

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 5.02

Verkündet
am 25. September 2002
(Oertel)
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 25. September 2002
durch den Vizepräsidenten des Bundesverwaltungsgerichts
H i e n und die Richter am Bundesverwaltungsgericht
Dr. S t o r o s t , V a l l e n d a r ,
Prof. Dr. R u b e l und Dr. E i c h b e r g e r

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens je
zur Hälfte.

G r ü n d e :

I.

1. Die Kläger wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 101 - Marienfelder Allee - zwischen der Landesgrenze Berlin/Brandenburg und dem Diedersdorfer Weg.

Sie sind Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Marienfelder Allee ... a in Berlin-Marienfelde, das mit einem dreigeschossigen, zu Wohnzwecken genutzten Reihenendhaus bebaut ist. Das Grundstück liegt in einem allgemeinen Wohngebiet etwa 50 m östlich der Marienfelder Allee, mit der es durch einen Zufahrtsweg verbunden ist.

Die Marienfelder Allee ist Teil der Bundesstraße 101 in Berlin, die hier von der südlichen Landesgrenze in Richtung Norden verläuft und im Ortsteil Mariendorf in die Bundesstraße 96 mündet. Der etwa 1 100 m lange Abschnitt zwischen der Landesgrenze und dem vom Osten einmündenden Diedersdorfer Weg ist im Berliner Flächennutzungsplan von 1994 als übergeordnete Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Der südliche, ca. 900 m lange

Teil zwischen der Landesgrenze und der von Westen einmündenden Ahrensdorfer Straße steht in der Baulast des Bundes und verläuft überwiegend durch ein von Kleingärten, Sportanlagen und Grünflächen geprägtes Gelände. Der nördlich anschließende, ca. 200 m lange Teil, an dem sich auch das Wohnhaus der Kläger befindet, steht als Ortsdurchfahrt in der Baulast des Beklagten, hat beiderseitig Anliegerfunktionen und verläuft durch Wohngebiete mit mehrgeschossiger Bebauung. Derzeit hat die Straße eine durchgehende, ca. 6,50 m breite Fahrbahn, die bituminös befestigt ist und je Richtung einen Fahrstreifen aufweist.

2. Im April 1998 reichte die Straßenbaubehörde des Beklagten den Plan für den Ausbau der Straße bei der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens ein. Danach ist im Bereich des Grundstücks der Kläger im Wesentlichen vorgesehen, die Fahrbahn auf vier Fahrstreifen mit insgesamt 12,50 m Breite zu erweitern, wobei sich der Abstand der östlich liegenden Gebäude zur Fahrbahn um ca. 4,50 m verringert.

Auf der Grundlage einer prognostizierten Steigerung der Verkehrsbelastung von täglich ca. 16 000 Kraftfahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 15 % im Jahr 1994 auf täglich ca. 46 000 Kraftfahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 16 % im Jahr 2010 wurden hiernach folgende Beurteilungspegel für die Schallbelastung am Wohnhaus der Kläger ermittelt:

Westfassade:	EG	tags 58/nachts 51 dB (A)
	1. OG	tags 60/nachts 53 dB (A)
	2. OG	tags 63/nachts 55 dB (A)
Südfassade:	EG	tags 53/nachts 45 dB (A)
	1. OG	tags 55/nachts 48 dB (A)
	2. OG	tags 59/nachts 52 dB (A)
Nordfassade:	EG	tags 59/nachts 51 dB (A)
	1. OG	tags 61/nachts 54 dB (A)
	2. OG	tags 63/nachts 56 dB (A)

Von der Planung aktiver Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich wurde abgesehen, da solche Maßnahmen wegen der direkt an

die Straße angrenzenden Bebauung aus Platzgründen nicht möglich seien und zudem lediglich die Erdgeschosse der Gebäude geschützt werden könnten. Die West- und Nordfassade sowie das 2. Obergeschoss der Südfassade des Wohnhauses der Kläger seien jedoch durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen.

