



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 74.07

Verkündet
am 13. Mai 2009
Stowasser
Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 22. April 2009
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost,
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte und Domgörgen,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger und
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ

am 13. Mai 2009 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen werden den Klägern zu je einem Achtel auferlegt.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger sind Eigentümer von Grundstücken im Ortsteil Ellen der Gemeinde Niederzier, die mit von ihnen selbst genutzten Wohnhäusern bebaut sind. Sie wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den Ausbau und die Verlegung der Bundesautobahn A 4 zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:
- 2 Ende 1976 stellte der Braunkohlenausschuss des Landes Nordrhein-Westfalen den Braunkohlenplan „Teilplan 12/1 - Hambach - Abbau- und Außenhaldenfläche des Tagebaus Hambach“ auf. Im Juni 1977 wurde dieser Plan vom Ministerpräsidenten genehmigt und bekannt gemacht. Der Plan sieht eine Abbau- und Haldenfläche von ca. 85 km² vor. Im Abbauggebiet können ca. 2,5 Mrd. t Braunkohle gewonnen werden. Der Abbau soll bis etwa 2045 andauern.
- 3 Im März 1978 ließ das Bergamt Köln zunächst zwei Rahmenbetriebspläne für eine Teilfläche von 23 km² und den dortigen Abbau bis 1995 zu. Mit der Kohlegewinnung wurde 1984 begonnen. Im August 1995 ließ das Bergamt Düren einen weiteren Rahmenbetriebsplan zu, mit dem der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen der Abbau einer anschließenden weiteren Teilfläche bis 2020 erlaubt wurde. Diese reicht im Süden über die bestehende vierstreifige Bundesautobahn A 4 zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen hinweg.
- 4 Im September 2000 übersandte das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Unterlagen für die Verlegung der A 4 im Bereich zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen zur Bestimmung der Planung und Linienführung mit dem Vorschlag, von den geprüften sieben Varianten die Variante 2a als günstigste zu bestimmen.

- 5 Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für dieses Verfahren war im April 1994 eine Verkehrsuntersuchung der AGEVA Verkehrstechnik GmbH vorgelegt worden, um festzustellen, ob für den Wegfall der im künftigen Abbaugbiet liegenden bisherigen Anschlussstelle Buir eine oder mehrere Ersatzanschlussstellen erforderlich sind. Im Rahmen der dieser Untersuchung vorangegangenen Erhebungen waren am 15. Mai 1990, einem Dienstag, von 6 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr Verkehrszählungen an sieben Knotenpunkten („Knotenstromzählungen“), u.a. an den Anschlussstellen Düren, Buir und Kerpen, sowie „Kennzeichenerfassungszählungen“ an 27 Querschnitten durchgeführt worden, nicht jedoch solche Zählungen an der A 4 selbst. Die in dieser Untersuchung ermittelten Verkehrsbelastungen bildeten die Grundlage einer Verkehrsprognose für das Jahr 2015.
- 6 Im Januar 2001 bestimmte das Bundesministerium gegenüber dem Land die von diesem vorgeschlagene Linienführung. Danach soll die bisher etwa 100 m südlich der Ortslage Ellen verlaufende Autobahn südwestlich von Ellen nach Südosten verschwenken, hier den Ellebach überqueren, etwa 1 km südlich der Ortslage eine neue Anschlussstelle Merzenich an die östlich der Ortslage verlaufende Landesstraße L 264 erhalten und danach in östlicher Richtung parallel zur Eisenbahnstrecke Aachen - Köln geführt werden. Die Grundstücke der Kläger zu 1 bis 4 befinden sich im nördlichen Teil von Ellen und sind etwa 1 250 m von der neuen Autobahntrasse, jedoch nur etwa 200 m (Kläger zu 1 und 2) bzw. 260 m (Kläger zu 3 und 4) von der L 264 entfernt. Die Grundstücke der Kläger zu 5 bis 8 befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans im zusammenhängend mit Wohnhäusern bebauten südlichen Ortsrandbereich von Ellen und sind etwa 400 m von der neuen Autobahntrasse und etwa 290 m (Kläger zu 5 und 6) bzw. 230 m (Kläger zu 7 und 8) von der L 264 entfernt.
- 7 Für die Erstellung der Unterlagen zur Vorentwurfsplanung nahm die IGEPa Verkehrstechnik GmbH im Januar 2003 eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 1994 mit einer Verkehrsprognose für das Jahr 2020 vor. Dafür wurden im September 2001 in unmittelbarer Nähe der bei den früheren Kennzeichenerfassungszählungen betrachteten Querschnitte neue Knotenstromzähl-

lungen ohne Kennzeichenerfassung für den Zeitraum von 15 bis 19 Uhr durchgeführt, um die Entwicklung der Analysedaten zu überprüfen. Ferner wurden an ausgewählten Knoten „24-Stunden-Zählungen“ für insgesamt 17 Querschnitte vorgenommen, um die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke ortsspezifisch zu ermitteln. Solche 24-Stunden-Zählungen wurden darüber hinaus nunmehr auch für die A 4 selbst durchgeführt, und zwar an je einem Querschnitt westlich und östlich der Anschlussstelle Buir. Diese beiden Zählungen erfolgten am 4. September 2001 von 7 bis 19 Uhr, wurden dann wegen erheblicher Stauercheinungen unterbrochen und am nächsten Tag um 19 Uhr bis zum darauffolgenden Morgen um 7 Uhr fortgesetzt. Alle diese Erhebungen wurden knotenstrombezogen und getrennt nach Pkw und Lkw ausgewertet und zu den jeweiligen - richtungstrennten - Querschnittsbelastungen zusammengefasst.

- 8 Mit den so ermittelten Verkehrszahlen erarbeitete das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG im Juli 2004 lufthygienische Untersuchungen zum Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf den bestehenden und geplanten Straßen im Bezugsjahr 2011.
- 9 Für das nunmehr anstehende Planfeststellungsverfahren verfasste die IGEPA im März 2005 eine neuerliche Verkehrsuntersuchung, in der die bisherigen Untersuchungsergebnisse überprüft bzw. aktualisiert werden sollten. Neue Kennzeichenerfassungserhebungen hielt sie dabei nicht für erforderlich, da sich die betrachteten Siedlungs- und Netzstrukturen seit 1994 nicht gravierend verändert hätten. Die etwa 2002 fertig gestellte Ortsumgehung Blatzheim habe allerdings nicht detailliert berücksichtigt werden können, da kein verwendbares Datenmaterial bezüglich der daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen zur Verfügung gestanden habe. Insofern sei die Darstellung der Prognosebelastung im unmittelbaren Bereich der Ortslage Blatzheim „ausgespart“. Die grundsätzlichen Quelle-Ziel-Beziehungen hinsichtlich der neuen Anschlussstelle Geilrath seien jedoch in der Ursprungsuntersuchung von 1994 berücksichtigt, und die Ortslage Blatzheim könne durch die Ortsumgehung nur entlastet werden.
- 10 Die für 2020 zu erwartende Verkehrsentwicklung sei aus dem im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellten Gutach-

ten „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung“ vom April 2001 abgeleitet worden. Die werktäglichen Belastungen der A 4 zwischen Düren und Kerpen lägen gemäß der Bundesverkehrszählung 2000 bei ca. 63 640 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von ca. 25 % = 15 900 Lkw/24 h. Für den Güterverkehr sei das im Gutachten von 2001 vorgestellte „Integrationsszenario“ mit einer Zuwachsrate von 60,4 % zwischen 1997 und 2015 angenommen worden, für den Personenverkehr das „Trendszenario“ mit einer Zuwachsrate von 22,1 % im selben Zeitraum. Daraus ergäben sich für 2020 Belastungen von ca. 86 000 Kfz/24 h im Abschnitt der A 4 zwischen den künftigen Anschlussstellen Ellen und Geilrath, davon 30,9 % = 26 570 Lkw/24 h.

- 11 Ebenfalls im März 2005 legte das Ingenieurbüro IBK Dipl.-Ing. Kals auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen der IGEPA Verkehrstechnik GmbH eine schalltechnische Untersuchung vor.
- 12 Im März 2005 reichte der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen den Plan für den sechsstreifigen Ausbau und die Verlegung der A 4 zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen bei der Bezirksregierung Köln zur Durchführung des Anhörungsverfahrens ein. Die Bezirksregierung veranlasste, dass der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeindeverwaltung Niederzier vom 2. Mai bis 1. Juni 2005 ausgelegt wurde. Die Bekanntmachung enthielt den Hinweis, dass jeder bis zum 30. Juni 2005 bei der Bezirksregierung oder der Gemeindeverwaltung Einwendungen gegen den Plan erheben könne. Nach Ablauf dieser Frist seien Einwendungen ausgeschlossen.
- 13 Innerhalb der Einwendungsfrist erhoben die Kläger zu 1 bis 6 und der Rechtsvorgänger der Kläger zu 7 und 8 im Wesentlichen folgende Einwendungen: Durch das Vorhaben werde sich die Lärm- und Feinstaubbelastung in Ellen unzumutbar erhöhen. Infolgedessen werde auch ein erheblicher Wertverlust ihrer Häuser und Grundstücke eintreten. Um die Situation für sie erträglich zu halten, müsse mit der Verschwenkung der A 4 um 200 m nach Süden ca. 200 m westlich der derzeit vorhandenen Brücke im Zuge der Kreisstraße K 2 begonnen und die L 264 hinter den Sportplatz verlegt werden. Die Kläger zu 1 bis 4 machten zusätzlich geltend, die geplante Entwässerung der A 4n in Höhe der schüt-

zenswerten Ellebachaue bedeute eine Mehrbelastung von Mensch, Flora und Fauna. Durch den starken Bogenradius werde die Autobahn ca. 200 m länger, was einer weiteren Versiegelung von 7 500 m² entspreche. Die Ellebachaue werde unnötig versiegelt. Die Einleitung des Oberflächenwassers von der A 4n in den Ellebach gefährde das am Bach gelegene Wasserschutzgebiet.

- 14 Während des Anhörungsverfahrens für den Ausbau und die Verlegung der Autobahn stellte die Bezirksregierung im August 2005 den Plan für den Neubau der „Hambachbahn“ fest. Diese Grubenanschlussbahn für den Transport der Braunkohle verläuft bisher durch das zukünftige Abbaugelände und soll im Bereich Ellen künftig östlich der L 264 geführt werden.
- 15 Im April 2006 fand ein Erörterungstermin statt. Dabei erhielten die Kläger ihre bzw. die von ihrem Rechtsvorgänger erhobenen Einwendungen aufrecht.
- 16 Mit Beschluss vom 19. Oktober 2007 stellte der Beklagte den Plan für den Ausbau und die Verlegung der A 4 von Bau-km 32+350 bis 49+943 fest. Danach verläuft die Trasse ca. 250 m südlich der Ortslage Ellen jenseits eines ca. 3,5 m hohen Erdwalls, der sich an der Nordseite der vorhandenen A 4 befindet und erhalten bleiben soll, auf einem bis zu 7 m hohen Damm, auf dem unmittelbar neben der Fahrbahn nach Norden hin eine - bezogen auf die Mitte des nördlichen Fahrstreifens - 4,5 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden soll. Durch die Nebenbestimmung 5.2.1 wurde der Träger der Straßenbaulast verpflichtet, lärmindernden Asphalt mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = - 2 \text{ dB(A)}$ aufzubringen und zu unterhalten. Dadurch würden die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten. Soweit dies nicht gewährleistet werden könne, sei die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. sei für diese Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.
- 17 Unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand und des Korrekturwertes $D_{StrO} = - 2 \text{ dB(A)}$ wurden in der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung für das Wohnhaus der Kläger zu 5 und 6 (B... 94) Beurteilungspegel ermittelt, die

an der Südostfassade nachts bis zu 50,5 dB(A) erreichen. Für das Wohnhaus der Kläger zu 7 und 8 lag der höchste Beurteilungspegel nachts bei 48,6 dB(A).

- 18 Durch die Nebenbestimmung 5.2.2 wurde der Träger der Straßenbaulast verpflichtet, die Eigentümer des Grundstücks B... 94 darauf hinzuweisen, dass sie gegen die Bundesrepublik Deutschland dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen hätten, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehörten auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richteten sich nach der 24. BImSchV i.V.m. den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung seien Prognosewerte für das Jahr 2020 heranzuziehen.
- 19 Durch die Nebenbestimmung 5.2.3 wurde festgestellt, dass die Eigentümer des Grundstücks B... 94, wenn es mit einem Außenwohnbereich ausgestattet ist, gegen den Träger der Straßenbaulast Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld durch den von der planfestgestellten Straße ausgehenden Verkehrslärms haben; dabei sei nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wurde aufgegeben, die Eigentümer auf die Möglichkeit, solche Ansprüche geltend zu machen, hinzuweisen. Ermittlung und Umfang der Entschädigung richteten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97.
- 20 Außerdem enthielt der Planfeststellungsbeschluss weitere Nebenbestimmungen zum Lärmschutz der der Autobahntrasse benachbarten Grundstücke.
- 21 Zur Begründung führte der Beschluss aus: Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergebe sich unmittelbar aus der zeichnerischen Darstellung im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz, davon unabhängig auch aus den mit der Planung verfolgten inhaltlichen Zielen. Dazu gehöre insbesondere das landesplanerisch verbindliche Ziel der Braunkohlegewinnung im Tagebau Hambach, das die Verlegung der A 4 aus den Abbaugrenzen des Tagebaus vorgebe.

- 22 Eine Alternative, die in der Gesamtabwägung eindeutig vorzuziehen wäre, sei nicht zu erkennen. Die unveränderte weitere Nutzung der vierstreifigen A 4 in der bisherigen Lage widerspräche sowohl den Verkehrserfordernissen als auch den verbindlichen Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Aus letztgenanntem Grund komme auch der sechsstreifige Ausbau in der bisherigen Trassenlage nicht in Betracht.
- 23 Die Forderungen, die Autobahn im Bereich Ellen/Arnoldsweler frühzeitiger aus der vorhandenen Trasse zu verschwenken und weiter von der Ortslage Ellen abzurücken bzw. die Gradienten im Bereich der Ortslage Ellen stärker abzusenken, würden zurückgewiesen. Die Trassenführung und die Gradientenhöhe seien in einem komplexen Planungsprozess unter Berücksichtigung von planerischen Randbedingungen und vorhandenen Zwangspunkten optimiert worden. Dabei seien die Flächeninanspruchnahme (u.a. durch weitestgehende Nutzung der vorhandenen Trasse) und weitere negative Umweltauswirkungen (u.a. durch die Planung aktiver Lärmschutzmaßnahmen) minimiert und gleichzeitig die gebotene Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch geeignete Radien, Sichtweiten sowie Quer- und Längsneigung gewährleistet worden. Ein frühzeitigeres Abrücken der Trasse würde zu einer höheren Flächeninanspruchnahme und einer stärkeren Neuversiegelung führen. Die Trasse würde näher an Arnoldsweler und an Haus Rath heranrücken und diese stärker belasten, ohne dass die Ortslage Ellen hierdurch eine deutliche Entlastung erführe. Das Landschaftsschutzgebiet im Bereich der Ellebachniederung würde ebenfalls stärker angeschnitten und dadurch stärker beeinträchtigt. Für die Gradienten bilde u.a. der Ellebach einen Fixpunkt. Befürchtungen von Immissionsnachteilen aufgrund der gewählten Höhenlage und der Trassenführung seien unbegründet, da die aktiven Lärmschutzeinrichtungen entsprechend bemessen würden.
- 24 Angesichts dessen sei das Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Durch die um 150 m größere Entfernung der Ortslage Ellen zur Autobahn und die Verwendung eines lärmarmen Straßenbelags werde sich trotz der prognostizierten höheren Verkehrsbelastung die Lärmsituation Ellens gegenüber der heutigen Situation verbessern. Angesichts der Vielzahl der von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte Betroffenen werde gleichwohl zur Min-

derung der Schallausbreitung von der A 4 zur Ortslage eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Dadurch werde eine Pegelminderung von 3 bis 7 dB(A) erreicht, so dass alle Tagesgrenzwerte eingehalten und alle Außenwohnbereiche ausreichend geschützt würden. Überschreitungen der Nachtgrenzwerte um nicht mehr als 3 dB(A) seien nur noch für vereinzelte Gebäude am Südrand der Ortslage zu erwarten. Diese Grenzwertüberschreitungen an den der Autobahn zugewandten Seiten von 15 Gebäuden in der Burgstraße und der Bergstraße in unmittelbarer Autobahnnähe betreffen im Wesentlichen die Obergeschosse.

- 25 Selbst bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand auf 6 m würden Grenzwertüberschreitungen an drei Gebäuden verbleiben. Die Aufwendungen hierfür betrügen ca. 350 000 €. Diesen Aufwendungen ständen Kosten für passiven Lärmschutz von ca. 20 000 € bei Verzicht auf die Erhöhung gegenüber. Dieser Kostenvergleich indiziere ein Missverhältnis. Größere Abschirmhöhen seien darüber hinaus nachteilig für das Landschaftsbild, da die Gesamthöhe von Autobahndamm und geplanter Lärmschutzwand bereits bis zu 12 m betrage.
- 26 Die von Einwendern aus Lärmschutzgründen geforderte Verlegung der L 264 hinter den Sportplatz bedürfte eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens, um die dadurch erzeugten neuen Betroffenheiten hinreichend berücksichtigen zu können. Dass durch die neue Anschlussstelle Merzenich ein erheblicher Lärmzuwachs auf der L 264 entstehe, sei unwahrscheinlich. Jedenfalls fehle es an einem eindeutigen Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben und der prognostizierten Verkehrszunahme. Nach der vorliegenden Prognose werde sich die Belastung auf der L 264 von 6 254 Kfz/24 h im Jahre 2001 auf 10 157 Kfz/24 h im Jahre 2020 erhöhen. Diese Erhöhung sei nicht eindeutig und ausschließlich der neuen Anschlussstelle zuzuordnen. Vielmehr werde die zweifellos durch die Anschlussstelle entstehende Verkehrszunahme überlagert durch die allgemeine Verkehrszunahme von 17,5 % und Straßennetzänderungen wie den späteren Wegfall der L 257 nördlich der neuen Anschlussstelle und die Verlegung der B 56 (Ortsumgehung Düren). Eine etwaige Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung wäre als Fall der Lärmsanierung im Rahmen von Lärminderungsplänen von der Gemeinde und dem Straßenbaulastträger zu bewältigen.

- 27 Auch mit den Belangen der Luftreinhaltung sei das Vorhaben zu vereinbaren. Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe seien nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung für den Menschen nicht zu erwarten. Bereits bei der Wohnbebauung in unmittelbarer Trassennähe überschreite die aus Vorbelastung und straßenverkehrsbedingter Zusatzbelastung ermittelte Schadstoffgesamtbelastung die bestehenden Grenz- bzw. Orientierungswerte nicht.
- 28 Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss haben die Kläger die vorliegende Klage erhoben. Sie wenden sich damit nicht gegen die Verlegung der Autobahn als solche, sondern gegen die nach ihrer Ansicht unzureichende Bewältigung ihrer Immissionsbelastung durch die planfestgestellte Ausführungsvariante.
- 29 Unter Bezugnahme auf von ihnen vorgelegte Gutachten der Firma RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR vom Januar 2008 zur Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchung der IGEPA sowie zu den schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen der Ingenieurbüros IBK und Lohmeyer behaupten die Kläger, die Auswirkungen der Planung auf ihre Interessen, vor verkehrsbedingten Lärm- und Feinstaubimmissionen geschützt zu werden, seien vom Beklagten fehlerhaft ermittelt worden. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung wäre durch die von ihnen geforderte Trassenverschiebung der A 4n im Raum Ellen nach Süden möglich. Dabei würde die Querung des Ellebachs auf eine etwa 200 m weiter südlich gelegene Stelle verlegt, wo nur geringfügig in den bachbegleitenden Baumbestand eingegriffen werden müsse. Das sich nach Süden anschließende kleine Wäldchen und der Altholzbestand an der L 264 würden knapp umfahren. Durch diese Linienverschiebung würde sich die Entfernung der Trasse zum südlichen Ortsrand von Ellen auf ca. 600 m erhöhen. Dies würde eine Minderung der Lärmbelastung um knapp 3 dB(A) bewirken. Zwar stiege dadurch die Belastung in Arnoldsweiler. Die einschlägigen Grenzwerte würden auch dort jedoch nicht überschritten. Im Hinblick auf Haus Rath sei der Entfernungsunterschied zwischen beiden Trassen nur geringfügig. Eine Überschreitung des im dortigen Außenbereich maßgeblichen Grenzwerts für Mischgebiete sei nicht zu erwarten. Jedenfalls könne deren Einhaltung durch

Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Die Entlastung der wesentlich größeren Zahl von Betroffenen in Ellen lasse die Belastungen des Hauses Rath nicht als unverhältnismäßig erscheinen. Bei der von den Klägern gewünschten Trassenvariante würde sich auch die aufwendige Dammlage der planfestgestellten Trasse erübrigen. Denn diese Variante ließe sich so durch die Landschaft führen, dass ein Anstieg der Trasse nicht erforderlich wäre. Zudem würde sich die Trassenlänge um ca. 150 m verkürzen, und das nur wegen der Dammlage erforderliche Regenrückhaltebecken Ellebach könnte entfallen. Außerdem wäre der Flächenverbrauch geringer, da der breite Dammfuß entfielen.

- 30 Die von den Klägern vorgeschlagene Variante dränge sich auch deshalb als eindeutig vorzugswürdig auf, weil die im Raum Ellen vorhandenen geologischen Störungen - insbesondere im Zusammenhang mit Geländeabsenkungen durch bergbauliche Sumpfungsmaßnahmen und durch Grundwasserentnahme zur Trinkwasserversorgung - Risiken mit sich brächten, für die ein Dammbauwerk besonders anfällig wäre. Deshalb seien infolge von Bergschäden häufige Sperrungen der Autobahn zu befürchten, durch die die Kläger umleitungsbedingtem Verkehrslärm ausgesetzt würden. Zwar würde die Ellebachniederung durch die von ihnen vorgeschlagene Variante etwas stärker beansprucht; der Großteil des Baumbestandes bliebe jedoch unangetastet. Dennoch entstehende Verluste würden zumindest teilweise dadurch ausgeglichen, dass der aus naturschutzfachlicher Sicht äußerst erhaltungswürdige Altholzbestand an der L 264 südlich der Abfalldeponie, der für die planfestgestellte Trasse gerodet werden müsste, umfahren werden könnte. Bezüglich der Verkehrssicherheit im Hinblick auf geeignete Radien, Sichtweiten sowie Quer- und Längsneigungen seien von der vorgeschlagenen Variante eher Vorteile zu erwarten.
- 31 Die durch Planung der neuen Anschlussstelle Merzenich geschaffene Problematik eines erhöhten Verkehrsaufkommens auf der L 264 entlang der Ortslage Ellen werde im Planfeststellungsbeschluss nicht bewältigt. Da zwischen dieser Anschlussstelle und der Ortslage keine anderweitige Abflussmöglichkeit für den Verkehr bestehe, werde dieser zwingend auch an den Wohnhäusern der Kläger zu 1 bis 4 vorbei geleitet. Infolge des Fehlens einer Modellprognose werde in der Planfeststellung die Belastung der L 264 erheblich unterschätzt.

Der geplante Bau der Anschlussstelle Merzenich verursache eine wesentliche Änderung der L 264 im Bereich Ellen, die einen Anspruch der Kläger auf angemessene Bewältigung der hierdurch entstehenden Lärmbelastung auslöse. Deshalb hätte die in Betracht zu ziehende Verlegung der L 264 im Bereich Ellen nach Osten als Teil des Planfeststellungsbeschlusses behandelt werden müssen. Durch eine solche Verlegung würde auch dem Gebot des Schutzes der Kinder Rechnung getragen, die die östlich der L 264 gelegenen Sportplätze gegenwärtig nur durch Überqueren dieser Straße erreichen könnten.

- 32 Auch die Problematik der planungsbedingten Verschärfung der Feinstaubbelastung in Ellen, die vom Beklagten infolge seiner fehlerhaften Verkehrsprognose unterschätzt worden sei, könne durch die von den Klägern vorgeschlagene Optimierung der Autobahntrasse und die Verlegung der L 264 nach Osten gelöst werden. Der Kläger zu 8 sei insoweit besonders betroffen, da er an Sarkoidose leide und deshalb einem erhöhten Erkrankungsrisiko infolge von Feinstaub ausgesetzt sei. Im Übrigen führe allein schon die Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Eine abweichende Rechtsauffassung bedürfte einer Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften. Mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung könne die durch den Planfeststellungsbeschluss verursachte Grenzwertüberschreitung jedenfalls nicht behoben werden.
- 33 Die Kläger beantragen,

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 19. Oktober 2007 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist, soweit er die Trassenführung von Bau-km 32+350 bis Bau-km 38+000 betrifft,

hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über eine Ergänzung dieses Planfeststellungsbeschlusses um zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Immissionen sowie um die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen der Kläger erneut zu entscheiden.

34 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

35 Den von den Klägern vorgetragene Beanstandungen der Verkehrsuntersuchung sowie der schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen tritt er unter Berufung auf gutachtliche Stellungnahmen der IGEPA sowie der Ingenieurbüros IBK und Lohmeyer in der Sache entgegen.

36 Mit der von den Klägern vorgeschlagenen Linienführung der A 4n im Raum Ellen würden die Verkehrssicherheit und die Sichtverhältnisse - insbesondere in den Kurven - gegenüber der planfestgestellten Lösung in mit den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Straßen nicht zu vereinbarender Weise verschlechtert. Weiterhin wäre mit der Überquerung des Dorfbachs eine zusätzliche Gewässerkreuzung mit einem Kreuzungsbauwerk von ca. 50 m Länge erforderlich. Außerdem müsste durch die schiefwinklige Überquerung des Ellebachs das hierfür erforderliche Bauwerk von bisher ca. 40 m auf ca. 80 m verlängert werden. Aufgrund der durch das Brückenbauwerk der K 2 und die einzuhaltenden Mindeststrahlen einer sechsstreifigen Autobahn vorgegebenen Zwangspunkte der Planung ergäbe sich für die Alternativtrasse nur eine mögliche Einsparung von 100 m Länge, der erhebliche Mehrkosten für zusätzliche bzw. aufwendigere Brückenbauwerke gegenüberstünden. Das am Ellebach vorgesehene Regenrückhaltebecken könne nicht entfallen, da es wegen des Sägezahnprofils der Fahrbahn in den Radien und des Mittelstreifenkanals auch bei der vorgeschlagenen Alternativtrasse erforderlich wäre. Diese nähme zudem empfindliche Waldflächen am Ellebach und den Freiraum des Tales in größerem Umfang in Anspruch. Eine Verringerung der Dammlage wäre nicht zu erwarten, da beide Trassen annähernd gleiche Höhenlinien schnitten. Nach der Richtlinie für naturnahe Unterhaltung und naturnahen Ausbau der Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen seien im Bereich von Brücken lichte Mindesthöhen einzuhalten. Außerdem müssten die neben den Gewässern verlaufenden Fuß- und Radwege mit unterführt werden. Deshalb sei ein geländenahe Gradientenverlauf hier nicht möglich. Zudem sei die Dammlage hier günstig für die Abschirmwirkung der straßennahen Lärmschutzwand. Dass durch das

weitere Abrücken der Trasse die Immissionen um knapp 3 dB(A) gemindert würden, werde bestritten. Die Befürchtung häufiger bergschadensbedingter Sperrungen der Autobahn habe angesichts des sechsstreifigen Ausbaus keine realistische Grundlage.

37 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

38 Sie schließt sich der Klageerwiderung des Beklagten an und vertieft dessen Auffassung, dass im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens kein Anspruch auf Schutz der Kläger gegen den von der L 264 ausgehenden Verkehrslärm bestehe.

II

39 1. Die Klage ist mit dem auf Feststellung der teilweisen Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag zulässig, jedoch unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss leidet, soweit er die Trassenführung von der westlichen Feststellungsgrenze bis Bau-km 38+000 östlich der vorgesehenen Neuanschlussstelle Merzenich betrifft, an keinem Rechtsfehler, der die Kläger in ihren Rechten verletzt und die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt. Da die Kläger gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses keine Rügen erheben, bedarf lediglich seine materielle Rechtmäßigkeit insoweit näherer Behandlung.

40 Aus dem Vortrag der Kläger und dem vom Gericht dazu ermittelten Sachverhalt folgt keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch der Kläger auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er die Trassenführung von der westlichen Feststellungsgrenze bis Bau-km 38+000 betrifft, begründen könnte.

41

Die Planrechtfertigung des Vorhabens als solche wird von den Klägern nicht in Zweifel gezogen. Sie wenden sich mit dem Hauptantrag vielmehr lediglich gegen die vorgesehene Trassenführung im Raum südlich von Ellen. Bei deren Festlegung im Planfeststellungsbeschluss hat der Beklagte jedoch die nicht präkludierten Belange der Kläger weder verkannt noch im Verhältnis zu ihnen entgegenstehenden anderen Belangen objektiv fehlengewichtet. Insbesondere hat der Senat nicht die Überzeugung gewinnen können, dass sich ohne einen diesbezüglichen Ermittlungs- oder Bewertungsmangel die von den Klägern bevorzugte Trassenverschiebung nach Süden eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Linienführung darstellen würde, so dass sich diese Lösung dem Beklagten hätte aufdrängen müssen und der Planfeststellungsbeschluss deshalb an einem beachtlichen Abwägungsfehler leidet (vgl. zu diesem Maßstab Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 41 m.w.N.).

- 42 Die Planfeststellungsbehörde hat sich vor dem Hintergrund der von den Klägern bzw. ihrem Rechtsvorgänger erhobenen, die Beeinträchtigung ihrer Wohngrundstücke vor allem durch Verkehrslärm betreffenden Einwendungen mit der schon im Anhörungsverfahren vorgeschlagenen Trassenverschiebung im Raum Ellen nach Süden auseinandergesetzt. Sie hat insoweit in erster Linie darauf verwiesen, dass die vorgesehene Trassenführung unter Berücksichtigung der in diesem Raum vorhandenen Randbedingungen und Zwangspunkte aus einer Optimierung zwischen den widerstreitenden Umwelt- und Verkehrsbelangen hervorgegangen sei. Im Klageverfahren hat der Beklagte diese für die Trassenwahl maßgeblichen Erwägungen vertiefend erläutert.
- 43 Den Klägern ist es nicht gelungen, die Grundlagen der diesbezüglichen Abwägung des Beklagten zu erschüttern. Dies gilt insbesondere für die unter Berufung auf RegioConsult umfangreich geltend gemachten Bedenken der Kläger gegen die der Abwägung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung. Allerdings verstieße der Planfeststellungsbeschluss gegen den aus § 17 Satz 2 FStrG folgenden Anspruch der Kläger auf gerechte Abwägung ihrer rechtlich schutzwürdigen Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen, wenn die Planfeststellungsbehörde infolge unrichtiger Grundannahmen oder methodischer

Fehler bei der Verkehrsprognose die auf den Grundstücken der Kläger zu erwartenden Belastungen durch Lärm und Luftverunreinigungen zu ihrem Nachteil verkannt oder objektiv fehlgerichtet hat. Zur Überzeugung des Senats lässt sich ein solcher Abwägungsmangel jedoch nicht feststellen.

- 44 Dass die der Abwägung zugrunde liegende Verkehrsprognose - was hier rechtlich allein zu beanstanden wäre - zu Lasten der Belange der Kläger nicht in einer der Materie angemessenen und methodisch fachgerechten Weise erarbeitet worden ist (vgl. Urteile vom 7. Juli 1978 - BVerwG 4 C 79.76 u.a. - BVerwGE 56, 110 <121>, vom 30. Mai 1984 - BVerwG 4 C 58.81 - BVerwGE 69, 256 <272> und vom 6. Dezember 1985 - BVerwG 4 C 59.82 - BVerwGE 72, 282 <286>), ist nicht schlüssig dargetan. Der Unterstellung der Kläger, der für die schalltechnische Untersuchung nach Tabelle 3 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 - RLS-90 maßgebliche Anteil von Lkw über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht sei „offenbar“ nicht erfasst worden, da nur der Lkw-Verkehr ab 3,5 t erhoben worden sei, ist der Beklagte unter Berufung auf eine gutachtliche Stellungnahme der für die Verkehrsuntersuchung verantwortlichen IGEPa substantiiert entgegengetreten. Er hat dargelegt, dass bei der der Prognose für die A 4 zugrunde liegenden Straßenverkehrszählung von 2000 nicht nur der Lkw-Verkehr ab 3,5 t, sondern auch der Lieferwagenverkehr erfasst worden sei und sich bei einem - von den Klägern selbst vorgeschlagenen - Ansatz jedes zweiten Lieferwagens als Lkw ein Lkw-Anteil am Gesamtverkehr zwischen Düren und Kerpen ergebe, der noch unter dem in der Verkehrsuntersuchung auf ca. 25 % geschätzten Anteil liege. Dem haben die Kläger nichts Erhebliches entgegengesetzt.
- 45 Unter diesen Umständen können auch die maßgeblich auf den angeblich fehlerhaften Ansatz des Lkw-Anteils gestützten Angriffe der Kläger auf die schalltechnische Untersuchung und die von ihr ermittelten Immissionspegel an den Wohnhäusern der Kläger zu 5 bis 8 nicht durchgreifen. Der Hinweis auf das Alter der „fortgeschriebenen“ Verkehrsuntersuchung von 1994, auf mögliche Probleme bei der Interpretation der Zählergebnisse vom September 2000 und auf Zweifel an der Repräsentativität der Verkehrsuntersuchung von 2005 ist zu unsubstantiiert, um die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegende

Verkehrsprognose zu erschüttern. Entsprechendes gilt für die Behauptung der Kläger, für die schalltechnische Untersuchung habe keine exakte Aufnahme der Örtlichkeiten mit den zu berechnenden Immissionsobjekten stattgefunden. Dass dabei bestimmte schalltechnisch relevante Besonderheiten ihrer Grundstücke unbeachtet geblieben seien, ergibt sich aus ihrem Vortrag nicht.

- 46 Soweit die Kläger ihre Zweifel an der Aussagekraft der Verkehrsuntersuchung von 2005 hinsichtlich des Straßennetzes außerhalb der A 4 substantiieren, spielt dies für die an ihren Wohnhäusern ermittelten Immissionspegel für den von der A 4 ausgehenden Verkehrslärm keine Rolle.
- 47 Die Entscheidung, der Verkehrsprognose für die A 4 hinsichtlich des Personenverkehrs abweichend vom Bundesverkehrswegeplan hier das „Trendszenario“ zugrunde zu legen und es nur hinsichtlich des Güterverkehrs beim „Integrationsszenario“ zu belassen, hat der Beklagte fachlich nachvollziehbar damit begründet, dass bestimmte Voraussetzungen des „Integrationsszenarios“ beim Personenverkehr (z.B. Radwege, öffentlicher Personennahverkehr, Parkhäuser) im vorliegenden ländlich strukturierten Untersuchungsraum kaum Wirkung zeigen würden, aber auch für die von starkem Urlaubsverkehr geprägte A 4 als solche nicht zuträfen bzw. kaum Einfluss hätten. Demgegenüber sei das „Integrationsszenario“ für den Güterverkehr wegen der dafür eingeführten Mautgebühren sowie der deutlich verbesserten Auslastung durch Verringerung der Leerfahrten sachgerecht. Zudem ergeben sich aufgrund dieser Vorgehensweise höhere Verkehrsbelastungszahlen als bei alleiniger Benutzung des dem Bundesverkehrswegeplan von 2003 zugrunde liegenden „Integrations-szenarios“ für beide Verkehrsarten, so dass daraus jedenfalls keine Unterge-wichtung der Immissionsschutzbelange der Kläger folgt.
- 48 Entsprechendes gilt für die Anwendung des Verfahrens der „Trendprognose“ für die A 4 statt der von den Klägern für erforderlich gehaltenen „Modellprog-nose“. Nach der die fachwissenschaftlichen Maßstäbe wiedergebenden Ziffer 1.2.2.3 (Anhang) der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 - RAS-Q 96 ist die Trendprognose anwendbar, wenn vorhandene Verkehrsanlagen betrachtet werden und wenn wesentliche Veränderun-

gen weder hinsichtlich der Struktur des Straßennetzes noch im Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorherzusehen sind. Der Beklagte weist insoweit nachvollziehbar darauf hin, dass der Ausbau und die Verlegung der A 4 zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen auf eine etwa 2,5 km weiter südlich gelegene Trasse nicht der - eine Modellprognose erfordernden - Neuplanung einer Autobahn gleichzustellen ist, weil eine Verlagerung des Verkehrs auf die oder von der Autobahn mangels konkurrierender Verkehrswege nicht zu erwarten ist. Hinzu kommt, dass die A 4 westlich und östlich des hier streitigen Abschnitts bereits sechsstreifig ausgebaut ist. Durch eine gutachtliche Stellungnahme der für die Verkehrsuntersuchung verantwortlichen IGEPA und die dazu in der mündlichen Verhandlung gegebenen Erläuterungen des Gutachters Dipl.-Ing. G... hat der Beklagte ferner dem Gericht die Überzeugung vermittelt, dass die zu erwartenden Änderungen im nachgeordneten Netz ebenfalls keine Modellprognose erforderlich machten, da die wesentlichen Veränderungen und Ergänzungen der Siedlungsstruktur bereits bei der Ursprungsuntersuchung von 1994 bekannt waren und die dadurch zu erwartenden Zusatzverkehre damals als Prognose berücksichtigt, bei den Zählungen von 2001 überprüft und auf dieser Grundlage prognostisch bis 2020 fortgeschrieben wurden. Dem Hinweis der Kläger, in den Jahren von 2000 bis 2005 sei der Verkehr auf der A 4 zwischen Düren und Kerpen entgegen der Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in Westdeutschland stark rückläufig gewesen, so dass hier kein Trend erkennbar sei, hat der Beklagte entgegengehalten, dass dieser Belastungsrückgang nicht auf Verkehrsverlagerungen ins nachgeordnete Netz, sondern auf vorübergehende Ursachen zurückzuführen sein müsse, weil er in den nur zwei Jahren bis 2007 wieder ausgeglichen worden sei. Auch dem haben die Kläger nichts Erhebliches entgegengesetzt. Im Übrigen würden bei einer hinter den Prognosen zurückbleibenden Verkehrsentwicklung auf der A 4 auch Immissionsbelastungen am Wohnort der Kläger nicht höher, sondern niedriger liegen als im Planfeststellungsbeschluss angenommen, so dass sich das in die Abwägung einzustellende Gewicht ihrer diesbezüglichen Belange nicht erhöhen, sondern vermindern würde.

- 49 Auch die Angriffe der Kläger gegen die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden lufthygienischen Untersuchungen rechtfertigen nicht den Schluss, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung die auf den Grundstücken der Kläger zu erwartenden Belastungen durch Luftverunreinigungen zu ihrem Nachteil verkannt oder objektiv fehlgewichtet hat. Soweit die Kläger behaupten, dass bis in eine Entfernung von 200 m der Immissionsgrenzwert für Feinstaubpartikel unzulässig oft überschritten werde, ist dies für ihre mehr als 200 m von der Autobahntrasse entfernten Grundstücke ohne Aussagekraft. Abgesehen davon ist das von ihnen angewandte Berechnungsverfahren des Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - MLuS 02 (Fassung 2005) für mehr als 200 m vom Fahrbahnrand entfernte Grundstücke nicht anwendbar. Zudem liegen den Berechnungen der Kläger gebietstypische Vorbelastungswerte für eine Kleinstadt „hoch“ nach der Tabelle A1 dieses Merkblatts zugrunde, die nach Ziffer 4.1 des Merkblatts nur dann als Anhaltswerte dienen können, wenn keine Daten verfügbar sind. Der Beklagte hat unter Bezugnahme auf eine gutachtliche Stellungnahme des für die lufthygienischen Untersuchungen verantwortlichen Ingenieurbüros Lohmeyer ausgeführt, dass darin als Hintergrundbelastungen genaue Messdaten der Umgebung des Plangebiets verwendet worden seien, so dass die Voraussetzungen dafür, auf die gebietstypischen Vorbelastungswerte zurückzugreifen, nicht vorlägen. Auf der Grundlage von Emissionsdaten aus dem Autobahnverkehr, die noch über den von den Klägern verwendeten lägen, ergäben sich bei Gesamtbetrachtung aller wichtigen Emittenten im Jahr 2011, dem voraussichtlich frühesten Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens, in den Wohngebieten von Ellen außerhalb des Straßenraums keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte. Dies hat der Gutachter Dr. L... in der mündlichen Verhandlung unter Erläuterung seiner Berechnungen und der darin enthaltenen Sicherheitsmargen überzeugend bestätigt.
- 50 Mit der Einwendung, die im Raum Ellen vorhandenen geologischen Störungen brächten Risiken mit sich, für die ein Dammbauwerk besonders anfällig wäre, sind die Kläger gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. bzw. § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG n.F. ausgeschlossen, da sie diesen Gesichtspunkt innerhalb der Einwendungsfrist nicht geltend gemacht haben. Als nur mittelbar von dem Vorha-

ben Betroffene können sie zudem eine gerichtliche Abwägungskontrolle nur hinsichtlich ihrer eigenen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihnen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden Belange verlangen. Ob andere gegen das Vorhaben sprechende Belange - etwa der Bergschadenssicherheit - ordnungsgemäß berücksichtigt worden sind, können sie demgegenüber nicht zum Gegenstand der gerichtlichen Abwägungskontrolle machen (vgl. Beschluss vom 16. Januar 2007 - BVerwG 9 B 14.06 - Buchholz 407.4 § 1 FStrG Nr. 11 Rn. 18). Abgesehen davon hat der Beklagte substantiiert darauf hingewiesen, dass eine Verringerung der Damm- lage auch bei der von den Klägern vorgeschlagenen Alternativtrasse nicht zu erwarten wäre und ihre Befürchtung, durch häufige bergschadensbedingte Sperrungen der Autobahn dem Verkehrslärm von Umleitungen auf andere Straßen - etwa die L 264 - ausgesetzt zu sein, keine realistische Grundlage habe. Dem haben die Kläger nichts Erhebliches entgegengesetzt.

- 51 Die von den Klägern selbst geäußerten Hinweise darauf, dass bei Wahl der von ihnen vorgeschlagenen Alternativtrasse die Ellebachniederung stärker beansprucht und die Bewohner von Arnoldsweiler und Haus Rath einer höheren Lärmbelästigung ausgesetzt würden, machen im Gegenteil deutlich, dass keine Rede davon sein kann, dass sich diese Alternativtrasse unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Linienführung dem Beklagten hätte aufdrängen müssen.
- 52 2. Der Hilfsantrag der Kläger, das Gericht möge die Verpflichtung des Beklagten aussprechen, über eine Planergänzung um weitergehende Maßnahmen zu ihrem Schutz vor Immissionen sowie um die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen der Kläger erneut zu entscheiden, ist ebenfalls zulässig, jedoch unbegründet. Die Versagung derartiger weitergehender Schutzmaßnahmen oder Entschädigungsansprüche durch den Planfeststellungsbeschluss verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.

- 53 Auf der nach obigen Ausführungen tragfähigen Basis der Verkehrs- und Immissionsprognose des Beklagten überschreiten allerdings die für einen Anspruch der Kläger auf weitergehenden aktiven Schallschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Beurteilungspegel an der Südostfassade des Hauses der Kläger zu 5 und 6 nachts den für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwert von 49 dB(A). Daher durfte der Beklagte von der Anordnung weitergehender, diese Überschreitung beseitigender aktiver Schallschutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nur absehen, soweit die Kosten solcher Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck ständen. Gemessen daran ist die Versagung weitergehender Schutzmaßnahmen hier im Ergebnis nicht zu beanstanden.
- 54 Der Beklagte hat solchen weitergehenden Schallschutz als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen, weil bei der jetzt gewählten Schallschutzkonzeption in Ellen nur noch an den der Autobahn zugewandten Seiten von 15 Gebäuden in unmittelbarer Autobahnnähe Überschreitungen der Nachtgrenzwerte um höchstens 3 dB(A) verblieben, selbst bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand um 1,5 m auf 6 m die Grenzwerte an drei Gebäuden weiterhin überschritten würden, die hierfür entstehenden Aufwendungen von 350 000 € außer Verhältnis zu den Einsparungen von 20 000 € für passiven Schallschutz ständen und die Gesamthöhe von Autobahndamm und geplanter Lärmschutzwand schon jetzt 12 m betrage, so dass eine noch größere Abschirmhöhe nachteilig für das Landschaftsbild wäre.
- 55 Diese Begründung begegnet jedenfalls teilweise rechtlichen Bedenken. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz - wie regelmäßig - erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <390> und - BVerwG 11 A 46.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellen-

de Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

- 56 Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 - BVerwG 4 B 97.89 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 - BVerwG 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und vom 3. März 2004 - BVerwG 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 383).

- 57 Im vorliegenden Fall hat der Beklagte die Unverhältnismäßigkeit der Kosten zusätzlichen aktiven Lärmschutzes allerdings nicht allein aus dem Vergleich mit der Ersparnis an passivem Lärmschutz hergeleitet, sondern darüber hinaus auf die Nachteile einer über 12 m hinausgehenden Gesamthöhe von Damm und Lärmschutzwand für das Landschaftsbild der als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Ellebachniederung hingewiesen. Diesem nachvollziehbaren Hinweis, der die Entscheidung selbständig trägt, haben die Kläger auch nicht widersprochen, so dass eine weitere Aufklärung hierzu nicht geboten erscheint. Dass im Rahmen der durch § 41 Abs. 2 BImSchG gebotenen Verhältnismäßigkeitsprüfung auch zu berücksichtigen ist, ob öffentliche Belange des Landschaftsschutzes der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen, entspricht der Rechtsprechung des erkennenden Senats (vgl. Urteil vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <139>). Dass der Beklagte diesen gegen eine Erhöhung der Lärmschutzwand sprechenden öffentlichen Belangen hier höheres Gewicht als den dafür sprechenden privaten Belangen der noch von Überschreitungen der Nachtgrenzwerte betroffenen Besitzer von 15 Gebäuden in unmittelbarer Autobahnnahe beigemessen hat, ist rechtlich nicht zu beanstanden, zumal das Gewicht dieser Belange durch die von der bisherigen Autobahntrasse ausgehenden Vorbelastungen erheblich gemindert ist.
- 58 Ein Anspruch der übrigen Kläger auf weitergehenden Schallschutz gegen den von der neuen Autobahntrasse zu erwartenden Verkehrslärm aus § 41 Abs. 1 oder § 42 Abs. 1 BImSchG scheidet schon deshalb aus, weil die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte durch diesen Lärm auf ihren Grundstücken nicht überschritten werden.
- 59 Für einen Anspruch sämtlicher Kläger auf Schallschutz gegen den von der L 264 ausgehenden Verkehrslärm bieten die §§ 41, 42 BImSchG keine Grundlage, weil im Bereich der Ortslage Ellen kein baulicher Eingriff in diese Straße erfolgt und deshalb keine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegt (stRspr; vgl. BVerwG, Urteil vom 23. November 2005 - BVerwG 9 A 28.04 - BVerwGE 124, 334 <338 f.> m.w.N.).

- 60 Ein Anspruch auf weitergehenden Schallschutz ergibt sich auch nicht aus der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum. Denn nach den von den Klägern nicht schlüssig in Zweifel gezogenen Berechnungen des Beklagten erreicht der Summenpegel von beiden in Betracht zu ziehenden Verkehrswegen an den Häusern der Kläger bei weitem nicht die dafür maßgeblichen Schwellenwerte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts.
- 61 Soweit die Kläger meinen, die als Folge der neuen Anschlussstelle Merzenich zu erwartende Verkehrszunahme auf der L 264 und der davon ausgehende Lärmzuwachs hätte im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG mit der Folge berücksichtigt werden müssen, dass die L 264 im Bereich der Ortslage Ellen nach Osten verlegt oder ihnen zumindest Lärmschutz gegen diese Straße zugesprochen worden wäre, ist dieser Auffassung nicht zu folgen. Allerdings ist nach der Rechtsprechung des 4. Senats des Bundesverwaltungsgerichts dann, wenn infolge eines Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zunimmt, der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (Urteil vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 <157 f.>.). Der Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss einen solchen eindeutigen Ursachenzusammenhang verneint, weil die zweifellos durch die Anschlussstelle entstehende Verkehrszunahme durch die allgemeine Verkehrszunahme und die Folgen anderer Straßennetzänderungen „überlagert“ werde. Dies ist rechtlich nicht überzeugend. Denn die Überlagerung ändert nichts daran, dass von der „zweifellos“ durch die neue Anschlussstelle verursachten Verkehrszunahme auf der L 264 ein Lärmzuwachs ausgeht, der zunächst einmal ermittelt werden müsste, um seine Erheblichkeit beurteilen zu können.
- 62 Ein diesbezüglicher Abwägungsmangel kann jedoch dem Hilfsantrag der Kläger jedenfalls gemäß § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG nicht zum Erfolg verhelfen. Denn diese können - wie dargelegt - nur die gerichtliche Prüfung erreichen, ob die Planung im Hinblick auf die nachteilige Berührung ihrer eigenen Belange dem Abwägungsgebot entspricht. Jedoch besteht nicht die konkrete Möglichkeit,

dass die Berücksichtigung des Belangs der Kläger, vor jenem eindeutig auf die neue Anschlussstelle zurückzuführenden Lärmzuwachs geschützt zu werden, den Beklagten veranlasst hätte, eine Verlegung der L 264 im Bereich der Ortslage Ellen in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen (vgl. § 78 VwVfG) oder den Klägern im Planfeststellungsbeschluss aktiven oder passiven Lärmschutz gegen diese Straße zuzusprechen. Nach der von den Klägern selbst vorgelegten, vom Beklagten als zu hoch bestrittenen Lärmberechnung für die auf den Grundstücken der Kläger zu 1 bis 4 vom Gesamtverkehr auf der L 264 im Jahre 2020 zu erwartenden Immissionspegel werden dort die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung jedenfalls eingehalten. Da dieser Berechnung eine Entfernung von nur 190 m zugrunde gelegt wurde, wäre bei den von der L 264 weiter entfernten Häusern der Kläger zu 5 bis 8 kein anderes Ergebnis zu erwarten. Dieser Befund hätte bei realistischer Betrachtungsweise auch dann keinen Handlungsbedarf des Beklagten zugunsten der Kläger ausgelöst, wenn dieser berücksichtigt hätte, dass ein Teil der Immissionspegel eindeutig auf die neue Anschlussstelle zurückzuführen wäre und auch benachbarte Anlieger in gleicher Weise betroffen wären (vgl. dazu Beschluss vom 16. Januar 2007 - BVerwG 9 B 14.06 - Buchholz 407.4 § 1 FStrG Nr. 11 S. 6). Denn der Beklagte hat sogar für den Fall einer Überschreitung der Grenzwerte der - hier tatbestandlich nicht eingreifenden - Verkehrslärmschutzverordnung durch die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der L 264 ein eigenes Tätigwerden im Rahmen der Planfeststellung abgelehnt und auf eine spätere Lärmsanierung im Rahmen von Lärminderungsplänen verwiesen. Ob und - wenn ja - unter welchen Voraussetzungen der Lärmzuwachs, der von der durch ein Straßenbauvorhaben verursachten Verkehrszunahme auf einer anderen, vorhandenen Straße ausgeht, bei Einhaltung der genannten Grenzwerte überhaupt als erheblich angesehen werden kann und seine Vermeidung deshalb zu den abwägungserheblichen Belangen der davon Betroffenen gehört, kann unter diesen Umständen hier offen bleiben.

- 63 Auf der nach obigen Ausführungen tragfähigen Basis der Verkehrs- und Immissionsprognose des Beklagten haben die Kläger auch keinen Anspruch auf im Zuge der Planfeststellung zu gewährenden Schutz vor Feinstaubimmissionen durch weitergehende Schutzvorkehrungen oder auf Entschädigung nach § 17b

Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Wie schon zum Hauptantrag dargelegt, ist eine unzulässige Überschreitung der durch die 22. BImSchV in Übereinstimmung mit Gemeinschaftsrecht festgelegten Schadstoffgrenzwerte auf den Grundstücken der Kläger nicht zu erwarten. Die von den Klägern vorgelegte Berechnung der entlang der L 264 in Ellen zu erwartenden Schadstoffbelastung ist schon deshalb nicht schlüssig, weil - wie dargelegt - die Voraussetzungen für die Verwendung des gebietstypischen Vorbelastungswertes von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus dem Merkblatt MLuS 02 (Fassung 2005) nicht vorlagen. Auch die besondere gesundheitliche Disposition des Klägers zu 8 kann in diesem Zusammenhang schon deshalb keine Rolle spielen, weil er sie der Planfeststellungsbehörde während des Verwaltungsverfahrens nicht zur Kenntnis gebracht hat (§ 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. i.V.m. § 32 VwVfG NRW).

- 64 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen

Buchberger

Dr. Christ

B e s c h l u s s

- 65 Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 60 000 € festgesetzt (§ 39 Abs. 1, § 52 Abs. 1, § 63 Abs. 2 GKG i.V.m. Nr. 2.2.2, 34.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen