



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 41.07

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

In der Verwaltungsstreitsache

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

am 18. März 2009 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens zu je einem
Drittel.

G r ü n d e :

I

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

weist das Vorhaben als vierstreifige Autobahn in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs aus.

- 2 Die Kläger sind Eigentümer der in Höhe von Bau-km 22+500 in einem Bachtal gelegenen Grundstücke Gemarkung Flandersbach, Flur x, Flurstücke y und z mit einer Gesamtfläche von 7 799 m². Die Grundstücke sind mit zwei von den Klägern zu 1 und 2 bzw. dem Kläger zu 3 selbst genutzten Wohnhäusern bebaut, die südlich der Autobahntrasse liegen. Der Kläger zu 3 unterhält dort auch eine Werkstatt. Die unbebauten Grundstücksflächen werden teils gärtnerisch, teils zur Tierhaltung genutzt. Teile der Grundstücke sollen mit der Autobahnbrücke Ganslandsiepen überspannt werden; der Plan sieht vor, dafür Teilflächen von insgesamt 1 767 m² dauerhaft zu belasten und für den Bau eines Brückenpfeilers 43 m² zu erwerben.
- 3 Auf Antrag des Beklagten vom 28. Februar 2005 leitete die Bezirksregierung Düsseldorf das Anhörungsverfahren ein und veranlasste, dass der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in den Stadtverwaltungen Heiligenhaus, Ratingen, Velbert und Wülfrath vom 4. April bis zum 3. Mai 2005 ausgelegt wurde. Die Kläger erhoben fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben, mit denen sie sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums, gegen Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe, gegen Zufahrtsschwernisse während der Bauphase, gegen befürchtete Funktionsbeeinträchtigungen ihres Trinkwasserbrunnens und ihrer Kleinkläranlage sowie gegen Gefahren durch Unfälle auf der Brücke wandten. Die Planung weise eine Vielzahl von Mängeln auf, die u.a. die Verkehrsprognose, die darauf beruhenden Lärm- und Schadstoffberechnungen und den notwendigen Schutz vor den geltend gemachten sonstigen Beeinträchtigungen ihrer Belange sowie die Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natur, namentlich auch auf geschützte Tierarten, betreffen.
- 4 Aufgrund von Einwendungen und behördlichen Stellungnahmen kam es zu verschiedenen Planänderungen, die der Vorhabenträger mit zwei Deckblättern in das Verfahren einbrachte. Sie betrafen insbesondere die Aktualisierung der Verkehrsprognose, die schalltechnische Berechnung und darauf basierende

Schutzmaßnahmen, die Schadstoffuntersuchung und die Ergänzung des landschaftspflegerischen Begleitplans um eine Untersuchung zu streng geschützten Arten und Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie. Die aktualisierte schalltechnische Berechnung führte - ebenso wie schon deren Ursprungsfassung - die Wohnhäuser der Kläger nicht als „Gebäude mit Restbetroffenheit“ oberhalb der maßgeblichen Grenzwerte auf. Während die ursprüngliche Schadstoffuntersuchung für die Bebauung seitlich der Trasse insgesamt keine Überschreitung der nach der 22. BImSchV maßgeblichen Grenzwerte durch die untersuchten Schadstoffe ergeben hatte, wies die Deckblattfassung für einige Immissionspunkte Grenzwertüberschreitungen aus; für das Anwesen der Kläger kam sie hingegen zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte eingehalten seien. Die Kläger wurden im Deckblattverfahren nicht beteiligt.

- 5 Im Erörterungstermin sagte der Vorhabenträger zu, während der Bauphase die Trinkwasserversorgung des Anwesens durch den auf dem Grundstück befindlichen Brunnen und die Erreichbarkeit des Grundstücks sicherzustellen. Die Kläger erhielten im Erörterungstermin ihre Einwendungen aufrecht.
- 6 Mit Beschluss vom 21. Februar 2007 stellte der Beklagte den Plan für das Vorhaben fest und erteilte dem Vorhabenträger für die Einleitung des Straßenoberflächenwassers in die in den Planunterlagen dargestellten Entwässerungsanlagen eine wasserrechtliche Erlaubnis. Der Planfeststellungsbeschluss enthält zahlreiche Nebenbestimmungen, die u.a. den Naturschutz, den Schutz des Grundwassers und den Lärmschutz betreffen. Rodungsarbeiten werden zeitlich reglementiert und außerdem eine qualifizierte ökologische Baubegleitung angeordnet. Soweit die Trasse das künftige Wasserschutzgebiet der Trinkwassergewinnungsanlage Homberg-Meiersberg berührt, hat die bauliche Ausgestaltung die Richtlinien über bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) - Ausgabe 2002 - zu beachten. Zusätzlich ordnet der Beschluss an, die vom Vorhabenträger auf Brücken beidseitig geplanten 1,2 m hohen Spritzschutzwände auf den Bauwerken Nr. 3 - 6, darunter der Brücke über das Homberger Bachtal, in einer Höhe von 3 m auszuführen. Zur Minderung der Lärmbelastung wird dem Vorhabenträger aufgegeben, einen lärmindernden Straßenoberflächenbelag, der einen

Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) erzielt, zu verwenden und an Brückenbauwerken lärmindernde Fahrbahnübergänge anzubringen. Um den Schutz von Trinkwasserbrunnen sicherzustellen, ordnet der Beschluss über die allgemeine Verpflichtung, durch Anwendung der erforderlichen Sorgfalt Grundwasserverunreinigungen zu verhüten, hinaus an, die im Verfahren benannten Brunnenstandorte in den Bauausführungsplänen darzustellen. Hinsichtlich der Zuwegung zum Anwesen der Kläger nimmt er Bezug auf die Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin. Ferner gibt er dem Vorhabenträger auf, die Brückenbauwerke gemäß den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen und der DIN EN 1317 (Rückhaltesysteme an Straßen) zu errichten und dauerhaft zu sichern.

- 7 Die Einwendungen der Kläger im Übrigen wies der Planfeststellungsbeschluss zurück: Die Belastung mit Lärm und Schadstoffen sei auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose und auch im Übrigen fehlerfrei ermittelt worden. Soweit mancherorts eine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte für NO_2 zu erwarten sei, ergäben sich aus dem Vorhaben keine Hinderungsgründe, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhaltung zu sichern. Artenschutzrechtliche Verbote stünden dem Vorhaben mit Rücksicht auf die getroffenen Schutzvorkehrungen nicht entgegen.
- 8 Der Planfeststellungsbeschluss wurde öffentlich bekannt gemacht; die Auslegung endete am 11. April 2007.
- 9 Nach Erhebung der am 11. Mai 2007 bei Gericht eingegangenen Klage hat der Vorhabenträger die Planunterlagen in artenschutzrechtlicher Hinsicht durch ein drittes Deckblatt ergänzt, das zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen vorsieht und in dem für den Fall, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gegeben sein sollten, für zahlreiche Tierarten vorsorglich ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG n.F. und - hilfsweise - einer Befreiung nach § 62 BNatSchG n.F. gestellt wird. Die Kläger haben von der ihnen eingeräumten Möglichkeit, hierzu Stellung zu nehmen, keinen Gebrauch gemacht.

- 10 Durch Änderungsbeschluss vom 28. Dezember 2007 hat der Beklagte entschieden, dass „die Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL in Verbindung mit § 43 Abs. 8 BNatSchG“ erteilt werde, und die im dritten Deckblatt ergänzend vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen angeordnet. Zur Begründung seiner Entscheidung hat er ausgeführt, das Vorhaben verstoße nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote; die Befreiungserteilung erfolge nur vorsorglich für den Fall einer abweichenden Beurteilung.
- 11 Mit einem in der mündlichen Verhandlung übergebenen Zweiten Änderungsbeschluss vom 19. Februar 2009 hat der Beklagte auf Antrag des Vorhabenträgers den Planfeststellungsbeschluss nochmals ergänzt. Gegenstand dieser Ergänzung sind zusätzliche Schutz- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie die nochmalige Erhöhung der Schutzwand auf der Autobahnbrücke über das Homberger Bachtal auf 4 m, die Schaffung eines Ergänzungshabitats und die Anbringung von zwei künstlichen Niströhren für den Steinkauz, die ausschließen sollen, dass trotz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von zwei Steinkauzrevieren die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG n.F. bezogen auf diese Vogelart eingreifen. Außerdem wird vorsorglich eine Ausnahme von diesen Verboten erteilt. Wegen weiterer Planergänzungen, die der Beklagte durch Protokollerklärungen in der mündlichen Verhandlung vom 19. Februar 2009 vorgenommen hat, wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.
- 12 Die Kläger haben die Änderungsbeschlüsse und sonstigen Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung vom 19. Februar 2009 in ihr Klagebegehren einbezogen. Zur Begründung ihrer Klage machen sie im Wesentlichen geltend:
- 13 Der Planfeststellungsbeschluss leide in mehrfacher Hinsicht an formellen Fehlern. Der Beklagte habe aufgrund von mehreren Gutachten, die den Klägern nicht bekannt gegeben worden seien, Änderungen der Planung vorgenommen. Einer Bürgerinitiative sei die Möglichkeit zu weiteren Äußerungen nach Ende des Erörterungstermins eröffnet worden, ohne dass die weiteren Betroffenen

Gelegenheit gehabt hätten, hierzu noch Stellung zu nehmen. Außerdem sei die Schadstoffuntersuchung für Laien unverständlich abgefasst.

14 In materiellrechtlicher Hinsicht seien vor allem die lärmtechnische Untersuchung und die Abschätzung von Luftschadstoffen zu beanstanden. Ihnen liege eine Verkehrsprognose zugrunde, die methodisch verfehlt sei, von unzutreffenden Daten ausgehe und auf einen zu nahen Prognosehorizont abstelle. Bei der Entscheidung über das Lärmschutzkonzept sei versäumt worden, Maßnahmen wie die Verwendung von Flüsterasphalt zu berücksichtigen. Die Schadstoffuntersuchung sei mittels einer Methode durchgeführt worden, die den örtlichen Verhältnissen im Trassenbereich nicht gerecht werde. Das Vorsorgeprinzip sei nicht beachtet, obwohl Grenzwerte teilweise nur knapp eingehalten würden. Absehbare Grenzwertsenkungen seien nicht berücksichtigt worden. Außerdem sei auch insoweit der Prognosezeitraum zu kurz. Ferner habe die Untersuchung versäumt, die ab Ende 2012 einzuhaltenden Zielwerte für Arsen, Cadmium, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in die Beurteilung einzubeziehen. Ungenügend aufgeklärt und berücksichtigt seien außerdem die Risiken für das Grundwasser, namentlich auch im Bereich ihres Grundstücks. Ebenso vernachlässige der Planfeststellungsbeschluss die Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserqualität und die Fließgeschwindigkeit von Oberflächengewässern. Auswirkungen der Grabungs- und Fundamentierungsarbeiten auf dem Grundstück der Kläger auf den Grundwasserspiegel seien vernachlässigt worden. Das Interesse der Kläger und der auf ihren Grundstücken ansässigen Gewerbebetriebe an einer ungehinderten Zuwegung während der Bauphase sei ebenso vernachlässigt worden wie der Schutz ihres Anwesens vor den Auswirkungen von Unfällen auf der Brücke. Eine Gewichtung der Beeinträchtigungen von Tierarten, die ermittelt worden seien, habe nicht erkennbar stattgefunden.

15 Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 21. Februar 2007 in der Gestalt, die er durch die Erste Änderung vom 28. Dezember 2007, die Zweite Änderung vom 19. Februar 2009 und die in der mündlichen Ver-

handlung vom 19. Februar 2009 zu Protokoll gegebenen Ergänzungen des Beklagten erhalten hat, aufzuheben,

hilfsweise,

festzustellen, dass dieser Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist,

äußerst hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, diesen Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche Anordnungen zum Schutz der Kläger bei Verkehrsunfällen und gegen Lärmeinwirkungen zu ergänzen.

16 Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

17 Er trägt zusammengefasst vor: Die Beurteilung von Lärm- und Schadstoffbelastungen basiere auf einer ordnungsgemäß erstellten Verkehrsprognose und sei auch im Übrigen nicht zu beanstanden. Auch auf der Grundlage der aktualisierten Verkehrsuntersuchung, die bis 2020 reiche und damit einen hinreichend langen Prognosezeitraum umfasse, seien an den Häusern der Kläger unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte liegende Beurteilungspegel von maximal 54 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. In die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung seien die Schadstoffe Arsen, Cadmium, Nickel und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe nicht einzubeziehen gewesen, weil die einschlägige Änderung der 22. BImSchV erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt sei. Dass die Immissionsabschätzung auf das Jahr 2013 abstelle, sei nicht zu beanstanden, da ihr vorsorglich die für 2020 prognostizierten Verkehrszahlen zugrunde gelegt worden seien. Gegen die von den Klägern darüber hinaus geltend gemachten Beeinträchtigungen ihres Anwesens sei ausreichende Vorsorge getroffen worden. Die artenschutzrechtliche Beurteilung beachte die einschlägigen rechtlichen Vorgaben.

