwendungen erhoben.
- 9 Die geänderten Planunterlagen wurden, nach rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins und gesonderter Einladung der beteiligten Behör-

den, Stellen und Vereinigungen, in insgesamt drei Staffeln an insgesamt 26 Terminen im Juli, September und November 2004 in der Stadthalle Bochum bzw. in Räumlichkeiten der Ruhr-Universität Bochum erörtert. In Umsetzung der durch die Einwendungen und im Erörterungstermin gewonnenen Erkenntnisse überarbeitete der Vorhabenträger mit dem Deckblatt III den landschaftspflegerischen Begleitplan im Hinblick auf ein festgesetztes Landschaftsschutzgebiet. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde brachte der Vorhabenträger ein weiteres Deckblatt IV in das Verfahren ein, das die lärmtechnische Berechnung mit einem Korrekturwert D_{StrO} von - 5 dB(A) für den auf den durchgehenden Fahrstreifen der A 44 aufzubringenden lärm mindernden Straßenoberflächenbelag enthält. Hinsichtlich der Deckblätter III und IV fand keine erneute Auslegung statt.

- 10 Mit Beschluss vom 28. November 2007 stellte der Beklagte den Plan für den „Neubau der Autobahn 44 (A 44) von Bau-km 19+980 - Anschlussstelle Universitätsstraße - (ca. 100 m westlich der K 3) bis Bau-km 23+300 (ca. 510 m östlich der Schattbachstraße)“ fest. Der Plan enthält zahlreiche Nebenbestimmungen, die u.a. den Naturschutz, den Schutz des Grundwassers und die Bauausführung betreffen. Zur Minderung der Lärmbelastung wird dem Vorhabenträger aufgegeben, auf den durchgehenden Fahrbahnen einen lärm mindernden Straßenoberflächenbelag, der einen Korrekturwert D_{StrO} von - 5 dB(A) erzielt, zu verwenden und auf den Fahrbahnen der Verbindungsrampen und der Anschlussstellenäste einen Straßenoberflächenbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} von - 2 dB(A) aufzubringen. Den Klägerinnen zu 5 und 9 wird unter gleichzeitiger Ablehnung des Übernahmeantrags der Klägerin zu 5 für ihre Wohnhäuser Anspruch auf passiven Schallschutz und angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche zugesprochen.
- 11 Die Einwendungen der Kläger im Übrigen wies der Planfeststellungsbeschluss zurück:
- 12 Der Neubau der A 44 sei unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung geboten, weil die vorhandenen Straßen nicht mehr den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen im Planungsraum entsprächen. Hinsichtlich der Trassenführung

habe aufgrund zahlreicher Zwangspunkte keine realistische Alternativlösung bestanden. Die Belastung mit Lärm und Schadstoffen sei auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose und auch im Übrigen fehlerfrei ermittelt worden. Den nach den Modellberechnungen der Gutachter mit der Verkehrsfreigabe möglichen geringfügigen Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe könne durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung wirksam begegnet werden. Die mit dem Bau des Vorhabens verbundenen Eingriffe in privates Grundeigentum und die Belastungen trassennaher Anwohner seien nicht zu vermeiden. Trotz der nicht zu verkennenden Belastungen durch den Neubau der A 44 sei eine Existenzgefährdung des Betriebes „Haus L.“ der Kläger zu 1 bis 4 nicht zu erwarten. Selbst wenn dies der Fall wäre, würde das Vorhaben daran aber nicht scheitern. Auf Grund der überragenden Bedeutung des Straßenbauvorhabens wäre ein Eingriff in die Eigentumsposition auch um den Preis, dass sich die geltend gemachten Beeinträchtigungen zu einer Existenzgefährdung oder gar -vernichtung verdichteten, hinzunehmen. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserströme sei nicht zu befürchten, da die Trasse von einer Ausnahme abgesehen nahezu ausschließlich in Dammlage verlaufe. Das im Wasserbuch der Stadt Bochum eingetragene Wasserrecht zugunsten von „Haus L.“ werde daher nicht beeinträchtigt. Es sei gewährleistet, dass die Funktion des Isabella-Stollens erhalten bleibe.

- 13 Die Kläger haben am 3. April 2008 Klage erhoben und diese mit Schriftsätzen vom 15. Mai 2008 sowie unter Bezugnahme auf ihr Vorbringen im einstweiligen Rechtsschutzverfahren (BVerwG 9 VR 15.08) umfangreich begründet. Sie rügen zahlreiche Bekanntmachungs- und Auslegungsfehler und bestreiten, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele erreicht werden könnten. Umfangreiche Einwendungen erheben sie gegen die Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffprognosen. Die Verkehrsprognose beruhe auf veralteten und unvollständigen Daten und sei methodisch fehlerhaft. Insbesondere werde der durch das Vorhaben induzierte Verkehr in den Prognosen marginalisiert. Die der Lärmbeurteilung zugrunde gelegten Richtlinien RLS-90 seien stark veraltet und entsprächen nicht mehr dem Stand der Technik. Zahlreiche Lärmquellen, insbesondere der angestiegene Motorradverkehr, würden durch sie nicht oder nicht angemessen erfasst und die lärmmindernde Wirkung des vorgesehenen offen-

porigen Asphalts überschätzt. Das für die Schadstoffprognose verwendete Ausbreitungsmodell nach Gauß sei für die Ermittlung von Immissionen des Straßenverkehrs ungeeignet. Die ermittelten Prognosewerte seien daher nicht aussagekräftig. Tatsächlich müsse mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV gerechnet werden.

- 14 Hinsichtlich der Verkehrs- und Schadstoffprognose halten die Kläger weitere Sachaufklärung für erforderlich und haben in der mündlichen Verhandlung vorsorglich die mit Schriftsätzen vom 9. Juli 2009 und 8. April 2010 begründeten Beweisanträge gestellt.
- 15 Ende Juni 2009 reichte der Vorhabenträger auf der Grundlage eines in seinem Auftrag erstellten Artenschutzbeitrages, der zu dem Ergebnis kommt, dass das Vorhaben keine der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des Bundesnaturschutzgesetzes verwirklicht, bei der Bezirksregierung Arnsberg einen Antrag auf Planergänzung ein. Darin wird der Landschaftspflegerische Begleitplan um neue vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Wasserralle, den Steinkauz, den Kleinspecht und die Schleiereule ergänzt und werden planfestgestellte Maßnahmen mit Blick auf den Kiebitz, die Wiesenschafstelze und die Feldlerche modifiziert.
- 16 Die von der Anhörungsbehörde zur Stellungnahme aufgeforderten Kläger erhoben mit Schreiben ihres gemeinsamen Prozessbevollmächtigten vom 6. August 2009 und die Kläger zu 1, 3 und 4 sowie der Kläger zu 2 mit weiteren Schreiben vom 3. und 7. August 2009 Einwendungen gegen die Planänderung.
- 17 Am 5. Oktober 2009 erließ der Beklagte den Planergänzungsbeschluss und wies die Einwendungen der Kläger zurück.
- 18 Die Kläger haben mit Schriftsatz vom 30. November 2009 den Planergänzungsbeschluss in das Verfahren einbezogen. Sie rügen, dass dem Ergänzungsbeschluss zugrunde liegende Artenschutzgutachten weise Widersprüche zwischen der eigentlichen Bestandsaufnahme und der Bewertung auf. Die vorgesehenen Maßnahmen seien nicht geeignet, Störungen zu vermeiden. Die Vo-

oraussetzungen einer Ausnahme seien zu Unrecht bejaht worden. Der Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins mache den Beschluss verfahrensfehlerhaft.

19 In der mündlichen Verhandlung am 19. Mai 2010 hat der Beklagte den Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen für den Isabella-Stollen ergänzt.

20 Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 28. November 2007 in der Gestalt des Planergänzungsbeschlusses vom 5. Oktober 2009 und der in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll gegebenen Planergänzungen aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um geeignete Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen der Planverwirklichung auf die Grundstücke der Kläger erneut zu entscheiden.

21 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

22 Er tritt dem Vortrag der Kläger im Einzelnen inhaltlich entgegen.

II

23 A. Die Klage ist zulässig.

24 Namentlich ist das Bundesverwaltungsgericht nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG i.V.m. lfd. Nr. 21 der Anlage zum Fernstraßengesetz zur Entscheidung über diesen Rechtsstreit berufen. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwal-

tungsgerichts bestehen nicht (Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 27 ff.).

- 25 Die Kläger konnten den Planergänzungsbeschluss vom 5. Oktober 2009, ohne an die Einhaltung einer Klagefrist gebunden zu sein, mit Schriftsatz vom 30. November 2009 in das Verfahren einbeziehen (vgl. Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 31.07 - Buchholz 310 § 74 VwGO Nr. 15 Rn. 21 ff.).
- 26 B. Die Klage ist aber nicht begründet.
- 27 Der Planfeststellungsbeschluss in seiner zur gerichtlichen Prüfung gestellten Form einschließlich der in der mündlichen Verhandlung vom 19. Mai 2010 zu Protokoll gegebenen Erklärungen des Beklagten leidet an keinem Rechtsfehler, der die Kläger in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO) und die Aufhebung des Beschlusses bzw. die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.
- 28 I. Dem Planfeststellungsbeschluss kommt, da er Grundlage der nachfolgenden Enteignung ist (§ 19 Abs. 1 FStrG), enteignungsrechtliche Vorwirkung zu. Daher haben die Kläger zu 1 bis 4, 7, 9, 11 und 12, deren durch Art. 14 Abs. 1 GG geschütztes Grundeigentum (teilweise) für das Planvorhaben in Anspruch genommen werden soll, einen Anspruch darauf, von einer Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben, die nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient, insbesondere nicht gesetzmäßig ist (Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG), und auf eine dahingehende umfassende gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses.
- 29 Der Anspruch des von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung Betroffenen auf gerichtliche Überprüfung des Plans auf seine objektive Rechtmäßigkeit (sog. Vollüberprüfungsanspruch) unterliegt allerdings Einschränkungen. Danach führt nicht jeder objektiv-rechtliche Fehler, der einer Planung anhaftet, zur Aufhebung. Diese Rechtsfolge scheidet vielmehr aus, wenn der geltend gemachte Rechtsfehler für die Eigentumsbetroffenheit des Klägers aus tatsächlichen oder

rechtlichen Gründen nicht erheblich, insbesondere nicht kausal ist (Urteil vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 24).

- 30 Die nicht durch die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und damit nur mittelbar betroffenen Kläger zu 5, 6, 8, 10 und 13 können dagegen nur die Verletzung gerade sie schützender Normen des materiellen und Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer geschützten Privatbelange rügen, nicht aber eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen.
- 31 II. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 28. November 2007 wie auch der Planergänzungsbeschluss vom 5. Oktober 2009 leiden nicht an Verfahrensfehlern.
- 32 Die umfangreichen Rügen der Kläger hinsichtlich der Bekanntmachungen und der Auslegung der Planunterlagen zum Planfeststellungsbeschluss überzeugen den Senat nicht. Von einer näheren Darstellung und Auseinandersetzung mit diesen Rügen sieht der Senat im Hinblick darauf ab, dass die Kläger fristgerecht und umfassend Einwendungen erhoben haben. Unterstellte Auslegungs- und Bekanntmachungsfehler wären daher ohne Einfluss auf die Sachentscheidung geblieben und somit weder hinsichtlich der eigentumsbetroffenen noch der übrigen Kläger geeignet, zur (vollständigen oder teilweisen) Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit zu führen (vgl. Urteil vom 12. August 2009 a.a.O. Rn. 23 und Rn. 31 m.w.N.).
- 33 Soweit die Kläger rügen, im Erörterungstermin seien zahlreiche Einwendungen des Klägers zu 8 nicht erörtert worden, zeigen sie einen beachtlichen Verfahrensmangel ebenfalls nicht auf. Ein Anspruch des Einwenders auf unbeschränkte Redezeit im Anhörungsverfahren lässt sich dem Gebot, eine substantielle Behandlung der berührten Belange und Interessen zu ermöglichen (vgl. Urteil vom 5. Dezember 1986 - BVerwG 4 C 13.85 - BVerwGE 75, 214 <227>), nicht entnehmen. Insbesondere wenn - wie hier - die Zahl der Einwender sehr groß ist, ist eine straffe Verhandlungsführung, die von allen Beteiligten, einschließlich der Einwender, eine Konzentration auf das Wesentliche verlangt,

nicht zu beanstanden. Diesen Anforderungen ist die Anhörungsbehörde gerecht geworden. Sie hat ausweislich ihres Aktenvermerks vom 2. Dezember 2004 die Einwendungen in drei Staffeln im Juli, September und November 2004 an insgesamt 26 Verhandlungstagen ganztägig mit den Beteiligten intensiv erörtert und auch dem Kläger zu 8 an zwei Tagen knapp zehn Stunden Erörterungszeit zur Verfügung gestellt. Dass es ihm gleichwohl nicht möglich gewesen wäre, alle für ihn wesentlichen Einwendungen vorzubringen, ist nicht dargelegt.

- 34 Ein Verfahrensfehler liegt ferner nicht darin, dass die Anhörungsbehörde die nachträglich eingeholte Verkehrsuntersuchung über die Entwicklung des Lkw-Verkehrs aus dem Jahr 2004 nicht zum Gegenstand der Erörterung gemacht hat. Eine Pflicht, nachträglich eingeholte Gutachten in die Anhörung einzubeziehen und sie gegebenenfalls auszulegen, besteht nur dann, wenn die Behörde erkennt oder erkennen musste, dass ohne diese Unterlage Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können (Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>). Dies war hier offensichtlich nicht der Fall.
- 35 Auf die Durchführung eines Erörterungstermins für das ergänzende Planverfahren konnte die Anhörungsbehörde gemäß § 17d Satz 1 FStrG verzichten. Die ermessensleitende Überlegung, es sei angesichts der Einwendungen der Kläger nicht damit zu rechnen, dass es zu einem Interessenausgleich und einvernehmlichen Lösungen kommen werde, ist nicht zu beanstanden.
- 36 Die Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung wurden eingehalten. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hat stattgefunden, die Öffentlichkeit wurde - wie dies nach § 9 Abs. 1 UVPG (Art. 6 Abs. 2 UVP-RL) bei Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist - zu den Umweltauswirkungen beteiligt. Soweit die Kläger die fehlende Bestandsaufnahme von Fauna und Flora gerügt haben, ist diesem Einwand durch die im Rahmen der Planergänzung erstellte artenschutzrechtliche Untersuchung Rechnung getragen worden, zu der sowohl die Kläger als auch die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereine Stellung nehmen konnten. Hinsichtlich der weiteren Rügen im Zusammenhang mit den ausgeleg-

ten Unterlagen ist nicht dargetan und nicht erkennbar, dass etwaige Mängel auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Dies ist nur anzunehmen, wenn die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planungsbehörde ohne den behaupteten Fehler anders entschieden hätte (vgl. Urteile vom 13. Dezember 2007 - BVerwG 4 C 9.06 - BVerwGE 130, 83 Rn. 38 ff. und vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <250>). Das ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

- 37 III. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem materiell-rechtlichen Fehler, der nach den oben dargestellten Prüfungsmaßstäben zum Erfolg der Anfechtungsklage führen könnte.
- 38 1. Die Planrechtfertigung ist für das planfestgestellte Vorhaben gegeben. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. vom 20. Januar 2005 (BGBl I S. 201) - FStrAbG - als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und damit gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung wie auch das gerichtliche Verfahren verbindlich (stRspr; vgl. etwa Urteile vom 8. Juni 1995 a.a.O. S. 345 ff. und vom 12. März 2008 - BVerwG 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 43). Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit seiner Bedarfsfeststellung für die A 44 im Stadtgebiet von Bochum die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht ersichtlich. Davon ist nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich ist, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (Urteile vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 C 11.96 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 138 S. 247, vom 22. Januar 2004 - BVerwG 4 A 32.02 - BVerwGE 120, 87 <100> und vom 12. März 2008 a.a.O.). Solche Gründe liegen nicht vor.
- 39 Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen, an deren methodischer Richtigkeit keine durchgreifenden Zweifel bestehen (vgl. unten unter 3 a)), haben beim Vergleich der Auslastungszustände ohne und mit Bau der Querspange eine Reduktion des Anteils überlasteter Autobahnen um 23 % ergeben. Erkennbar

entlastet wird insbesondere die A 40. Gleichzeitig steigt der Anteil überlasteter Strecken des Außenrings deutlich an. Werden der zusätzlich belastete Außenring und die Autobahnen zusammen betrachtet, ergibt sich noch ein Rückgang der überlasteten niveaufreien Strecken um 12 %. Bei den Stadtstraßen ist bezogen auf das gesamte Straßennetz noch mit einem Rückgang von 7 % zu rechnen. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wird durch den Einwand der Kläger, die Querspange und die beiden weiteren Ausbaumaßnahmen der „Bochumer Lösung“ könnten wegen des hohen Verkehrsaufkommens mit Staubildungen nicht zur Stabilisierung des Straßennetzes beitragen, nicht in Frage gestellt. Auch wenn es vorhersehbar streckenweise zu Überlastungen auf dem Außenring und der Querspange kommen wird, ändert dies nichts an der erheblichen Entlastung der A 40 und damit an einer Stabilisierung des Verkehrsgeschehens auf dieser Hauptverkehrsader im Raum Bochum. Entsprechendes gilt für die Hauptverbindungsstraßen des innerörtlichen Verkehrs. Mit 7 % sind die Entlastungen dort auch nicht so gering, dass ihnen keine den Verkehrsfluss erleichternde Wirkung zugeschrieben werden könnte.

- 40 2. Der Planfeststellungsbeschluss weist keine artenschutzrechtlichen Mängel auf, derentwegen die Kläger seine Aufhebung oder zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit verlangen können.
- 41 a) Die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch die Planfeststellungsbehörde beruht auf einer ordnungsgemäßen Bestandserfassung. Die zunächst unterbliebene notwendige Bestandsaufnahme ist im Rahmen des Verfahrens zum Erlass des Ergänzungsbeschlusses nachgeholt worden. Bedenken, dass diese Untersuchung der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume nicht methodisch fachgerecht durchgeführt wurde, bestehen nicht (vgl. zu den Anforderungen Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 54 ff. m.w.N.). Die Bestandsaufnahme beruht zum einen auf aus Anlass des Vorhabens vorgenommenen Untersuchungen vor Ort und zum zweiten auf ergänzend ausgewertetem Erkenntnismaterial anderen Ursprungs. Dass die Untersuchungen in ihrem methodischen Ansatz oder ihrer praktischen Durchführung nicht in einer den konkreten Verhältnissen vor Ort und dem sonstigen

Erkenntnismaterial entsprechenden Art und Weise durchgeführt wurden, ist nicht ersichtlich.

- 42 Die in der mündlichen Verhandlung erstmals geäußerte Kritik am methodischen Vorgehen des Gutachters (ungenügende Zahl von Begehungen, Begehungen zur falschen Zeit, Suche nach Brutvorkommen am falschen Ort) bezieht sich auf die vom Beklagten nachgereichte Ausarbeitung vom 17. Mai 2010, wonach die Wasserralle gegenwärtig nicht mehr im Regenrückhaltebecken Höfestraße brütet. Ob dieser Ausarbeitung eine in allen Punkten den methodischen Standards entsprechende Untersuchung zugrunde lag, wie der Gutachter des Beklagten Dr. R. in der mündlichen Verhandlung betont hat, bedarf keiner abschließenden Klärung. Denn eine nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und damit nach dem für die gerichtliche Überprüfung der Sach- und Rechtslage grundsätzlich maßgeblichen Zeitpunkt erfolgte Änderung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten wäre ausnahmsweise nur dann zu berücksichtigen, wenn mit hinreichender Sicherheit feststünde, dass - etwa wegen einer dauerhaft nachteiligen Änderung des Habitatpotenzials - eine zuvor vorhandene Lebensstätte endgültig verloren gegangen ist. Eine solche Feststellung trifft die ergänzende Ausarbeitung jedoch nicht. Hierfür ist auch nichts ersichtlich.
- 43 b) Auf der Grundlage der hiernach nicht zu beanstandenden Bestandsaufnahme hat der Beklagte zu Recht eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Artenschutzrecht bejaht. Zwar kann nicht in jeder Hinsicht ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben Verbotstatbestände erfüllt. Insoweit greift aber die im Planergänzungsbeschluss erteilte Ausnahme.
- 44 Maßgeblich für die artenschutzrechtliche Prüfung der Verbotstatbestände sind die §§ 42, 43 BNatSchG in der Fassung, die sie durch Art. 1 Nr. 7 und 8 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873) mit Wirkung vom 18. Dezember 2007 (Art. 3) erhalten haben (nachfolgend BNatSchG 2007). Obgleich sich der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss auf die bis zum 17. Dezember 2007 geltenden §§ 42, 43 BNatSchG a.F. stützt, ist die Neufassung anzuwenden; denn der Beklagte hat seine artenschutzrechtliche Prüfung in der Ersten Änderung des

Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Oktober 2009 nicht nur bezogen auf die vorsorgliche Erteilung einer Ausnahme bzw. Befreiung, sondern ausweislich der Begründung des Änderungsbeschlusses auch bezogen auf das Eingreifen der Verbote aktualisiert. Die im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung in Kraft getretenen §§ 44, 45 BNatSchG 2010 (BGBl I 2009 S. 2542) stimmen mit den einschlägigen Vorschriften des BNatSchG 2007 wörtlich überein und können daher das Beurteilungsergebnis nicht beeinflussen.

- 45 (1) Dass durch das Vorhaben bau- oder betriebsbedingt der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG 2007 erfüllt wird, ist nicht zu befürchten. Durch das in diesem Verbotstatbestand u.a. enthaltene Tötungsverbot werden verkehrsbedingte Tierverluste durch Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen allein dann erfasst, wenn sich das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht (Urteile vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 219 und vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 58). Dies ist zu verneinen. Durch die festgesetzten Sperreinrichtungen und Überflughilfen (Lärmschutzwand und -wall bzw. Abzäunung) sowie die umfangreichen Gehölzpflanzungen sieht der Planergänzungsbeschluss die Kollisionsrisiken für die nachgewiesenen kollisionsgefährdeten Vogelarten Schleiereule, Steinkauz, Waldkauz und Waldohreule als auf ein unbedenkliches Maß beschränkt an. Dass diese Einschätzung unzutreffend wäre, wird von den Klägern nicht behauptet und ist nicht ersichtlich.
- 46 (2) Eine Verwirklichung des Störungstatbestandes des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 kann dagegen für die Vogelart Wasserralle nicht völlig ausgeschlossen werden.
- 47 § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt nach der Definition des 2. Halbsatzes vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die darin zum Ausdruck kommende populationsbezogene Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle steht mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. b

der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl EG Nr. L 206 S. 7 - FFH-RL) und Art. 5 Buchst. d der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl EG Nr. L 103 S. 1 - VRL) im Einklang, die beide einen art- bzw. populationsbezogenen Schutzansatz verfolgen (vgl. Urteile vom 12. März 2008 - BVerwG 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 237 und vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 89).

- 48 Der Begriff der Population ist Art. 2 Buchst. I der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (ABl EG Nr. L 61 S. 1) entnommen und wortgleich in § 10 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG 2007 definiert. Er erfasst eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Eine lokale Population erfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(raum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen (vgl. BTDrucks 16/5100 S. 11).
- 49 Der Störungstatbestand kann vor allem durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der geschützten Tierarten in Gestalt von akustischen und optischen Störwirkungen erfüllt werden (vgl. Urteil vom 21. Juni 2006 - BVerwG 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 Rn. 34 m.w.N.). Der Planergänzungsbeschluss geht in Übereinstimmung mit dem Fachgutachten zum Artenschutz davon aus, dass hinsichtlich der Vogelarten Gelbspötter, Teichhuhn, Teichrohrsänger, Wasser- ralle sowie Steinkauz und Schleiereule letzte Unsicherheiten verbleiben, ob durch die ergriffenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung insbesondere von Lärmbeeinträchtigungen während der Bauzeit (Bauzeitbeschränkungen für Baufeldfreiräumung und Trassenschüttung, Errichtung einer 700 m langen und 4 m hohen mobilen Lärmschutzwand auf der Südseite der Trasse) und durch die dauerhaften Maßnahmen aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwände und -wälle, offenporiger Asphalt) Störungen der Vogelarten, die zu Verlusten

von Brutrevieren führen, verhindert werden können. Für die im Regenrückhaltebecken Höfstraße lebenden Vogelarten ordnet der Planergänzungsbeschluss als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen die Optimierung des in südwestlicher Richtung angrenzenden Regenrückhaltebeckens Heintzmannstraße (Maßnahme 10A_{CEF}), die Umwandlung einer Ackerfläche in beweidetes Grünland (Maßnahme 9A_{CEF}) für den Steinkauz und die Errichtung eines Schuppens mit Nistkasten (Maßnahme 8A_{CEF}) für die Schleiereule an. Die vorgesehenen Maßnahmen am Regenrückhaltebecken Heintzmannstraße werden für die Wasserralle und den Teichrohrsänger - bei denen der Artenschutzbeitrag schon bei Verlust nur eines Brutpaares von einer Verschlechterung der lokalen Population ausgeht - ergänzt durch die Anordnung eines Monitorings und eines Risikomanagements.

- 50 Ob die vorgesehenen Maßnahmen am Regenrückhaltebecken Heintzmannstraße eine Populationswirksamkeit des Vorhabens, insbesondere für die Wasserralle, vermeiden können, ist zwischen den Beteiligten streitig. Insoweit steht für den Senat auch nach den Erläuterungen durch den für den Artenschutzbeitrag verantwortlichen Gutachter Dr. R. in der mündlichen Verhandlung nicht mit der erforderlichen Überzeugung fest, dass die naturschutzfachlichen Einwände der Kläger gegen die Eignung der Maßnahmen, die sich insbesondere auf die geringe Entfernung von der geplanten Autobahntrasse, die zu erwartenden Störwirkungen durch die an das Regenrückhaltebecken unmittelbar angrenzende Markstraße und den südlich gelegenen Sportplatz mit Flutlichtanlage beziehen, widerlegt sind und deswegen eine Verschlechterung des Zustands der lokalen Population nicht zu besorgen ist.
- 51 Einer abschließenden Klärung dieser Frage bedarf es jedoch nicht. Denn jedenfalls aufgrund der von dem Beklagten vorsorglich im Planergänzungsbeschluss gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 erteilten Ausnahme vom Störungsverbot ist das Vorhaben insoweit zulässig.
- 52 (3) Nach § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG 2007 können die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 42 BNatSchG 2007 aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentli-

chen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert; Art. 9 Abs. 2 VRL ist zu beachten.

- 53 (a) Art. 9 Abs. 1 VRL, der Abweichungen vom Störungsverbot des Art. 5 Buchst. d VRL unter eingeschränkten Voraussetzungen zulässt, steht der Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 nicht entgegen. Der Störungstatbestand des Art. 5 Buchst. d VRL setzt voraus, dass sich die Störung der unter den Schutz der Vogelschutzrichtlinie fallenden Vogelarten auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt. Das ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (vgl. die Präambel und Art. 1 VRL) sowie das Verschlechterungsverbot (Art. 13 VRL) nicht der Fall, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Arten sichergestellt ist (vgl. Urteil vom 21. Juni 2006 a.a.O. Rn. 44). Art. 5 Buchst. d VRL enthält damit bereits auf der Tatbestandsebene einen umfassend populationsbezogenen Ansatz, während nach deutschem Recht der über die jeweiligen lokalen Populationen hinausgehende Zustand der „Populationen einer Art“ erst auf der zweiten Prüfungsstufe im Rahmen der Ausnahmeentscheidung nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007 Bedeutung gewinnt. Für das mit dem Störungsverbot verfolgte Schutzziel spielt dies jedoch keine Rolle. Der Senat hat - ebenso wie beim Beschädigungs- und Zerstörungsverbot - keinen Zweifel daran, dass es dem nationalen Gesetzgeber mit Rücksicht auf den Spielraum, den gemeinschaftsrechtliche Richtlinien ihm bei der Wahl von Form und Mitteln zur Zielerreichung belassen und belassen müssen, frei stand, den gemeinschaftsrechtlich geforderten Schutzstandard auf dem gewählten Weg zu erreichen (vgl. zum Beschädigungs- und Zerstörungsverbot Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - a.a.O. Rn. 70).
- 54 (b) Das Planvorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die die Abweichung vom Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 rechtfertigen.
- 55 Voraussetzung ist insoweit nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Ausreichend ist ein durch Vernunft und Verantwortungsbe-

wusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. Urteil vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 153). Dabei dürfen die Anforderungen an das Vorliegen von Abweichungsgründen im allgemeinen Artenschutzrecht nicht überspannt werden. So kann es genügen, wenn das Vorliegen des Abweichungsgrundes im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der in Bezug genommenen planfestgestellten Unterlage plausibel dargelegt wird oder augenscheinlich und für jedermann greifbar vorliegt (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 125).

- 56 Diese Voraussetzungen liegen im Streitfall vor. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange finden Ausdruck in seiner Einstufung als vordinglicher Bedarf in der gesetzlichen Bundesverkehrswegeplanung und verleihen dem Vorhaben einen besonderen Stellenwert. Die mit der Querspange verfolgte Verbindung des vorhandenen Außenrings um Bochum mit der A 43 wird zu einer Verbesserung der lokalen und überörtlichen Verkehre im Bereich Bochum/Witten führen und zusammen mit den weiteren Elementen der „Bochumer Lösung“ zu einer Entlastung der derzeit hoch belasteten A 40 und damit zu einer Stabilisierung des Gesamtverkehrssystems im südlichen Ruhrgebiet beitragen. Diese Gründe überwiegen die eher in geringem Ausmaß betroffenen Belange des Artenschutzes.
- 57 (c) In seiner artenschutzrechtlichen Alternativenuntersuchung, die ebenso wie die FFH-rechtliche und damit anders als die fachplanerische Alternativenuntersuchung der vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegt (vgl. Urteil vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 169), ist der Beklagte zu dem Ergebnis gelangt, es gebe keine nach dem Schutzkonzept des § 42 BNatSchG 2007 vorzugswürdige Standortalternative, die zu einer Reduzierung des Umfangs oder der Intensität der Verstöße gegen die Zugriffsverbote führe. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde dürfen von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige, auch naturschutzexterne Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 119 zu Art. 9 Abs. 1 VRL).

- 58 Gemessen hieran verneint der Planergänzungsbeschluss eine zumutbare Alternative zu Recht. Ein Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) scheidet schon wegen der durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf zum Ausdruck kommenden besonderen verkehrlichen Bedeutung der Querspange aus. Auch eine Verschiebung der Trasse nach Norden sei wegen des dort gelegenen Opel-Werks einschließlich der Opel-Bahn ausgeschlossen. Ebenso leuchtet es ein, wenn die Planfeststellungsbehörde im Planergänzungsbeschluss jede Verschiebung der Trasse nach Süden wegen des damit verbundenen Heranrückens an die Lebensräume der schutzwürdigen Tierarten ausschließt. Auch eine Gradientenabsenkung und verschiedene im Planfeststellungsbeschluss dargestellte Tunnellösungen stellen im Hinblick auf die damit verbundenen und im Planfeststellungsbeschluss näher dargelegten technischen Schwierigkeiten und hohen Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten keine zumutbaren Alternativen dar. Abgesehen davon würden die baubedingten Störungen bei den die Trassenführung unverändert lassenden Lösungen nicht geringer ausfallen als bei der planfestgestellten Variante.
- 59 (d) Es liegt auch die weitere Voraussetzung des § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG 2007 vor, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern darf.
- 60 Anders als beim Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG 2007 ist im Rahmen der Ausnahme nicht der Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens maßgeblich, sondern eine gebietsbezogene Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen (Teil-)Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt (Urteil vom 21. Juni 2006 - BVerwG 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 Rn. 44). Nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens einer Art ist mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Art gleichzusetzen. Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Planvorhabens vernichtet werden oder verloren gehen, schließt nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE

125, 116 Rn. 572). Bei der Beurteilung, ob dies der Fall ist, ist der Planfeststellungsbehörde, da insoweit ornithologische Kriterien maßgeblich sind, ein Beurteilungsspielraum einzuräumen (Urteil vom 21. Juni 2006 a.a.O.). Dies gilt auch für die Entscheidung, an welchem Standort Maßnahmen zum Ausgleich des vorhabenbedingten Verlustes ergriffen werden sollen. Das Ziel, den Verlust von Individuen und Lebensstätten auszugleichen und den Erhaltungszustand der betroffenen Art zu stabilisieren, erfordert es nicht, dass die Ausgleichsmaßnahmen am Ort des Eingriffs ergriffen werden müssen. Die anzustellende gebietsbezogene Betrachtung erlaubt es dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde vielmehr, das natürliche Verbreitungsgebiet der betroffenen Art großräumiger in den Blick zu nehmen und auch solche Orte für Ausgleichsmaßnahmen zu wählen, die keine unmittelbaren Rückwirkungen auf den von dem Vorhaben betroffenen Siedlungsraum erwarten lassen. Mit Blick auf den Zweck der Maßnahme ist daher jeder Standort innerhalb des natürlichen Verbreitungsgebietes der Art, an dem die Planfeststellungsbehörde durch entsprechende Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss den Kompensationserfolg herbeiführen kann, als geeignet anzusehen. Dies wird den räumlichen Bereich regelmäßig auf den jeweiligen Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde beschränken. Nicht ausgeschlossen ist aber auch, dass die Planfeststellungsbehörde durch entsprechende vertragliche Vereinbarung die Durchführung der Maßnahme außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs sicherstellt.

- 61 Gemessen hieran ist es nicht zu beanstanden, dass die vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung konkretisierte Kompensationsmaßnahme für die Wasserralle und andere am Wasser lebende Vögel am Hüller Bach rund 12 km vom Vorhabengebiet entfernt liegt.
- 62 (e) Auch die von den Klägern in ihrem nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei Gericht eingegangenen Schriftsatz vom 31. Mai 2010 geäußerte Kritik an Lage und Geeignetheit der Maßnahme greift nicht durch. Dem gleichzeitig gestellten Antrag auf Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung war nicht zu entsprechen.

- 63 Nach § 104 Abs. 3 Satz 2 VwGO hat das Gericht die Möglichkeit, die bereits geschlossene mündliche Verhandlung wiederzueröffnen. Hierauf besteht zwar grundsätzlich kein Anspruch der Beteiligten, doch muss das Gericht im Rahmen seiner Ermessensentscheidung beachten, dass die Regelung u.a. auch dazu dienen soll, den Parteien die sachgerechte Wahrnehmung ihrer Rechte insbesondere durch mündlichen Vortrag zu dem aufgrund der mündlichen Verhandlung gewonnenen Gesamtergebnis des Verfahrens zu ermöglichen. § 104 Abs. 3 Satz 2 VwGO steht damit in enger Beziehung zu dem Anspruch der Verfahrensbeteiligten auf rechtliches Gehör mit der Folge, dass Bedeutung und Tragweite dieses Grundrechts die Ermessensfreiheit des Gerichts zu einer Wiedereröffnungspflicht verdichten kann (Urteil vom 11. April 1989 - BVerwG 9 C 55.88 - Buchholz 310 § 104 VwGO Nr. 23 S. 6 und Beschluss vom 19. März 1991 - BVerwG 9 B 56.91 - Buchholz 310 § 104 VwGO Nr. 25 S. 10). Ein solcher Fall liegt hier nicht vor. Denn die Kläger hatten die Möglichkeit, in der mündlichen Verhandlung nach § 173 VwGO i.V.m. § 283 ZPO Schriftsatznachlass zur Erwidern auf das neue Vorbringen des Beklagten und ihres Gutachters zur Eignung des Hochwasserrückhaltebeckens Hüller Bach als Lebensstätte insbesondere der Wasserralle zu beantragen. Dies haben sie unterlassen.
- 64 Aus ihrem Vorbringen im Schriftsatz vom 31. Mai 2010 folgt für den Senat auch kein Bedürfnis nach weiterer Sachaufklärung, das die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nach § 104 Abs. 3 Satz 2 VwGO erforderlich machen würde. Selbst wenn die von den Klägern geäußerte Kritik am Kompensationskonzept hinsichtlich der Wasserralle und der anderen schutzwürdigen Vogelarten berechtigt sein sollte, stünde ihrem mit dem Hauptantrag verfolgten Begehren entgegen, dass artenschutzrechtliche Defizite, die durch schlichte Planergänzung behoben werden können, nicht zu einem Erfolg der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss führen können (Urteile vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 129 f. und vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 93). Die von den Klägern mit Schriftsatz vom 31. Mai 2010 behaupteten Mängel gehen nach Art und Umfang über diesen Bereich nicht hinaus. Soweit die Kläger das Hochwasserrückhaltebecken aufgrund seiner Lage als grundsätzlich ungeeigneten Lebensraum erachten, vermag dies schon we-

gen des vorhandenen Brutvorkommens der Wasserralle in dem westlich unmittelbar an die Kompensationsfläche angrenzenden Naturraum nicht zu überzeugen. Das vorgesehene Gebiet ist auch nicht wegen seiner Funktion als künstliches Überschwemmungsgebiet generell ungeeignet. Schon in ihrem jetzigen Habitat an der Höfstraße ist die Wasserralle von schwallartigen Anstiegen des Wasserspiegels betroffen, was zu Brutverlusten und Verlusten bei Jungvögeln führen kann. Hochwasserereignisse, die zu einer Inanspruchnahme des Rückhaltebeckens führen, dürften aber jedenfalls nicht häufiger vorkommen als starke Regenfälle. Bei der Umgestaltung des Beckens wird der Vorhabenträger zudem den Folgen eines Hochwassers für die betroffenen Vogelarten durch eine entsprechende Geländemodellierung Rechnung tragen können. Entsprechendes gilt für die weiteren von den Klägern gerügten Punkte.

- 65 Die vorgesehenen Maßnahmen können auch zeitnah verwirklicht werden. Wie der Beklagte in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat, ist über die Umgestaltung des Hochwasserrückhaltebeckens und die zukünftige Nutzung eine Vereinbarung mit der Eigentümerin, der Emschergenossenschaft, getroffen worden. Damit ist die erforderliche rechtliche Sicherung für eine zügige Realisierung gegeben. Die zwischen Verlust der Lebensstätte und Kompensation zwangsläufig eintretende zeitliche Lücke ist unbedenklich. Eine unmittelbare Funktionsnachfolge wie bei der individuenbezogenen Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten ist bei den hier in Rede stehenden, auf den Erhaltungszustand der Population gerichteten Maßnahmen nicht zu fordern.
- 66 (f) Selbst wenn sich herausstellen sollte, dass eine Optimierung des Hochwasserrückhaltebeckens nicht oder nur eingeschränkt möglich ist, könnte dies nicht zum Erfolg der Klage führen. Für diesen als äußerst unwahrscheinlich bezeichneten Fall sieht der Planergänzungsbeschluss bestandsfördernde Maßnahmen für eine andere Population in der atlantischen Region vor. Als Maßnahmestandorte werden die Lippeaue zwischen Hamm und Lippstadt und das Vogelschutzgebiet Hellwegbörde am Südrand der Westfälischen Bucht genannt. Dadurch wird ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass etwaige negative Auswirkungen auf die Teilpopulation im Bereich des Vorhabens, die auch nicht durch die Maßnahmen am Hüller Bach ausgeglichen wer-

den können, jedenfalls durch die dann zu ergreifenden Maßnahmen in der Lippeaue oder der Hellwegbörde kompensiert werden und damit der Erhaltungszustand der Populationen erhalten bleibt (vgl. Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 572 f.).

- 67 Erweisen sich die vorgesehenen Maßnahmen am Hochwasserrückhaltebecken Hüller Bach und die im Planergänzungsbeschluss aufgeführten weiteren Maßnahmen als geeignet, um sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Wasserralle nicht verschlechtert, bedarf es keiner Entscheidung darüber, ob die von dem Beklagten in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll gegebene weitere Planergänzung für den Fall, dass die Maßnahmen am Hüller Bach „den rechtlichen Anforderungen nicht genügen“, mit diesem Inhalt überhaupt zulässig sein kann.
- 68 (4) Auch das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG 2007, wonach es untersagt ist, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, steht dem Vorhaben nicht entgegen.
- 69 Eine unmittelbare Zerstörung der geschützten und aktuell genutzten Lebensstätten der Wasserralle und der anderen am Wasser lebenden Vogelarten durch die Baumaßnahmen ist nicht zu befürchten. Das Regenrückhaltebecken Höfestraße wird weder durch die geplanten Anlagen selbst noch baubedingt in Anspruch genommen. Als schädigende Eingriffe kämen allenfalls mittelbare Einwirkungen durch den Lärm der Bauarbeiten und den Verkehr nach Fertigstellung der Querspange in Betracht. Ungeachtet der Frage, ob und inwieweit solche mittelbaren Einwirkungen aufgrund funktionaler Erwägungen den Beschädigungs- und Zerstörungstatbestand erfüllen können, greift auch insoweit die erteilte Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG 2007.
- 70 Art. 9 Abs. 1 VRL, der Abweichungen von den in Art. 5 VRL enthaltenen Verbotstatbeständen nur unter eingeschränkten Voraussetzungen zulässt, steht der Ausnahme nicht entgegen. Der Zerstörungs- und Beschädigungstatbestand

des Art. 5 Buchst. b VRL ist deutlich enger gefasst als der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG 2007 und schützt nur das selbstgebaute, aktuell belegte Nest bzw. das Nest eines artbedingt auf die Wiederverwendung des konkreten Nestes angewiesenen Vogels. Der Schutz etwaiger bei Baubeginn belegter Nester wird durch die im Planfeststellungsbeschluss geregelten Bauzeitbeschränkungen für die Baufeldfreiräumung und die Trassenschüttung gewährleistet.

- 71 3. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss genügt auch dem in § 17 Satz 2 FStrG normierten Gebot, bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (fachplanerisches Abwägungsgebot). Die Belange der Kläger, insbesondere ihr Schutz vor schädlichem Verkehrslärm und Luftschadstoffen sowie ihre Eigentumsbetroffenheiten, sind rechtsfehlerfrei abgewogen worden.
- 72 a) Es lässt sich nicht feststellen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Verkehrsprognose, auf der die Abwägung der Immissionsschutzbelange der Wohnbevölkerung im Allgemeinen und der Kläger im Besonderen beruht, Fehler unterlaufen sind, auf die das Anfechtungs- oder zumindest das hilfsweise verfolgte Feststellungsbegehren gestützt werden könnte. Die Kläger wenden gegen die lärmtechnische Berechnung und die darauf aufbauende Behandlung der Lärmschutzbelange zum einen ein, sie beruhten auf einer verfehlten Verkehrsprognose, in der die tatsächlich zu erwartende Verkehrsbelastung der A 44 weit unterschätzt worden sei, zum anderen rügen sie, die der Lärmbeurteilung zugrunde liegende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die darin in Bezug genommenen Richtlinien (RLS-90) als veraltet. Träfen diese Einwände 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.

- 73 Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unterliegen Verkehrsprognosen 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 üben die Kläger Kritik an den im Auftrag des Vorhabenträgers durchgeführten Verkehrsuntersuchungen der Ingenieurgruppe IVV Aachen (IVV) vom Dezember 1996 sowie den Aktualisierungen dieser Untersuchungen von August 1998/Januar 1999 und November 2004. Ihre Einwände greifen jedoch nicht durch.
- 74 (1) Entgegen der Auffassung der Kläger sind der gewählte Prognosehorizont und die gewählten Methoden der Prognoseerstellung nicht zu beanstanden. Die ursprüngliche, aus dem Jahr 1996 stammende Untersuchung über die „Verkehrliche Wirkung von Straßenbaumaßnahmen („Bochumer Lösung“) im Stadtgebiet Bochum“ war zwar auf den Prognosehorizont 2010 bezogen. Indes ist sie durch die Ergänzung zum Verkehrsgutachten „Bochumer Lösung“ von 1998/1999 ergänzt und auf Grundlage der damals aktuellen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erstellten Strukturdatenprognose auf den Zeithorizont 2015 fortgeschrieben worden. Hierbei kommt die IVV zu dem Ergebnis, dass die für das Jahr 2010 ausgewiesenen Verkehrsstärken im Wesentlichen auch für den Zeithorizont 2015 als maßgebend angesehen werden können. Ein methodischer Fehler ist nicht darin zu sehen, dass der Beklagte den Prognosehorizont nicht auf das Jahr 2020 ausgedehnt hat. Da normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunkts fehlen, wäre die Entscheidung, auf das Jahr 2015 abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (vgl. Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 36). Das ist nicht der Fall. Die zeitliche Anknüpfung fügt sich in das Konzept ein, das dem Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. des 5. Änderungsgesetzes zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004

(BGBl I S. 2574) zugrunde liegt. Der durch dieses Gesetz verabschiedete Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen orientiert sich an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zum Jahr 2015 erwartet. Vor diesem Hintergrund war es sachgerecht, sich für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs bei der Verkehrsuntersuchung auf denselben Zeitpunkt zu beziehen, auch wenn im Zeitpunkt der Prognoseerstellung bereits die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Verkehrsprognose 2025 vorlag. Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen besteht ohnehin nicht (Beschluss vom 25. Mai 2005 - BVerwG 9 B 43.04 - juris Rn. 40).

- 75 Dass die aktualisierte Lkw-Untersuchung der IVV aus dem Jahr 2004 auf dem vom Bund vorgegebenen Integrationsszenario beruht, während die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung von 1996 das durch die Landesverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen vorgegebene Szenario als ein beeinflusstes Trendszenario bezeichnet, begründet keinen methodischen Mangel. Allerdings kann die Verwendung verschiedener Szenarien die Vergleichbarkeit von Verkehrsprognosen einschränken und ist deswegen methodisch nicht ohne Weiteres unbedenklich. In der mündlichen Verhandlung ist der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. B. diesem Vorwurf jedoch mit Hinweis darauf begegnet, dass es sich bei dem Integrationsszenario methodisch ebenfalls um ein Trendszenario handle. Die Bezeichnung als Integrationsszenario rühre daher, dass es die verschiedenen Verkehrsmittel integriere. Diese Ausführungen sind von der Klägerseite unwidersprochen geblieben.
- 76 (2) Mängel der Verkehrsuntersuchung lassen sich auch nicht unter dem Aspekt der in das Prognosemodell eingespeisten Grundlagendaten feststellen. Die IVV hat sich zur Verkehrsnachfrage und zu den Verkehrsbeziehungen insbesondere auf die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr ermittelten Strukturdaten mit regionalisierten Informationen zur Entwicklung der Einwohner, der Erwerbstätigen und der Bruttowertschöpfung und die Straßennetzmodelle der Bundesverkehrswegeplanung 1992 und 2003 sowie zusätzlich auf Daten des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Bochum gestützt. Soweit die Kläger unter Berufung auf die Plausibilitätsprüfung der RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf

Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR (RegioConsult) die Datenlage deshalb als mangelhaft rügen, weil von der IVV ein stärkerer Bevölkerungsrückgang zugrunde gelegt wurde, als er von dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung in seiner Raumordnungsprognose erwartet wird, wird hierdurch die Validität der von der IVV in den verschiedenen Ausarbeitungen verwendeten Zahlen angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes nicht in Frage gestellt. Dass die von der IVV ausgewerteten Untersuchungen ihrerseits methodisch fehlerhaft konzipiert seien oder auf einer unzutreffenden Datenbasis beruhten, haben die Kläger nicht dargetan.

- 77 Für die Daten der Bundesverkehrswegeplanung spricht zudem, dass ihre Verwendung im Rahmen von Straßenplanungen durch das Bundesverkehrsministerium vorgegeben ist. Methodisch wäre es problematisch, dieses einheitliche Vorgehen für einzelne Projekte zu durchbrechen und mit abweichenden Daten zu arbeiten (Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 110). Deshalb erweisen sich die Vorgaben jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Dies ist - entgegen der Ansicht der Kläger - nicht schon dann der Fall, wenn im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses zu Teilbereichen der Strukturdatenbasis (Pkw-Fahrleistungen) aktualisierte Daten vorliegen. Angesichts des Umfangs des für die Erstellung einer neuen Strukturdatenbasis zu berücksichtigenden Datenmaterials und der Komplexität des anschließenden Bearbeitungsprozesses können laufende Aktualisierungen der bundesweiten Vorgaben aus methodischen und praktischen Gründen heraus nicht gefordert werden. Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sind daher erst recht nicht verpflichtet, selbst laufend die Datenbasis „unter Kontrolle zu halten“. Sie werden sich vielmehr regelmäßig auf die bundesweiten Strukturdaten und Verkehrsuntersuchungen und die daraus entwickelten regionalisierten Informationen und Verkehrsmatrizen verlassen können, die - wie der Schlussbericht zur Verkehrsprognose 2015 vom April 2001 und die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 von Ende 2007 zeigen - laufend aktualisiert werden.

- 78 Soweit in der Verkehrsuntersuchung der IVV von 2004 selbst davon die Rede ist, die Daten der vorangegangenen Untersuchungen seien veraltet, ist dies insofern nachvollziehbar, als 2001 der erwähnte Schlussbericht zur Verkehrswegeplanung 2003 erschienen ist und damit eine neue bundesweite Datengrundlage vorlag, die eine Überprüfung der für das Vorhaben erstellten Verkehrsprognose erforderlich machte. Hinsichtlich des Umfangs der Überarbeitung hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung erklärt, bei der Prüfung des Aktualisierungsbedarfs habe sich herausgestellt, dass sich die Datengrundlage in Bezug auf den Pkw-Verkehr, anders als die für den Güterverkehr, nicht in relevanter Weise geändert habe. Deswegen sei auf eine umfassende Neuberechnung verzichtet worden.
- 79 Die Rügen gegen diese Vorgehensweise überzeugen nicht. Die Methodik der vorgenommenen Teilnetzberechnung für den Lkw-Verkehr wird in der Untersuchung der IVV 2004 im Einzelnen beschrieben. Die 1998/1999 fortgeschriebene Gesamtprognose aus dem Jahr 1996 und die Teilnetzberechnung aus dem Jahr 2004 beruhen danach zwar auf verschiedenen Ausgangsdaten. Dies führt aber nicht zur Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose. Methodisch bedenklich wäre es nur, wenn die unterschiedlichen Datengrundlagen bei der Auswertung und Bewertung der zu verschiedenen Zeiten erstellten Prognosen nicht berücksichtigt worden wären. Dies ist nicht der Fall, wie sich aus dem von RegioConsult selbst zitierten Passus aus der Teilnetzberechnung der IVV von 2004 ergibt. Danach sind die bereits mit der Untersuchung 1998/1999 auf das Prognosejahr 2015 fortgeschriebenen Datenbestände aus dem Jahr 1998 für die Teilnetzberechnung übernommen, im Rahmen der Teilnetzberechnung 2003 verifiziert und die verifizierten Matrizen anhand der dann aktuellen bundesweiten Leitdatenprognosen auf das Prognose-Bezugsjahr fortgeschrieben worden. Für den Vorwurf, die IVV habe nicht bestätigte Rohdaten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2002 verwendet, fehlt es an der Darlegung, dass zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Prognose schon aufbereitete Daten vorlagen. Die BASt-Berichte über die Verkehrsentwicklung an den Bundesfernstraßen liegen regelmäßig erst mit einer zeitlichen Verzögerung von etwa zwei Jahren vor. Die weitere Rüge, es sei anzunehmen, die Verkehrszellen der Bundesverkehrswegeplanung stellten eine zu grobe Datenbasis für die Be-

rechnung der Verkehrsbelastung dar, bleibt spekulativ. Gleiches gilt für die Rüge, es sei nicht erkennbar, ob die Teilnetze zutreffend abgegrenzt worden seien.

- 80 Die den Verkehrsuntersuchungen der IVV zugrunde liegende Datenbasis ist entgegen der Kritik der Kläger nicht auf eine „isolierte Betrachtung“ der drei Städte Essen, Bochum und Dortmund beschränkt. Wie der Fortschreibung der Untersuchung von 1998/1999 ausdrücklich zu entnehmen ist, hat die IVV ihren Untersuchungen nicht nur die Daten für diese drei Städte zugrunde gelegt, sondern die regionalisierten Informationen der Strukturdatenprognose 2015 des Bundesministeriums für Verkehr zur Beurteilung des Verkehrsraums Bochum/Essen mit 2,676 Mio. Einwohnern sowie des Gesamttraums des Ruhrgebiets mit 10,142 Mio. Einwohnern herangezogen. Damit ist entgegen der Kritik von RegioConsult auch das in die Untersuchungen einbezogene Umlandnetz (noch) hinreichend genau bestimmt. Dass die Untersuchungen die regionalen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt haben, hat zudem der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung als „selbstverständlich“ bezeichnet. Der Hinweis in der Untersuchung von IVV aus dem Jahr 1996 auf die besondere Bedeutung des vorgesehenen vollständigen sechsstreifigen Ausbaus der Autobahnen A 1 und A 2 im Prognosefall bestätigt diese Aussage.
- 81 (3) Die Kritik der Klägerseite, die steigenden Pendlerströme im Ruhrgebiet seien nicht in der erforderlichen Weise berücksichtigt worden, überzeugt ebenfalls nicht. Zutreffend ist allerdings, dass die vom Beklagten in seiner schriftlichen Stellungnahme auf den Fragenkatalog des Gerichts als Grundlage der Ermittlung der Pendlerströme angegebene Ausarbeitung über die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen aus dem Jahr 2007 nur bei den nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erstellten Aktualisierungen der Verkehrsprognose durch die IVV Eingang gefunden haben kann. Dies bedeutet aber nicht, dass für die Berechnung der Pendlerströme in den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Prognosen kein ausreichendes Datenmaterial vorgelegen hätte und insoweit ein Ermittlungsdefizit bestünde. So sind die Pendlerbewegungen auch in der Verkehrsprognose 2015 ausführlich behandelt und berücksichtigt worden. Der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. B. hat in der mündli-

chen Verhandlung ergänzend darauf hingewiesen, dass zur Erfassung der Pendlerströme die speziellen Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit herangezogen würden. Dass diese für die Entwicklung der Pendlerströme im Ruhrgebiet aussagekräftige Daten liefern, haben die Kläger in ihrem Schriftsatz vom 9. Juli 2009 selbst so gesehen und sich auf diese bezogen.

- 82 (4) Ein methodischer Mangel liegt auch nicht bei der Bewertung des sogenannten induzierten Verkehrs vor.
- 83 (a) Soweit es um infolge einer Straßenbaumaßnahme erfolgte Umstrukturierungen auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt und deren Rückwirkungen auf das Verkehrsnetz (sekundär induzierter Verkehr) geht, überzeugt der vom Sachbeistand S. der Kläger in der mündlichen Verhandlung wiederholte Vorwurf, diese Änderungen seien nicht ausreichend erfasst worden, nicht. Dass durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur bedingte Änderungen der Ziel- und Standortwahl und hierdurch hervorgerufene siedlungsstrukturelle Änderungen mit ihren Rückwirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den umfangreichen bundesweiten Strukturdatensammlungen regelmäßig Berücksichtigung finden, hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung im Rahmen seiner allgemeinen Darlegungen mit der beispielhaften Aufzählung von bei der Zusammenstellung der Strukturdaten berücksichtigten Themen und dem Hinweis, es würden alle für die Verkehrsentwicklung relevanten Faktoren bis hin zu den vorherrschenden Werthaltungen in der Gesellschaft erfasst, anschaulich verdeutlicht.
- 84 (b) Die Verkehrsuntersuchungen der IVV haben den unmittelbar durch das Vorhaben selbst hervorgerufenen zusätzlichen Verkehr ohne Verkehrsverlagerungen und Verkehrsumlenkungen (primär induzierter Verkehr) bei der Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens als zu vernachlässigende Größe behandelt. Der Beklagte hat zur Begründung seiner Einschätzung auf Berechnungen für eine große Zahl von Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans mit im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung entwickelten pauschalierten Zuschlagsfaktoren verwiesen (vgl. auch Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr BTDrucks 15/5900 S. 77), wo-

nach der (primär) induzierte Mehrverkehr einen Wert von 0,5 % nicht übersteige. Es könne daher hinreichend verlässlich davon ausgegangen werden, dass eine Einbeziehung dieser Mengen in die Verkehrsuntersuchung die Aussagen der Gutachter kaum beeinflussen würde. Dass diese Einschätzung unvertretbar wäre, vermag der Senat auch unter Berücksichtigung der umfänglichen Kritik der Kläger nicht festzustellen.

- 85 Diese rügen eine nicht mehr dem Stand der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechende Marginalisierung des induzierten Verkehrs. Hierfür stützen sie sich insbesondere auf das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen und die dort erwähnten Untersuchungen zum induzierten Verkehr. Gleichzeitig kritisieren sie den im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Bundesverkehrswegeplanung von mehreren Forschungseinrichtungen erstellten Endbericht „Induzierter Verkehr - Verfahrensanpassung, Anwendungsfälle und Zuschlagfaktoren“ vom 30. August 2000 (Steinbeis-Gutachten) als auf veralteten Daten und unzutreffenden Annahmen beruhend.
- 86 (aa) Dass in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion z.T. erheblich höhere Anteile des (primär) induzierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen diskutiert werden, rechtfertigt nicht den Schluss, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose beruhe auf einer methodisch fehlerhaften Grundlage. Unterschiedliche methodische Ansätze sind, jedenfalls solange sich kein allgemein anerkannter fachlicher Standard durchgesetzt hat, ebenso hinzunehmen wie Unterschiede bei der Einschätzung von Ausmaß und Entstehungsgrund des induzierten Verkehrs. Völlig deckungsgleiche Ansichten sind in der wissenschaftlichen Diskussion von vornherein nicht zu erwarten. Schon deswegen lässt allein der Umstand, dass die von der Klägerseite in Bezug genommenen Untersuchungen den Anteil des induzierten Verkehrs höher einschätzen, als das im Planfeststellungsbeschluss der Fall ist, nicht den Schluss zu, dass der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegende Steinbeis-Gutachten leide unter einem methodischen Fehler. Dies gilt umso mehr, als die klägerseits zitierten internationalen Studien zum einen „auf der Basis unterschiedlicher Schätzmodelle und Datenquellen“ erstellt wurden (Sachverständi-

genrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr a.a.O. S. 75), zum anderen in den englischsprachigen Untersuchungen der Begriff des induzierten Verkehrs nicht einheitlich definiert und teilweise als Bestandteil des u.a. auch Verkehrsverlagerungen und -umlenkungen enthaltenden Begriffs des „generated traffic“ angesehen wird (vgl. die auch im Sondergutachten zitierten Ausarbeitungen von Litman <2004/2010> S. 3 und Noland <2001> S. 3.). Die von den Klägern genannten Studien beschäftigen sich auch anders als das Steinbeis-Gutachten nicht speziell mit den besonderen Verkehrsverhältnissen auf den Bundesfernstraßen in Deutschland. Dass sie auf einer annähernd vergleichbar breiten Datengrundlage basieren wie die Ausarbeitung von Steinbeis, ist ebenfalls nicht erkennbar und nicht dargetan.

- 87 Auch die Kritik, das Steinbeis-Gutachten habe den in der Zielwahl freien Verkehr mit 7,7 % zu niedrig angesetzt, greift nicht durch. Die Grundannahme des Gutachtens, dass der Berufs- und Ausbildungsverkehr in der Zielwahl wie auch der Wahl der Häufigkeit der Fahrten weitgehend als vorgegeben anzusehen sei und daher im Wesentlichen nur der Freizeit- und Einkaufsverkehr als zusätzlich induzierter Verkehr in Betracht komme, ist angesichts der Verkehrsverlagerungen und -umlenkungen ausschließenden Definition des primär induzierten Verkehrs nachvollziehbar. Diese Überlegung wird auch nicht durch das vom Sachbeistand S. der Kläger in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Argument, der Ausbildungsverkehr sei in den letzten Jahren stark angestiegen, erschüttert. Es ist nicht erkennbar, dass der Ausbildungsverkehr einen erheblichen Anteil an Verkehr mit freier Zielwahl enthielte. Die Behauptung der Kläger, die Verkehrsanteile mit freier Zielwahl seien nur mit einem Fünftel des realistischen Wertes angesetzt, wird von ihnen nicht begründet. Entsprechendes gilt für die Bezugnahme der Kläger auf eine empirische Untersuchung zum Umfang des Neuverkehrs infolge des Ausbaus von Verkehrswegen in der Schweiz. Dass diese für das bundesdeutsche Autobahnnetz verwertbare Angaben über den der freien Zielwahl unterliegenden Freizeit- und Einkaufsverkehr enthält, legen die Kläger nicht dar; hierfür spricht auch nichts.
- 88 Dass das Steinbeis-Gutachten bei einzelnen der untersuchten Planfälle auf einen durch den induzierten Verkehr verursachten Zuwachs des durchschnittli-

chen täglichen Verkehrs werktags von 9 % kommt, der Planfeststellungsbeschluss den induzierten Mehrverkehr unter Hinweis auf den pauschalierten Ansatz der Bundesverkehrswegeplanung dagegen als zu vernachlässigende Größe behandelt, lässt ebenfalls nicht den Schluss auf einen methodischen Fehler bei Erstellung der Verkehrsprognose zu. So stehen in dem Gutachten den vier Planfällen mit einem auf den induzierten Verkehr zurückzuführenden Zuwachs zwischen (aufgerundet) 9 % bis 11,4 % fünfzehn Planfälle mit einem Zuwachs von zum Teil deutlich unter 1 % gegenüber. Bis auf einen Planfall betreffen die sehr hohen Zuwächse zudem Aus- und Neubauvorhaben bei Bundesstraßen und nicht - wie hier - Bundesautobahnen.

- 89 Soweit der Sachbeistand der Kläger in der mündlichen Verhandlung gerügt hat, der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sei überschätzt worden, hat er selbst darauf hingewiesen, dass der Grund hierfür in Vollzugsdefiziten der bestehenden Planungen liege. Dass diese durch den Vorhabenträger und den Beklagten hätten prognostiziert werden können, ist nicht dargelegt und nicht ersichtlich.
- 90 (bb) Mit der von der Klägerseite in der mündlichen Verhandlung übergebenen Stellungnahme von Hochschullehrern des Verkehrswesens an deutschsprachigen Universitäten wird ein Methodenfehler bei der Ermittlung des induzierten Verkehrs ebenfalls nicht dargetan. Die Stellungnahme kritisiert die gegenwärtig zur Bewertung von Investitionen in den Bau von Verkehrswegen zur Verfügung stehenden drei Bewertungsverfahren als unzureichend, weil in ihnen monetäre bzw. monetarisierbare Größen die entscheidende Rolle spielten. Der induzierte Verkehr und sein Anteil am Verkehrsgeschehen werden in der Stellungnahme nicht erwähnt.
- 91 Aussagen hierzu enthält dagegen die von den Klägern nach der mündlichen Verhandlung mit Schriftsatz vom 31. Mai 2010 vorgelegte Stellungnahme von Prof. Dr. Be. vom 26. Mai 2010. In ihr wird die der Ermittlung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2007 zugrunde liegende mathematische Formel, auf die der Beklagte in der mündlichen Verhandlung durch Überreichung von Auszügen der Verflech-

tungsprognose 2025 Bezug genommen hat, kritisiert. Auch diese Kritik vermag indes nicht zu überzeugen.

- 92 Abgesehen davon, dass die Kläger auch insoweit nicht gemäß § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 283 ZPO Schriftsatznachlass zur Erwiderung auf das neue Vorbringen des Beklagten beantragt haben, und abgesehen davon, dass die Verflechtungsprognose 2025 dem Planfeststellungsbeschluss nicht zugrunde gelegen hat, hat Prof. Dr. Be. bei seiner Kritik an der verwendeten Berechnungsformel die in der Prognose vorgenommene Unterscheidung zwischen den generalisierten Kosten der Reise selbst und den generalisierten Kosten der mit der Reise beabsichtigten (Gesamt-)Aktivität außer Ansatz gelassen, ohne dies nachvollziehbar zu begründen. Die in der Verflechtungsprognose für die Berücksichtigung des Anteils der reinen Fahrtkosten an den Gesamtkosten der Reise gegebene Erklärung, Reisezeitverbesserungen führten nicht im gleichen Maß z.B. zu mehr Urlaubsreisen, da Urlaubsreisen insgesamt in der Regel wesentlich länger dauerten und teurer seien als die Fahrten vom und zum Urlaubsort, erscheint einleuchtend, zumindest aber vertretbar. Entsprechendes gilt für die weitere Überlegung, bei der Festlegung des Anteils der generalisierten Reisekosten müsse je nach Verkehrsmittel, Fahrtzweck und Entfernung der Reiseziele differenziert werden. Mit den genannten Kriterien sind Maßstäbe vorgegeben, die eine Plausibilitätsprüfung der vorgenommenen Differenzierungen zulassen. Der Vorwurf in der Stellungnahme von Prof. Dr. Be. vom 26. Mai 2010, die Bestimmung der generalisierten Kosten stehe im nicht nachvollziehbaren freien Belieben der Bearbeiter der Prognose, vermag daher ebenfalls nicht zu überzeugen.
- 93 (5) Die Kläger können mit ihrem Vorwurf, die einzelnen von der IVV vorgenommenen Rechenschritte und -operationen seien nicht nachvollziehbar und nicht nachprüfbar, so dass es sich letztlich um ein „black-box-Verfahren“ handle, keinen Erfolg haben. Die Angriffe der Kläger gegen die Tatsachenermittlung, Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse sowohl der für die Verkehrsprognose selbst erstellten als auch der zu ihrer nachträglichen Überprüfung dienenden Gutachten haben sich sämtlich nicht als durchgreifend erwiesen. Bei dieser Sachlage besteht kein Anlass, an der Richtigkeit der Berechnungen allein des-

halb zu zweifeln, weil die einzelnen Rechenvorgänge nicht den Gutachten zu entnehmen sind. Der Gutachter des Beklagten hat in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass angesichts des Umfangs von etwa 1000 mal 1000 Raumeinheiten unvorstellbar große Datenmengen entstünden, die nur computergestützt zu be- und verarbeiten seien. Es habe kaum Aussagekraft und Informationswert, seitenlange Rechenprotokolle vorzulegen. Dies leuchtet dem Senat ein. Hinzu kommt, dass nach den Erfahrungen des Senats in anderen straßenrechtliche Planfeststellungen betreffenden Verfahren von den Planfeststellungsbehörden bei entsprechender Nachfrage regelmäßig Einsicht sowohl in die weiteren von den Gutachtern erstellten und an die Vorhabenträger mit dem Ergebnis der Untersuchung ausgehändigten Unterlagen als auch in die computergestützten Berechnungen gewährt wird (und zu gewähren ist). Der Vorwurf, hinsichtlich der Rechenverfahren sei eine Nachvollziehbarkeit nicht gegeben, wäre daher allenfalls dann berechtigt, wenn den Klägern trotz entsprechender Nachfrage bei der Planfeststellungsbehörde zusätzliche Informationen zu den Ausgangsdaten und gegebenenfalls den Rechenschritten vorenthalten worden wären. Dass dies der Fall war, behaupten die Kläger selbst nicht.

- 94 Die von dem Büro RegioConsult angestellte Berechnung zur „Überprüfung der Lkw-Fernverkehrsmatrix“ ist deswegen nicht aussagekräftig, weil sie nicht erkennen lässt, welche Methodik ihr zugrunde liegt, insbesondere, welche methodischen Modifikationen gegenüber der IVV-Berechnung von RegioConsult vorgenommen wurden.
- 95 (6) Der Umstand, dass sich der für die Querspange prognostizierte Lkw-Anteil in den Untersuchungen 1998/1999, 2004 und 2009 trotz anderer Ausgangsdaten kaum geändert hat, gibt keinen Anlass zu Zweifeln an der methodengerechten Vorgehensweise der IVV. Die Kläger haben ihre gegenteilige Auffassung darauf gestützt, dass sich die demografischen und strukturellen Leitdaten zwischen den Untersuchungen „vollständig geändert“ hätten und der plötzliche Rückgang des auf dem Außenring prognostizierten Verkehrsaufkommens willkürlich erscheine. Dem folgt der Senat nicht.

- 96 Änderungen in den Leitdaten sind in den verschiedenen Untersuchungen der IVV berücksichtigt worden. Beispielhaft kann hier auf die Angaben über die demografische Entwicklung der Region Bochum und des Landes Nordrhein-Westfalen von 2007 bis 2025 in der Untersuchung von 2009 und die Angaben über die Entwicklung der Strukturdaten zwischen 2010 und 2015 in der Untersuchung von 1998/1999 verwiesen werden. Auch das reduzierte Verkehrsaufkommen auf dem Außenring in der Untersuchung von 2009 hat der Gutachter des Beklagten schlüssig zu erklären vermocht. Ursprünglich sei bei der Realisierung der „Bochumer Lösung“ der großzügige Ausbau des vierstreifigen Außenrings mit einer Erweiterung des Querschnitts von 26 m auf den für Autobahnen nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q) geltenden Standardquerschnitt von 29,5 m vorgesehen gewesen. Hiervon sei zwischenzeitlich wegen der Kosten, die mit der erforderlichen Aufweitung des vorhandenen Tunnelbauwerks auf dem Ring verbunden gewesen wären, Abstand genommen worden. Dies sei erst bei den Berechnungen 2009 berücksichtigt worden. Eine Erweiterung des Querschnitts auf 29,5 m führe zu einer Kapazitätserhöhung um etwa 10 %.
- 97 Die in der mündlichen Verhandlung als weiterer Grund für die Übereinstimmung der Lkw-Anteile abgegebene Erklärung des Gutachters, die Querspange laufe bis an die Kapazitätsgrenze von etwa 10 000 Lkw/24 h mit Verkehr voll, ist entgegen der Auffassung der Kläger nicht unhaltbar. Dass auf der ebenfalls vierstreifig ausgebauten A 40 bei der Dauerzählstelle 4508/5113 im Jahr 2007 ein Lkw-Aufkommen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t von 11 574 gezählt worden sei, belegt dies nicht. Es ist schon nicht dargelegt, dass vergleichbare Querschnittsverhältnisse, wie sie für die Prognose im Jahr 2009 zugrunde gelegt wurden, für die Dauerzählstelle im Jahr 2007 galten. Die Heranziehung der Ergebnisse der Dauerzählstelle 4508/5113 in der Untersuchung 2004 erfolgte noch in der Annahme eines weiteren Ausbaus des Außenrings. Im Übrigen ist die Betrachtung der Zählstelle im Rahmen der Kalibrierung des Modells nicht auf ein Jahr beschränkt gewesen, sondern hat sich über einen Zeitraum von acht Jahren erstreckt. Zudem sind sowohl in dieser Untersuchung als auch in der Untersuchung 2009 nicht nur die Daten dieser Zählstelle, sondern alle für das Untersuchungsgebiet relevanten Daten der Straßenverkehrs-

zählung 2005 ausgewertet worden. Der Gutachter des Beklagten hat schließlich darauf hingewiesen, dass für die rechnerische Beurteilung der Leistungsfähigkeit einer Verkehrsverbindung nicht isolierte Tageswerte, sondern statistische Vergleiche anhand der von der BASt vorgegebenen Systematik und der RAS-Q heranzuziehen und den Berechnungen zugrunde zu legen seien. Dies ist nicht zu beanstanden. Die Ermittlung der Beurteilungspegel nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfolgt rechnerisch und orientiert sich nicht an den möglichen Spitzenbelastungen der Verkehrswege (Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 37). Dies ist unbedenklich. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Gebiete, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, stellen sicher, dass es auch in Zeiten überdurchschnittlicher Inanspruchnahme der Straße nicht zu Gesundheitsgefahren kommt (Urteil vom 20. Mai 1999 - BVerwG 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555 <559> [insoweit in Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154 nicht abgedruckt]).

- 98 (7) Den von den Klägern in der mündlichen Verhandlung vorsorglich gestellten Beweisanträgen auf Einholung von Sachverständigengutachten zum Beweis dafür, dass die Prognosebelastung für das Jahr 2015 bzw. 2025 um mindestens 15 bzw. 20 % höher anzusetzen und aufgrund dessen auf der Querspange mit erhöhter Stauanfälligkeit zu rechnen sei, musste der Senat nicht nachkommen.
- 99 Liegen bereits Gutachten oder Auskünfte zu einer entscheidungserheblichen Tatsache vor, steht es nach § 98 VwGO, § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 404 Abs. 1, § 412 Abs. 1 ZPO im Ermessen des Tatsachengerichts, ob es zusätzliche Auskünfte oder Sachverständigengutachten einholt; das Tatsachengericht kann sich dabei ohne Verstoß gegen seine Aufklärungspflicht auf Gutachten oder gutachterliche Stellungnahmen, die von einer Behörde im Verwaltungungsverfahren eingeholt wurden, stützen (Beschluss vom 23. August 2006 - BVerwG 4 A 1067.06 - juris Rn. 6 m.w.N.). Eine Pflicht zur Einholung eines weiteren Gutachtens besteht nur dann, wenn sich die fehlende Eignung der vorliegenden Gutachten aufdrängt. Gutachten und fachtechnische Stellungnahmen sind dann ungeeignet, wenn sie grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Wider-

sprüche aufweisen, wenn sie von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen ausgehen oder wenn Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Gutachters besteht (Beschlüsse vom 4. Januar 2007 - BVerwG 10 B 20.06 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 353 Rn. 12 und vom 5. Dezember 2008 - BVerwG 9 B 28.08 - Buchholz 406.25 § 50 BImSchG Nr. 6 Rn. 4 m.w.N.). Dies ist nicht der Fall. Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, halten die Verkehrsprognosen der umfangreichen, in der mündlichen Verhandlung und mit dem nachgereichten Schriftsatz vertieften Kritik der Kläger stand. Der Senat hat auch keinen Anlass, an der Sachkunde und Unparteilichkeit der IVV zu zweifeln. Die Ingenieurgruppe IVV ist ein seit vielen Jahren etabliertes Gutachterbüro, das über große Erfahrung in der Erstellung von Verkehrsuntersuchungen und -prognosen verfügt. Auch am Sachverstand und an der Unvoreingenommenheit des in der mündlichen Verhandlung ausführlich befragten und mit der Kritik an den Untersuchungen konfrontierten Gutachters Dipl.-Ing. B. hat der Senat keinen Zweifel. Anlass, dem Beklagten - wie von den Klägern gewünscht - aufzugeben, sämtlichen Schriftverkehr mit der IVV vorzulegen, hat der Senat daher nicht gesehen. Soweit in der Begründung des aktualisierten Beweisantrags mit Bezug auf die Verkehrsuntersuchung 2009 der IVV von einem groben und offensichtlichen Mangel und einer willkürlichen Sachverhaltswürdigung gesprochen wird, weil für den Außenring von der IVV reduzierte Verkehrsmengen eingesetzt wurden, hat der Gutachter Dipl.-Ing. B. dies - wie gerade dargestellt - mit der Veränderung des Straßenquerschnitts nachvollziehbar erklärt. Es besteht daher auch nicht der im Beweisantrag gerügte unlösbare Widerspruch im Gutachten.

- 100 b) Der Beklagte hat, aufbauend auf der nicht zu beanstandenden Verkehrsprognose, die Lärmbelastung der Bevölkerung im Allgemeinen und diejenige der Kläger im Besonderen mit dem ihr zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Mängel, die auf das Planungskonzept durchschlagen könnten, sind unter diesem Gesichtspunkt nicht ersichtlich. Das Vorgehen des Beklagten entspricht der Verkehrslärmschutzverordnung. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1. Dort wird wiederum auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) Bezug genommen.

- 101 (1) Die Kläger verkennen nicht, dass die Maßgaben für die Berechnung der Beurteilungspegel in der Anlage zur 16. BImSchV und der dortigen Bezugnahmen auf Kapitel 4.0 der RLS-90 von der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Lärmbelastung der Anwohner des Vorhabens zu beachten sind. Sie meinen jedoch, angesichts neuerer Erkenntnisse zu den Entstehungs- und Beeinflussungsmechanismen von Lärm genüge es nicht, sich ausschließlich und buchstabengetreu auf die Verkehrslärmschutzverordnung und die RLS-90 zu stützen. Dem kann nicht gefolgt werden.
- 102 Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 <193 f.>). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90).
- 103 Die von den Klägern vorgetragene Argumente liefern keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 seien nicht (mehr) ermächtigungskonform. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei

der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (Urteile vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 38, vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 25, vom 20. Dezember 2000 a.a.O. S. 89 und vom 14. November 2001 - BVerwG 11 A 31.00 - BVerwGE 115, 237 <242>). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - a.a.O. S. 37 ff.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (Urteile vom 3. März 1999 a.a.O. und vom 20. Dezember 2000 a.a.O. S. 89).

- 104 (2) Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Anwendung des Berechnungsverfahrens der Verkehrslärmschutzverordnung i.V.m. der RLS-90 nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor.
- 105 Der Rüge der Kläger, Motorräder würden in der Verkehrslärmschutzverordnung und den Lärmberechnungen nach den RLS-90 nicht berücksichtigt, trifft nicht zu. Die Kläger übersehen, dass Motorräder zu den Kraftfahrzeugen gehören und daher Eingang in die Verkehrszählungen ebenso wie in die Berechnung der Verkehrsstärken finden und damit im gleichen Umfang wie Pkw berücksichtigt werden. Dass sie trotz eines ähnlich lauten Motorengeräusches nicht mit den Lkw gleichgestellt und gesondert berücksichtigt werden, erklärt sich aus den nicht vergleichbaren Fahrleistungen von Lkw und Motorrädern. Der von den Klägern selbst zitierte Artikel weist darauf hin, dass der Anteil der Motorräder über das Jahresmittel relativ gering sei.

- 106 Mit ihren weiteren Kritikpunkten - unzureichende Berücksichtigung von Impulsgeräuschen und Reflexionen bei Brückenbauwerken, von Geräuschen des Lkw-Verkehrs im tiefen Frequenzspektrum und der Geräuscentwicklung an Knotenpunkten - zeigen die Kläger ebenfalls nicht auf, dass die ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nur noch völlig unzureichend abbildet. Die Kläger müssen es hinnehmen, dass die Verkehrslärmschutzverordnung nur bestimmte, vom Verordnungsgeber für die Geräuscentwicklung als besonders gewichtig angesehene Parameter in Form besonderer Lärmzuschläge berücksichtigt. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - a.a.O. S. 39).
- 107 (3) Entgegen der Ansicht der Kläger bestehen auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes keine durchgreifenden Bedenken gegen das Berechnungsverfahren. Die Grenze der Gestaltungsfreiheit des Verordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist erst dann erreicht, wenn das von ihm vorgegebene Berechnungsverfahren eine Lärmbelastung zulässt, die evident mit dem angestrebten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen unvereinbar wäre, z.B. weil sie zu Gesundheitsgefahren führen könnte. Dies gebietet die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG enthaltene Gewährleistung. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigt den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen (Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1 <10>). Diesen Maßstab verfehlen die Kläger mit ihren Ausführungen zu neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Diskussionen in der Lärmwirkungsforschung ebenso wie mit dem Hinweis auf die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl EG Nr. L 189 S. 12) und weitere gesetzliche Regelungen zum Gesundheitsschutz. Dass insbesondere unter Vorsorgegesichtspunkten gesundheitliche Auswirkungen von Lärmeinflüssen erforscht und niedrigere Grenzwerte diskutiert und für

erstrebenswert erachtet werden, lässt nicht den Schluss zu, die Verkehrslärm-schutzverordnung sei offensichtlich ungeeignet, den von Verfassungs wegen gebotenen Gesundheitsschutz zu gewährleisten (vgl. Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 308 ff.).

- 108 (4) Die Kritik an der Art und Weise der Durchführung der lärmtechnischen Untersuchungen erschöpft sich in Vermutungen und Fragen. Dies genügt nicht, um die Lärmprognose zu erschüttern. Im Planfeststellungsbeschluss wird im Einzelnen dargelegt, dass bei den lärmtechnischen Berechnungen neben der zukünftigen Verkehrsbelastung einschließlich des Lkw-Anteils alle nach den normativen Vorgaben bedeutsamen Sachverhalte wie Geschwindigkeit, Lage der Autobahntrasse, Steigung, Straßenoberfläche, Reflexions- und Abschirmeffekte durch vorhandene Bebauung berücksichtigt worden seien (Planfeststellungsbeschluss S. 91 f.).
- 109 (5) Ohne Erfolg bleibt auch der Einwand der Kläger, die für den angeordneten lärmmindernden Belag angesetzten Korrekturwerte könnten nicht erreicht werden. Auszugehen ist von den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses. Dieser ordnet die Aufbringung eines Straßenbelages an, der sicherstellt, dass auf den durchgehenden Fahrbahnen ein Korrekturwert D_{StrO} von - 5 dB(A) und auf den Fahrbahnen der Verbindungsrampen und der Anschlussstellenäste ein Korrekturwert D_{StrO} von - 2 dB(A) erreicht wird. Welche Beläge zu verwenden sind, regelt der Planfeststellungsbeschluss nicht, sondern überlässt diesen für die Abwägung unerheblichen Aspekt der Bauausführung durch den Vorhabenträger.
- 110 Darüber hinaus wird der Vorhabenträger zugunsten der Anwohner für den Fall, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen sollten („erforderlichenfalls“), verpflichtet, durch zusätzliche Maßnahmen, gegebenenfalls auch im Wege eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens, die Einhaltung der in der lärmtechnischen Berechnung genannten Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Der Planfeststellungsbeschluss gibt damit den Anwohnern eine vom Vorhabenträger einzulösende Lärmschutzgarantie.

- 111 Das Lärmschutzkonzept verlangt vom Vorhabenträger nichts bautechnisch Unmögliches; insbesondere sind die angesetzten Korrekturwerte erreichbar. Die Kläger weisen zwar auf eine Reihe technischer Schwierigkeiten bei Einbau, Unterhaltung und Erneuerung offenporigen Asphalts hin und werfen dem Beklagten vor, diese nicht hinreichend beachtet zu haben. Dass bei fachgerechter Bauausführung die vorgegebenen Lärminderungswerte nicht erreicht werden können, ist damit jedoch nicht schlüssig dargetan. Soweit die Kläger kritisieren, in den „Einfädungsbereichen“ könne wegen der besonderen Belastungen nur Splittmastixasphalt zum Einsatz kommen, der einen deutlich geringeren Korrekturwert als offenporiger Asphalt besitze, übersehen sie, dass für die Verbindungsrampen und Anschlussäste niedrigere Korrekturwerte, die den Einsatz von Splittmastixasphalt erlauben, ausdrücklich vorgesehen sind. Auch die aus der erwähnten Lärmschutzgarantie ableitbare Verpflichtung des Vorhabenträgers, die Wirksamkeit des lärmindernden Belags laufend zu kontrollieren und gegebenenfalls den Belag auszubessern oder sogar zu erneuern, berücksichtigen die Kläger bei ihrer Kritik nicht. Nicht zu überzeugen vermag ferner die Rüge, offenporiger Asphalt könne die tieffrequenten Geräusche von Lkw-Reifen nicht ausreichend mindern. Eine Unterscheidung zwischen lärmindernden Faktoren von Lkw und Pkw bei der Berechnung des Gesamtbeurteilungspegels schlägt die von den Klägern selbst zitierte Untersuchung von Faulhammer/Richter („Neue Messungen und Berechnungen zur Wirksamkeit von offenporigen Straßendeckschichten“, November 2000) erst bei einem nennenswerten Lkw-Anteil von mehr als 20 % vor. Der prognostizierte Lkw-Anteil für die Querspanne liegt in allen Untersuchungen des Verkehrsaufkommens darunter.
- 112 Für die Befürchtungen der Kläger, es könnten die Korrekturwerte bautechnisch nicht erreicht und nicht auf Dauer garantiert werden, spricht auch sonst nichts. Offenporige Asphalte werden seit mehr als 25 Jahren verwendet, erforscht und weiterentwickelt. Nach den Angaben des Beklagten erreichen moderne einschichtige offenporige Straßenbeläge anfängliche Lärminderungen von - 8 dB(A) und zweischichtige von mehr als - 9 dB(A). Dies stimmt mit den Ergebnissen von Studien überein, die in der Abhandlung von Faulhammer/Richter ausgewertet werden. Demgegenüber werden im Planfeststellungsbeschluss lediglich Korrekturwerte von - 2 und - 5 dB(A) gefordert. Angesichts der damit

vorhandenen Reserven hat der Senat keine Zweifel, dass der angesetzte Korrekturwert auch bei Berücksichtigung der voraussehbar starken verkehrlichen Belastung der Querspange erreicht werden kann. An Gewicht verliert bei der zu erwartenden hohen Anfangswirkung auch das von den Klägern angeführte Argument, es könne nicht von einer ausreichenden Langzeitwirkung des lärmmindernden Belags ausgegangen werden. Abgesehen davon greift bei einem relevanten, durch eine entsprechende Messung festgestellten (vgl. zum Messverfahren: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft I S. 57) Verlust des Wirkungsgrades des Straßenbelags die Sicherstellungsgarantie des Planfeststellungsbeschlusses, die auch bedeuten kann, den Straßenbelag erneuern zu müssen.

- 113 (6) Die Rüge der Kläger, auch für die Bauphase sei kein genügender Schutz vor unzumutbarem Lärm getroffen worden, was insbesondere den Kläger zu 8 und seine Familie belaste, wird dem Planfeststellungsbeschluss nicht gerecht. Darin ist festgelegt, dass der Baustellenverkehr überwiegend im Trassenverlauf abgewickelt und nur soweit dies nicht möglich ist, das öffentliche Straßennetz vorübergehend in Anspruch genommen werden soll (Nr. 5.3.14.5). Dies stellt der Sache nach eine verbindliche Vorgabe für den Vorhabenträger dar. Die Befürchtungen der Kläger, ein Großteil des Schwerlastverkehrs während der Erdarbeiten für die Trasse werde über die Höfestraße abgewickelt, sind daher nicht begründet.
- 114 (7) Der Planfeststellungsbeschluss und der Planergänzungsbeschluss haben die Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung auf den Kläger zu 13 mit zutreffender Begründung verneint. Wie sich aus § 1 der 16. BImSchV und der Entstehungsgeschichte der Verordnung ergibt, ist für deren Anwendbarkeit allein der von dem zu bauenden oder zu ändernden Abschnitt ausgehende Lärm maßgeblich. Lärm, der aufgrund der baulichen Veränderung des Verkehrsweges an anderer Stelle im Verkehrsnetz auftritt, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt (Urteil vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 <155>). Dies gilt auch dann, wenn die Lärmsteigerungen durch ein Vorhaben bedingt sind, das zusammen mit weiteren Vorhaben Teil einer räumlichen und konzeptionellen Gesamtplanung ist. Mittelbare Aus-

wirkungen eines Teilvorhabens sind auch unter diesen Voraussetzungen nur dann in die Berechnungen nach der Lärmschutzverordnung einzubeziehen, wenn sie auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke des anderen Teilvorhabens entstehen (Urteil vom 23. November 2005 - BVerwG 9 A 28.04 - BVerwGE 124, 334 <339 f.>). Nimmt als Folge eines Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist allerdings der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dieser Vorgabe trägt die Abwägung aber bereits dann Rechnung, wenn den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse genügt wird, wofür es ausreicht, die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete einzuhalten (Urteil vom 17. März 2005 a.a.O. S. 157 f.). Diese werden bezüglich des Klägers zu 13 deutlich unterschritten.

- 115 c) Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hätten bewältigt werden müssen.
- 116 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.
- 117 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 vorhabenbezogen zu garantieren (Urteile vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - BVerwGE 121, 57 <61>, vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123, 23 <28> und vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 115).

118 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 Abwägungsgebotes 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. S. 29 m.w.N.).

119 Diesen Grundsätzen wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht.

120 (1) Das Vorgehen des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG in den Schadstoffuntersuchungen vom März 2003 und Juli 2004, sich auf eine Prognose der durch den Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe zu konzentrieren, begegnet keinen Bedenken (vgl. Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A

39.07 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 201 Rn. 118 [insoweit in BVerwGE 133, 239 nicht abgedruckt]).

- 121 Während die nach dem Prognoseverfahren PROKAS und unter Verwendung des vom Umweltbundesamt herausgegebenen Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs durchgeführten Untersuchungen für Benzol zu dem Ergebnis gelangen, die Grenzwerte würden bei weitem nicht erreicht werden, stellen sie für Stickstoffdioxid teilweise deutliche Belastungen fest. Vor allem im östlichen Planungsabschnitt, insbesondere im Einmündungsbereich der B 226, komme es beim Jahresmittelwert zu flächenhaft ausgeprägten Bereichen mit deutlichen NO₂-Belastungen und Grenzwertüberschreitungen, ohne dass allerdings Wohnnutzung betroffen sei. Der Grenzwert für die NO₂-Kurzzeitbelastung werde dagegen nicht erreicht. Der Jahresmittelwert für PM₁₀ wird den gutachterlichen Berechnungen nach in keinem Abschnitt des Vorhabens erreicht. Hingegen geht das Gutachten davon aus, dass der Tagesmittelwert an der nächstgelegenen Bebauung überwiegend eingehalten, aber teilweise erreicht wird. Auf dieser Grundlage besteht kein Handlungsbedarf, dem bereits in der Planfeststellung Rechnung getragen werden muss. Die Zusatzbelastung liegt zwar bei dem Jahresmittelwert für NO₂ und dem Tagesmittelwert für PM₁₀ teilweise im kritischen Bereich. Mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen, die eine Problemlösung schon im Planfeststellungsbeschluss erfordert hätten, ist aber nicht zu rechnen. Zum einen sind die Grenzwertüberschreitungen im unmittelbaren Trassenbereich lokalisiert, in dem keine Beeinträchtigung von Wohngrundstücken droht. Zum anderen bestehen keine besonderen örtlichen Verhältnisse, die die Eignung von Maßnahmen der Luftreinhaltung zur Bewältigung der Gesamtbelastung ausschließen und daher ebenfalls schon eine Problemlösung in der Planfeststellung hätten gebieten können.
- 122 (2) Die Einwände der Kläger gegen die Ermittlung der dem Vorhaben zuzurechnenden Schadstoffkonzentrationen und damit gegen die Grundlage dieser Beurteilung greifen nicht durch.
- 123 (a) Der Kritik der Kläger, das für die lufthygienischen Untersuchungen verwendete Prognoseverfahren PROKAS, das seinerseits auf der VDI-Richtlinie 3782

Bl. 1 aufbaut, weise als Ausbreitungsmodell nach dem Gaußansatz Anwendungsgrenzen (Beschränkungen bei Quellhöhe, Quellentfernung sowie Rauigkeit, Nichtberücksichtigung von Kurzzeitüberschreitungswerten) auf, die es für die Schadstoffuntersuchung im Rahmen von Straßenplanungen ungeeignet machen, ist nicht zu folgen. Der Gutachter des Beklagten Dipl.-Geogr. N. vom Ingenieurbüro Lohmeyer hat in der mündlichen Verhandlung zwar bestätigt, dass das Gaußsche Fahnenmodell, das der VDI-Richtlinie 3782 Bl. 1 zugrunde liegt, auf Punktquellen zugeschnitten ist. Das Modell sei aber durch das Büro Lohmeyer so modifiziert worden, dass es auch bodennahe Linienquellen erfassen könne. Entsprechend hatte sich das Büro Lohmeyer bereits in seiner der Klageerwiderung beigefügten Stellungnahme vom 23. Juni 2008 geäußert. Anhaltspunkte dafür, dass die Modifikationen des Ausbreitungsmodells zum Zweck der Bestimmung von Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr nicht möglich oder methodisch nicht fachgerecht erfolgt sind, liegen nicht vor. Solche haben auch die Kläger nicht aufgezeigt. In ihrer überarbeiteten Beweis-antragsbegründung wiederholen sie lediglich die Rüge, die nach der VDI-Richtlinie 3782 Bl. 1 vorgegebenen Anwendungsgrenzen würden nicht beachtet.

- 124 Die Verwendung eines modifizierten Ausbreitungsmodells wird entgegen der Ansicht der Kläger durch die 22. BImSchV nicht ausgeschlossen. Die Anlage 1 zur 22. BImSchV enthält weder Vorgaben darüber, nach welchen Methoden die nach § 10 Abs. 2 und 3 der Verordnung vorgeschriebenen Messungen zur Beurteilung der Schadstoffkonzentrationen und der Luftqualität vorzunehmen sind, noch legt sie ein bestimmtes Verfahren bei der Anfertigung von Schadstoffprognosen im Rahmen von Planungsverfahren fest. Dass das Verfahren PROKAS in besonderer Weise geeignet ist, Lärmschutzbauten typisierend zu erfassen, und deswegen dem Verfahren nach MLuS in diesen Fällen vorzuziehen ist, hat der Senat bereits in einem früheren Verfahren festgestellt (Urteil vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 203 Rn. 110 [insoweit in BVerwGE 134, 308 nicht abgedruckt]).
- 125 Es trifft auch nicht zu, dass das Ingenieurbüro Lohmeyer das Ausbreitungsmodell für das streitgegenständliche Vorhaben selbst für ungeeignet hielte. Die von den Klägern für diesen Einwand zitierte Ausarbeitung eines Mitarbeiters des

Ingenieurbüros Lohmeyer zu so genannten Hotspots gibt für eine solche Aussage nichts her. Das dort erläuterte Beispiel aus Dresden betrifft den Ausbau einer innerörtlichen Straße, die eine „zweiseitig dichte Randbebauung“ (S. 20 der Präsentation) als relevante Bebauung aufweist und deshalb eine andere Bebauungssituation betrifft, als sie vorliegend überwiegt. Dass bedeutsame klimarelevante Landschaftsgliederungen im Untersuchungsgebiet existieren, ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar und durch den pauschalen Hinweis der Kläger auf „Nebellöcher“ an der Schattbachstraße nicht substantiiert dargetan. Letztere führen auch für sich nicht zu erhöhten Immissionsansammlungen, sondern, wie aus der Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 23. Juni 2008 hervorgeht, nur bei bodennahen Emittenten in den Muldenlagen. Hierzu zählen die vorhandenen Straßen nicht.

- 126 Der Vorwurf, bei der Ermittlung der Vorbelastung werde bei dem Verfahren PROKAS die durch den vorhandenen Straßenverkehr hervorgerufene Belastung nicht berücksichtigt, beruht auf einem Missverständnis. Wie aus Ziffer 4 der Untersuchung des Ingenieurbüros Lohmeyer aus dem Jahr 2004 und aus der Stellungnahme vom 23. Juni 2008 hervorgeht, werden neben Immissionen aus Industrie und Hausbrand auch die Belastungen des Straßenverkehrs auf dem vorhandenen Straßennetz, einschließlich des weiter entfernt fließenden Verkehrs berücksichtigt. Lediglich die Verkehrsemissionen auf dem geplanten neuen Straßenabschnitt und den zuführenden, querenden und parallel verlaufenden Straßenabschnitten werden als Zusatzbelastung gesondert und zusätzlich zu der vorhandenen allgemeinen Vorbelastung erfasst. Ein gesonderter Rechenschritt, der die Vorbelastung um den Verkehrsanteil des betrachteten Straßennetzes bereinigt, erfolgt danach nicht. Eine solche Herausrechnung ist auch nicht erforderlich. Wie der Gutachter des Beklagten Dipl.-Geogr. N. bereits im Anhörungstermin verdeutlicht hat, geht es bei der Bestimmung der Vorbelastung um die Ermittlung der Immissionsbelastung des Untersuchungsgebietes durch die Auswertung von Daten vorhandener Messstationen, wobei die Quellen der gemessenen Emissionen nicht im Einzelnen unterschieden werden können. Zu dieser großräumigen, auch die Emissionen des Straßenverkehrs beinhaltenden Vorbelastung wird die rechnerisch ermittelte Zusatzbelastung addiert und so die Gesamtbelastung gebildet.

- 127 Die Eignung des Verfahrens PROKAS wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass die Kurzzeitbelastungen von NO₂ und PM₁₀ nicht mit dem gleichen Berechnungsverfahren wie die Jahresmittelwerte berechnet werden können. Das Ingenieurbüro Lohmeyer weist in seiner Untersuchung vom Juli 2004 darauf hin, dass aufgrund der linearen Abhängigkeit der Kurzzeitwerte von den Jahresmittelwerten und vorhandenen Messdaten insoweit die Möglichkeit einer zuverlässigen alternativen Berechnung bestehe. Dies entspricht der Vorgehensweise nach dem MLuS 02 und ist nicht zu beanstanden (vgl. MLuS 02 S. 11, Bild 3.2.2; Urteil vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 18 S. 95).
- 128 (b) Die Kritik der Kläger an den Einsatzfaktoren der Luftschadstoffgutachten rechtfertigt ebenfalls keine rechtlichen Beanstandungen.
- 129 Da für die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet Messdaten nicht zur Verfügung standen, war es sachgerecht, auf die über Jahre hin erhobenen Messdaten anderer geeigneter Messstationen zurückzugreifen; angesichts dieser verfügbaren Daten war die Durchführung eigener, jahrelanger Messungen an Ort und Stelle vom Vorhabenträger nicht zu fordern (Urteile vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - a.a.O. Rn. 126 und vom 12. August 2009 a.a.O. Rn. 111). Anders als bei vorhabenbezogenen Messungen (vgl. Urteil vom 23. Februar 2005 a.a.O. S. 98) kann bei der Auswertung der Messergebnisse an vorhabenfremden Messstationen keine grundstücksbezogene Analyse der Vorbelastung gefordert werden. Allerdings genügt es auch nicht, eine ausschließlich gebiets- oder ballungsraumbezogene Betrachtung anzustellen. Die Auswahl der berücksichtigten Messstationen muss vielmehr den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen und gegebenenfalls bestehende deutliche Unterschiede der für die Vorbelastung im Plangebiet maßgeblichen Faktoren berücksichtigen.
- 130 Ob die hier vorgenommene Bildung eines einheitlichen Vorbelastungswertes diesen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht wird, ist angesichts des im westlichen Teil des planfestgestellten Vorhabens vorhandenen Außenrings einerseits und der im östlichen Teilabschnitt vorherrschenden landwirtschaftlichen

Nutzung des künftigen Trassengeländes andererseits nicht zweifelsfrei. Es ist aber nicht erkennbar, dass sich ein etwaiger Fehler zu Lasten der Kläger oder sonstiger Betroffener ausgewirkt hätte. Bei der Auswahl der Messstationen sind die örtlichen Verhältnisse im östlichen Trassenabschnitt nicht vorbelastungsmindernd berücksichtigt worden. Neben den räumlich nächst gelegenen Messstationen in den umliegenden Städten wurden zur Verdeutlichung der großräumigen Belastungen weiter entfernt liegende Messstationen in Dortmund und Castrop-Rauxel sowie speziell zur Abbildung von Belastungen durch Industrie (Feinstaub) und Verkehr die Station Bochum-Stahlhausen und die Straßenmessstation Essen-Ost herangezogen. Damit hat die derzeitige landwirtschaftliche Nutzung im Bereich eines Teils der Trasse für die Querspange bei der Auswahl der Messstationen keine Berücksichtigung gefunden.

- 131 Die von den Klägern erhobene Forderung, auch die Daten der Messstation Essen-Hombrucher Straße heranzuziehen, erscheint verfehlt, da diese Station direkt an der hochbelasteten Autobahn A 40 gelegen ist und daher nicht die im Plangebiet vorhandene Vorbelastung, sondern die Belastung durch die geplante Autobahn selbst abgebildet würde. Die Verkehrsbelastung des Außenrings ist mit derjenigen auf der A 40 nicht vergleichbar und wird durch die an einer mehrstreifigen Hauptverkehrsstraße gelegene Straßenmessstation Essen-Ost bereits gezielt berücksichtigt.

- 132 Nicht gefolgt werden kann auch dem Einwand der Kläger, den Emissionen des benachbarten Opel-Werks und des westlich der Trasse gelegenen RWE-Kraftwerks Bochum sei bei der Ermittlung der Vorbelastung nicht hinreichend Rechnung getragen worden. Der Gutachter des Beklagten Dipl.-Geogr. N. ist dem in der mündlichen Verhandlung mit dem Hinweis entgegengetreten, Kaminableitungen wirkten sich nicht in der näheren Umgebung aus; sie und die sonstigen Emissionen der Werke fänden über die städtischen Vorbelastungswerte Eingang in die Berechnung. Das Argument der Kläger, der Binnenverkehr des Opel-Werks hätte Anlass zu einer gesonderten Betrachtung geben müssen, überzeugt angesichts der Größe des Betriebsgeländes und der erkennbaren Abschirmungsfunktion der zur Trassenseite hin errichteten hohen Werkshallen ebenfalls nicht.

- 133 (c) Dem Einwand der Kläger, die Daten der Messstationen für die Jahre 2004 bis 2006 belegten einen deutlichen Anstieg der Schadstoffwerte, der Anlass gegeben hätte, vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine neue Luftschadstoffuntersuchung in Auftrag zu geben, kann nicht gefolgt werden. So berücksichtigen die Kläger in ihrem Vortrag mehrere Stationen nicht, die von der IVV ausgewertet wurden, beziehen dafür aber zahlreiche weitere Stationen an zum Teil deutlich weiter entfernt liegenden Messorten im westlichen Ruhrgebiet (Duisburg, Oberhausen und Mülheim) ein. Eine nachvollziehbare Erklärung für ihre Vorgehensweise liefern die Kläger nicht. Die Messergebnisse der von der IVV herangezogenen Messstellen belegen die Kritik der Kläger aber nicht. Sie lassen praktisch keinen Anstieg der Jahresmittelwerte bei NO_2 erkennen. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Jahresmittelwerten für PM_{10} .
- 134 (d) Vor diesem Hintergrund und angesichts der nach dem aktuellen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet Ost der Bezirksregierung Arnsberg, (2008) im Bereich von Industrie, Hausbrand/Kleingewerbe und im Bereich Verkehr vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere unter Berücksichtigung der Einschätzung in diesem Luftreinhalteplan, dass ausgehend vom Jahr 2006 für das Jahr 2010 im Gebiet Bochum, Dortmund und Herne mit einem leichten Sinken der regionalen Hintergrundbelastung um maximal $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und NO_2 zu rechnen sei, erweist sich auch die Verwendung von Reduktionsfaktoren in den Schadstoffgutachten als eine jedenfalls vertretbare Prognoseentscheidung. Dass sich zwischen 2000 und 2006 an den ausgewählten Messstationen keine Reduktion feststellen lässt, stellt diese Prognose nicht in Frage.
- 135 (e) Dem von den Klägern in der mündlichen Verhandlung vorsorglich gestellten Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis dafür, dass die Schadstoffbelastung durch NO_2 und PM_{10} bereits ohne Berücksichtigung des planfestgestellten Vorhabens über den Immissionswerten der 22. BImSchV liege und die Prognosebelastung für das Jahr 2025 um mindestens 15 bzw. 20 % höher anzusetzen und nicht mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung beherrschbar sei, musste der Senat nicht nachkommen. Die von den Klägern gegen die Schadstoffgutachten vorgebrachten Einwände haben sich

als nicht stichhaltig erwiesen. Gleiches gilt für ihre Behauptung, möglichen Grenzwertüberschreitungen könnte nicht mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung begegnet werden. Die in der überarbeiteten Beweisantragsbegründung zum Beleg für diese Behauptung vorgelegten Berechnungen haben die Kläger selbst als wissenschaftlich nicht abgesichert bezeichnet. Sie beruhen zudem auf Annahmen zur Vorbelastung, denen aus den oben dargelegten Gründen nicht gefolgt werden kann. Sonstige Anhaltspunkte, an der fachlichen Eignung des mit der Erstellung der Schadstoffgutachten betrauten Ingenieurbüros zu zweifeln, bestehen nicht.

- 136 d) Mit ihrer Kritik an der Trassenwahl können die Kläger keinen Erfolg haben. Die am Maßstab des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes zu beurteilende Auswahlentscheidung leidet nicht an Mängeln, die für das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.
- 137 Soweit die Kläger in ihrem nach der mündlichen Verhandlung zu den Akten gereichten Schriftsatz vom 7. Juni 2010 ihrer Ansicht nach schadensmindernde Trassenvarianten auflisten, kann dieser Vortrag schon deswegen nicht berücksichtigt werden, weil die Kläger es unterlassen haben, nach § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 283 ZPO Schriftsatznachlass zu beantragen. Der genannte Vortrag gibt dem Gericht auch keine Veranlassung, die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen.
- 138 Eine substantiierte Auseinandersetzung mit der ausführlichen Trassendiskussion im Planfeststellungsbeschluss findet sich weder hier noch an anderer Stelle des Vortrags der Kläger.
- 139 Die Kritik der Kläger an der Anschlussstelle Markstraße und der Verknüpfung der Universitätsstraße mit der A 44 greift nicht durch. Die am Maßstab des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes zu beurteilende Auswahlentscheidung leidet nicht an Abwägungsmängeln. Der Verzicht auf die Anschlussstelle erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange nicht eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Lösung und musste sich deshalb der Planfeststellungsbehörde nicht

als vorzugswürdig aufdrängen (vgl. Urteil vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <249 f.>; Beschluss vom 24. April 2009 - BVerwG 9 B 10.09 - NVwZ 2009, 986 <987> m.w.N.). Dass die Kläger die Verkehrsanbindung bestimmter Stadtteile Bochums abweichend von der Auffassung der Planfeststellungsbehörde für ausreichend erachten und deswegen auf diese Anschlussstelle verzichten wollen, genügt hierfür ebenso wenig wie der Hinweis darauf, dass das Opel-Werk nach Auffassung der Kläger voraussichtlich nicht viel länger als bis 2016 Bestand haben werde. Hinsichtlich des Anschlusses der Universitätsstraße an die Querspange haben die Kläger in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht, nach Maßgabe der aktualisierten Verkehrsuntersuchung 2009 und der ergänzenden Untersuchung 2010 sei die - von ihnen ursprünglich geforderte - Verbreiterung der Brücke an der Anschlussstelle und damit die Inanspruchnahme des Grundeigentums der Klägerin zu 12 nicht zu rechtfertigen. Dem kann schon deswegen nicht gefolgt werden, weil sich die von den Klägern herangezogene rückläufige Entwicklung der Verkehrszahlen nicht aus den für den Planfeststellungsbeschluss maßgeblichen Verkehrsgutachten, sondern aus den während des gerichtlichen Verfahrens erstellten und auf einen anderen Prognosezeitpunkt bezogenen Untersuchungen ergibt. Soweit die Kläger im Übrigen bemängeln, die Prognosewerte für 2010 in der Untersuchung der IVV von 1996 und 1998/1999 differierten ohne erkennbaren Grund um 8 000 Kfz, beruht dies offensichtlich auf einem Lesefehler. Bild 10 auf Seite 22 der Untersuchung von 1996, auf das sie sich zum Beleg ihrer These berufen, geht von 47 000 Kfz/24 h und nicht - wie die Kläger meinen - von 41 000 Kfz/24 h aus.

- 140 e) Der Planfeststellungsbeschluss weist auch bei der Behandlung des Gewässer- und Grundwasserschutzes keine Rechtsfehler auf. Die Belange der Kläger zu 1 bis 4, insbesondere der Wasserzufluss für die Gräfte von „Haus L.“ durch den so genannten Isabella-Stollen, sind in einer den rechtlichen Anforderungen des Abwägungsgebotes (§ 17 Satz 2 FStrG) genügenden Weise berücksichtigt worden.

- 141 Den Eigentümern der mit der historischen Wasserburg „Haus L.“ bebauten Grundstücke steht ein im Wasserbuch der Stadt Bochum eingetragenes Wasserrecht zur Entnahme von Grund- und Grubenwasser zur Speisung der Gräfte zu. Die Kläger rügen, der Beklagte habe die Grundwasserproblematik und die hydrogeologischen Verhältnisse nicht genügend ermittelt. Für die Standsicherheit der auf einem Eichenpfahlrost gegründeten Wasserburg und die dort betriebene Fischzucht sei ein gleichbleibend hoher Wasserspiegel von existentieller Bedeutung. Durch den Bau der Trasse sei eine Störung der den Wasserzufluss bisher sichernden Grundwasserströme und des Quellgebietes des Isabella-Stollens zu befürchten.
- 142 Der Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss diese Betroffenheit erkannt, die befürchteten Beeinträchtigungen aber unter Hinweis darauf zurückgewiesen, dass die Trasse fast überwiegend in Dammlage verlaufe und während der Bau-phase alle Maßnahmen ergriffen würden, um Beschaffenheit und Menge des im Bereich des Isabella-Stollens austretenden Grund- und Grubenwassers nicht zu beeinträchtigen. Durch die in der mündlichen Verhandlung erklärte Planergänzung hat der Beklagte die in dem erdbautechnischen Streckengutachten für die Bauausführung vom 25. September 1998 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Sicherung des Isabella-Stollens zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses gemacht.
- 143 Jedenfalls in der Gestalt, die der Planfeststellungsbeschluss durch die Planergänzung gefunden hat, ist er nicht zu beanstanden. Durch die Verrohrung und Sicherung des Stollens im Bereich der Trasse wird sichergestellt, dass der Stollen nicht zerstört wird und der Gräfte weiter in dem erforderlichen, durch das Wasserrecht abgesicherten Umfang Gruben- und Grundwasser zufließt. Die Behauptung der Kläger, das Quellgebiet der Gräfte werde überbaut, trifft nicht zu. Der Gutachter des Beklagten Prof. Dr. P. ist dem in seiner zusammenfassenden fachtechnischen Stellungnahme vom 9. April 2010 überzeugend entgegen getreten. Er führt darin aus, dass der Stollen zur Entwässerung insbesondere der höher gelegenen Bergwerke (Zeche Dannenbaum) und Abbaufelder diente und auch heute noch als Wassersammler das zuströmende Grund- und Grubenwasser aus höher gelegenen Abbaufeldern abführe. Zusätzlich werde er

durch Sickerwasser aus den Deckschichten des Karbons gespeist. Nach den vorliegenden Unterlagen über den Kanalbestand der Stadt Bochum könne der Gräfte stets Wasser aus dem Isabella-Stollen zufließen. Der Kritik der Kläger, die im erdbautechnischen Gutachten vorgesehene Verdichtung des Untergrunds im Trassenbereich werde die Grundwasserströme ablenken und die Trasse werde als Sperrriegel wirken, tritt die fachtechnische Stellungnahme mit dem Hinweis entgegen, durch die mittels Tiefenrüttlers erzeugten Hohlräume, in die z.B. Kies eingebaut werde, würden wasserdurchlässige Bodensäulen bis zur Karbonoberfläche entstehen. Im Übrigen weist die fachtechnische Stellungnahme darauf hin, dass die im erdbautechnischen Streckengutachten angesprochenen Sandbänder sich in den Deckschichten des grundwasserführenden Karbons befänden und dem Isabella-Stollen daher kein Wasser zuführten. Das Karbon bleibe von den Baumaßnahmen aber weitgehend unberührt.

- 144 Die Gegenäußerung der Kläger zu der fachtechnischen Stellungnahme vermag diese Aussagen nicht in Frage zu stellen. Auf die für den Fortbestand der Wasserversorgung zentrale Aussage der Stellungnahme, dass der Isabella-Stollen wesentlich durch das Grubenwasser im Bereich der ehemaligen Zeche Dannenbaum gespeist werde, gehen die Kläger nicht ein, sondern wiederholen im Wesentlichen ihr früheres Vorbringen (z.B. zum Quellgebiet des Isabella-Stollens, der Sperrfunktion der Trasse, den Sohlenhöhen und Grundwasserschichten) bzw. bleiben pauschal oder beschäftigen sich mit Einzelheiten der Höhe, Breite und Bauweise des Stollens, auf die es ebenso wenig ankommt wie auf solche der Bauausführung der für den Stollen vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen. Entscheidend ist allein, dass keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass der Isabella-Stollen weiterhin das Grund- und Grubenwasser, insbesondere aus der ehemaligen Zeche Dannenbaum, sammeln und durch die vorgesehene teilweise Verrohrung zur Gräfte weitertransportieren kann. Dies ist der Fall, wie der Gutachter des Beklagten Prof. Dr. P. auch in der mündlichen Verhandlung noch einmal bestätigt hat. Zweifel an der technischen Realisierbarkeit bestehen nicht. Soweit die Kläger befürchten, die Funktion des Stollens könne durch die vorgesehenen Revisionsschächte beeinträchtigt werden, da es hierdurch zu einer Zerstörung des von ihnen in der Vergangenheit hergestellten

Luftabschlusses des Stollens komme, ist nicht ersichtlich, dass die Einstiege zu den Revisionsschächten nicht ebenfalls luftdicht ausgestaltet werden könnten.

- 145 Die Rüge der Kläger, der Planfeststellungsbeschluss habe nicht beachtet, dass der Isabella-Stollen durch den Einbau des Rohres seine Funktion als Luftschutzstollen verliere, kann ebenfalls keinen Erfolg haben. Dass sie im Besitz einer baurechtlichen oder sonstigen Genehmigung zur Nutzung des Stollens als Luftschutzeinrichtung wären, behaupten die Kläger selbst nicht. Der Stollen ist nach dem eigenen Vorbringen der Kläger wegen des Luftabschlusses und seiner Erschütterungsempfindlichkeit auch nicht für diesen Zweck geeignet und nicht genehmigungsfähig.
- 146 Der Planfeststellungsbeschluss weist auch nicht deshalb einen Abwägungsfehler auf, weil er die von den Klägern behauptete Denkmälwürdigkeit des Isabella-Stollens nicht erkannt und nicht gewürdigt hat. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NRW) vom 11. März 1980, GV NRW S. 226, 716, zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. April 2005, GV NRW S. 274, ist die Eintragung in die Denkmalliste für die Denkmaleigenschaft konstitutiv. Erst mit der Eintragung oder der vorläufigen Unterschutzstellung unterliegt eine bauliche oder sonstige Anlage dem Denkmalschutzgesetz. Eine Eintragung ist aber bisher nach dem eigenen Vortrag der Kläger nicht vorgenommen worden. Die Kläger behaupten auch nicht, eine solche als Eigentümer gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW beantragt und etwa eine zu Unrecht erfolgte Ablehnung gerichtlich angegriffen zu haben.
- 147 f) Die von den Klägern zu 1, 2, 3 und 4 geltend gemachte Existenzgefährdung ist in einer den rechtlichen Anforderungen genügenden Weise berücksichtigt worden.
- 148 (a) Es ist grundsätzlich Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, sich in Ausübung der ihr übertragenen planerischen Gestaltungsfreiheit darüber schlüssig zu werden, ob und in welchem Umfang sie zur Verwirklichung eines von ihr für erforderlich gehaltenen planfeststellungsbedürftigen Vorhabens außer in öffent-

liche Belange auch in Rechte Dritter eingreifen will, und das Gewicht der mit diesen Eingriffen verbundenen Nachteile den mit dem Vorhaben verbundenen Vorteilen selbständig abwägend gegenüberzustellen. Hierbei muss sie bei Flächeninanspruchnahmen auch die Möglichkeit einer Existenzvernichtung oder -gefährdung vorhandener landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe und Unternehmungen in ihre Betrachtung und Abwägung einbeziehen (Beschluss vom 31. Oktober 1990 - BVerwG 4 C 25.90, 4 ER 302.90 - juris Rn. 17; ausf. zum landwirtschaftlichen Betrieb Urteil vom 14. April 2010 - BVerwG 9 A 13.08 - juris Rn. 26 ff. m.w.N. <zur Veröffentlichung in BVerwGE und Buchholz vorgesehen>). Auch ohne direkte Inanspruchnahme muss sie das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung berücksichtigen. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 39.95 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39 S. 18 m.w.N.).

- 149 Eine nähere Auseinandersetzung mit dem Einwand der Existenzgefährdung ist nur dann entbehrlich, wenn die Planfeststellungsbehörde deutlich macht, dass sie die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig hält, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen Betriebes verwirklicht werden soll (vgl. Urteil vom 27. März 1980 - BVerwG 4 C 34.79 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 34 S. 109 f.). Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich damit begnügen, den Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen.
- 150 (b) An diese Anforderungen des Abwägungsgebotes hat sich der Beklagte gehalten. Er hat sich insbesondere in den mehrtägigen Anhörungen darum bemüht, die von den Klägern in ihren Einwendungsschreiben geltend gemachten gewerblichen Interessen zu erfassen. Die im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen Betätigungsfelder rund um das „Haus L.“ (Vermietung von Räumlichkeiten und Durchführung von Veranstal-

tungen, Gästehausbetrieb, Fischzucht, Pensionspferdehaltung, Landwirtschaft) und die Vielzahl der nach den Angaben der Kläger an diesen Geschäftsfeldern haupt- oder nebenberuflich beteiligten Personen machen deutlich, dass eine Überprüfung der behaupteten Existenzgefährdung einer nach objektiven Kriterien durchzuführenden Begutachtung des Betriebes durch einen Sachverständigen bedurfte (vgl. Urteil vom 14. April 2010 - BVerwG 9 A 13.08 - juris Rn. 27). Eine solche, den Klägern im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgeschlagene Begutachtung konnte wegen der Weigerung des Klägers zu 1, diese durch einen Mitarbeiter des Straßenbauamts des Beklagten vornehmen zu lassen und die dafür erforderlichen betriebswirtschaftlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, nicht durchgeführt werden.

- 151 Einen Anspruch darauf, dass die Begutachtung durch einen freiberuflich tätigen Gutachter erfolgt, haben die Kläger nicht. Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, das Verfahren mit der ihr eine gerechte Abwägung der widerstreitenden Belange ermöglichenden inneren Distanz und Neutralität zu allen Beteiligten durchzuführen. Sie hat die ihr übertragene Aufgabe in unparteiischer Weise wahrzunehmen und alles zu vermeiden, was ihr die Freiheit zu eigener planerischer Entscheidung jedenfalls faktisch nimmt oder doch weitgehend einschränkt. Dies ergibt sich auch aus dem rechtsstaatlichen Grundsatz fairer Verfahrensgestaltung, der in seinem Anwendungsbereich nicht auf das gerichtliche Verfahren beschränkt ist. In planungsrechtlichen Verfahren ist Unparteilichkeit auch dem Vorhabenträger gegenüber geboten (vgl. Urteil vom 5. Dezember 1986 - BVerwG 4 C 13.85 - BVerwGE 75, 214 <230 f.> m.w.N). Diese Verpflichtung gilt auch für Mitarbeiter der Planfeststellungsbehörde, einschließlich derer, die aufgrund ihrer besonderen Sachkunde mit der Erstellung sachverständiger Stellungnahmen beauftragt werden. Die in § 20 VwVfG NRW getroffene Regelung über den Ausschluss bestimmter Personen vom Verfahren und die in § 21 VwVfG NRW normierte Möglichkeit, bei Besorgnis der Befangenheit ein Ablehnungsgesuch anzubringen, sichern, bezogen auf den einzelnen Amtsträger, die Neutralität der Amtsführung verfahrensmäßig ab.

- 152 Angesichts dessen begegnet es keinen Bedenken, dass die Planfeststellungsbehörde die zur Ermittlung des Abwägungsmaterials erforderlichen sachverständigen Begutachtungen durch eigene, für die jeweilige Aufgabe und das jeweilige Fachgebiet besonders qualifizierte Mitarbeiter vornehmen lässt. Dies gilt umso mehr, als diese Mitarbeiter räumlich und organisatorisch getrennt von der Planfeststellungsbehörde arbeiten. Die Kläger haben von dem Angebot zur Begutachtung, ohne eine stichhaltige Begründung zu geben, keinen Gebrauch gemacht. Ihre Ablehnung, an der Sachverhaltsaufklärung durch die Planfeststellungsbehörde mitzuwirken, haben sie lediglich mit pauschalen Zweifeln an der Unparteilichkeit der Mitarbeiter der Planfeststellungsbehörde begründet. Dies genügt nach dem Dargelegten nicht.
- 153 Soweit landwirtschaftlich genutzte Flächen der Kläger zu 1 bis 4 in Anspruch genommen werden, hat der Beklagte den Umfang der Beeinträchtigung ebenfalls erkannt und bei seiner Entscheidung berücksichtigt. Er hat insbesondere gesehen, dass die Gesamtinanspruchnahme von 6,75 ha (davon 1,31 ha vorübergehend und 1,46 ha dauernd beschränkt) mehr als 5 % der landwirtschaftlichen Betriebsfläche ausmacht und daher eine Existenzgefährdung nicht von der Hand zu weisen ist und näherer Prüfung bedarf (vgl. hierzu Urteil vom 14. April 2010 - BVerwG 9 A 13.08 - a.a.O.). Auch insoweit war allerdings angesichts der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft der Kläger zu 1 bis 4 eine Sachverhaltsaufklärung nicht möglich.
- 154 Dass der Planfeststellungsbeschluss in größerem Umfang Eigentum der Kläger zu 1 und 2 zum Ausgleich der eingriffsbedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in Anspruch nimmt, lässt einen Rechtsfehler ebenfalls nicht erkennen. Dem bei der Inanspruchnahme von privatem Grund und Boden für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beachtenden rechtsstaatlichen Übermaßverbot (vgl. hierzu Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 40.07 - Buchholz 407.4 § 19 FStrG Nr. 16 Rn. 26 ff.) hat der Beklagte durch eine Überprüfung des Kompensationskonzepts und eine daraus resultierende Reduzierung der dauernd zu beschränkenden Flächen der Kläger zu 1 bis 4 im Laufe des Planungsverfahrens Rechnung getragen. Soweit die Kläger die Restflächen nördlich und südlich der A 44 für (land-)wirtschaftlich

nicht mehr sinnvoll verwertbar erachten, weil dort insbesondere die bisherige Pensionspferdehaltung nicht mehr möglich sei, müssen sie sich die verweigerte Mitwirkung bei der Aufklärung der wirtschaftlichen Folgen der Eingriffe für das „Haus L.“ zurechnen lassen.

- 155 Die für die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme 9A_{CEF} im Planergänzungsbeschluss vom 5. Oktober 2009 in Anspruch genommene landwirtschaftlich genutzte Fläche ist für den Betrieb der Kläger nicht von erkennbarer existenzieller Bedeutung. Eine solche ist bezüglich dieser Fläche von den Klägern auch in der mündlichen Verhandlung nicht behauptet worden.
- 156 g) Hinsichtlich der Klägerin zu 5, deren Grundstück durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen wird, aber durch die bis auf 30 m an ihr Wohnhaus heranrückende Trasse mittelbar betroffen ist, hat der Planfeststellungsbeschluss das Vorliegen eines Übernahmeanspruchs (vgl. hierzu Beschluss vom 24. August 2009 - BVerwG 9 B 32.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 78) verneint. Aktiver Lärmschutz werde durch die Lärmschutzwand bzw. den Lärmschutzwall und die Verwendung offenporigen Asphalts gewährt. Die danach noch bei Verwirklichung des Vorhabens zu erwartenden Lärmwerte lägen für das Grundstück der Klägerin zu 5 unterhalb der Annäherungswerte von 72/62 dB(A), ab deren Erreichen für Dorf- und Mischgebiete eine unzumutbare Eigentumsbeeinträchtigung nicht auszuschließen sei (vgl. hierzu Urteile vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350 <358> und vom 12. April 2000 - BVerwG 11 A 25.98 - juris Rn. 49). Die Tageswerte lägen sogar weit unter diesen Schwellenwerten und würden die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete nur geringfügig überschreiten. Wegen dieser Überschreitungen stünde der Klägerin zu 5 passiver Schallschutz sowie eine Entschädigung für die Außenwohnbereiche zu. Diese Überlegungen zeigen einen Rechtsfehler zu Lasten der Klägerin zu 5 nicht auf, so dass es nicht darauf ankommt, ob solche Fehler überhaupt geeignet wären, das mit dem Hauptantrag verfolgte Begehren zu stützen.
- 157 Durch die Maßnahmen aktiven und passiven Lärmschutzes werden die zumutbaren Grenzen der Lärmbetroffenheit eingehalten. Dass eine weitere Nutzung

ihres Hauses zu Wohnzwecken ausgeschlossen wäre und entsprechende Vermietungsbemühungen - gegebenenfalls nach Änderung des bisher auf Gäste aus dem Bereich der Universität ausgerichteten Vermietungskonzepts - ohne Erfolg bleiben müssten, ist nicht erkennbar und von der Klägerin zu 5 nicht substantiiert dargelegt worden. Es stellt auch keinen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses dar, dass die von der Klägerin zu 5 vorgenommenen, in ihrem Einwendungsschreiben erwähnten Investitionen nicht ausdrücklich als abwägungserheblicher Belang gewürdigt wurden. Dass trotz der erheblichen Beeinträchtigungen, die der Bau der Autobahn für die direkt benachbarten Anwohner und deren Veranstaltungs- und Vermietungsbetriebe mit sich bringt, das öffentliche Interesse an der Realisierung der Querspange die privaten Belange überwiegt, hat der Planfeststellungsbeschluss hinreichend deutlich im Zusammenhang mit dem benachbarten, ebenfalls durch das Heranrücken der Trasse stark betroffene „Haus L.“ zum Ausdruck gebracht. Dafür, dass für die Klägerin zu 5 etwas anderes gelten könnte, spricht nichts. Im Übrigen musste der Klägerin zu 5 aufgrund der Lage ihres Hauses und der seit Jahrzehnten andauernden Planungsabsichten bewusst sein, dass es bei einer Realisierung der Planung zu einschneidenden Veränderungen ihres Lagevorteils kommen könnte. Darauf, dass von den Planungen endgültig Abschied genommen würde, konnte die Klägerin zu 5 ebenso wenig wie die anderen Betroffenen vertrauen.

- 158 Entsprechendes gilt für den Kläger zu 8. Auch er übersieht, dass nicht jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird; das gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 39.95 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39 S. 19).
- 159 4. Soweit die Kläger mit ihrem Hilfsantrag den Anspruch verfolgen, den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss um Lärmschutzanordnungen zu ergänzen, muss der Klage ebenfalls der Erfolg versagt bleiben. Dies gilt insbesondere für den Kläger zu 13. Der Beklagte hat die Gewährung passiven Lärmschutzes für ihn abwägungsfehlerfrei abgelehnt. Er hat sich zulässigerweise an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung orientiert und darauf abgestellt, dass nach der für das vom Kläger zu 13 bewohnte Gebäude W. Straße ...

angestellten schalltechnischen Berechnung die nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) tags und nachts eingehalten werden und damit gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben (vgl. Urteil vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 <158>).

- 160 Auch der Klägerin zu 5 steht kein Anspruch auf weiter gehende Lärmschutzanordnungen zu. Die Verkehrsprognosen und die Lärmberechnungen selbst sind - wie dargestellt - nicht zu beanstanden. Durch die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass die Zumutbarkeitsgrenze beim Aufenthalt im Gebäude eingehalten wird. Für die Außenwohnbereiche ist eine Entschädigung vorgesehen.
- 161 Eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schutzauflagen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe kann die Klägerin zu 5 ebenfalls nicht verlangen. Hinsichtlich der voraussichtlichen Schadstoffbelastungen kann den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Gutachten eine Überschreitung der Grenzwerte von NO₂ und PM₁₀ im Bereich des Grundstücks der Klägerin zu 5 nicht entnommen werden. Die prognostizierten Belastungen liegen dort vielmehr deutlich unterhalb der Grenzwerte der 22. BImSchV. Soweit die Klägerin zu 5 auf die Erschütterungsempfindlichkeit ihres Wohngebäudes hinweist, ist nicht erkennbar, dass sie diesbezügliche Einwendungen im Anhörungsverfahren bereits vorgebracht hat. Im Übrigen hat sie ihre Behauptung, das Wohnhaus Schattbachstraße sei besonders erschütterungsempfindlich, nicht weiter mit Fakten belegt.
- 162 C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO, § 100 Abs. 2 ZPO.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen

Buchberger

Prof. Dr. Korbmacher

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 450 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

Bei der auf § 52 Abs. 1, § 63 Abs. 2 GKG beruhenden, von der vorläufigen Streitwertfestsetzung durch Beschluss vom 10. April 2008 geringfügig abweichenden Streitwertfestsetzung hat der Senat entsprechend seiner ständigen, am Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit vom Juli 2004 orientierten Streitwertpraxis, wonach bei Beeinträchtigung eines Einfamilienhauses und sonstiger Beeinträchtigung 15 000 €, bei Mehrfamilienhäusern je nach Wohnungszahl bis zu 60 000 € und bei Gewerbebetrieben pauschal 60 000 € anzunehmen sind, folgende Streitwerte festgesetzt: Für die Kläger zu 6, 7, 10, 11, 12 und 13 je 15 000 €, für die Kläger zu 2, 3, 5 und 8 je 45 000 € und für die Kläger zu 1, 4 und 9 je 60 000 €.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Prof. Dr. Korbmacher

Sachgebiet: BVerwGE: nein
Wegerecht Fachpresse: ja
Recht des Verkehrswesens
Naturschutzrecht

Rechtsquellen:

GG	Art. 14 Abs. 3, Art. 19 Abs. 4
BNatSchG 2007	§ 42 Abs. 1 und 5, § 43 Abs. 8
FStrG	§ 17 Satz 2, § 17a Nr. 7, § 17d Satz 1, § 19 Abs. 1
VwVfG	§ 73 Abs. 3 Satz 2, Abs. 4 Satz 2 bis 4 und Abs. 8 Satz 1, § 76 Abs. 1
16. BImSchV	Anlage 1

Stichworte:

Planfeststellung; Planrechtfertigung; Artenschutz; Tötungsverbot; Störungsverbot; Beschädigungs- und Zerstörungsverbot; vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen; Ausnahme; zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses; zumutbare Alternative; Erhaltungszustand der Populationen einer Art; Kompensationsmaßnahme; naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum; natürliches Verbreitungsgebiet; gerichtliche Kontrolle von Verkehrsprognosen; Aktualität der Datengrundlage; Pendlerverkehr; induzierter Verkehr; Lärmberechnung; Lärmquellen; RLS-90; offenporiger Asphalt; Verfahren der Luftschadstoffprognose; Prognoseverfahren PROKAS; Vorbelastung; Hintergrundbelastung; Zusatzbelastung; Reduktionsfaktoren; Auswahl der Messstationen; Luftreinhalteplanung; Existenzgefährdung; Flächeninanspruchnahme; Mitwirkungspflicht; Begutachtung; Schutz eines Wasserrechts; Schutzmaßnahmen.

Leitsätze:

1. Bei der im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeentscheidung vorzunehmenden Prüfung, ob sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert (§ 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG 2007, § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG n.F.), steht der Planfeststellungsbehörde auch für die Entscheidung, an welchem Standort Maßnahmen zum Ausgleich eines vorhabenbedingten Verlustes ergriffen werden, ein Beurteilungsspielraum zu.

2. Es ist regelmäßig nicht zu beanstanden, dass die Verkehrsprognose für ein fernstraßenrechtliches Straßenbauvorhaben auf der Grundlage der laufend aktualisierten bundesweiten Strukturdaten und Matrizes erstellt wird.

3. Es bestehen keine tragfähigen Anhaltspunkte dafür, dass der sogenannte primär induzierte Verkehr, d.h. der durch das Straßenbauvorhaben selbst hervorgerufene zusätzliche Verkehr ohne Verkehrsverlagerungen und Verkehrsumlenkungen, in den Grundlagen der Bundesverkehrswegeplanung nicht hinreichend berücksichtigt wäre.

4. Erweisen sich die Angriffe gegen Tatsachenermittlung, Methodik und Plausibilität der Ergebnisse einer Verkehrsprognose nicht als durchgreifend, besteht kein Anlass, an der Richtigkeit der Verkehrsprognose allein deswegen zu zweifeln, weil die einzelnen Rechenvorgänge dem Verkehrsgutachten nicht zu entnehmen sind.

5. Durchgreifende Zweifel, dass die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die RLS-90 noch den gesetzlich vorgesehenen (§§ 41 ff. BImSchG) oder grundrechtlich (Art. 2 Abs. 1 GG) gebotenen Schutz vor Straßenverkehrslärm gewährleisten, bestehen nicht.

6. Es begegnet regelmäßig keinen Bedenken, dass die Planfeststellungsbehörde die zur Ermittlung einer Existenzgefährdung erforderlichen sachverständigen Begutachtungen durch eigene, für die jeweilige Aufgabe und das jeweilige Fachgebiet besonders qualifizierte Mitarbeiter durchführen lässt. Ein Anspruch auf eine Begutachtung durch freiberuflich tätige Gutachter besteht nicht.

Urteil des 9. Senats vom 9. Juni 2010 - BVerwG 9 A 20.08