3. Die Anhörungsbehörde veranlasste die Auslegung des Plans im Bezirksamt Tempelhof von Berlin. Innerhalb der Einwendungsfrist erhoben die Kläger Einwendungen, mit denen sie die Gründe für den Ausbau in Frage stellten, die Trassenauswahl beanstandeten, weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen forderten und sich Entschädigungsansprüche für den Wertverlust ihres Hauses vorbehielten.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens stellte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Beklagten mit Beschluss vom 10. Juli 2001 den Plan für das Vorhaben fest. Dabei verpflichtete sie den Vorhabenträger, für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge die für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes geltenden Richtlinien zum Schutz vor Verkehrslärm auch für den Abschnitt der Ortsdurchfahrt in der Baulast des Landes anzuwenden. Den Eigentümern der in der entsprechenden Planfeststellungsunterlage aufgeführten Gebäude, u.a. des Hauses Marienfelder Allee ... a, wurde dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden zuerkannt. Falls passive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich seien, habe eine Entschädigung in Geld zu erfolgen.

Zu den Einwendungen der Kläger wurde im Planfeststellungsbeschluss im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße 101 im Land Brandenburg bis zur Landesgrenze Berlin sei in dem dem Fernstraßenausbaugesetz beigefügten Bedarfsplan enthalten und dort als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Mit dem vierstreifigen Ausbau des Berliner Abschnitts zwischen der Landesgrenze und dem Anschluss an die bereits vierstreifig ausgebaute nördliche Verlängerung der Bundesstraße 101, die Straße 490, solle die Bewältigung des länderübergreifenden Verkehrs gewährleistet werden.

Die einzige näher in Betracht kommende alternative Variante zum Ausbau der Marienfelder Allee sei der Ausbau des zurzeit an der Landesgrenze endenden Diedersdorfer Weges. Diese Variante habe zwar partielle Vorteile bezüglich des Lärmschutzes für die Anwohner. Dem ständen jedoch erhebliche Nachteile bezüglich des Eingriffs in Natur und Landschaft entgegen, die sich zum großen Teil daraus ergäben, dass durch die Anbindung an die Bundesstraße 101 im Land Brandenburg eine neue Trasse in Form einer Verschwenkung gebaut werden müsste. Dies würde zu einer zusätzlichen Zerschneidung der Feldmark führen, während beim Ausbau der Marienfelder Allee nur die bereits vorhandene Trasse zu verbreitern sei. Die Verschwenkung der Trasse im Land Brandenburg würde auf ca. 100 m Länge eine Fläche zerschneiden, deren Biotopfunktion im dortigen Raumordnungsverfahren als hoch empfindlich gegenüber Flächenversiegelung und Zerschneidung eingestuft sei. Zudem würde durch die Verschwenkung das Landschaftsschutzgebiet Diedersdorfer Heide - Großbeerener Graben als unbedingt erhaltenswerter Naturraum zerschnitten und in seiner Funktion entscheidend zerstört. Gleichzeitig würde die vorhandene Trasse der Bundesstraße 101 zwischen Heinersdorf und der Landesgrenze weiterhin für den landwirtschaftlichen Verkehr benötigt, so dass eine Entsiegelung dieses Abschnitts nicht möglich wäre.

Die Nachteile des Lärmschutzes beim Ausbau der Marienfelder Allee seien nicht so schwerwiegend, dass sie die nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt beim Ausbau des Diedersdorfer Weges überwögen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auch bei der planfestgestellten Lösung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik vermieden würden. Die zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft bei der Alternativtrasse wären hingegen erheblich und würden durch den Zerschneidungseffekt einer neuen Trasse selbst bei entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine Zäsur in der Landschaft hinterlassen. Hinzu komme, dass der Ausbau des Diedersdorfer Weges anders als die planfestgestellte Lösung in jedem Fall den Abriss mindestens eines Hauses erfordere und die Herstellungskosten über 6 Mio. DM höher lägen.

Der weiteren Alternative, eine Trasse über den Schichauweg zu führen, werde nicht entsprochen; denn auch dazu müsste erst eine neue Verbindung zur Bundesstraße 101 in Brandenburg geschaffen werden, die eine zusätzliche Zerschneidung des Landschaftsschutzgebietes bedeuten würde.

Die Verkehrsprognose folge aus anerkannten Berechnungsverfahren, in denen Verkehrszellen gebildet würden und diesen verkehrsrelevante prognostische Strukturdaten wie Einwohner-, Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung sowie Mobilität zugeordnet würden. Ausweislich einer aktuellen Untersuchung vom Juni 2001 stimme die Prognosebelegung mit den gegenwärtig bekannten Planungsstrukturdaten überein. Die im September 1998 gezählte Verkehrsbelegung von täglich etwa 20 000 Kraftfahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 15 % zeige, dass der vorhandene Straßenquerschnitt ausgelastet sei und keine Reserven mehr besitze.

Die Befürchtung, dass mit dem Ausbau der Straße die Unfallgefahr steigen werde, sei unbegründet. Bei nachgewiesenem hohem Querungsbedarf könnten unabhängig vom Planfeststellungsverfahren später weitere Verkehrssicherheitseinrichtungen geschaffen werden. Zu hoher Geschwindigkeit könne durch verkehrspolizeiliche Maßnahmen begegnet werden.

Die Berechnung der Lärmpegel sei korrekt und im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte für Wohn- und Schlafräume werde durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung sichergestellt. Durch den geplanten Einbau von Lüftungsanlagen in den Schlafräumen der betroffenen Wohnungen sei ein ausreichender Luftaustausch und damit eine ungestörte Nachtruhe auch bei geschlossenem Fenster möglich. Die von den Klägern geforderte Kostenerstattung für den Aus- und Anbau eines Wintergartens sowie den Einbau von Klimaanlage sei dagegen abzulehnen, da dies über die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung hinausginge. Durch die Anwendung dieser Verordnung sei mit einer rechtlich bedeutsamen Minderung des Verkehrswertes des Grundstücks nicht zu rechnen.

Allerdings bestehe auf dem Grundstück der Kläger auch ein noch im Einzelfall zu überprüfender Anspruch auf Entschädigung für verminderte Nutzung von Außenwohnbereichen nach den Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen. Dazu zählten Loggias, Balkone und Terrassen. Beeinträchtigungen dieses Außenwohnbereichs seien grundsätzlich durch eine Geldentschädigung auszugleichen. Kosten für Schutzmaßnahmen könnten dabei nur im Ausnahmefall erstattet werden, wenn sie mit vertretbarem Aufwand durchgeführt werden könnten. Über die grundsätzlich zurückzuweisende Forderung der Kläger nach Ausbau ihrer Terrasse zu einem Wintergarten könne deshalb abschließend erst später durch Einzelfallprüfung entschieden werden, bei der zu klären sei, ob eine Ausnahmesituation vorliege. Die Festlegung

von Art und Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen sei nämlich nicht Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, sondern erfolge nach dem Planfeststellungsbeschluss auf Antrag des jeweiligen Erstattungsberechtigten im Entschädigungsverfahren nach § 19 a FStrG.

5. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss haben die Kläger am 2. November 2001 die vorliegende Klage erhoben. Zur Begründung tragen sie im Wesentlichen Folgendes vor:

Aufgrund der im Juni 2001 durchgeführten neuen Verkehrsprognose hätte ein erneutes Anhörungsverfahren erfolgen müssen.

Ein dringendes Verkehrsbedürfnis, das den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG entspreche, sei für das Vorhaben nicht gegeben. Der entscheidende Grund für den vierspurigen Ausbau sei die Planung eines Großflughafens für Berlin/ Brandenburg im Jahr 1994 gewesen. Diese Planung sei durch die Standortentscheidung für Schönefeld überholt. Für die Umlandanbindung Berlins reiche die bisherige Kapazität der Marienfelder Allee aus. Diese Kapazität sei nur zu ca. 75 % ausgeschöpft. Die erwartete Verkehrszunahme durch das Güterverkehrszentrum Großbeeren habe sich nicht bestätigt. Die Begründung für die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung sei unpräzise und nicht belegt. Die Annahme von bisher 20 000 Kraftfahrzeugen täglich bei einem Schwerverkehrsanteil von 15 % sei reine Schätzung und werde bestritten. Die vierspurige Weiterführung der Bundesstraße 101 durch den Bezirk Steglitz und die geplante Autobahnanbindung an das Schöneberger Kreuz seien zwischenzeitlich gescheitert. An den nördlich an den Ausbauabschnitt anschließenden Ampelkreuzungen im Ortsteil Marienfelde bildeten sich bereits jetzt erhebliche Staus.

Selbst wenn aber eine vierspurige Trasse zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderlich wäre, hätte der Beklagte die Variante Diedersdorfer Weg bevorzugen müssen. Es sei eine falsche Güterabwägung, die Gefährdung der in der Marienfelder Allee wohnenden Menschen durch Lärm, Abgase und erhöhte Unfallgefahr geringer zu gewichten als die Beeinträchtigung der Flora und Fauna rund um den Diedersdorfer Weg. Die an Teilen des Ausbauabschnitts geplanten Schallschutzwände beeinträchtigten das Ortsbild erheblich und zerstörten den Alleecharakter der Straße.

Die schalltechnischen Berechnungen seien unzutreffend, weil das Haus der Kläger und das dahinter stehende Nachbarhaus gleich bewertet worden seien. Die Grenzwerte würden auch im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss an allen drei Fassaden überschritten, so dass das Haus in vollem Umfang mit passivem Lärmschutz auszustatten sei. Hierzu zähle nicht nur das Auswechseln sämtlicher Fenster gegen Schallschutzfenster, sondern auch der Aus- bzw. Anbau eines Wintergartens und der Einbau einer Klimaanlage. Zum Schutz der Anlieger müsse statt des vorgesehenen Standardbelags der Straße ferner ein erheblich schallabsorbierender Straßenbelag aufgebracht werden, auch wenn er laut Aussage des Beklagten der hohen Beanspruchung der Straße nicht gerecht werde. Darüber hinaus sei eine weitere Entschädigung für den Wertverlust des Hauses zu berücksichtigen, weil nach dem Straßenausbau weder die Terrasse noch die beiden Balkone und der Garten zu Erholungszwecken genutzt werden könnten. Auch durch die starke Erhöhung der Luftschadstoffe sei das Grundstück der Kläger im Außenwohnbereich nur noch äußerst eingeschränkt nutzbar.

Aufgrund des massiven Eingriffs in die Rechte der Anlieger hätte der Beklagte darüber hinaus die Variante Schichauweg intensiv prüfen müssen. Die dabei notwendige Verteilung des Ver-

kehrts auf Anschlussstraßen unterscheide sich nicht von den Folgen der beiden anderen Varianten.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 101 - Marienfelder Allee - zwischen der Landesgrenze Berlin/Brandenburg und dem Diedersdorfer Weg vom 10. Juli 2001 aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er meint, die Planrechtfertigung des Vorhabens sei entgegen der Auffassung der Kläger gegeben, weil das Vorhaben vernünftigerweise geboten und objektiv erforderlich sei. Die Prognosewerte des Planfeststellungsbeschlusses seien korrekt ermittelt worden und träfen immer noch zu. Die vorhandene Straße könne den zu erwartenden Verkehr nicht bewältigen. Ein erneutes Anhörungsverfahren hinsichtlich der aktuellen Verkehrsprognose sei entbehrlich gewesen, da die verkehrliche Untersuchung vom Juni 2001 die bisherigen Vorgaben zur Verkehrs- und Gebietsentwicklung bestätigt habe. Auch die Weiterführung des prognostizierten Verkehrs über das Berliner Straßennetz sei gesichert. Schließlich liege auch in der getroffenen Trassenwahl kein Fehlgebrauch des Planungsermessens.

II.

Die auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Klage ist zulässig, jedoch unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der die Kläger in ihren Rechten verletzt und die - vollständige oder teilweise - Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder

zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.

1. Aus der von den Klägern erhobenen Rüge gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses lässt sich kein Grund für die Aufhebung dieses Beschlusses oder für die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit herleiten. Die Kläger beanstanden insoweit, dass aufgrund der im Juni 2001 vorgelegten Ergebnisse einer aktuellen verkehrlichen Untersuchung kein erneutes Anhörungsverfahren durchgeführt wurde. Ein Verfahrensfehler lässt sich insoweit jedoch nicht feststellen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zwingt nicht jedes nachträglich eingeholte Gutachten die Planfeststellungsbehörde zu einer erneuten Anhörung (vgl. BVerwGE 75, 214 <226>). Die Durchführung eines erneuten Anhörungsverfahrens steht vielmehr je nach den Umständen des Einzelfalles im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Fehlerhaft ist lediglich ein Vorgehen, bei dem das Schwergewicht der zu treffenden tatsächlichen Feststellungen in den Verfahrensabschnitt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens verlagert wird. Eine solche Fallgestaltung läge etwa dann vor, wenn das nachträglich eingeholte Gutachten Tatsachen aufzeigt, die den bisher ausgelegten oder sonst bekannt gegebenen Unterlagen nicht entnommen werden konnten und die Schlüsse auf entscheidungserhebliche, bisher unbekannte Gesichtspunkte zulassen. Es ist weder von den Klägern vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass sich aus der verkehrlichen Untersuchung vom Juni 2001 derartige Tatsachen ergeben. Im Gegenteil gelangte diese Untersuchung zu dem im Planfeststellungsbeschluss (S. 66) wiedergegebenen Fazit, dass die bisher prognostizierten Kfz-Belastungen auf der Bundesstraße 101 und den anliegenden Netzelementen auch bei vertiefender Betrachtung der Strukturdaten der den bisherigen Prognosen zugrunde liegenden Matrizen in etwa gleich blieben. Unter diesen Umständen hatte das Gutachten nur eine

das bisherige Tatsachenmaterial ergänzende und konkretisierende Funktion.

2. Aus dem Vortrag der Kläger und dem sich aus den Akten dazu ergebenden Sachverhalt folgt auch keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch der Kläger auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses oder auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit begründen könnte.

a) § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG enthält als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal das Gebot der Planrechtfertigung (vgl. BVerwGE 84, 123 <130>). Eine bestimmte straßenrechtliche Planung findet danach ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist (BVerwGE 48, 56 <60>). Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 56, 110 <119>; 71, 166 <168>; 72, 282 <285>).

Der gerichtlichen Prüfung an diesem Maßstab hält der angefochtene Planfeststellungsbeschluss stand. Der Beklagte hat den Ausbau der Bundesstraße 101 im vorliegenden Fall u.a. deshalb als gerechtfertigt angesehen, weil er dazu dient, die hier bestehende Lücke zwischen dem südlich des Abschnitts durch das Fernstraßenausbaugesetz festgelegten und dem nördlich davon bereits vorgenommenen vierstreifigen Ausbau dieser Bundesfernstraße zu schließen und damit einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf auf diesem hoch belasteten Straßenzug zwischen der Stadt und den südlich angrenzenden brandenburgischen Landkreisen sowie dem dort gelegenen Autobahnanschluss Teltow/Ludwigsfelde sicherzustellen. Dieses im Planfeststellungsbeschluss angegebene Ziel ist ausreichend, um das geplante Vor-

haben als gerechtfertigt anzusehen. Des Nachweises weiterer Gründe bedarf es hierfür nicht.

Auf den zwischen den Beteiligten bestehenden Streit darüber, ob solche weiteren Gründe - wie der geplante Bau bzw. Ausbau eines Großflughafens südlich von Berlin - bestanden oder - wie die verbesserte Anbindung des Güterverkehrszentrums in Großbeeren - die Planung noch rechtfertigen könnten, kommt es hiernach ebenso wenig an, wie auf den streitigen Vortrag der Kläger, die Straße sei mit dem jetzigen Querschnitt bisher erst zu 75 % ausgelastet und die für 2010 prognostizierte, den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegte Steigerung der Verkehrsbelastung um 130 % sei nicht ausreichend belegt. Dasselbe gilt für die Behauptung der Kläger, die im Flächennutzungsplan von 1994 vorgesehene Neutrassierung der Bundesstraße 101 im Raum Lankwitz und die nördlich davon geplante Autobahnanbindung an das Schöneberger Kreuz seien "zwischenzeitlich gescheitert" und die nördlich des Ausbauabschnitts befindlichen Ampelkreuzungen seien nicht leistungsfähig genug. Dass Verkehrsgpässe auch außerhalb des Planfeststellungsabschnitts bestehen und durch planerische oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen bewältigt werden müssen, stellt die Planrechtfertigung für die vorliegend bezweckte Beseitigung eines solchen Engpasses nicht in Frage.

b) Mängel bei der durch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ferner gebotenen Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange könnten einen Anspruch der Kläger auf Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder auch auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit nur dann begründen, wenn sie gemäß § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG erheblich - also offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen - sind und nicht durch Planergänzung behoben werden können. Bei der von den Klägern allein zu beanspruchenden Prüfung, ob die Planung im Hinblick

auf die nachteilige Berührung gerade ihrer nicht präkludierten eigenen Belange dem Abwägungsgebot entspricht (vgl. BVerwGE 48, 56 <66 f.>; 56, 110 <123>; 62, 342 <348>), ergeben sich solche Mängel nicht.

Dass der Beklagte Belange der Kläger, die nach Lage der Dinge in die Abwägung eingestellt werden mussten, tatsächlich nicht in die Abwägung eingestellt hat, ist weder schlüssig vorgetragen noch sonst ersichtlich. Dabei muss die in der Klagebegründung beiläufig aufgestellte Behauptung, den Klägern drohe eine "immense Erhöhung der Luftschadstoffe", schon deshalb außer Betracht bleiben, weil die Kläger innerhalb der Einwendungsfrist darauf bezogene Einwendungen nicht erhoben haben und deshalb gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG insoweit präkludiert sind. Mit der von den Klägern innerhalb der Einwendungsfrist geltend gemachten Beeinträchtigung durch Schallimmissionen, Unfallgefahren und Wertverlust ihres Eigentums hat sich der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss eingehend auseinandergesetzt.

Im Vordergrund des Klagevorbringens steht die Auffassung der Kläger, der Beklagte habe bei der Planfeststellung die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder jedenfalls den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen, die zur objektiven Gewichtigkeit dieser Belange außer Verhältnis stehe. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann ihre Anfechtungsklage jedoch keinen Erfolg haben.

Insoweit machen die Kläger zum einen geltend, der Beklagte hätte bei rechtsfehlerfreier Abwägung die von ihm geprüfte und im Ergebnis verworfene Variante, die Bundesstraße 101 über den dafür vierstreifig auszubauenden Diedersdorfer Weg zu führen, bevorzugen müssen. Das Abwägungsgebot setzt der planenden Verwaltung jedoch nur einen Rahmen, innerhalb dessen es - in den Grenzen unvertretbarer Fehlgewichtung - nicht verletzt wird,

wenn sich die zur Planung ermächtigte Verwaltung bei der Verfolgung ihres Planungsziels in der Kollision verschiedener gegenläufiger Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung anderer Belange entscheidet; die darin liegende Bewertung der privaten und öffentlichen Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander machen das Wesen der Planung als einer im Kern politischen Entscheidung aus, die nur auf die Einhaltung des rechtlichen Rahmens gerichtlich überprüfbar ist (BVerwGE 100, 370 <383 f.>; stRspr).

Diesen rechtlichen Rahmen hat der Beklagte bei der Wahl der planfestgestellten Lösung gegenüber der Variante Diedersdorfer Weg nicht überschritten. Dafür, dass er dabei die Bedeutung der Schallschutzbelange der Kläger verkannt hätte, besteht schon deshalb kein Anhaltspunkt, weil die Kläger selbst die den für sie vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegte Verkehrsprognose als eher zu hoch angesetzt ansehen. Der Vortrag der Kläger, ihr Haus und das östlich daran angebaute Nachbarhaus Marienfelder Allee ... b seien bei der schalltechnischen Berechnung zu Unrecht gleich bewertet worden, ist unbehelflich, weil die im Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen genau bezeichneten Berechnungspunkte für die Beurteilungspegel des aus beiden Häusern gebildeten Gebäudekomplexes im Norden, Westen und Süden am Haus der Kläger liegen und so dessen eigenständige lärmtechnische Bewertung belegen. Ihre nicht näher substantiierte Behauptung, bei ihrem Haus würden "die Grenzwerte" sowohl bei Tag als auch bei Nacht in allen drei Geschossen und an allen drei Fassaden überschritten, ist nicht geeignet, die genauen Berechnungsergebnisse der Planfeststellungsunterlagen, die nur eine teilweise Überschreitung belegen, in Zweifel zu ziehen. Die Höhe der ihnen insoweit gemäß § 42 BImSchG i.V.m. der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung zustehenden Entschädigung hat der Beklagte zu Recht nicht als Gegenstand der Planfeststellung angesehen. Dasselbe

gilt für die Höhe der ihnen dem Grunde nach zuerkannten Entschädigung für Verkehrslärmbeeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Auch über die zwischen den Beteiligten streitige Frage, ob den Klägern in diesem Rahmen Aufwendungen für den Aus- bzw. Anbau eines Wintergartens und den Einbau einer Klimaanlage erstattet werden können, ist nachträglich in einem besonderen Verfahren zu entscheiden (vgl. § 42 Abs. 3 BImSchG, § 19 a FStrG).

Eine unvertretbare Fehlgewichtung dieser Belange der Kläger im Verhältnis zu den von der Variante Diedersdorfer Weg schwerwiegend beeinträchtigten Belangen von Natur und Landschaft ist ebenfalls nicht erkennbar. Bei allgemeiner Betrachtung ist es nicht zu beanstanden, wenn sich eine Planfeststellungsbehörde beim Ausbau eines bereits vorhandenen Straßenzuges aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Planungsalternative entscheidet, die einer Neutrassierung gleichkommt (vgl. BVerwGE 104, 123 <128> für Schienenwege).

Vorliegend hat der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss die Variante Diedersdorfer Weg in erster Linie mit der Erwägung abgelehnt, die dafür notwendige Neutrassierung führe zu unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft, weil neben der Inanspruchnahme einer besonders schützenswerten, bisher nicht in dieser Weise belasteten Landschaft die vorhandene Straße in jedem Fall erhalten bleiben müsste und die Eingriffe nicht ausgeglichen werden könnten, während die bei der planfestgestellten Lösung für die Anwohner der Marienfelder Allee zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche mittels aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik vermieden würden. Diese Erwägung ist sachlich ohne weiteres nachvollziehbar. Dabei kann hier nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des Wohngebiets der Kläger durch die dort bestehende Geräuschvorbelastung infolge der vorhandenen Straße

wesentlich gemindert ist und die Planung nur der Bewältigung des dort auch ohne sie zu erwartenden Verkehrs, nicht aber der Schaffung neuer Verkehrsströme dient. Hinzu kommt, dass die Kläger auch bei der Variante Diedersdorfer Weg ausweislich des dafür erstellten schalltechnischen Berichts zumindest an der Nordseite ihres Hauses nachts grenzwertüberschreitenden Schallimmissionen ausgesetzt wären, die nur durch eine 6 m hohe, das Ortsbild zusätzlich beeinträchtigende Schallschutzwand vermieden werden könnten, und dass - wie im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt - der Ausbau des Diedersdorfer Weges - anders als die planfestgestellte Lösung - in jedem Fall den Abriss mindestens eines Hauses erfordern würde und mit wesentlich höheren Herstellungskosten verbunden wäre. Unter diesen Umständen kann keine Rede davon sein, dass der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Variantenauswahl auf einem offensichtlichen Abwägungsmangel im Sinne von § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG beruht. Dies gilt auch für die im Planfeststellungsbeschluss ebenfalls in erster Linie wegen der damit verbundenen Neutrassierung durch dasselbe Landschaftsschutzgebiet abgelehnte weitere Variante, die Bundesstraße 101 über den Schichauweg zu führen.

Der von den Klägern erhobene Beanstandung des vorgesehenen Straßenbelags hätte allenfalls im Rahmen eines auf entsprechende Planergänzung gerichteten Hilfsantrags Bedeutung zukommen können. Zudem wäre das Klagevorbringen hierzu unschlüssig. Wenn - wie die Kläger selbst vortragen - ein erheblich schallabsorbierender Straßenbelag der hohen Beanspruchung der Straße laut - unbestrittener - Aussage des Beklagten nicht gerecht wird, kann die Wahl des in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Splittmastix-Standardbelags schwerlich abwägungsfehlerhaft sein.

Entsprechendes gilt für den von den Klägern unsubstantiiert geltend gemachten Wertverlust ihres Grundstücks wegen der zu

erwartenden Lärmimmissionen. Die hierfür ins Feld geführte eingeschränkte Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche ist durch den dem Grunde nach zuerkannten Entschädigungsanspruch nach den Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen abgegolten. Sollte die Planung, die - wie dargelegt - den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, darüber hinausgehende Wertminderungen des Grundstücks zur Folge haben, müssten die Kläger dies als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 39.95 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39 S. 18 f. und Beschluss vom 5. März 1999 - BVerwG 4 VR 3.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149 S. 21).

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO.

Hien

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel

Dr. Eichberger

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10 225,84 € (entspricht 20 000 DM) festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1, § 73 Abs. 1 Satz 1 GKG).

Hien

Dr. Storost

Dr. Eichberger