II

- 18 A. Die Klage ist zulässig.
- 19 1. Das Bundesverwaltungsgericht ist nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG zur Entscheidung über diesen Rechtsstreit berufen. Wie der Senat mit Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - (BVerwGE 131, 274 <Rn. 26 ff.>) entschieden hat, begegnet die gesetzliche Zuständigkeitsregelung keinen grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken. Anhaltspunkte dafür, dass die Aufnahme des Teilstücks der A 44 zwischen Ratingen (A 3) und Velbert in Nr. 22 der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG offensichtlich fehlsam oder evident unsachlich wäre, sind weder dargelegt worden noch sonst ersichtlich.
- 20 2. Die Klage ist nicht verfristet, obgleich die Kläger die - nicht mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehene - Erste Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28. Dezember 2007 erst durch die Antragstellung in der mündlichen Verhandlung und damit mehr als ein Jahr nach Bekanntgabe in ihr Klagebegehren einbezogen haben. Für die Einbeziehung war die Klagefrist nach § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO nicht zu beachten.
- 21 Die genannte Fristbestimmung soll für Rechtsfrieden und Rechtssicherheit sorgen; gleichzeitig dient sie der Gewährleistung eines wirkungsvollen behördlichen und gerichtlichen Verfahrens (Urteil vom 30. Oktober 1997 - BVerwG 3 C 35.96 - BVerwGE 105, 288 <295> unter Hinweis auf BVerfG, Beschluss vom 20. April 1982 - 2 BvL 26/81 - BVerfGE 60, 253 <270>). In Anbetracht dieser Zielsetzungen ist es nicht gerechtfertigt, sie auf die Einbeziehung eines Änderungsbeschlusses in ein bereits anhängiges Klageverfahren, das sich gegen den änderungsbetroffenen Planfeststellungsbeschluss richtet, zur Anwendung zu bringen.
- 22 Die prozessuale Situation, die Anlass zu der Einbeziehung gibt, ist dadurch bestimmt, dass der festgestellte Plan und die nachträglichen Änderungen zu einem einzigen Plan in der durch den Änderungsbeschluss erreichten Gestalt verschmelzen (Urteil vom 23. Januar 1981 - BVerwG 4 C 68.78 - BVerwGE 61,

307 <309>). Dieser geänderte Plan beruht zwar im Entstehungsvorgang auf mehreren Beschlüssen; indem der Änderungsbeschluss dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss „anwächst“, kommt es aber inhaltlich zu einer einheitlichen Planungsentscheidung (vgl. Beschluss vom 20. Dezember 1991 - BVerwG 4 C 25.90 - Buchholz 316 § 76 VwVfG Nr. 4 S. 3). Das hat zur Folge, dass sich der Planfeststellungsbeschluss in seiner Ursprungsfassung prozessual erledigt und das Rechtsschutzinteresse für ein gegen ihn gerichtetes Klagebegehren entfällt. Will der Betroffene weiterhin Rechtsschutz gegen die Planung erreichen, bleibt ihm also keine andere Wahl, als gegen die Entscheidung in ihrer geänderten Fassung vorzugehen. Diese Prozesslage unterscheidet sich im Hinblick auf die Zielsetzungen des § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO wesentlich von der Situation vor Klageerhebung. Der von dem Planfeststellungsbeschluss Betroffene hat mit der Klageerhebung bereits zum Ausdruck gebracht, dass er den Beschluss nicht hinnehmen will. Solange er auf dessen Änderung nicht mit einer Erledigungserklärung reagiert, ist davon auszugehen, dass sein vorher dokumentierter Abwehrwille fortbesteht und sich nunmehr gegen die veränderte Planungsentscheidung richtet, in der der ursprüngliche Beschluss inhaltlich - wenn auch modifiziert - weiterwirkt (hierzu tendierend bereits Urteil vom 30. Oktober 1997 a.a.O. S. 296 f.). Eine vergleichbare Unsicherheit, ob der Betroffene den Eintritt der Bestandskraft aufhalten wird, wie sie vor Klageerhebung besteht und durch § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO zeitlich begrenzt werden soll, ist hier also nicht gegeben. Deshalb wäre es unbillig, dem Kläger die Last aufzuerlegen, sein Klagebegehren während des Rechtsstreits ständig unter Kontrolle zu halten und auf Änderungsbeschlüsse, die unter Umständen nicht einmal etwas an den mit dem ursprünglichen Beschluss verbundenen Einwirkungen auf seine Rechtssphäre ändern und - wie hier - mit keiner Rechtsbehelfsbelehrung versehen sind, bereits vor der Antragstellung in der mündlichen Verhandlung zu reagieren.

- 23 Abweichendes mag gelten, wenn nach einer Planänderung die unverändert bleibenden Regelungsbestandteile des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses und die durch den Änderungsbeschluss neu hinzutretenden Regelungsbestandteile ausnahmsweise inhaltlich teilbar sind. Trifft dies - wie hier - nicht zu, so entspricht die Prozesslage derjenigen, in der ein inhaltlich unteilba-

rer Verwaltungsakt zunächst teilweise angefochten worden ist und später in vollem Umfang zum Klagegegenstand gemacht wird. Für die letztgenannte Konstellation ist anerkannt, dass die Klagefrist für die spätere Einbeziehung der zunächst nicht angefochtenen Teile des Verwaltungsakts in das Klagebegehren keine Rolle spielt (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 3. November 1982 - 3 S 1168/82 - VwBIBW 1983, 266 <267 f.>; Meissner, in: Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, Bd. 1, Stand Oktober 2008, § 74 Rn. 43; Rennert, in: Eyermann, VwGO, 12. Aufl. 2006, § 74 Rn. 11). Dann ist es konsequent, den Fall einer Änderung, die zu einer inhaltlich unteilbaren Regelung führt, ebenso zu behandeln.

24 B. Die Klage ist aber nicht begründet.

25 1. Für den Hauptantrag und den ersten Hilfsantrag folgt dies daraus, dass der angegriffene Planfeststellungsbeschluss an keinem Rechtsfehler leidet, der die Kläger in ihren Rechten verletzt und die Aufhebung des Beschlusses bzw. die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt. Das den Klägern als von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses Betroffenen zustehende Recht, von einer Entziehung oder Belastung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben, die nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient oder nicht gesetzmäßig ist, wird nicht verletzt.

26 a) Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht mit formellen Mängeln behaftet, welche die Kläger geltend machen könnten.

27 aa) Es liegt kein Verfahrensfehler darin, dass die Anhörungsbehörde davon abgesehen hat, nach Ablauf der Einwendungsfrist geänderte Planunterlagen und eingeholte Gutachten auslegen zu lassen. Soll ein bereits ausgelegter Plan geändert werden, so erübrigt sich grundsätzlich eine erneute Auslegung; nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG NRW reicht es vielmehr aus, Behörden und Dritt Betroffenen, deren Aufgabenbereich bzw. Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, die Änderung mitzuteilen. Eine Ausnahme gilt dann, wenn die Planänderungen so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (vgl. Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 -

BVerwGE 112, 140 <145>). Diese Vorgaben sind beachtet worden. Die geänderten Unterlagen - namentlich der landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich des ergänzenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sowie die Schadstoffuntersuchung und die schalltechnische Berechnung in den Deckblattfassungen - beschränkten sich auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Einer erneuten Planauslegung bedurfte es daher gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG NRW nicht. Vielmehr reichte es aus, den Betroffenen zu Planänderungen, die ihre Belange erstmalig oder verstärkt berührten, Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Da die Deckblattfassungen der schalltechnischen Berechnung und des Schadstoffgutachtens für sie keine neuen oder verstärkten Betroffenheiten ausweisen und sich für sie aus den Deckblättern auch sonst keine veränderte Betroffenheit ergibt, brauchten sie nicht nochmals beteiligt zu werden.

- 28 Soweit der Beklagte darüber hinaus nachträglich Gutachten eingeholt hat, die nicht Bestandteile der Deckblätter geworden sind (aktualisierte Verkehrsuntersuchung vom Juni 2006 und hydrogeologisches Gutachten vom Februar 2006), war eine Auslegung ebenfalls nicht erforderlich. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (vgl. Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>). Ob Gutachten dazugehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalls. Das gilt auch für nachträglich eingeholte Gutachten. Anlass, sie auszulegen, besteht nur, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können. Für beide genannten Gutachten trifft dies nicht zu. Die Verkehrsuntersuchung aktualisiert lediglich die früheren Verkehrsprognosen, ohne zu erheblichen Änderungen der Prognoseergebnisse zu gelangen. Das hydrogeologische Gutachten hat frühere Untersuchungsergebnisse bestätigt und ergänzt, aber nicht zu einer wesentlich veränderten Einschätzung des hydrogeologischen Risikopotenzials geführt. Ein

weitergehendes Interesse, sich mit Einwendungen gegen das Vorhaben zu wenden, konnte sich aus beiden Unterlagen für die Kläger nicht ergeben.

- 29 bb) Mitwirkungsrechte der Kläger an dem durchgeführten Erörterungstermin wurden nicht dadurch verletzt, dass die Anhörungsbehörde dem Vorhabenträger die Möglichkeit eingeräumt hat, auf seitens eines Naturschutzvereins und einer Bürgerinitiative im Erörterungstermin überreichte Ausarbeitungen schriftlich zu antworten, und den betreffenden Einwendern ihrerseits Gelegenheit zur Erwiderung auf die Stellungnahmen des Vorhabenträgers gegeben hat. Die Anhörungsbehörde ist gesetzlich nicht verpflichtet, den Erörterungstermin einheitlich unter gleichzeitiger Anwesenheit aller Einwender abzuhalten (Urteil vom 18. Dezember 1987 - BVerwG 4 C 9.86 - NVwZ 1988, 527 <530>). Dann kann es auch nicht verfahrensfehlerhaft sein, die sachliche Auseinandersetzung mit im Erörterungstermin überreichten Eingaben, die erst eine Sichtung und Prüfung erfordern, zu einem späteren Zeitpunkt mündlich oder - zumal wie hier im Einvernehmen mit den betreffenden Einwendern - schriftlich nachzuholen, ohne die im Termin anwesend gewesenen sonstigen Einwender erneut hinzuziehen.
- 30 cc) Ebenso wenig ist der Vorwurf der Kläger berechtigt, die Schadstoffuntersuchung sei unverständlich abgefasst. Um ihre Informationsfunktion gegenüber den Betroffenen zu erfüllen, müssen Planunterlagen so verständlich sein, dass der Betroffene Art und Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens auf seine Belange erkennen kann. Dem werden die Schadstoffuntersuchungen gerecht. Beiden Fassungen ist unmissverständlich zu entnehmen, welche Luftschadstoffe untersucht worden sind und zu welchem Ergebnis die Untersuchungen geführt haben; sowohl aus der zusammenfassenden Darstellung des Gesamtergebnisses der ursprünglichen Untersuchung (S. 9) als auch aus der in der Deckblattfassung enthaltenen Zusammenfassung (S. 3) konnten die potenziell Betroffenen entnehmen, ob und ggf. für welche Stoffe und in welchen Bereichen Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Die Deckblattfassung, die solche Überschreitungen prognostizierte, listete die Untersuchungsergebnisse für die untersuchten Immissionsorte tabellarisch umfassend auf (vgl. Tabelle 5.1). Dass Detailangaben etwa über die Untersuchungsmethode oder die Eingangsdaten sich technischer Fachausdrücke nicht völlig enthielten, war der

Sachmaterie geschuldet und stellt die nötige „Anstoßwirkung“ für die Betroffenen nicht in Frage. Zusätzliche Erläuterungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen der ermittelten Schadstoffkonzentrationen waren nach den Vorschriften über die Betroffenenbeteiligung im Planfeststellungsverfahren nicht geboten, zumal sich aus der Mitteilung der Untersuchungsergebnisse mit Rücksicht auf die Zielrichtung der für die Prognose herangezogenen Grenzwerte der 22. BImSchV, dem Schutz der menschlichen Gesundheit zu dienen (vgl. etwa § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV), insoweit hinreichende Rückschlüsse ziehen ließen.

- 31 b) Der Planfeststellungsbeschluss verstößt auch nicht gegen Vorschriften des materiellen Rechts, die dem Aufhebungs- oder dem hilfsweise gestellten Feststellungsbegehren zum Erfolg verhelfen könnten.
- 32 Zur Begründung nimmt der Senat zunächst vollinhaltlich Bezug auf die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen in seinem Urteil vom selben Tage zum Parallelverfahren BVerwG 9 A 39.07, in dem er auf gleichgerichtete Rügen der Klägerin jenes Verfahrens den Planfeststellungsbeschluss einer Überprüfung - auch - in materieller Hinsicht unterzogen hat:

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

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

b) Dem Planvorhaben stehen keine artenschutzrechtlichen Verbote entgegen.

aa) Die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch die Planfeststellungsbehörde beruht auf einer ordnungsgemäßen Bestandserfassung.

(1) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. dazu und zum Folgenden Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 <Rn. 54 ff.> m.w.N.). Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Erforderlich, aber auch ausreichend ist - auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts - eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung.

Die notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen: Der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen.

Lassen allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zu, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde daraus entsprechende Schlussfolgerungen zieht. Diese bedürfen ebenso wie sonstige Analogieschlüsse der plausiblen, naturschutzfachlich begründeten Darlegung. Ebenso ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und, sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann, mit Worst-Case-Betrachtungen zu arbeiten. Da die Bestandserfassung auf ökologische Bewertungen angewiesen ist, für die normkonkretisierende Maßstäbe und verbreitet auch gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnisse und Standards fehlen, steht der Planfeststellungsbehörde insoweit eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu.

(2) Die dem Planfeststellungsbeschluss in seiner aktuellen Fassung zugrunde gelegte Bestandsaufnahme genügt diesen Anforderungen sowohl im methodischen Ansatz als auch in der praktischen Durchführung.

Grundlage der Beurteilung waren zum einen aus Anlass des Vorhabens vorgenommene Untersuchungen vor Ort und zum zweiten ergänzend ausgewertetes Erkenntnismaterial anderen Ursprungs. Für

ein vom Vorhabenträger in Auftrag gegebenes zooökologisches Gutachten des biologischen Fachbüros Hamann & Schulte aus dem Jahr 1996 fanden zwischen Anfang März und Mitte Juli 1995 acht Kartierungsexkursionen zu verschiedenen Tageszeiten statt, bei denen Vögel systematisch erfasst wurden. Amphibien wurden von Anfang März bis Ende Mai 1995 systematisch durch Kontrollen von Laichgewässern ermittelt. Eine zusätzliche abendliche Begehung diente der Kartierung von Vorkommen nachtaktiver Tiere. Dasselbe Planungsbüro führte im Auftrag des Vorhabenträgers zur Vorbereitung des dritten Deckblattverfahrens 2006 eine weitere Untersuchung durch, in deren Verlauf zwischen Ende März und Mitte September 2006 bei zwölf Begehungen tagsüber und teilweise bis in die Nacht hinein schwerpunktmäßig Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien erfasst wurden. Neben diesen Untersuchungen zur Erfassung des Tierbestandes erfolgten 1995 und aktualisierend 2002 Biotoptypenkartierungen für den landschaftspflegerischen Begleitplan, die zusammen mit den faunistischen Erhebungen die Basis für eine Analyse faunistischer Funktionsräume bildeten. Zusätzliches Datenmaterial wurde erschlossen durch Auswertung von Erfassungsarbeiten aus anderem Anlass (Untersuchungen des IVÖR aus dem Jahr 2000 und der Biologischen Station Urdenbacher Kämpe von 1998/2000, des Biotop- und Fundortkatasters der LÖBF, des Fundortkatasters der ULB Mettmann sowie weiterer fachlicher Unterlagen). Diese zweigleisige Vorgehensweise entspricht den dargestellten rechtlichen Vorgaben und gewährleistet eine breite Datenbasis für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände.

Die umfänglichen Einwände der Klägerin gegen die Aussagekraft der Bestandsaufnahme greifen demgegenüber nicht durch. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die folgenden Gesichtspunkte:

Die Kritik der Klägerin am Alter der erhobenen Daten ist überholt durch die vorgenommenen Aktualisierungen. Zusätzlich zu den erwähnten Nacherhebungen ist der Datenfundus des landschaftspflegerischen Begleitplans und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags 2006 im Rahmen eines Daten-Monitorings auf seine Aktualität hin überprüft worden. Ausweislich des begründenden Teils der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses ist hierbei und in der abschließenden Prüfung zahlreichen Hinweisen der Naturschutzbehörden und des ehrenamtlichen Naturschutzes durch ergänzende Feststellungen und im Wege von Wahrunterstellungen Rechnung getragen worden. Soweit die Klägerin in diesem Zusammenhang rügt, mehrere jüngere Erfassungsarbeiten seien unberücksichtigt geblieben, hat sie versäumt, substantiiert darzulegen, um welche Arbeiten es sich handelt und welche Erkenntnisse sich aus ihnen ergeben sollen. Ebenso wenig überzeugen die von Klägerseite aus Messtischblättern mit darin enthaltenen faunistischen Angaben gezogenen Schlüsse, da der Maßstab der betreffenden Kartenwerke (1:25 000) für sich genommen keine für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichende räumliche Zuordnung der aufgeführten Tiervorkommen zulässt.

Unberechtigt ist ferner der Vorwurf, die Ermittlungen reichten nach Art und Umfang nicht aus, um die für die artenschutzrechtliche Beurteilung maßgeblichen Tierarten, ihre Verbreitung und ihre geschützten Lebensstätten zu erfassen.

Ihren ursprünglichen Einwand, es seien nicht alle berücksichtigungsbedürftigen Arten bei der Bestandsaufnahme in den Blick genommen worden, hat die Klägerin nach Aktualisierung des Datenmaterials nicht aufrecht erhalten. In der Ausarbeitung des Klägers des Parallelverfahrens BVerwG 9 A 38.07, die sie zum Gegenstand ihres eigenen Vortrags gemacht hat, heißt es ausdrücklich, alle planungsrelevanten Arten seien in die Prüfung einbezogen worden.

Bezogen auf Methodik und Intensität der Erfassung von Fledermausarten hat die Klägerseite unter Bezugnahme auf eine Stellungnahme der RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR (nachfolgend RegioConsult) vom November 2007 vor allem kritisiert, die bloße Detektorerfassung habe nicht ausgereicht, um das ganze Spektrum der vorkommenden Arten und ihre Quartiere zu erfassen; aussagekräftig sei erst eine Kombination dieser Erfassungsmethode mit Netzfängen und anschließender Telemetrierung sowie Baumhöhlenkartierungen in den Rodungsbereichen. Diese Kritik vermag schon deshalb nicht zu überzeugen, weil sie erklärtermaßen von dem unzutreffenden rechtlichen Ansatz ausgeht, der Ermittlungsumfang im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung habe den gleichen Anforderungen zu genügen, wie sie für den Habitatschutz gelten; deshalb seien prinzipiell alle nach dem Stand der Wissenschaft verfügbaren Erkenntnismittel auszuschöpfen. Nach der Senatsrechtsprechung können die zum Habitatschutz entwickelten Grundsätze auf den allgemeinen Artenschutz wegen der Unterschiede beider Schutzregime gerade nicht ohne Abstriche übertragen werden (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 55 ff.). Die Erläuterungen des Beklagten in der Begründung der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses belegen vielmehr plausibel die Aussagekraft der bei den Begehungen mit Hilfe von Detektorerfassungen und Sichtbeobachtungen gewonnenen Ergebnisse. Danach ermöglicht es auch die Detektorerfassung, Fledermäuse der nach den naturräumlichen Verhältnissen in Betracht kommenden Arten einschließlich baumbewohnender Arten zu orten und nach Artzugehörigkeit zu identifizieren. Dass dies bei manchen Arten schlechter gelingt als bei anderen, stellt die Methode bei daran angepasstem Untersuchungsaufwand nicht in Frage. Dieser Aufwand war mit immerhin acht bis in die Nachtstunden reichenden Begehungen beträchtlich; dass er hinter dem fachlich gebotenen Maß zurückgeblieben wäre, ist der Stellungnahme von RegioConsult nicht zu entnehmen. Entsprechendes gilt für die Art der Durchführung, bei der darauf geachtet worden ist, dass sowohl Sichtbeobachtungen als auch Detektorerfassungen entlang von als Leitlinien geeigneten Vegetationsstrukturen und an ausgewählten Punkten, an denen Fledermäuse zu erwarten waren (Gewässer, höhlenreiche Baumbewohnungen).

stände), erfolgt sind. Dass die Zwillingarten Kleine und Große Bartfledermaus mit der Detektortechnik nicht eindeutig unterschieden werden können, ist zu vernachlässigen, weil bis auf eine nicht den eigentlichen Untersuchungsraum betreffende Ausnahme keine Nachweise vorliegen, die ein Vorkommen dieser Zwillingarten als möglich erscheinen lassen. Unter diesen Umständen brauchte sich der Beklagte nicht veranlasst zu sehen, zusätzlich zur Detektorerfassung die wesentlich aufwendigere und für die Tiere belastende Methode des Netzfanges mit anschließender Telemetrierung einzusetzen.

Defizitär sind auch nicht die Feststellungen zu Fledermausquartieren. Bei den durchgeführten Begehungen ist ausweislich der Ausführungen in der Begründung der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses gezielt nach Fledermausquartieren gesucht worden. Dass dabei nur Balzquartiere, aber keine Wochenstuben oder Winterquartiere entdeckt wurden, lässt nicht den Schluss auf eine zu geringe Untersuchungstiefe zu. Konkrete Hinweise, die auf derartige Quartiere in den vorgesehenen Rodungsbereichen hindeuten würden und deshalb Anlass zu vertieften Kontrollen hätten geben müssen, sind weder von Klägerseite gegeben worden noch bei der ergänzenden Auswertung anderer Quellen zutage getreten. Insbesondere war der Beklagte ohne solche Hinweise nach dem Maßstab praktischer Vernunft nicht gehalten, mittels Videotechnik Baumhöhlen in den Rodungsbereichen auf Fledermausbesatz hin zu untersuchen oder mittels Telemetrierung Quartiersuche zu betreiben. Das gilt auch für Tagesquartiere, die - wie vom Beklagten unbestritten vorgetragen - einem ständigen Wechsel unterliegen, so dass einschlägige Untersuchungsergebnisse bloße Momentaufnahmen ohne längerfristige Aussagekraft darstellen würden.

Ebenso wenig greifen die Einwände der Klägerin gegen die Erfassung der Avifauna durch. Im Rahmen der 2006 vom Büro Hamann & Schulte durchgeführten Untersuchung ist mit zwölf - auch - der Ermittlung des Vogelbestandes dienenden Begehungen, von denen acht bis zum Einbruch völliger Dunkelheit dauerten, ein Untersuchungsaufwand getrieben worden, den auch die Klägerin nicht als fachlich unzureichend rügt. Die Entscheidung, mit der Untersuchung erst gegen Ende des Monats März zu beginnen, hat der Beklagte mit Hinweis auf die lange Winterperiode im Untersuchungsjahr schlüssig gerechtfertigt, ohne dass dem von Klägerseite etwas entgegengesetzt worden wäre. Ablauf und Ergebnisse der Untersuchung sind jedenfalls in den Grundzügen dem darüber gefertigten Erläuterungsbericht zu entnehmen und damit ausreichend dokumentiert. Dass der Bericht nicht mit weitergehenden Detailangaben über jede Einzelbeobachtung befrachtet worden ist, gibt keinen Anlass zu Beanstandungen, zumal die betreffenden Daten nach den Angaben in der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses in digitaler Form gespeichert sind. Soweit der Beklagte dem Einwand von RegioConsult, eine Brutvogelrevierkartierung wäre unabdingbar gewesen, mit der Behauptung begegnet ist, eine solche habe stattgefunden, lässt

sich dies anhand der Planungsunterlagen und sonstigen dem Gericht zugänglich gemachten Materialien allerdings nicht nachvollziehen. Daraus folgt aber kein Ermittlungsdefizit, da nicht festgestellt werden kann, dass die äußerst aufwendige Erfassungsmethode flächendeckender Revierkartierung einem allgemein anerkannten Ermittlungsstandard entspricht. Das von RegioConsult als alleiniger Beleg genannte Werk (Südbeck u.a., Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, 2005, S. 40 ff.) lässt einen solchen Schluss nicht zu (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - NuR 2009, 112 <Rn. 81>).

bb) Auf der Grundlage der hiernach nicht zu beanstandenden Bestandsaufnahme hat der Beklagte zu Recht Verstöße des Vorhabens gegen artenschutzrechtliche Verbote verneint.

(1) Maßgeblich für die artenschutzrechtliche Prüfung der Verbotstatbestände ist § 42 BNatSchG in der Fassung, die er durch Art. 1 Nr. 7 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873) mit Wirkung vom 18. Dezember 2007 (Art. 3) erhalten hat. Obgleich der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss unter der Geltung des § 42 BNatSchG a.F. ergangen ist, findet die Neufassung Anwendung, denn der Beklagte hat seine artenschutzrechtliche Prüfung in der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28. Dezember 2007 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.

(2) Das Vorhaben verletzt nicht die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F.

Diese Vorschrift verbietet, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die genannten Verbotstatbestände sind individuenbezogen. Für das Tötungsverbot bedeutet dies aber nicht, dass absehbare Einzelverluste durch den Straßenverkehr notwendig den Verbotstatbestand verwirklichen. Da die Schädigung einzelner Tiere der besonders geschützten Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen die nahezu unvermeidliche Konsequenz jedes Straßenneu- oder -ausbaus ist, würden Straßenbauvorhaben andernfalls stets gegen das Tötungsverbot verstoßen und könnten nur im Wege der Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG n.F. unter den dafür geltenden engen Voraussetzungen zugelassen werden. Zur Vermeidung dieses ebenso unverhältnismäßigen wie sachwidrigen Ergebnisses ist § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. dahin auszulegen, dass das Tötungsverbot Tierverluste allein dann erfasst, wenn sich das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht (Urteile vom 12. März 2008 - BVerwG 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 <Rn. 219> und vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 91;

vgl. auch die Begründung des Gesetzentwurfs, BTDrucks 16/5100 S. 11 <zu Nr. 7>). Davon kann nur ausgegangen werden, sofern es erstens um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des dadurch verursachten Straßenverkehrs betroffen sind, und zweitens diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sich nicht beherrschen lassen.

Nach diesen Grundsätzen ist die Auffassung des Beklagten, das Vorhaben stehe mit § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. in Einklang, nicht zu beanstanden.

Der Planfeststellungsbeschluss geht in seiner geänderten Fassung vom Verlust einzelner Tiere durch Kollision mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Autobahn aus, verneint aber ein besonderes Kollisionsrisiko. Für Amphibien überzeugt diese Beurteilung schon deshalb, weil in den durchgeführten Untersuchungen keine ausgeprägten Wanderkorridore besonders geschützter Amphibienarten festgestellt und die nach ihrer Biotopstruktur als Wanderkorridore geeigneten Bachtäler von der Trasse überbrückt werden. Für Exemplare von Fledermaus- und tieffliegenden Vogelarten stellt der Beklagte besondere Risiken durch den Straßenverkehr nicht generell in Frage, sieht diese Risiken, gestützt auf die fachliche Einschätzung seiner Gutachter, aber durch die bauliche Ausgestaltung des Vorhabens und flankierende Vermeidungsmaßnahmen (Führung der Autobahn im Einschnitt bzw. zwischen Verwallungen sowie Überbrückung der Bachtäler, Aufwuchs auf den Außenböschungen, Fledermausschutzzäune sowie Schutzwände auf den Autobahnbrücken) auf ein unbedenkliches Maß eingeschränkt. Diese Beurteilung leuchtet zunächst insoweit ein, als es um Flüge zur Querung der Trasse geht. Soweit die Trasse im Einschnitt und zwischen Verwallungen verläuft, ergibt sich durchgängig eine Höhendifferenz zwischen Fahrbahn und Böschungsoberkante von mindestens 3 m. Nimmt man den Aufwuchs auf den Außenböschungen hinzu, so wird deutlich, dass die querenden Tiere in erheblicher Höhe in die Trasse einfliegen, wodurch sich das Kollisionsrisiko stark verringert. Im Bereich der von der Trasse überbrückten Täler ist das Risiko sogar doppelt reduziert, nämlich zum einen durch die Querungsmöglichkeit unterhalb der Brücken, zum anderen durch die auf den Brücken vorgesehenen 3 m hohen Schutzwände. Für Fledermäuse kommt hinzu, dass im Bereich der einzigen Leitstruktur (am Nottbergweg) in der Ersten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beiderseits der Trasse Fledermausschutzzäune angeordnet worden sind, um ein direktes Einfliegen in die Trasse zu verhindern.

Die Einwände der Klägerseite gegen die Wirksamkeit der getroffenen Schutzvorkehrungen können nicht überzeugen. Warum die Schutzwände auf den Brücken zu niedrig und teilweise falsch platziert sein sollen, ist nicht nachvollziehbar begründet worden. Die Behauptung, die Fledermausschutzzäune seien mit 3 m um 1 bis 1,5 m

zu niedrig, um effektiven Schutz zu bieten, verkennt, dass die geplante Höhe der Zäune 4 m beträgt. Allerdings gibt der Klägervortrag Anlass zu prüfen, ob neben schlichten Überflügen zur Trassenquerung für Fledermäuse und Raubvögel Flugbewegungen von größerem Umfang im Straßenraum zur Jagd auf Mäuse bzw. Insekten in Rechnung zu stellen sind, die naturgemäß bis auf das Fahrbahnniveau hinabreichen. Ein gesteigertes Risiko, auf diese Weise zu Schaden zu kommen, leitet die Klägerseite gestützt auf die Einschätzung ihrer Fachgutachter daraus ab, dass die Fahrbahnränder und Innenböschungen infolge regelmäßiger Mahd ein bevorzugtes Jagdrevier für Raubvögel bildeten und die sich im Sonnenlicht erwärmende Fahrbahn Insekten und folgeweise auch jagende Fledermäuse anlocke. Dieser Argumentation ist der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. W. indes in der mündlichen Verhandlung mit Sachargumenten entgegengetreten. Er hat hierzu hingewiesen auf die hohe Belastung des betroffenen Raums durch Verkehrslärm, der sich zwischen den Straßenböschungen fange, und die durch den Verkehr hervorgerufenen Luftwirbel, die eine Aufheizung der Fahrbahn verhinderten. Dass diese Erwägungen fachlich unvertretbar wären und der Beklagte, indem er sie sich zu eigen gemacht hat, seinen Beurteilungsspielraum überschritten hätte, lässt sich nicht feststellen; seine Schlussfolgerung, auch unter dem genannten Gesichtspunkt bestehe kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko, hält daher gerichtlicher Kontrolle stand.

Unter den Tatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. fallende baubedingte Schädigungen sind ebenfalls nicht zu erwarten. Gewässer mit Nachweisen von Vorkommen besonders geschützter Amphibienarten oder auch nur mit einer als Laichgewässer dieser Arten geeigneten Habitatstruktur werden durch den Bau der Autobahn weder ganz noch teilweise zerstört; Verluste von Laich, Larven oder adulten Tieren dieser Arten sind danach auszuschließen. Die Tötung oder Verletzung von Exemplaren besonders geschützter Fledermaus- und Vogelarten sowie die Zerstörung oder Beschädigung ihrer Entwicklungsformen wird wirksam verhindert durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldräumung. Offenlandbereiche dürfen nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar geräumt werden, so dass die Brutzeit von Vögeln ausgeklammert bleibt. Die Rodung von Gehölzen und Einzelbäumen ist sogar auf die erste Oktoberhälfte und damit auf einen Zeitraum beschränkt, in dem die Vogelbrut in Nisthöhlen und Horsten abgeschlossen und der Bezug von Winterquartieren durch Fledermäuse noch nicht zu erwarten ist. Soweit dennoch Höhlen in zu rodenden Bäumen belegt sein sollten, was für die Nutzung durch Fledermäuse als Tagesquartiere in Betracht zu ziehen sein könnte, ist nach der nicht substantiiert in Zweifel gezogenen fachlichen Einschätzung des Beklagten verlässlich zu erwarten, dass die Tiere durch den Lärm der Rodungsarbeiten vergrämt werden.

Ob Exemplare des zu den besonders geschützten Arten zählenden Edelkrebsses, dessen Vorkommen in der Anger zwischen den Betei-

ligten streitig geblieben ist, durch die Einleitung von Straßenoberflächenwasser in deren Zuflüsse geschädigt werden können, ist eine die wasserrechtliche Erlaubnis betreffende Frage, auf die es für die artenschutzrechtliche Beurteilung der Planfeststellung nicht ankommt.

(3) Das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot ist gleichfalls nicht verletzt.

(a) § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. verbietet es, Fortpflanzungs- und Ruhestätten wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Erfolgt der Zugriff im Zuge eines nach § 19 BNatSchG zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft, der auch in einem unter dem Blickwinkel der Eingriffsregelung unbedenklichen Straßenbauvorhaben bestehen kann, so findet gemäß § 42 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG n.F. eine ergänzende Regelung Anwendung. Dann scheidet, soweit Tierarten nach Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABI EG Nr. L 206 S. 7 - Habitatrichtlinie - FFH-RL) oder europäische Vogelarten betroffen sind, ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 aus, soweit die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F.). Um dies zu gewährleisten, können nach Abs. 5 Satz 3 auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Im Anwendungsbereich des § 42 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG n.F. hat die Verbotsprüfung demnach zweistufig zu erfolgen: Auf der ersten Stufe stellt sich die Frage, ob auf eine geschützte Lebensstätte mit einer der genannten Tathandlungen eingewirkt wird. Trifft dies zu, so sind auf der zweiten Stufe die Konsequenzen in den Blick zu nehmen, die damit für die von der betroffenen Lebensstätte für die sie nutzenden Tiere erfüllte Funktion verbunden sind.

Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots wird nach der Rechtsprechung des Senats zu § 42 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BNatSchG a.F. (Urteil vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 222) nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. An der damit verbundenen engen räumlichen Begrenzung des Begriffs der Lebensstätte hat sich durch die Neuregelung nichts geändert. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F., der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 42 Abs. 5 BNatSchG n.F., die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht (vgl. Gellermann, NuR 2007, 783 <786>). Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 42

Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahe legt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand - wie einzelne Nester oder Höhlenbäume - einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach den Lebensgewohnheiten der Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist.

Wie bereits erwähnt, liegt der Ergänzung des Verbotstatbestandes in § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. eine funktionsbezogene Zielrichtung zugrunde; die Regelung richtet sich darauf, die von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten erfüllte ökologische Funktion aufrechtzuerhalten (vgl. die Begründung des Gesetzentwurfs, BTDrucks 16/5100 S. 12 <zu Nr. 7>). Hingegen trifft es jedenfalls für die Eingrenzung des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots nicht zu, dass sie den Individuenbezug des Verbotstatbestandes durch einen bloßen Populationsbezug ersetzt (in diesem Sinne aber Gellermann, NuR 2009, 85 <89>). Der in Abs. 5 Satz 2 vorausgesetzte volle Funktionserhalt ist nämlich nicht schon dann gegeben, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z.B. dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden.

(b) Gegen kritische Stimmen in der Literatur (vgl. Gellermann, NuR 2007, 783 <788>; derselbe, NuR 2009, 85 <89>; Möckel, ZUR 2008, 57 >62 f.>) ist an der im Urteil vom 9. Juli 2008 (a.a.O. Rn. 98) vertretenen Auffassung festzuhalten, dass die Neufassung des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots jedenfalls in wesentlichen Anwendungsbereichen mit Gemeinschaftsrecht in Einklang steht. Ob es Fallgestaltungen gibt, in denen das nationale Recht und das Gemeinschaftsrecht zu unterschiedlichen Ergebnissen führen, braucht hier nicht abschließend entschieden zu werden, da dies für den Streitfall nicht zutrifft.

Was zunächst die Anwendung der Neuregelung auf Arten des Anhangs IVa FFH-RL anbelangt, ist zu beachten, dass der Gesetzgeber sich mit der funktionsbezogenen Regelung des § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. an Überlegungen der Europäischen Kommission in ihrem Leitfaden zum Artenschutz (endgültige Fassung, Februar 2007, S. 43 ff. unter II. 3.4. b und d) angelehnt hat

(vgl. die Gesetzesbegründung a.a.O. S. 11 f.). Nach dem Leitfaden der Kommission, deren Verständnis des Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL wegen ihrer Stellung als Hüterin des Gemeinschaftsrechts (Art. 211 EG) besonderes Gewicht für dessen Auslegung zukommt, besteht das eigentliche Ziel dieser Bestimmung darin, die ökologische Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu sichern (II. Rn. 53). Dementsprechend befürwortet die Kommission eine eher weite Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- und Ruhestätte, wobei artspezifischen Ansprüchen und Verhaltensweisen Rechnung zu tragen ist. Danach ist die Gesamtheit mehrerer im Dienst der betreffenden Funktion stehender Plätze, sofern diese im räumlichen Zusammenhang einen Verbund bilden, als geschützte Lebensstätte zu begreifen (vgl. II. Rn. 62 f.). Das hat zur Folge, dass Flexibilität bei der Beurteilung von Eingriffen gewonnen wird und funktionserhaltende Maßnahmen berücksichtigt werden können (vgl. II. Rn. 62). Dieses Normverständnis kann nach Auffassung des Senats bei einer den Sinn und Zweck der Richtlinie beachtenden Auslegung keinen Zweifeln unterliegen. Da die Habitatrichtlinie nicht eigenständig umschreibt, was als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte anzusehen ist, handelt es sich in Anbetracht der nach dem Richtlinienzweck gebotenen funktionsbezogenen Betrachtungsweise um eine in erster Linie naturschutzfachliche Frage, die je nach den Verhaltensweisen der verschiedenen Arten unterschiedlich beantwortet werden kann. Dieser Verweisung des Gemeinschaftsrechts auf naturschutzfachliche Begriffe trägt die deutsche Regelung der Sache nach jedenfalls dann uneingeschränkt Rechnung, wenn es bei einer Tierart um den Schutz eines von ihr als ‚Ruhestätte im weiteren Sinne‘ genutzten funktionalen Verbundkomplexes von ‚Ruhestätten im engeren Sinne‘ - hier z.B. im ständigen Wechsel genutzter Tagesquartiere von Fledermäusen - geht.

Ein formaler Unterschied besteht zwar darin, dass funktionale Erwägungen bei der Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen Regelung schon bei der Subsumtion unter den Begriff der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte zum Tragen kommen, während sie nach deutschem Artenschutzrecht erst auf der zweiten, durch § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. gesteuerten Prüfungsstufe Bedeutung gewinnen. Für das Schutzziel des Funktionserhalts spielt das aber keine Rolle. Der Senat hat keinen Zweifel, 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. Auch die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist in diesem Zusammenhang gemeinschaftsrechtskonform, weil solche Maßnahmen - nicht weniger als Vermeidungsmaßnahmen - die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssen und sich damit in der Terminologie der Kommission gleichfalls als funktionserhaltende Maßnahmen darstellen.

Jedenfalls bezogen auf Fallgestaltungen, über die hier zu entscheiden ist, steht auch Art. 5 Buchst. b der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl EG Nr. L 103 S. 1 - Vogelschutzrichtlinie - VRL) der Eingrenzung des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots nach Maßgabe des § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. nicht entgegen. Die Vorschrift verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern sowie die Entfernung von Nestern. Ihr Anwendungsbereich ist deutlich enger gefasst als der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. (vgl. Urteil vom 21. Juni 2006 - BVerwG 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 <Rn. 43> zu § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG a.F.). Dem Wortlaut nach, der auf den Begriff des Nestes abstellt und diesen in einen engen Zusammenhang zum weiteren Schutzobjekt der Eier rückt, umfasst der Schutz das selbstgebaute, aktuell belegte Nest. Der Regelungszweck, den für den Brutvorgang benötigten Ablageplatz der Eier zu schützen, mag dafür sprechen, den Schutz der Regelung für Vogelarten, die von ihnen gebaute Nester regelmäßig wiederverwenden oder ohne eigenen Nestbau geeignete Baumhöhlen, Felsvorsprünge oder ähnliche spezifische Strukturen regelmäßig wiederkehrend als Brutplatz nutzen, in funktionaler Betrachtung über den Normtext hinaus auf die aktuell nicht genutzten Nester bzw. sogar die das Nest ersetzenden Strukturen auszudehnen. Gründe des Funktionsschutzes können dies aber allenfalls dann rechtfertigen, wenn die konkret betroffenen Vögel artbedingt auf die Wiederverwendung des Nestes bzw. der Baumhöhle oder der sonstigen nesteretzenden Struktur angewiesen sind. An einem Angewiesensein in diesem Sinne fehlt es unzweifelhaft, falls sie auf - natürlich vorhandenen oder künstlich geschaffenen - Ersatz ausweichen können. Aufgrund dessen steht es im Einklang mit Art. 5 Buchst. b VRL, § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. auf aktuell nicht besetzte Fortpflanzungsstätten von Exemplaren europäischer Vogelarten anzuwenden. Bezogen auf Ruhestätten im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. kann sich ein Widerspruch zu Art. 5 Buchst. b VRL schon deshalb nicht ergeben, weil der Begriff der Ruhestätte in der Verbotregelung der Vogelschutzrichtlinie keine Entsprechung findet.

(c) Diesen Vorgaben des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots wird das Vorhaben gerecht.

Fortpflanzungs- oder Ruhestätten streng geschützter Amphibienarten sind trotz darauf gerichteter Erhebungen im Trassenbereich nicht festgestellt worden. Soweit einzelne Flächen als Landlebensräume - eingeschränkt - geeignet sein könnten, enthalten sie allenfalls potenzielle Lebensstätten, die dem Schutz des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. nicht unterfallen (vgl. Urteile vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 222 und vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 100).

Bezogen auf Fledermäuse sind bei der durchgeführten Bestandsaufnahme Wochenstuben, Balzquartiere und örtlich tradierte Winterquartiere nicht aufgefunden worden. Der von Klägerseite gegebene

Hinweis, im Trassenbereich seien Wochenstuben bekannt, ist unsubstanziert geblieben. Da der Umfang der Bestandsaufnahme nicht zu beanstanden ist, brauchte eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten insoweit nicht in Betracht gezogen zu werden. Hingegen fallen dem Vorhaben Höhlenbäume zum Opfer, für die der Beklagte in Rechnung stellt, dass sie Exemplaren einiger Fledermausarten im Wechsel mit anderen Höhlenbäumen als Tagesquartiere dienen. Werden sie gefällt, so liegt hierin unabhängig davon, ob sie unmittelbar vorher aktuell belegt gewesen sind, in Anbetracht ihrer in ständigem Wechsel wiederkehrenden Nutzung die Zerstörung von Ruhestätten i.S.v. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F. Nach § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F. kommt das Zerstörungsverbot gleichwohl nicht zum Tragen. Den Feststellungen des vom Beklagten beauftragten Instituts für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) zufolge sind im räumlichen Zusammenhang der Rodungsflächen genügend weitere Quartierbäume vorhanden; es besteht also bisher ein Überangebot an Quartieren mit der Folge, dass der Eingriff funktional nicht ins Gewicht fällt. Der Senat sieht keinen Grund, warum diese naturschutzfachliche Einschätzung nicht zumindest vertretbar sein sollte.

Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten europäischer Vogelarten macht die Klägerseite für vier Arten geltend, nämlich den Kiebitz, den Neuntöter, die Schafstelze und den Steinkauz. Insoweit ist zunächst zu berücksichtigen, dass die im Planfeststellungsbeschluss getroffenen zeitlichen Vorgaben für die Rodung von Gehölzen und Einzelbäumen sowie das Freimachen des Baufeldes im offenen Landschaftsbereich den Zugriff auf aktuell belegte Nistplätze ausschließen. Da die drei erstgenannten Arten ihre Nester in jeder Brut-saison neu bauen, könnte das Vorhaben bezogen auf sie den Zerstörungstatbestand nur verwirklichen, wenn für sie jeweils in mindestens einem regelmäßig belegten Brutrevier alle als Standort von Nestern geeigneten Brutplätze verloren gingen. Dafür haben sich weder bei den Erhebungen des Beklagten Anhaltspunkte ergeben noch ist dem Vortrag der Klägerseite dafür etwas zu entnehmen.

Hingegen muss für den Steinkauz vom Verlust einer Fortpflanzungsstätte ausgegangen werden. Nach den von der Klägerin im Anhörungsverfahren gemachten und im Klageverfahren weiter vertieften Angaben befinden sich im Homberger Bachtal im Bereich ihrer Hofstelle und südlich davon zwei regelmäßig genutzte Brutreviere des Steinkauzes. Dem ist der Beklagte nicht entgegengetreten; die Feststellungen seiner Gutachter zu dortigen der Revierabgrenzung dienenden Aktivitäten von Steinkäuzen untermauern vielmehr zusätzlich die Behauptung der Klägerin. Allerdings geht nur die Fortpflanzungsstätte des nördlichen Brutreviers verloren, während diejenige des südlichen Reviers erhalten bleibt.

Da der zum südlichen Revier gehörige Brutplatz nicht durch Rodungsarbeiten betroffen ist, kämen als schädigender Eingriff allenfalls seine Funktion beeinträchtigende mittelbare Einwirkungen durch

Lärm oder andere Störeffekte in Betracht. Ungeachtet der Frage, ob und inwieweit solche mittelbaren Einwirkungen aufgrund funktionaler Erwägungen den Zerstörungs- oder Beschädigungstatbestand erfüllen können, scheidet hier eine Zerstörung oder Beschädigung der Fortpflanzungsstätte des südlichen Reviers aus. Die Klägerseite verweist zwar auf eine Untersuchung ‚Vögel und Verkehrslärm‘ des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom November 2007, die für den Steinkauz eine Effektdistanz von 400 m zum Straßenrand nennt. Damit ist eine Obergrenze bezeichnet, bis zu der negative Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die räumliche Verteilung der Vögel einer Art nicht ausgeschlossen werden können (ebd. S. 61, 226 f.). Für den Steinkauz, der nicht zu den besonders lärmempfindlichen Vogelarten zählt, hängt das Maß der Beeinträchtigung offenbar nicht allein vom Faktor Lärm, sondern maßgeblich auch von optischen Störreizen ab. Abgesehen davon, dass die Eignung der innerhalb der Effektdistanzen liegenden Habitatflächen als Lebensraum keineswegs aufgehoben ist, sondern lediglich - mit zunehmendem Abstand von der Trasse weniger - herabgesetzt sein kann, ist hier aber zu berücksichtigen, dass die Kernhabitats des Steinkauzes einschließlich der Fortpflanzungsstätte des südlichen Reviers im Tal und damit weit unterhalb der Autobahn liegen. Schon das mildert die Beeinträchtigungen durch Lärm- und Lichtreize stark ab. Wesentlich verstärkt wird dieser Abschirmeffekt noch durch die getroffene Anordnung 4 m hoher blickdichter Schutzwände an den Brückenrändern, die östlich und westlich auf den seitlichen Verwallungen mit 1 m Höhe auf langer Distanz weitergeführt werden. Die fachliche Einschätzung des Beklagten, dass die Störwirkungen dadurch im südlichen Brutrevier weitgehend abgefangen werden und deshalb keine Funktionseinbuße der dortigen Fortpflanzungsstätte eintritt, erscheint schlüssig und wird von seiner Einschätzungsprärogative gedeckt.

Anders ist die Sachlage im nördlichen Brutrevier. Nach den auch vom Beklagten nicht in Abrede gestellten Angaben der Klägerin gehört zu diesem Revier ein als Brutplatz genutzter Höhlenbaum, der der geplanten Autobahnbrücke weichen soll. In Anbetracht der Standorttreue des Steinkauzes, der angestammte Bruthöhlen regelmäßig wieder nutzt, erfüllt die Rodung dieses Baumes die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG n.F.

Die getroffenen Vermeidungs- und (vorgezogenen) Ausgleichsmaßnahmen führen jedoch dazu, dass das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot gemäß § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG n.F. dennoch nicht eingreift. Die Zweite Änderung des Planfeststellungsbeschlusses sieht vor, als Ersatz für die bisherige Nistmöglichkeit eine künstliche Niströhre im Homberger Bachtal im Bereich der Maßnahmenfläche A 12.1 und damit in nahem räumlichen Zusammenhang mit dem verloren gehenden Brutbaum sowie zwei weitere künstliche Niströhren im Bereich der zusätzlich zu schaffenden Ausgleichsfläche A 9.21 zu installieren. Flankierend ordnet die Zweite Änderung an, das nördliche Brutrevier des Steinkauzes durch Pflanzung von

zehn hochstämmigen Obstbäumen im Bachtal aufzuwerten und durch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 9.21 unmittelbar an das Bachtal angrenzend um eine kurzrasige Grünlandfläche von 5 ha zu ergänzen. Steinkäuze nehmen künstliche Niströhren grundsätzlich gut an. Werden die Röhren rechtzeitig, in räumlicher Nähe zum fortfallenden Brutplatz und unter auch im Übrigen geeigneten Habitatbedingungen bereitgestellt, kann deswegen davon ausgegangen werden, dass sie die Funktion als Fortpflanzungsstätte ohne zeitlichen Bruch übernehmen.

Diese Voraussetzungen sind jedenfalls für die Niströhre erfüllt, die im Homberger Bachtal angebracht werden soll. Wann die Installation zu erfolgen hat, ist zwar nicht ausdrücklich bestimmt. Aus dem Regelungszusammenhang mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 9.21, die mindestens ein Jahr vor Baufeldräumung ins Werk zu setzen ist, folgt aber, dass auch die Niströhren mit entsprechendem zeitlichen Vorlauf zur Verfügung gestellt werden müssen. Der Standort der im Bachtal vorgesehenen Röhre befindet sich innerhalb des vorhandenen Brutreviers mit seinen gewachsenen Habitatstrukturen und steht damit in enger räumlicher Beziehung zu dem wegfallenden Brutbaum. Seine Eignung wird auch nicht durch die Nähe zur Autobahn in Frage gestellt. Für ihn gilt in gleicher Weise wie für das südliche Brutrevier, dass Störreize des Autobahnbetriebs wegen der Höhendifferenz zwischen Trasse und Nisthöhle sowie der geplanten blickdichten Schutzwand dort und auf den umgebenden Flächen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt wirksam werden können. Vermag demnach die Niströhre im Homberger Bachtal die Funktion der bisher als Fortpflanzungsstätte genutzten Baumhöhle ohne zeitliche Lücke zu übernehmen, so kann letztlich offen bleiben, ob die beiden weiteren Niströhren, die auf der ausschließlich aus kurzrasigem Grünland ohne zusätzliche Vegetationselemente bestehenden Ausgleichsfläche A 9.21 installiert werden sollen, dazu ebenfalls in der Lage wären und ob etwaige Defizite der Funktionserfüllung zumindest im Rahmen des vorgesehenen Monitorings rechtzeitig behoben werden könnten.

Die nach § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F. gebotene Funktionserhaltung scheidet auch nicht daran, dass das Brutrevier als Ganzes durch Flächenverluste, Baulärm, Veränderung der Gebietskulisse durch das Brückenbauwerk usw. entwertet würde. Ob und inwieweit derartige mittelbar auf die Funktionserfüllung von Fortpflanzungsstätten einwirkende Beeinträchtigungen den Beschädigungs- oder Zerstörungstatbestand verwirklichen können, bedarf auch in diesem Zusammenhang keiner Klärung; denn der Beklagte hat in der Zweiten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses über die bereits angesprochene Anordnung von Schutzwänden und von Anpflanzungen im Homberger Bachtal hinaus mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 9.21 Vorkehrungen getroffen, von deren Eignung zur Stabilisierung des nördlichen Brutreviers er ausgehen durfte. Diese Maßnahme richtet sich darauf, ein großflächiges Areal den Habitatansprüchen des Steinkauzes entsprechend umzugestalten. Dem

dient namentlich der auf die Jagdgewohnheiten dieser Eulenart ausgerichtete kurzrasige Bewuchs. Der Großteil der Fläche liegt so weit von der geplanten A 44 und der bestehenden A 3 entfernt, dass Lärm- und Lichtreize beider Autobahnen trotz des hier vom Talgrund aus deutlich ansteigenden Geländes nicht bzw. nur in sehr abgeschwächter Form wirksam werden können. Dass der Abstand zum Himmelbachtal zu gering wäre, um die nötige Fluchtdistanz zum dort ansässigen Waldkauz zu wahren, ist von Klägerseite nur pauschal behauptet, aber nicht ausreichend belegt worden. Soweit die Kuppenlage einer Fläche die Habitateignung für den Steinkauz mindert, trifft dies nur für einen eher geringen Teil der großzügig bemessenen Ausgleichsfläche zu. Sollte die als reines Grünland vorgesehene Fläche wegen Fehlens von Gehölzen, die sich zur Deckung und als Ansitzwarten eignen, defizitär sein, stellt dies einen Mangel dar, dem durch schlichte Planergänzung abgeholfen werden könnte mit der Folge, dass er dem von der Klägerin verfolgten Anfechtungs- und Feststellungsbegehren in entsprechender Anwendung des § 17e Abs. 6 Satz 2 Halbs. 1 FStrG nicht zum Erfolg verhelfen kann (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 130).

Unbeachtlich ist schließlich auch der Umstand, dass der Vorhabenträger möglicherweise erst im Jahr 2011 auf die bis dahin verpachtete Fläche zugreifen kann. Die Gefahr einer verspäteten Realisierung der Ausgleichsmaßnahme ist damit nicht verbunden, weil der Planfeststellungsbeschluss i.d.F. der Zweiten Änderung ausdrücklich einen einjährigen Vorlauf der Maßnahme vor der Baufeldräumung vorschreibt, der Beginn der Realisierung des Vorhabens also ggf. entsprechend hinausgeschoben werden muss.

(4) Schließlich ist auch ein Verstoß gegen das Störungsverbot zu verneinen. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG n.F. verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; erheblich ist eine Störung nach der Definition des Halbsatzes 2 der Vorschrift, 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 FFH-RL und Art. 5 Buchst. d VRL im Einklang, die beide einen art- bzw. populationsbezogenen Schutzansatz verfolgen (vgl. Urteile vom 21. Juni 2006 a.a.O. Rn. 44, vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 237 und vom 9. Juli 2008 a.a.O. Rn. 104). Gestützt auf die Feststellungen seiner Gutachter, deren Ergebnisse in der Ergänzenden Prüfung des ILS vom Dezember 2007 zusammengefasst sind, hat der Beklagte erhebliche Störungen im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG n.F. für die geprüften Artengruppen verneint. Diese Beurteilung begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Da für streng geschützte Amphibienarten im Trassenbereich keine zur Fortpflanzung geeigneten Gewässer vorhanden sind, könnten sie allenfalls während der Überwinterungszeiten durch Immissionen und

während der Wanderungszeiten durch Zerschneidungswirkungen der Trasse störend betroffen sein. Unter beiden Gesichtspunkten scheidet aber eine erhebliche Störung aus, weil die in Rede stehenden Arten nach den nicht bestrittenen Angaben des ILS auch während der Ruhezeiten wenig anfällig für verkehrsbedingte Störungen sind und als Wanderkorridore im Wesentlichen nur die von Zerschneidungswirkungen verschonten Bachtäler in Betracht kommen. Daher bedarf es hier auch keiner Auseinandersetzung mit der in der Literatur geäußerten Kritik (vgl. Gellermann, NuR 2009, 85 <87>) an der im Urteil vom 9. Juli 2008 (a.a.O. Rn. 105) vertretenen Auffassung, dass auch Trennwirkungen unter den Störungstatbestand fallen können.

Bezogen auf die festgestellten oder als vorkommend unterstellten Fledermausarten hat der Beklagte für den Arterhalt besonders kritische Störungen in den Wochenstuben und Winterquartieren ausgeschlossen, weil solche im Bereich der Trasse nicht nachgewiesen seien und als Winterquartiere potenziell nutzbare Gehölze überdies vor ihrem möglichen Bezug gerodet würden. Dagegen ist mit Rücksicht auf den ausreichenden Umfang der Bestandsaufnahme nichts zu erinnern. Dass Störwirkungen, die vor allem während der Bauzeit an Tagesquartieren und in Jagdhabitaten auftreten könnten, die Erheblichkeitsschwelle nicht überschreiten, ist mit dem Hinweis auf die enge räumliche und zeitliche Begrenzung solcher Effekte sowie vorhandene Ausweichhabitate schlüssig begründet worden. Da die Biotopstrukturen des Untersuchungsraums im Zuge der Bestandserfassung für den landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt worden sind, verfügte der Beklagte auch über die nötige Erkenntnisbasis, um Ausweichmöglichkeiten fachgerecht beurteilen zu können.

Für Störungen europäischer Vogelarten, die im Einzugsbereich der Trasse vorkommen, gilt Ähnliches. Störeffekte durch Lärm und andere Reize sind zwar weder in der Bau- noch in der Betriebsphase auszuschließen. Baubedingte Störungen betreffen aber nur einen sehr begrenzten Zeitraum, so dass mit ihnen verbundene Verdrängungswirkungen nur temporärer Art sind und sich deshalb nicht nachhaltig auf die Habitatbedingungen der betroffenen Arten auswirken. Verkehrslärm und sonstige Störeffekte des Straßenbetriebs werden - wie schon zum Beschädigungs- und Zerstörungsverbot ausgeführt - durch die Führung der Autobahn im Einschnitt bzw. über seitlich mit Schutzwänden abgeschirmte Brücken deutlich abgemildert. Das trifft vor allem für die Bachtäler mit ihrer ausgeprägten Strukturvielfalt zu. Nimmt man hinzu, dass nach den von Seiten des Beklagten getroffenen Feststellungen Ausweichhabitate mit jeweils geeigneten Strukturen sowohl in den Tälern als auch in den umgebenden großflächigen Offenlandbereichen zur Verfügung stehen, so ergeben sich keine durchgreifenden Bedenken gegen die Prognose des Beklagten, dass sich durch die Störungen der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betroffenen Vogelarten nicht verschlechtern wird. Auch für den Steinkauz gelten insoweit keine nachteiligen Besonderheiten. Im Gegenteil sind die für diese Art im Hom-

berger Bachtal und nordöstlich daran anschließend vorgesehenen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen geeignet, die dort vorhandenen Steinkauzreviere trotz der eintretenden Störungen zu stabilisieren und dadurch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu verhindern.

...

d) Die Planfeststellung gewährleistet, dass das Vorhaben trotz der unter Teilstücken der Trasse verlaufenden Massenkalkzüge und des damit verbundenen Verkarstungsrisikos den Erfordernissen der Standsicherheit von Straßenbauwerken und des Grundwasserschutzes entspricht.

Bei der Standsicherheit von Straßenbauwerken und dem Grundwasserschutz handelt es sich nicht um bloße abwägungserhebliche Belange. Der Rechtsordnung sind mit dem Erfordernis der Standsicherheit und dem Verbot von Grundwasserbeeinträchtigungen vielmehr zwingende Rechtssätze zu entnehmen, die der planerischen Abwägung Schranken setzen.

Das Erfordernis der Standsicherheit ergibt sich aus § 4 Satz 1 FStrG. Nach dieser Bestimmung haben die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Dass dies insbesondere auch für die Standsicherheit gilt, bedarf keiner weiteren Begründung. Ein allgemeines Verbot der Grundwasserbeeinträchtigung ist zwar weder im Wasserhaushaltsgesetz noch im Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen ausdrücklich normiert, ist aber § 34 WHG zu entnehmen. Die Vorschrift befasst sich mit der Reinhaltung des Grundwassers unter zwei speziellen Aspekten. Abs. 1 regelt die Einleitung von Stoffen in das Grundwasser, also die zielgerichtete Zuführung solcher Stoffe, und bestimmt, dass dafür eine Erlaubnis nur erteilt werden darf, wenn eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist. Abs. 2 trifft eine entsprechende Regelung für die Lagerung und Ablagerung von Stoffen und die Beförderung von Flüssigkeiten und Gasen. Beide Regelungen stellen Ausprägungen eines allgemeinen Rechtsgedankens dar, der auch beim Einwirken auf das Grundwasser in sonstiger Weise Geltung beansprucht und gebietet, den Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen zu gewährleisten (vgl. Urteile vom 16. November 1973 - BVerwG 4 C 44.69 - Buchholz 445.4 § 3 WHG Nr. 3 S. 8 f. und vom 12. September 1980 - BVerwG 4 C 89.77 - Buchholz 445.4 § 31 WHG Nr. 5 S. 15; OVG Lüneburg, Beschluss vom 7. März 1997 - 7 M 3628/96 - ZfW 1998, 505).

Gemessen an diesen rechtlichen Vorgaben ist der Planfeststellungsbeschluss nicht zu beanstanden.

aa) Es lässt sich nicht feststellen, dass der behördlichen Beurteilung unzutreffende Annahmen über das mit dem Vorhaben verbundene Risikopotenzial für die Standsicherheit der Straßenanlage und das

Grundwasser zugrunde liegen. Die planfestgestellte Trasse verläuft in ihrem westlichen Teil über Massenkalkzüge, die wegen der in ihnen ablaufenden Verkarstungsprozesse Risiken für die Standsicherheit und das Grundwasser bergen; für das Grundwasser kommt erschwerend hinzu, dass die Kalkzüge zum direkten Einzugsgebiet des Wasserwerks Homberg-Meiersberg gehören, dessen geplante Schutzzone II die Trasse quert. Ein im Auftrag des Vorhabenträgers gefertigtes Streckengutachten der ICG Leonhardt-Veith GmbH & Co. KG vom 16. Februar 2006 (nachfolgend: Streckengutachten) stellt die geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse auf der Grundlage einer Auswertung anderweitig vorgenommener Bohrungen dar; es zieht daraus Schlüsse für das Risiko von Bodensenkungen und Erdfällen und gibt Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

Die darin getroffenen Feststellungen werden durch die Angriffe in den von der Klägerseite vorgelegten Gegengutachten nicht erschüttert. Dem Einwand, die Kalkzüge reichten ausweislich der Bohrungen weiter nach Norden als in der Planung angenommen und gefährdeten deshalb die Trasse auf einem zusätzlichen Teilstück, ist die ICG überzeugend entgegengetreten. Unter Hinweis auf die Verkippung der ursprünglich horizontalen Kalkzüge nach Norden hat sie plausibel begründet, warum auch die Bohrungen nördlich des im Streckengutachten angegebenen Grenzbereichs, der die sog. Ausbisszone des nördlichsten Kalkzuges betrifft, noch Kalk zu Tage gefördert haben. Da der Kalk - von unbeachtlichen Einsprengseln in den Deckschichten abgesehen - dort erst in großer Tiefe angetroffen wird, leuchtet es ein, dass er insoweit keinen Risikofaktor darstellt. Überzeugt haben den Senat auch die Ausführungen der ICG zu den geologischen Konsequenzen der Verkarstungsprozesse im Kalkgestein. Weil der Kalk von Deckschichten überlagert ist, die gemäß ihrer Konsistenz in entstehende Hohlräume kontinuierlich nachsacken (sog. Subrosion), lässt sich fachlich nachvollziehen, dass die Verkarstung nicht zu plötzlichen Erdfällen, sondern zu Schwunddolinolen führt, die an der Erdoberfläche in Gestalt von Senken in Erscheinung treten. Dass neben den im Übersichtslageplan 3 zum Streckengutachten eingetragenen Dolinen, bei denen es sich nach ihrer Erscheinung um solche Schwunddolinolen handeln soll, auch sog. Einsturzdolinolen im Trassenumfeld festgestellt worden sind, die für ein berücksichtigungsbedürftiges Erdfallrisiko sprächen, haben die Gutachter der Klägerseite nicht belegt.

Soweit klägerseitig behauptet wird, die Deckschichten über den Massenkalkzügen und dem Grundwasser seien nicht ausreichend untersucht worden, wird dies durch das Streckengutachten widerlegt. Dort finden sich auf der Grundlage der ausgewerteten Bohrerergebnisse Aussagen sowohl zur Zusammensetzung und Mächtigkeit der Deckschichten über dem Massenkalk in den einzelnen Teilabschnitten der A 44 als auch zur Grundwasserüberdeckung (vgl. insoweit speziell Tabelle 4 auf S. 54).

bb) Ausgehend von diesen tatsächlichen Feststellungen hält das planfestgestellte Schutzkonzept zur Gewährleistung der Standsicherheit der Straßenanlage und zur Vermeidung von Gefährdungen des Grundwassers durch verunreinigtes Straßenoberflächenwasser rechtlicher Überprüfung stand. Die Nebenbestimmung 5.1.2 zum Planfeststellungsbeschluss verpflichtet den Vorhabenträger, in den Grenzen der festzusetzenden Wasserschutzzone II die Vorgaben der für den Bundesfernstraßenbau eingeführten Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten - RiStWag in ihrer aktuellen Fassung zu beachten. Da die Schutzzone gerade die für die Trinkwassergewinnung wichtigen Massenkalkzüge schützen soll, ist gewährleistet, dass die Vorgaben dieser Richtlinien im kritischen Bereich der Kalkzüge zur Anwendung kommen. Sie enthalten die im Interesse des Grundwasserschutzes nach dem Stand der Technik gebotenen Anforderungen an Baugrunderkundung, Baustoffe, Entwässerungsmaßnahmen und Dichtungssysteme. Zusammen mit den Festsetzungen über die Verlegung von Dichtungsbahnen und die Anbringung von Spritzwänden auf den Autobahnbrücken stellen sie sicher, dass die Straßenentwässerung ein geschlossenes System bildet. Dessen Funktionsfähigkeit hängt allerdings ebenso wie diejenige der Straßenanlage als solcher von der Stabilität des Untergrundes ab. Insoweit sind jedoch keine Defizite des Schutzkonzepts feststellbar.

Entgegen der Auffassung der Klägerin stellt es keinen Mangel dar, dass eine Detailuntersuchung der Trasse auf vorhandene Hohlräume im Karst, die zur Destabilisierung des Baugrundes führen und so die Standfestigkeit des Straßenkörpers, der Randbereiche oder gar der Brücken gefährden könnten, als Grundlage der Zulassung unterblieben ist. Der Beklagte hält es für ausreichend, entsprechende Bohrungen und sonstige Erkundungen in der Phase der Ausführungsplanung vorzunehmen. Dem ist beizupflichten. Die Planfeststellungsbehörde hat sich zwar Gewissheit darüber zu verschaffen, dass eine durch das Vorhaben aufgeworfene tatsächliche Problematik bei der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses beherrschbar ist und dass das hierfür notwendige Instrumentarium bereitsteht. Die Praxis, die Bauausführung aus der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung auszuklammern, ist aber nicht zu beanstanden, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben gewährleistet ist. Insoweit braucht im Planfeststellungsverfahren nicht geprüft und entschieden zu werden, ob die Ausführungsplanung des Vorhabenträgers tatsächlich diesen Vorgaben genügt. Vielmehr reicht es aus, dem Vorhabenträger aufzugeben, vor Baubeginn seine Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (vgl. Urteil vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 5.96 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 S. 25 f.). Demgemäß können fachliche Detailuntersuchungen, die der Problemlösung dienen, und darauf aufbauende Schutzvorkehrungen der Ausführungsplanung überlassen werden, wenn gewährleistet ist,

dass das Problem sich lösen lässt und die Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Billigung unterbreitet wird.

Diesen Grundsätzen wird das Vorgehen des Beklagten gerecht. Nach seinen Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung, die er durch Vorlage der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. herausgegebenen Hinweise zur Anwendung geotechnischer und geophysikalischer Messverfahren im Straßenbau (H GeoMess), Ausgabe 2007, untermauert hat, stehen geeignete Methoden zur Identifizierung von Hohlräumen in Gestalt von Bohrungen, seismischen Messungen usw. zur Verfügung. Ebenso sind Methoden verfügbar, um im Falle festgestellter Hohlräume den Baugrund zu stabilisieren. Das hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung ebenfalls fachlich nachvollziehbar erläutert, ohne dass die Klägerin dem substantiiert entgegengetreten wäre. Auch der Geologische Dienst des Landes Nordrhein-Westfalen geht in seiner Stellungnahme vom 4. Mai 2005 von der Möglichkeit aus, die Trasse über unterirdischen Hohlräumen durch bauliche Maßnahmen zu sichern.

Dass die Ausführungsplanung tatsächlich die zur ergänzenden Risikoermittlung und zur Risikobeherrschung notwendigen Maßnahmen vorsieht, wird durch die der Planergänzung dienende diesbezügliche Protokollerklärung des Beklagten in der mündlichen Verhandlung vom 19. Februar 2009 sichergestellt. Danach sind die geprüften Ausführungsunterlagen der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Das dient ausweislich der Erläuterungen des Beklagten dazu, ihm eine eigene Prüfung der Ausführungsplanung und Entscheidung über ihre Freigabe zu ermöglichen.

Die Klägerin wendet hiergegen ein, die Vorgehensweise des Beklagten sei unzulässig, weil Ungewissheit bestehe, ob sich die Problemlösung der Ausführungsplanung im Rahmen der festgestellten Planung halte; mit seiner Protokollerklärung behalte sich der Beklagte Änderungen des Planvorhabens vor, ohne dass die Voraussetzungen für einen Entscheidungsvorbehalt gegeben seien. Dieser Einwand greift nicht durch. Die Gutachter des Beklagten haben in der Verhandlung detailliert und überzeugend ausgeführt, es sei praktisch ausgeschlossen, dass technische Lösungen zur Bewältigung von Verkarstungserscheinungen im Baugrund Planänderungen erforderten. Weder sei wegen derartiger Probleme eine Verlegung der Trasse noch auch nur die Verlegung einzelner Brückenpfeiler in Betracht zu ziehen. Bestehen mithin keine vernünftigen Zweifel an der Realisierbarkeit des Vorhabens in der planfestgestellten Form, so kann auch der Protokollerklärung vom 19. Februar 2009 nicht der Wille entnommen werden, die Entscheidung über den Autobahnbau in einer den planfestgestellten Unterlagen gemäßen oder von ihnen abweichenden Form offenzuhalten. Im Gegenteil geht es mit der Erklärung im Wesentlichen darum, der Planfeststellungsbehörde vor der Bauausführung eine abschließende Prüfung und Entscheidung darüber zu ermöglichen, ob die Ausführungsplanung technisch geeig-

net ist und sich im Rahmen der Planfeststellung hält oder ob sie geändert werden muss, um sie den Vorgaben der Planfeststellung anzupassen. Der ergänzend formulierte Vorbehalt einer Planänderung bezieht sich lediglich auf einen nach ingenieurwissenschaftlicher Einschätzung nicht absehbaren Eventualfall, für den der Beklagte in der Planfeststellung keine Vorsorge zu treffen brauchte. Die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wird deshalb von diesem Vorbehalt nicht berührt.

Eine rechtserhebliche Schutzlücke verbleibt schließlich auch nicht im Hinblick auf das von der Klägerin geltend gemachte Risiko künftig durch Verkarstungsprozesse entstehender Hohlräume im Untergrund der Trasse. Die ICG-Gutachter weisen die theoretisch denkbare Möglichkeit künftiger Hohlraumbildung dem Bereich des Restrisikos zu und erläutern diese Beurteilung schlüssig mit dem Hinweis, dass Verkarstungsprozesse im Kalk unterhalb von Deckschichten, wie sie hier vorhanden sind, in geologischen Zeiträumen ablaufen. Selbst wenn diese Aussage für Störzonen, in denen säurehaltiges Oberflächenwasser in den Kalk eintritt, zu relativieren sein sollte, wie der von Klägerseite eingeschaltete Sachverständige für Bodenschutz Dr. B. fordert, stellt das die Plausibilität der von den Gutachtern des Beklagten vorgenommenen Risikoeinschätzung nicht in Frage; denn durch den Bau der Autobahn wird der Baugrund versiegelt mit der Folge, dass das Oberflächenwasser nicht von oben in die Kalkschichten einsickern kann. Ein weiterer Gesichtspunkt kommt hinzu: Künftige Verkarstungsprozesse können nach den - wie schon ausgeführt - nicht zu beanstandenden Feststellungen des Beklagten aller Voraussicht nach nicht zu Erdfällen, sondern lediglich zu nach und nach eintretenden Senkungen führen. Bei den Streckenkontrollen der Straßenwacht, die ausweislich der Erläuterungen des Beklagten in der mündlichen Verhandlung in kurzen zeitlichen Abständen stattfinden, lassen sich solche Senkungen im Bereich der Fahrbahnen und der Fahrbahnränder erkennen und beherrschen. Ähnliches gilt für die Autobahnbrücken, die regelmäßig auf ihre Standsicherheit hin überprüft werden.

cc) Die von Klägerseite in der mündlichen Verhandlung gesondert angesprochene Gefahr einer Grundwasserverunreinigung durch Luftschadstoffeinträge in den Boden ist ebenfalls zu verneinen. Die an die Trasse angrenzenden nicht versiegelten Flächen unterliegen zwar verkehrsbedingten Einträgen von Luftschadstoffen in den Boden (PFB S. 69). Nach den Angaben im Planfeststellungsbeschluss, der sich hierzu auf Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen stützt, sind schädliche Bodenveränderungen aber allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand anzutreffen (PFB S. 80). Ein Schadstofftransport von dort in die grundwasserführenden Kalkschichten mit ihrer grundsätzlich hohen Wasserwegsamkeit wird schon durch die über dem Kalk liegenden mächtigen Deckschichten, die als Barriere für versickerndes Wasser wirken, weitgehend ausgeschlossen. Einen zusätzlichen, auch in Störungszonen wirksamen Schutz gewährleisten - wie bereits vorstehend zu den Ri-

siken schadstoffbelasteten Straßenoberflächenwassers ausgeführt - die für die Randbereiche der Straße im Einklang mit den Vorgaben der RiStWag getroffenen Schutzvorkehrungen, die eine Verbringung von Schadstoffen in den Untergrund mit hinreichender Sicherheit ausschließen.

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

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

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

(1) Die von der Klägerin unter Berufung auf RegioConsult erhobene Rüge, es sei nicht nachvollziehbar, welcher Prognosemethode sich die Verkehrsuntersuchung bedient habe und ob die Methode fachgerecht angewandt worden sei, wird den Erläuterungen seitens der IVV nicht gerecht. Der Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung stellt das methodische Vorgehen nachvollziehbar dar. Es richtete sich darauf, die künftige Verkehrsbelastung mithilfe von Verkehrsberechnungen zu ermitteln, bei denen die Verkehrsabläufe für verschiedene Netzzustände im Rechner simuliert wurden. In das Modell einge-

speist wurden Strukturdaten und Verkehrsnachfragedaten für Ist- und Prognose-Zustände. Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen für die jeweiligen Quell-Ziel-Beziehungen wurde sodann auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt und der Straßenverkehrsanteil anschließend auf das Straßennetz der unterschiedlichen Netzfälle umgelegt. Danach besteht kein Zweifel, dass es sich bei der Verkehrsuntersuchung um eine Modellprognose handelt, die insbesondere auch für Straßenneubauten zu den anerkannten Prognoseverfahren gehört (vgl. Nr. 1.2.2.2 des Anhangs zu den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 - RAS-Q 96).

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

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

(2) Mängel der Verkehrsuntersuchung lassen sich auch nicht unter dem Aspekt der in das Prognosemodell eingespeisten Grundlagendaten zur Verkehrsnachfrage und zu den Verkehrsbeziehungen feststellen. Die IVV hat sich zur Verkehrsnachfrage auf Strukturdaten aus der 10. koordinierten Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen für 2020 und der Bedarfsplanprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie zu den Verkehrsbeziehungen auf Daten der Bundesverkehrswegeplanung und der Landesverkehrswegeplanung gestützt. Das Büro RegioConsult hält demgegenüber den Rückgriff auf die Daten der Bundesraumordnungsprognose 2020 der Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie die Verkehrsmatrizes der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP) für vorzugswürdig. Dass die BBR-Prognose und die IGVP zu Ergebnissen gelangen, die von den durch die IVV zugrunde gelegten bzw. ermittelten Daten abweichen, stellt die Validität letzterer nicht in Frage. Angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes sind völlig deckungsgleiche Untersuchungsergebnisse nicht zu erwarten. Dass die von der IVV ausgewerteten Untersuchungen ihrerseits methodisch fehlerhaft konzipiert seien oder auf einer unzutreffenden Datenbasis beruhten, hat die Klägerin nicht dargetan.

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

den Werten der durchgeführten Verkehrszählung wird die Validität der IVV-Werte aber auch durch diese Abweichung nicht erschüttert.

(3) Der Prognose fehlt es auch nicht an einer überzeugenden Begründung der gewonnenen Ergebnisse, wonach die A 44 im Planfall 2020 mit bis ca. 40 000 Kfz/Werks-Tag belastet sein wird. Die Klägerin wendet zwar ein, mit Rücksicht auf die der Autobahnverbindung A 44/A 535 zukommende Überlauffunktion für die im Breitscheider Kreuz überlastete Verbindung A 3/A 52 bleibe die IVV eine nachvollziehbare Erklärung schuldig, warum in der Ergänzung 2004 ihrer Verkehrsuntersuchung die Neuaufnahme der A 535 in das Prognose-Netz nicht mit einer deutlicheren Mehrbelastung der A 44 zu Buche schlage. Diese vermeintliche Unstimmigkeit hat der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. Bol. in der mündlichen Verhandlung aber schlüssig aufgelöst. Nach seinen Erläuterungen ist die Fahrt über die A 44 und die A 535 für die meisten in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen mit einem Umweg von mehreren Kilometern verbunden. Da das Breitscheider Kreuz - wie in der IVV-Prognose seinen Angaben zufolge bereits berücksichtigt - leistungsfähig ausgebaut werden soll, wird die neue Verbindung über die A 44/A 535 für die bestehende Verbindung A 3/A 52 nur vergleichsweise selten als Bypass fungieren. Angesichts dessen sieht der Senat keinen Anlass, die Verkehrsprognose wegen mangelnder Nachvollziehbarkeit der Prognoseergebnisse zu beanstanden. Soweit RegioConsult ferner geltend macht, aus der Fernverkehrsmatrix des Bundes ergäben sich höhere Lkw- und Pkw-Belastungen der A 44, ist die IVV dem in ihrer Stellungnahme vom Juli 2007 plausibel entgegengetreten (S. 14 ff.). Die darauf erfolgte Erwiderung von RegioConsult zeigt keine Unstimmigkeiten in dieser Argumentation auf, die die Überzeugungskraft der IVV-Prognose erschüttern würden.

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

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

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

Die Grenzwerte, die die Verordnung für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft festlegt, stehen in engem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit diesem System hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der Vorgaben gemeinschaftsrechtlicher Luftqualitätsrichtlinien einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird durch die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 22. BImSchV jedoch nicht beschränkt. Sie schließt grundsätzlich eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren (Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - BVerwGE 121, 57 <61> und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123, 23 <28>).

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

(2) Diesen Grundsätzen wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht.

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

Einwände nicht zu erheben und auch von der Klägerin nicht geltend gemacht worden.

Während die Untersuchung für Benzol und Partikel keine Grenzwertüberschreitungen ergeben hat, gelangt sie für Stickstoffdioxid zu dem Ergebnis, an einer geringen Zahl der in Trassennähe gelegenen Wohnhäuser, insbesondere im Querungsbereich A 44/L 156, könne es zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Diese bewegen sich der Untersuchung zufolge jedoch in engen Grenzen; der Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g pro m}^3$ wird um bis zu $6 \mu\text{g pro m}^3$, die Grenze 18 zulässiger Überschreitungen des Kurzzeitwertes von $200 \mu\text{g pro m}^3$ im Kalenderjahr um bis zu achtmal überschritten. Die Überschreitungen sind vornehmlich auf die Vorbelastung zurückzuführen, die die Untersuchung mit $29 \mu\text{g pro m}^3$ beziffert. Auf dieser Grundlage besteht kein Handlungsbedarf, dem bereits in der Planfeststellung Rechnung getragen werden müsste. Die Zusatzbelastung bleibt weit hinter den Grenzwerten zurück und erfordert deshalb für sich genommen keine Problemlösung durch den Planfeststellungsbeschluss. Besondere örtliche Verhältnisse, die die Eignung von Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Bewältigung der Gesamtbelastung ausschließen und daher ebenfalls eine Problemlösung schon in der Planfeststellung hätten gebieten können, sind im Anhörungsverfahren nicht herorgetreten.

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

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

Die Voraussetzungen für die Anwendung des Prognoseverfahrens waren hier erfüllt. Anders als die Klägerin meint, hängt die Anwendung nicht von einer geländegleichen Führung der Straße, sondern davon ab, dass Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m verbleiben

(Nr. 1.3 Abs. 1 Spiegelstrich 3 MLuS 02). Für das Planvorhaben trifft dies zu. Soweit die Klägerin darauf hinweist, dass das Abschätzungsmodell bei häufigen Schwachwindlagen und/oder im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen und -seen unanwendbar bzw. seine Anwendung problematisch ist (Nr. 1.3 Abs. 2 Spiegelstrich 2 MLuS 02), sind diese negativen Anwendungsbedingungen nicht gegeben. Dem Vortrag der Klägerin, nach Beobachtungen des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW im Rahmen der Luftreinhalteplanung (Sektor 4) seien bezogen auf den maßgeblichen Trassenraum für über 40 % eines Jahres Schwachwindlagen mit Geschwindigkeiten von 0 bis 2 m/s zu prognostizieren, ist der Beklagte entgegengetreten; die Luftreinhalteplanung verfüge nicht über Winddaten für den Raum Velbert/Heiligenhaus, sondern nur für Düsseldorf, Essen, Neuss und Reisholz, wobei die Spannweite der Schwachwindhäufigkeiten von 17,3 bis 34,4 % reiche. Diesen substantiierten Ausführungen hat die Klägerin nicht mehr widersprochen. Es fehlen deshalb Anhaltspunkte, dass die Windverhältnisse im Trassenbereich in ungewöhnlichem Maße durch Schwachwindlagen geprägt sind, zumal die Trasse ganz überwiegend in Kuppenlage verläuft. Kaltluftströmungen sind - wie der Gutachter des Beklagten Dipl.-Ing. Dr. Bö. in der mündlichen Verhandlung erläutert hat - in den Bachtälern zu erwarten. Da die Autobahn die Täler im oberen Bereich der Talschultern und damit oberhalb dieser Strömungen quert, überzeugt den Senat die Annahme, die Kaltluftabflüsse seien für die Schadstoffausbreitung nicht relevant.

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

Talgrund verläuft, sondern das Tal nahezu an der Spitze der seitlichen Hänge überbrückt. Es liegt auf der Hand, dass die auf der Autobahn emittierten Schadstoffe unter diesen Umständen mit dem Luftstrom abtransportiert werden, ohne dass sich die - tiefer liegenden - Talflanken als erhebliche Hindernisse erweisen könnten.

Diese Beurteilung wird nicht durch den von Klägerseite gegebenen Hinweis auf den Bau der A 72 im Bereich des Lochmühlentals in Frage gestellt, für den das Büro Lohmeyer trotz mit der Angertalbrücke vergleichbarer Höhen- und Längenmaße der dortigen Autobahnbrücke eine Abschätzung anhand des Verfahrens nach MLuS 02 für unzureichend gehalten habe. Die Anwendbarkeit des Ausbreitungsmodells hängt nach Nr. 1.3 MLuS 02 von zahlreichen Bedingungen ab; vergleichbare Brückenmaße lassen daher für sich genommen keine Analogieschlüsse zur Frage der Anwendbarkeit des Modells zu. Dass die Verhältnisse im Lochmühlental auch im Hinblick auf die weiteren Anwendungsbedingungen mit der hier vorliegenden Situation vergleichbar sind, ist nicht belegt. Im Gegenteil hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung unter Hinweis auf Nr. 1.3 Abs. 2 Spiegelstrich 2 MLuS 02 betont, ein wesentlicher Unterschied liege darin, dass die Lochmühlentalbrücke einen konzentrierten Kaltluftstrom quere, während das von der A 44 gequerte Gelände von mehreren Tälern durchschnitten sei, deren Kaltluftströme sich zum einen nicht akkumulierten und zum anderen von der in Kuppenlage verlaufenden Trasse unberührt blieben.

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

Ebenso wenig sind die in die Berechnung eingespeisten Werte für Schadstoffvorbelastungen zu beanstanden. Da zum eigentlichen Trassenbereich Werte nicht zur Verfügung standen, war es sachgerecht, Rückschlüsse aus an nahegelegenen Messstationen über Jahre hin erhobenen Daten zu ziehen; angesichts dieser verfügbaren Daten wäre es unverhältnismäßig gewesen, die Durchführung eines jahrelangen Messprogramms an Ort und Stelle vom Vorhabenträger

zu fordern. Warum in der Schadstoffuntersuchung von den Daten der Jahre 2001 bis 2005 diejenigen der Stationen Hattingen und Ratingen herangezogen und aus ihnen ein Mittelwert gebildet worden ist, hat der Gutachter Dr. Bö. in der mündlichen Verhandlung schlüssig begründet. Maßgeblich war ein Vergleich der Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Topographie, Klima und prägender Siedlungsstruktur, der eine Belastungssituation zwischen derjenigen dieser Messstationen erwarten ließ. Die von Klägerseite erhobene Forderung, statt dessen auf die Werte der etwas trassennäher gelegenen Station Essen-Schuir zurückzugreifen, erscheint verfehlt, da sie in einem großstädtischen Ballungsraum liegt, in dem erfahrungsgemäß deutlich höhere Vorbelastungswerte zu erwarten sind als in dem am Rand kleiner bzw. mittlerer Städte gelegenen Trassenbereich.

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

(c) Schließlich lässt sich nicht feststellen, dass der Beklagte aus der Schadstoffprognose unzutreffende Schlüsse gezogen hat. Der Behauptung von RegioConsult, bei der Anwendung des Verfahrens komme es nach eigenen Angaben des Büros Lohmeyer zu Abwei-

chungen der Rechenergebnisse von entsprechenden Messwerten um +/- 20 %, hat der Gutachter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung mit der Erklärung widersprochen, solche Abweichungen seien von Seiten seines Büros für die überarbeitete Fassung des Verfahrens aus dem Jahr 2005 weder behauptet noch ermittelt worden. Einer Unterschätzung der Schadstoffbelastung werde im Rahmen des Verfahrens nach dem Merkblatt durch konservative Annahmen entgegengewirkt. Für den Vorwurf einer möglichen Unterschätzung des Belastungsmaßes fehlt es mithin an einem tragfähigen Anhaltspunkt. Unzutreffend ist schließlich auch der Einwand, die mit dem Verfahren nach MLuS 02 errechneten Jahresmittelwerte ließen sich nur einer gesamten Fläche zuordnen und erlaubten deshalb keine Rückschlüsse auf die Belastung am Standort einzelner Gebäude. Das Prognosemodell erlaubt die Immissionsbestimmung für ‚beliebige Immissionsorte‘ in Abhängigkeit des Abstandes vom Fahrbahnrand (Nr. 3.2.2 MLuS 02). Ein derartiger Immissionsort kann auch ein Gebäude sein.

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

- 33 Diesen Ausführungen, die für das Begehren der Kläger entsprechend gelten, ist im Hinblick auf die Besonderheiten des Streitfalls und der von den Klägern erhobenen Rügen noch Folgendes hinzuzufügen:
- 34 aa) Die Behauptung der Kläger, der lärmtechnischen Untersuchung liege eine Verkehrsprognose für einen zu kurzen Zeitraum von nur zehn Jahren zugrunde, trifft nicht zu. Sie verkennt, dass der Vorhabenträger die aktualisierte, auf den Prognosehorizont 2020 abstellende Verkehrsprognose zur Grundlage der lärmtechnischen Berechnung in ihrer Deckblattfassung gemacht hat. Dieser Prognosezeitraum entspricht üblichen Gepflogenheiten der Verkehrsprognosetechnik und begegnet auch im Hinblick darauf, dass im Rahmen der Bundesver-

kehrswegenplanung eine weiter ausgreifende, auf den Prognosehorizont 2025 ausgerichtete Verflechtungsprognose erst Ende 2007 vorgelegt worden ist, keinen Bedenken.

- 35 bb) Ähnliches trifft für die vorgenommene Schadstoffabschätzung zu. Bezugspunkt der Untersuchung in ihrer Deckblattfassung ist zwar grundsätzlich das Jahr 2013, was seine Rechtfertigung darin findet, dass nach den nicht bestrittenen Angaben des Beklagten in der Klageerwiderung die seinerzeit aktuelle Datenbasis für eine Prognose des Schadstoffausstoßes nur bis zu diesem Jahr reichte. Bezogen auf die Verkehrsbelastung sind aber die in der aktualisierten Verkehrsprognose gewonnenen Erkenntnisse über Steigerungen bis 2020 in die Deckblattfassung der Schadstoffuntersuchung einbezogen worden. Dieses Vorgehen ist umso weniger zu beanstanden, als mit Rücksicht auf die weitere Modernisierung des Fahrzeugbestandes für die Zeit nach 2013 eher von einem verringerten Schadstoffausstoß der Fahrzeuge auszugehen ist.
- 36 Ein Abwägungsfehler wird auch nicht mit der Rüge aufgezeigt, der Beklagte habe bei seiner grenzwertbezogenen Beurteilung der Luftschadstoffkonzentrationen das Vorsorgeprinzip missachtet. Wie sich aus den zitierten Ausführungen im Urteil zum Verfahren BVerwG 9 A 39.07 ergibt, ist es mit dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot grundsätzlich vereinbar, die Bewältigung der Luftschadstoffproblematik dem normativ hierfür vorgesehenen Verfahren der Luftreinhalteplanung zu überlassen. Wenn dies für den Fall von Grenzwertüberschreitungen zutrifft, so muss die Planfeststellungsbehörde erst recht befugt sein, (Gesamt-)Belastungen unterhalb der Grenzwerte ohne nähere Prüfung in ihrer Planungsentscheidung hinzunehmen.
- 37 Ferner kann nicht dem Einwand der Kläger gefolgt werden, die Schadstoffuntersuchung hätte auch die Luftschadstoffe Arsen, Cadmium, Nickel und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe einbeziehen müssen. Die einschlägige Regelung im Zweiten Teil der 22. BImSchV ist erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft getreten. Auch die zugrunde liegende Richtlinie 2004/107/EG vom 15. Dezember 2004 (ABI EG L 23 S. 3) konnte für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch keine unmittelbare Wirkung

entfalten, obwohl die nach Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie bis zum 15. Februar 2007 reichende Umsetzungsfrist bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bereits abgelaufen war. Für eine Direktwirkung der Richtlinie fehlt es nämlich an dem Erfordernis hinreichender inhaltlicher Bestimmtheit (vgl. dazu EuGH, Urteil vom 19. Januar 1982 - Rs. C-8.81 - Slg. 1982, 53 Rn. 25). Die in der Richtlinie enthaltenen Zielwerte für die genannten Stoffe gewinnen ihre Aussagekraft erst in Verbindung mit dem der Ermittlung der Schadstoffbelastung zugrunde zu legenden Referenzverfahren. Die Richtlinie verzichtet in ihrem Anhang V mit Rücksicht auf noch laufende Normungsarbeiten auf die Festlegung einer bestimmten Referenzmethode mit der Folge, dass den Mitgliedstaaten die Methodenwahl überlassen bleibt.

- 38 Auch das gemeinschaftsrechtliche Verbot, die Richtlinienziele zu unterlaufen und vollendete Tatsachen zu schaffen, die die Erfüllung der durch die Richtlinie begründeten Pflichten unmöglich machen (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Dezember 1997 - Rs. C-129/96 - Slg. 1997, I-7411 Rn. 45), machte es nicht notwendig, die in Rede stehenden Luftschadstoffe in die Untersuchung einzubeziehen. Die Richtlinie 2004/107/EG enthält keine Grenzwerte, sondern bloße Zielwerte, die gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie ab dem 31. Dezember 2012 nicht überschritten werden sollen. Als Zielwert definiert Art. 2 Buchst. a der Richtlinie die nach Möglichkeit in einem bestimmten Zeitraum zu erreichende Immissionskonzentration, die mit dem Ziel festgelegt wird, die schädlichen Einflüsse auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern. Die Bindungswirkung von Zielwerten ist demnach gegenüber derjenigen von Grenzwerten deutlich relativiert. Nimmt man hinzu, dass Art. 3 der Richtlinie das staatliche Vorgehen zur Einhaltung der Zielwerte von einer vorherigen gebietsbezogenen Erhebung der bestehenden Schadstoffbelastungen abhängig macht, so kann keine Rede davon sein, dass der Verzicht auf die Untersuchung der vorgenannten Schadstoffe in dem bei Ablauf der Umsetzungsfrist unmittelbar vor dem Abschluss stehenden Planfeststellungsverfahren das Richtlinienziel unterließ.

- 39 cc) Die Kläger rügen außerdem, der Planfeststellungsbeschluss treffe keine ausreichende Vorsorge zum Schutz ihrer Trinkwassergewinnungsanlage und zur Aufrechterhaltung ihrer Grundstückszuwegung während der Bauphase. Abgesehen davon, dass in dieser Hinsicht bestehenden Defiziten der Planung durch Planergänzung abgeholfen werden könnte und deshalb unter diesen Gesichtspunkten weder die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit in Betracht kommt, sind die betreffenden Einwände auch in der Sache nicht berechtigt. Zum Schutz vor Grundwasserverunreinigungen gibt der Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger ausdrücklich auf, bei der Bauausführung die erforderliche Sorgfalt anzuwenden und die einschlägigen gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Bestimmungen einzuhalten (Nr. 5.1.1). Diese allgemeine Schutzauflage wird flankiert durch die Anordnung von Informationspflichten gegenüber den Wasserbehörden vor Baubeginn (Nr. 5.1.1) und die Anordnung, Brunnenstandorte in den Bauausführungsplänen darzustellen (Nr. 5.1.4). Damit bietet der Planfeststellungsbeschluss die hinreichende Gewähr, dass Kontaminationen der Brunnenanlage unterbleiben. Eine gesicherte Zuwegung zum Anwesen der Kläger hat der Vorhabenträger bereits im Erörterungstermin zugesagt. Durch Bezugnahme im Planfeststellungsbeschluss (unter B. 5.3.16.8) hat die Planfeststellungsbehörde die Verantwortung für die Einhaltung dieser Zusage übernommen.
- 40 2. Der zweite Hilfsantrag, das Gericht möge den Beklagten verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche Anordnungen zum Schutz der Kläger bei Verkehrsunfällen und gegen Lärmeinwirkungen zu ergänzen, ist gleichfalls unbegründet. Die Versagung weitergehender Maßnahmen zur Absturzsicherung auf der benachbarten Brücke über den Ganslandsiepen und zum Schutz des Anwesens der Kläger vor Lärmbeeinträchtigungen verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.
- 41 a) Durch Planergänzung in der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte verbindlich festgelegt, dass die an der Brücke anzubringenden Sicherungen den Sicherheitsstandard der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS - Entwurf Stand Mai 2007) für die darin bezeich-

nete Aufhaltstufe H4B gewährleisten. Es handelt sich dabei um die höchste Aufhaltstufe (vgl. Tabelle 5 unter Nr. 3.5.1.1 der Richtlinien); sie soll zur Anwendung kommen auf Autobahnen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h und mehr an Gefahrenstellen der höchsten Gefährdungsstufe (vgl. Nr. 3.3 der Richtlinien: Gefährdungsstufe 1: schutzbedürftige Bereiche mit besonderer Gefährdung Dritter, z.B. explosionsgefährdete Chemieanlagen, intensiv genutzte Aufenthaltsbereiche, nebenliegende Schnellbahnstrecken mit zugelassenen Geschwindigkeiten über 160 km/h, einsturzgefährdete Bauwerke). Da die Gefährdungssituation auf dem Grundstück der Kläger hinter diesen Einsatzbedingungen zurückbleibt, erhalten sie mithin nach dem Maßstab der Richtlinien einen sogar überobligatorischen Schutz. Soweit dennoch ein Restrisiko verbleibt (vgl. Anhang 3 Tabellen A1 und A2), ist dessen Hinnahme zumutbar und begründet deshalb gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG keinen weitergehenden Schutzanspruch.

- 42 b) Ein Anspruch auf Schallschutz nach § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1, § 2 der 16. BImSchV steht den Klägern ebenfalls nicht zu. Die nach § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden eingehalten. Die ermittelten Pegel durften der Beurteilung zugrunde gelegt werden. Die Lärmprognose beruht - wie ausgeführt - auf ordnungsgemäß prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen und begegnet auch sonst keinen durchgreifenden Bedenken.
- 43 C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen

Buchberger

Herr Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ ist wegen Urlaubs verhindert, seine Unterschrift beizufügen.
Dr. Storost

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 30 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

Bei der auf § 52 Abs. 1, § 63 Abs. 2 GKG beruhenden, von der vorläufigen Festsetzung durch Beschluss vom 15. Mai 2007 abweichenden Streitwertfestsetzung hat der Senat berücksichtigt, dass zum Anwesen der Kläger zwei Wohnhäuser gehören. Es entspricht ständiger Praxis des Senats, die mittelbaren Beeinträchtigungen der Nutzung jedes dieser Häuser mit 15 000 € in Ansatz zu bringen. Die hinzutretende Grundstücksinanspruchnahme betrifft nur eine verhältnismäßig kleine Teilfläche und war deshalb nicht gesondert in Ansatz zu bringen.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen