



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 333/05

Im Namen des Volkes!

Urteil In der Verwaltungsrechtssache

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Stauch, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter B. Erlenwein und M. Werdermann aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 01. und 28.03.2006 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, soweit nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Der Kläger wendet sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 19.08.2005 für den Ausbau und die Verlegung der B 74 in Bremen-Rönnebeck.

Die B 74 ist bisher von der A 27 bis zur Anschlussstelle Kreinsloger als vierspurige und kreuzungsfreie Stadtautobahn (A 270) ausgebaut. Von dort wird sie bisher in südlicher Richtung über die Straße Kreinsloger nach Bremen-Blumenthal und von dort in nordwestlicher Richtung über die Rönnebecker Straße, die Dillener Straße und die Farger Straße durch überwiegend bebaute Ortslagen geführt. An der Einmündung der Wilhelmshavener Straße folgt sie dieser zum Anleger der Weserfähre Farge, während die Farger Straße weiter nach Norden in Richtung Bremen-Rekum und Schwanewede führt.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss sieht eine neue Linienführung für ein etwa 2,6 km langes Teilstück vor, das an der Anschlussstelle Kreinsloger beginnt und etwa 300 m südöstlich der Einmündung der Wilhelmshavener Straße auf den bisherigen Streckenverlauf in der Farger Straße trifft; der Ausbau des Einmündungsbereichs Farger Straße/Wilhelmshavener Straße ist gleichfalls Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die neue Trasse verläuft von der Anschlussstelle Kreinsloger zunächst - parallel zur Ermlandstraße, der Cranzer Straße und der Samlandstraße - nördlich des Ortsteils Rönnebeck in westlicher Richtung und schwenkt dann nach Süden, um - parallel zum Wasserweg und der Straße Uppe Höcht - zwischen den Ortsteilen Rönnebeck und Farge hindurch geführt zu werden. Das zweispurig geplante Teilstück soll von der Anschlussstelle Kreinsloger bis zur Turnerstraße in Tieflage bzw. in einem Einschnitt, danach plangleich verlaufen. Die Turnerstraße und die Farge-Vegesacker-Eisenbahn sollen höhengleich gekreuzt werden; unmittelbar östlich der Kreuzung mit der Eisenbahn ist zudem ein Anschluss für das Gewerbegebiet Farge (Verlängerung der Claus-von-Lübken-Straße) vorgesehen. Die Richard-Taylor-Straße und die Samlandstraße werden nicht an die Trasse angebunden, sondern unterbrochen. Stattdessen sind im Zuge der Richard-Taylor-Straße dort und an weiteren drei Stellen Brücken für Radfahrer und Fußgänger über die Trasse vorgesehen, von denen eine (Am Rottpohl) auch für den Kraftfahrzeugverkehr befahrbar sein soll. Wegen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind in mehreren Streckenabschnitten Lärmschutzwälle oder -wände vorgesehen.

Die Linienführung ist im Flächennutzungsplan von 1983 vorgesehen. Nach den Ausweisungen dieses Plans verläuft die Trasse zwischen Wohnbauflächen im Süden/Osten und Grünflächen im Norden/Westen.

Für das geplante Teilstück war schon 1991 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Dabei war vorgesehen, die Straße im wesentlichen auf der jetzt geplanten Trasse, aber durchgängig kreuzungsfrei in Tieflage zu führen. Das Vorhaben scheiterte 1994, weil der Bundesminister für Verkehr es in der vorgesehenen Form für nicht finanzierbar hielt. Es wurde jedoch weiter im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführt, zuletzt 2004 als vordringlicher Bedarf.

Im Jahre 1995 gab das Bauamt Bremen-Nord eine neue Variantenuntersuchung für einen nunmehr plangleichen Ausbau in Auftrag. Der auf den Verkehr bezogene Teil der Untersuchung wurde 1997 aktualisiert. Danach ergab sich für die bisherige B 74 eine Verkehrsbelastung von 7.400 (Farger Straße), 10.000 (Dillener Straße) und 10.300 (Rönnebecker Straße) Kraftfahrzeugen in 24 Stunden. Darüberhinaus wurde festgestellt, dass die Sammelstraßen in den angrenzenden Wohngebieten mit bis zu 7.500 Kfz/24 h (Ermlandstraße; außerdem Samlandstraße: 4.600, Richard-Taylor-Straße westlich Buschdeel: 1.400, Richard-Taylor-Straße westlich B 74neu: 3.600 Kfz/24 h) belastet waren. Die ermittelten Verkehrsstärken wurden einer Prognose für 2010 zugrunde gelegt, die von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens um rund 11% ausgeht, und auf die verschiedenen Varianten hochgerechnet (vgl. die Zusammenfassung in Ordner 4, Ergänzungsband 2: Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, S. 12).

Am 18.11.2000 gab die Beklagte amtlich bekannt, dass das 1991 begonnene Planfeststellungsverfahren fortgesetzt werden solle und die geänderten Planunterlagen

vom 23.11. bis 22.12.2000 ausgelegt würden. Zu den Personen, die Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, gehörte u.a. auch der Kläger.

Der Kläger ist Eigentümer des mit einem selbstgenutzten Wohnhaus bebauten Grundstücks W. . Das Grundstück liegt zwischen dem Wasserweg im Nordosten und der Trasse der geplanten Straße im Nordwesten; die Tiefe des Grundstückes beträgt zwischen 52,5 und 45 m. Nach einer Schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahre 1997, die Bestandteil der festgestellten Planunterlagen ist (Ordner 2, Unterlagen 11, 11.2), wurden für das Wohnhaus des Klägers durch den Verkehr auf der geplanten Straße Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts an der am stärksten belasteten Stelle (2. Stock, Nordwestseite) prognostiziert. Durch die geplante Errichtung eines Lärmschutzwalls reduzierten sich diese Pegel auf 54 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Für den Lärmschutzwall sollten 36 m² Fläche im Nordwesten des klägerischen Grundstücks in Anspruch genommen werden.

Die Einwendungen des Klägers richteten sich gegen das Vorhaben insgesamt. Dabei machte der Kläger insbesondere geltend: Die Qualität seines Wohngrundstücks werde durch die geplante Trasse, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen, erheblich gemindert. Die Lärmschutzmaßnahmen seien unzureichend. Die naturschutzrechtlichen Belange seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Durch die Öffnung des bisher als Sackgasse vorgesehenen Wasserwegs für den Durchgangsverkehr entstünden weitere Belastungen.

Über die Einwendungen fand am 04. und 11. 06.2002 ein Erörterungstermin statt.

Durch Beschluss vom 29.08.2005 wurde der Plan mit einigen - hier nicht näher interessierenden - Änderungen festgestellt. In der „Begründung“ (S. 70) wurde u.a. ausgeführt: Der Ausbau der B 74 habe für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Bremen-Nord sowie für die Entlastung der Wohngebiete vom Verkehrslärm höchste Priorität. Ziel des Baus der B 74 sei es, den Ortsteil Rönnebeck vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güter- und Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen. Dies sei zur langfristigen Sicherung der vorhandenen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorte erforderlich. Insbesondere solle erreicht werden, dass die betroffenen Wohngebiete von Durchgangs- und Schleichverkehren entlastet würden. Die „Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG“, auf die wegen der Einzelheiten verwiesen wird (S. 71ff.), ergebe, dass das Vorhaben zulässig sei. Im Rahmen der abschließenden „Gesamtabwägung“ (S. 81) wurde weiter ausgeführt: Das Vorhaben erfülle im Straßennetz eine verkehrsmäßig sehr wichtige Verbindungsfunktion an das überörtliche Verkehrsnetz und trage erheblich zu einer Entlastung des Wohnstraßennetzes bei. Auch die Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen in Teilen eines dicht besiedelten Wohnumfelds gebiete die Umsetzung des Vorhabens. Dem stehe nicht entgegen, dass in Teilbereichen die Lärm- und Schadstoffsituation geringfügig verschlechtert werde, da die Zunahme der Immissionspegel im zumutbaren Bereich liege. Nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung stehe das Vorhaben mit den gesetzlichen Erfordernissen einer wirksamen Umweltvorsorge in Einklang. Verbleibende unvermeidbare nachteilige Auswirkungen erforderten keine weiteren Änderungen oder gar einen Verzicht auf das Vorhaben. Die Einwendungen des Klägers wurden zurückgewiesen (S. 19 f.).

Gegen den Planfeststellungsbeschluss, der ihm nach seinen Angaben am 08.09.2005 zugestellt wurde, hat der Kläger am 07.10.2005 Klage erhoben. Zur Begründung trägt er vor:

Die Straße sei für den weiträumigen Verkehr nicht erforderlich. Der Verkehr über die Weserfähre habe sich schon vor der Eröffnung des Wesertunnels Dedesdorf, erst recht aber danach verringert. Die Prognose, die von einer Steigerung auf mindestens 2.500 Fahrzeuge täglich im Jahre 2010 ausgehe, sei verfehlt. Das gelte umso mehr, als in Bremen im Zuge der A 281 ein weiterer Wesertunnel gebaut werden solle. Für die Fähre Farge bleibe dann nur noch der Lokalverkehr übrig. Es sei deshalb davon auszugehen, dass ein erheblicher Anteil des Verkehrs auf der B 74 nicht in bzw. aus Richtung Weserfähre, sondern in bzw. aus Richtung der Stadtteile Farge, Rönnebeck und Blumenthal verlaufe. Ein Bedarf für eine Bundesfernstraße sei somit nicht mehr gegeben. Die Aufnahme des Vorhabens in den Bundesfernstraßenbedarfsplan sei zu Unrecht erfolgt; sie verstoße gegen höherrangiges Recht und sei dem Bundesverfassungsgericht vorzulegen.

Selbst wenn die Aufnahme in den Bedarfsplan wirksam sein sollte, müsse im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden, ob der gewählte Ausbaustandard und die Ausbaumaße erforderlich seien. Eine niveaugleiche Kreuzung der Straße mit der Eisenbahn habe die Beklagte nur planen können, weil geringe Verkehrsmengen erwartet würden. Die mehrfache Verknüpfung des kurzen Teilstücks mit dem örtlichen Straßennetz sei ein Eingeständnis dafür, dass die Straße nicht dem weiträumigen, sondern dem örtlichen Verkehr diene. Nach der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr werde das Vorhaben keine nennenswerten Effekte für die Entlastung von Ortsdurchfahrten zeigen. Solle die neue Straße Entlastung für die bisherige Bundesstraße und die Wohnstraßen bringen, dürfe sie nicht als Fernverbindung ausgestaltet werden, sondern müsse als Ortsstraße optimal in die vorhandene Siedlungsstruktur eingepasst werden. Gleichwohl werde die Straße aber in einer Weise ausgestaltet, die nicht dem örtlichen Bedarf entspreche. So werde die Richard-Taylor-Straße nicht an die B 74 angeschlossen, sondern durch diese für den Kraftfahrzeugverkehr unterbrochen; Fußgänger und Radfahrer würden auf ein Brückenbauwerk mit 7% Steigung verwiesen. Dadurch würden Siedlungszusammenhänge zerschnitten, wo ihre Verknüpfung geboten gewesen wäre. Durch die fehlerhafte Fixierung auf den Fähranleger werde ein Endpunkt gewählt, der nicht den verkehrlichen Bedürfnissen entspreche. Der funktionswidrige Ausbau sei nur damit zu erklären, dass die Beklagte sich in erster Linie davon habe leiten lassen, die Finanzierung der Straße durch den Bund zu sichern.

Zu den örtlichen siedlungspolitischen Anforderungen gehöre insbesondere auch, die Wohnstraßen durch einen Anschluss des Gewerbegebiets Farge an die B 74 zu entlasten. Dementsprechend werde nunmehr eine Verbindung von der B 74 an die Claus-von-Lübken-Straße vorgesehen. Die Claus-von-Lübken-Straße führe durch ein Gewerbegebiet zur Betonstraße, die in die Farger Straße einmünde. Für den Kraftfahrzeugverkehr in Richtung Rehum wäre eine Streckenführung über diese Straßen kürzer, schneller und direkter als der planfestgestellte Verlauf zwischen den Wohnstraßen Uppe Höcht und Wasserweg. Diese Alternative, die für den Verkehr zur Weserfähre nur einen kleinen Umweg bedeute, habe die Beklagte zu Unrecht nicht erwogen, weil sie wegen der angestrebten Finanzierung durch den Bund auf den End-

punkt Wilhemshavener Straße fixiert gewesen sei. Eine Streckenführung über Claus-von Lübken-Straße und Betonstraße führe auch dazu, dass der bislang unverbaute Grünzug zwischen der Eisenbahnlinie und der Farger Straße erhalten bleiben könne. Die Bedeutung dieses Gebietes, das einen durchgehenden Grünzug von der Weser hinauf auf den Geestrücken darstelle, sei in den Bewertungen der Naturschutzbehörde nur unzureichend und pauschal berücksichtigt worden.

Die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss ließen im übrigen nicht einmal ansatzweise erkennen, dass die Beklagte die Eigentumsbetroffenheit des individuellen klägerischen Grundstücks wahrgenommen, geschweige denn in seiner besonderen Bedeutung und Örtlichkeit erkannt und abgewogen habe. Die Beklagte habe sich nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Belastung des Klägers durch eine andere Trassenführung oder durch eine geringfügige Verlegung der geplanten Trasse nach Westen hätte vermieden oder vermindert werden können. Eine nur teilweise Tieferlegung der Trasse zwischen Eisenbahn und Farger Straße sei ebenso wenig erwogen worden wie eine Führung nördlich der Häuser Samlandstraße 54 und Richard-Taylor-Straße 62 oder eine geringfügige Verschwenkung nach Westen.

Aufgrund des Lärmschutzwalls werde zwar der Immissionsrichtwert der 16. BImSchV für die Nacht um 1 dB(A) unterschritten. Den Planfeststellungsunterlagen lasse sich aber nicht entnehmen, dass die Widerhalleffekte berücksichtigt worden seien, die sich aufgrund der besonderen Lage des klägerischen Grundstücks ergäben. Der Lärmprognose sei im übrigen eine wesentlich geringere Verkehrsmenge zugrundegelegt worden als sie in der Projektbewertung für den Bedarfsplan angenommen worden sei.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau und die Verlegung der B 74 vom 29.08.2005 aufzuheben,
hilfsweise,

den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung trägt sie vor:

Die Planung sei gerechtfertigt, weil das Vorhaben mit der höchsten Dringlichkeitsstufe in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sei. Es habe eine der höchsten Bewertungen für die Kosten-Nutzen-Relation im gesamten Bundesverkehrswegeplan erhalten. Die B 74 stelle eine wichtige Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Stade/Untere Elbe/Bremervörde und den Unterweserhäfen Elsfleth, Brake und Nordenham sowie dem Raum Oldenburg/Ostfriesland dar. Die Auswirkungen der neuen Wesertunnel seien gering, denn sie seien von der B 74 nur über beträchtliche Umwege zu erreichen. Für den Stadtbezirk Bremen-Nord und das Mittelzentrum Bremen-Vegesack sei die B 74/A 270 zudem eine Stadtautobahn mit bedeutender Sammel- und Verteilerfunktion zwischen den Stadt- und Ortsteilen und eine leistungsfähige

ge Anbindung an das Oberzentrum Bremen-Stadt sowie über die Fähre an die B 212 auf der linken Weserseite. Eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den geplanten schienengebundenen Nahverkehr der Farge-Vegesacker-Eisenbahn sei allenfalls in geringem Umfang zu erwarten.

Wegen der vorhandenen Verkehrsverhältnisse, der städtebaulichen Situation in den Ortsdurchfahrten und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Belastung der Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sei das Vorhaben dringend erforderlich. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 74 betrage etwa 30%, der Anteil des Schwerverkehrs 9%. In den Hauptsammelstraßen (Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzer Straße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße) entfielen 50% des Verkehrs auf Durchgangsverkehr. Das Gewerbegebiet Farge-Ost werde gegenwärtig durch die Wohngebiete hindurch erschlossen. Die Ausweisung der Wohngebiete als Tempo 30-Zonen und die Anordnung von Halte- und Parkverboten auf der bisherigen B 74 hätten die Probleme nicht gelöst. Eine Entlastung der Wohngebiete vom Schleichverkehr könne nur durch eine Bündelung der Verkehre erfolgen.

Der Ausbaustandard sei nicht überzogen. Entgegen der Auffassung des Klägers setze die Ausnahmegenehmigung für eine höhengleiche Kreuzung mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn kein geringes Verkehrsaufkommen voraus.

Die vom Kläger vorgeschlagene Variante „Claus-von-Lübken-Straße/Betonstraße“ sei schon zu Beginn der Planungen ausgeschlossen und nicht weiter in die Prüfungen einbezogen worden. Ausschlaggebend dafür sei gewesen, dass der angestrebte Netzschluss mit dieser Streckenführung nicht hätte erreicht werden können. Wegen des längeren Wegs zur Fähre sei eine Fortdauer des Schleichverkehrs durch die Wohngebiete zu befürchten. Für eine solche Trassenführung stünden auch keine ausreichenden Straßenquerschnitte für den Verkehrsraum und für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stünden. An der Betonstraße liege zudem eine Schule.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt seien hinreichend ermittelt und abgewogen worden. Auch die Lärmimmissionen auf das klägerische Grundstück seien sachgerecht erfasst worden. Ein Korrekturwert für Mehrfachreflexionen sei nicht vorzunehmen gewesen, weil die Fahrbahnen im Bereich des klägerischen Grundstücks nicht zwischen parallelen Stützmauern, Häuserwänden oder Lärmschutzwänden, sondern in einem Einschnitt mit natürlichen Böschungen verliefen. Eine Verschwenkung der Trasse in westliche Richtung sei aufgrund der Örtlichkeiten und der Zwangspunkte, die sich aus dem Knotenpunkt Farger Straße und dem Bahnübergang ergäben, nicht möglich. Eine solche Verschiebung würde im Übrigen eine wesentliche stärkere Belastung für ein anderes Hausgrundstück (Richard-Taylor-Straße 62) nach sich ziehen.

Am 13.02.2006 hat die Beklagte eine eisenbahnkreuzungsrechtliche Ausnahmegenehmigung für die Kreuzung der planfestgestellten Straße mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn erteilt. Nachdem in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht am 01.03.2006 Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit dieser Genehmigung erörtert worden waren, hat die Beklagte den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss am 13. 03.2006 in der Weise geändert, dass der geplante Lärmschutzwall

entlang der Grenze des klägerischen Grundstücks durch eine Stützwand in gleicher Höhe abgefangen wird. Dadurch wird eine Inanspruchnahme des klägerischen Grundeigentums vermieden. Auch unter Berücksichtigung dieser baulichen Veränderung verbleibt es dabei, dass der höchste Beurteilungspegel am Haus des Klägers bei 54 dB(A) tags und 48 dB(A) beträgt.

Der Kläger hält auch nach dieser Änderung an seinem ursprünglichen Begehren fest. Er trägt ergänzend vor:

Auch in der geänderten Fassung sei der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig, weil der höhengleiche Bahnübergang unzulässig sei. Die Änderung diene nur dazu, dem Kläger die Klagebefugnis zu nehmen. Rechte des Klägers seien durch den Verstoß gegen das Eisenbahnkreuzungsrecht aber unabhängig davon verletzt, ob sein Eigentum in Anspruch genommen werde. Die verletzte Vorschrift bezwecke nämlich auch den Schutz naher Anwohner, die künftig die Straße oder die Eisenbahn benutzen.

Die Beklagte trägt ergänzend vor:

Durch die Planänderung sei dem Anliegen des Klägers Rechnung getragen, dass sein Eigentum nicht zum Wohle der Allgemeinheit in Anspruch genommen werden solle.

Dem Oberverwaltungsgericht haben die Planunterlagen und ergänzende Akten der Beklagten vorgelegen. Ihr Inhalt war, soweit das Urteil auf ihm beruht, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig, aber nicht begründet. Das gilt sowohl für den Haupt- als auch für den Hilfsantrag. Der Planfeststellungsbeschluss in der geänderten Fassung vom 13. März 2006 verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Er ist, soweit er Rechte des Klägers betrifft, rechtmäßig.

I. Planänderung

Formelle Bedenken gegen die Planänderung vom 13. März 2006 bestehen nicht. Eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedurfte es für diese Änderung nicht. Von einem solchen Verfahren kann nach § 76 Abs. 2 BremVwVfG bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung abgesehen werden, wenn Belange anderer nicht berührt werden. Diese Voraussetzungen (vgl. dazu näher BVerwGE 84,31 <34>) liegen hier vor. Die Änderung lässt die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt. Umfang und Zweck des Vorhabens bleiben unverändert. Die Änderung löst keine zusätzlichen belastenden Auswirkungen aus. Sie beschränkt sich auf eine materielle Verbesserung zugunsten des Klägers. Auch eines erneuten Anhörungsverfahrens und einer erneuten öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses bedarf es nicht (§ 76 Abs. 3 BremVwVfG).

II. Planrechtfertigung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht dem Gebot der Planrechtfertigung.

Danach ist die Planung nur dann gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der von dem einschlägigen Fachplanungsgesetz verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht.

Die Planrechtfertigung folgt hier daraus, dass die „Verlegung der B 74“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist. Dieser Bedarfsplan ist als Anlage zum 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 01. Juli 2004 (BGBl. I S: 2574) dessen Bestandteil. Die Bauvorhaben, die in den Bedarfsplan aufgenommen werden, entsprechen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Danach sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Zum zusammenhängenden Verkehrsnetz gehören auch die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen in geschlossenen Ortslagen. Die Feststellung, dass ein Bedarf im Sinne dieser Zielsetzungen besteht, ist nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG für die Planfeststellung verbindlich (stRspr; vgl. z.B. BVerwGE 98, 339 <345ff.>; zuletzt 120, 1 <2>; 120, 87 <99f.>).

Die Bindung an die Entscheidung des Gesetzgebers über das Bestehen eines Bedarfs gilt auch für das gerichtliche Verfahren (BVerwGE 98, 339 <345>; 100, 388 <390>; 107, 1 <9>; BVerwG NVwZ-RR 1998, 292 <293>; LKV 1999, 26 <27>; Urt. v. 26.10.2005 - 4 A 49.04 -, Rn 22). Die Kontrolle der Verwaltungsgerichte ist daher darauf beschränkt, ob das Gesetz im Einzelfall verfassungswidrig und deshalb gemäß Art. 100 Abs. 1 GG dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen ist (BVerwGE 98, 339 <347>; BVerwG NVwZ-RR 1998, 292 <294>). Eine solche Verfassungswidrigkeit kommt aber nur in Betracht, wenn deutliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens überschritten sind. Davon ist nur auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist (BVerfG <Kammerbeschl.> NVwZ 1998, 1060; BVerwG, Urt. v. 26.10.2005 - 9 A 49.04 -, Rn 22>). Das ist dann der Fall, wenn es im Hinblick auf die gegenwärtige oder zukünftige Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan fehlt (BVerwGE 98, 339 <347>), weil es für das Vorhaben offenkundig keinerlei verkehrlichen Bedarf gibt (BVerwG NVwZ 1999, 528 <529>).

Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

1.

Zu Unrecht meint der Kläger, die Verlegung der B 74 diene nicht dem weiträumigen, sondern dem örtlichen Verkehr. Die neue Straßenführung ist nicht ausschließlich für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs innerhalb des Stadtstaates Bremens, sondern aufgrund des vorhandenen Netzzusammenhanges zumindest auch dafür geeignet und bestimmt, eine regionale Grenzen überschreitende Verkehrsverbindung zwischen vorhandenen Bundesfernstraßen ohne wesentlichen Wechsel der verkehrlichen Qualität zu ermöglichen; damit trägt sie zur überregionalen Verkehrserschließung

Bung des Bundesgebietes bei (zu diesen Kriterien vgl. *Grupp*, in: Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, 5. Aufl. 1998, Rn 21 zu § 1).

Unerheblich ist, dass das Vorhaben daneben auch dem innerörtlichen Verkehr dient. Eine Bündelung der Ziele des Fernstraßengesetzes mit anderen Zielen ist nicht von vornherein ausgeschlossen. „Im Wege der Optimierung der Vorgaben des Bedarfsplans“ darf eine fernstraßenrechtliche Planung zugleich auch das Anliegen verfolgen, zur Entspannung einer kleinräumlichen Verkehrssituation, insbesondere zur verkehrlichen Entlastung von Ortslagen, beizutragen (BVerwGE 116, 254 <260f.>). Dass Bundesstraßen neben ihrer überregionalen Bedeutung auch der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen können, ergibt sich im übrigen schon aus § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG. Die Bedeutung eines geplanten Streckenabschnitts für den weiträumigen Verkehr, die aus seiner netzbildenden Funktion folgt, wird selbst dann nicht in Frage gestellt, wenn er überwiegend städtischen oder regionalen Verkehr aufnehmen soll (Hessischer VGH, Urt. v. 06.12.1988 - 2 UE 427/85 - <juris; Leitsatz in UPR 1989, 280>; *Sauthoff*, in: Ziekow <Hg.>, Praxis des Fachplanungsrechts, 2003, Rn 1292).

2.

Es ist auch zu erwarten, dass die geplante Strecke tatsächlich nicht nur vereinzelt, sondern in einem erheblichen und regelmäßigen Umfang der ihr zugeordneten Verbindungsfunktion entsprechend für überregionale Verkehrsvorgänge genutzt wird (vgl. *Grupp*, a.a.O., Rn 23 zu § 1).

Aus dem Rückgang der Zahl der in Farge übersetzenden Fahrzeuge von 2.500/24h im Jahre 1991 auf 2.300/24h im Jahre 1997, auf den der Kläger sich in diesem Zusammenhang beruft, lässt sich kein Trend ableiten, der auf einen Verlust der Verbindungsfunktion für überregionale Verkehrsvorgänge hindeuten könnte. Gegen einen solchen Trend sprechen schon die Zahlen, die sich dem Presseartikel über die Halbjahresbilanz der Fährgesellschaft entnehmen lassen, den der Kläger selbst vorgelegt hat (Bl. 159 GA). Danach betrug die Zahl der übersetzenden Fahrzeuge im Durchschnitt des ersten Halbjahres 2001 2.443/24h und im Durchschnitt des zweiten Halbjahres 2002 2.313/24h. Zwar sind die Zahlen, wie sich aus den von der Beklagten vorgelegten Unterlagen ergibt (Bl. 332 GA), inzwischen auf 1.895/24h im Jahre 2004 und 1.736/24h im Jahre 2005 zurückgegangen. Die Fährgesellschaft führt diesen Rückgang auf konjunkturell bedingte Schwankungen und die Eröffnung des Wesertunnels Dedesdorf im Januar 2004 zurück. Auch diese Zahlen lassen jedoch erkennen, dass von einem Verlust der Verbindungsfunktion der B 74 als Weserquerung nicht die Rede sein kann. Sie bestätigen die Einschätzung, dass der Wesertunnel bei Dedesdorf schon wegen seiner räumlichen Entfernung und den daraus resultierenden Umwegen keine relevante Alternative zur Verbindung des nordöstlichen Teils der B 74 mit dem Verkehr aus/in Richtung A 27/Bremervörde/Stade und des links der Weser gelegenen Teilstücks mit dem Verkehr in/aus Richtung B 212/Oldenburg ist. Für diesen Verkehr stellt auch die weiter südlich geplante Untertunnelung der Weser im Zuge der A 281 einen - zudem mautpflichtigen - Umweg dar, so dass die zu erwartenden Auswirkungen dieses Projekts auf die B 74 jedenfalls begrenzt bleiben und sie nicht überflüssig machen.

Die Planrechtfertigung hängt auch nicht, wie der Kläger meint, von genaueren Feststellungen darüber ab, zu welchen Anteilen die Benutzer der Fähre tatsächlich von

der B 74 in Bremen-Nord kommen bzw. dorthin fahren und zu welchen Anteilen es sich um weserquerende Verkehre aus bzw. in Richtung Bremen-Rekum handelt. Der Kläger geht von einer Größenordnung von „unter 1.000 Fahrzeugen“ täglich aus, die vor bzw. nach der Weserquerung die B 74 in Bremen-Nord benutzen. Selbst wenn diese - rein spekulative - Einschätzung zutreffend sein sollte, würde sie nichts daran ändern, dass es insoweit einen überregionalen Bedarf für die geplante Verbindung gibt.

3.

Der Feststellung dieses Bedarfs kann auch nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, angesichts der „extrem geringen Größenordnung“ des weiträumigen Verkehrs reiche die bestehende Strecke der B 74 aus, um ihn zu bewältigen. Ein die Planung rechtfertigender Bedarf besteht nach der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte (vgl. z.B. BVerwGE 72, 282 <285> und 120, 1 <3>; OVG Bremen NordÖR 2000, 376 <377> und NJOZ 2005, 4780 <4785f.>) nicht erst bei Unabweislichkeit des Vorhabens, sondern bereits dann, wenn es „vernünftiger-weise geboten“ ist. Dafür reicht aus, dass die Planung den fachplanerischen Zielen des Gesetzes - hier des § 1 Abs. 1 FStrG - entspricht und generell geeignet ist, dieses Planungsziel zu erreichen. Diese Voraussetzungen sind bei der Verlegung einer vorhandenen Bundesfernstraße schon dann erfüllt, wenn sie zur Verbesserung der vorhandenen Situation für den überregionalen Verkehr beizutragen geeignet ist. Eine solche Eignung ist hier offenkundig und wird auch vom Kläger nicht in Frage gestellt. Ob der angenommene Verkehrsbedarf auch auf andere Weise befriedigt werden kann, ist für die Verfassungsmäßigkeit der gesetzgeberischen Bedarfsfeststellung unerheblich (BVerwG NVwZ 1999, 528 <529>) und - soweit dazu Anlass besteht - erst im Rahmen der Abwägung bei der Frage zu problematisieren, ob sich die Verwirklichung des Planungsziels auch gegenüber gegenläufigen Interessen durchzusetzen vermag.

III. Beachtung zwingender Rechtsvorschriften

Es kann offen bleiben, ob der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses Vorschriften entgegenstehen, die bei der Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch Abwägung überwunden werden können. Soweit hier ein Verstoß gegen solche zwingenden Versagungsgründe in Frage steht, führt er nämlich schon deshalb nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, weil jedenfalls Rechte des Klägers durch ihn nicht verletzt werden.

Als verletzte Vorschrift kommt hier allein § 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EisenbahnkreuzungsG - EKrG) in Betracht. Danach sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen herzustellen. Diese Vorschrift steht der Planung eines höhengleichen Bahnübergangs im Verlauf einer Neubaustrecke zwingend entgegen (vgl. *Numberger*, in: *Zeitler* <Hg.>, *Bayerisches Straßen- und Wegegesetz*, Rn 131 zu Art. 38 <Stand: Februar 2005>; *Marschall/Schweinsberg*, *Eisenbahnkreuzungsgesetz*, 5. Aufl. 2000, Anm. 3 zu § 2.). Zwar können nach § 2 Abs. 2 Satz 1 EKrG in Einzelfällen, „insbesondere bei schwachem Verkehr“, Ausnahmen zugelassen werden. Dadurch verliert die Vorschrift aber nicht ihren Charakter als der Planung entgegenstehendes zwingendes Recht. Zwingend in diesem Zusammenhang bedeutet nämlich nur, dass die Vorschrift eine

Bindung enthält, die strikt zu beachten ist und in keinem Fall im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden kann. Die Frage, ob eine Ausnahme zulässig ist, muss deshalb vor Eintritt in die Abwägung und allein nach den Gesichtspunkten entschieden werden, die sich aus § 2 EKrG ergeben (vgl. *Marschall/Schweinsberg*, a.a.O., Anm. 4.1 zu § 2).

Gegen die Rechtmäßigkeit der hier erteilten Ausnahmegenehmigung für die Kreuzung der B 74 mit der Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn bestehen sowohl in verfahrensrechtlicher als auch in materiellrechtlicher Hinsicht zumindest erhebliche Bedenken. Von der Darstellung dieser Bedenken, die in der mündlichen Verhandlung vom 01. März 2006 ausführlich erörtert worden sind, kann hier abgesehen werden. Auf sie kommt es nämlich nicht mehr an, nachdem die Beklagte den Planfeststellungsbeschluss am 13. März 2006 so geändert hat, dass das Grundeigentum des Klägers nicht mehr unmittelbar in Anspruch genommen wird. Dadurch hat sich die Prozesssituation des Klägers nachhaltig verändert:

Eine Enteignung des Klägers war nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig (Art 14 Abs. 3 GG). Diese Voraussetzung fehlte, wenn die Entziehung des Eigentums zur Verwirklichung eines - aus welchen Gründen auch immer - rechtswidrigen Vorhabens erfolgte. Solange der Kläger enteignungs betroffen war, hatte deshalb jede Verletzung objektiven Rechts zugleich auch eine Verletzung seines subjektiven Eigentumsrechts zur Folge. Nachdem das Eigentum des Klägers nicht mehr in Anspruch genommen wird, führt der objektive Verstoß gegen eine gesetzliche Vorschrift aber nur noch dann zugleich auch zu einer Verletzung seiner subjektiver Rechte, wenn ihm solche Rechte durch die verletzte Vorschrift eingeräumt werden. Das ist nach der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte der Fall, wenn die verletzte Vorschrift nicht nur im Interesse der Allgemeinheit erlassen worden, sondern zumindest auch den Interessen des Klägers zu dienen bestimmt ist. Nur wenn die Vorschrift, die einer Planung zwingend entgegensteht, zumindest zugleich auch eine Schutznorm zugunsten eines Klägers darstellt, begründet der Verstoß gegen sie eine Verletzung von Rechten dieses Klägers (vgl. *Kühling/Herrmann*, Fachplanungsrecht, 2. Aufl. 2000, Rn 634; *Schütz*, in: Ziekow <Hg.>, Praxis des Fachplanungsrechts, 2003, Rn 848; *Steinberg/Berg/Wickel*, Fachplanung, 3. Aufl. 2000, § 6 Rn 41; jeweils m.w.Nwn.).

§ 2 EKrG ist keine Schutznorm in dem genannten Sinn. Ziel der Vorschrift ist, im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs höhengleiche Bahnübergänge bei der Anlegung neuer Kreuzungen von vornherein zu vermeiden. Die Pflicht zum Bau von Überführungen, die sie begründet, knüpft nicht etwa an ein konkretes Sicherheitsdefizit eines Bahnübergangs und an besondere Gefahren für einen bestimmten Personenkreis an, sondern bezweckt im öffentlichen Interesse eine generelle Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Fällen, in denen ohnehin eine neue Kreuzung gebaut wird (BVerwG NwZ-RR 1998, 93 <94> unter Hinweis auf die Gesetzesbegründung <BT-Dr IV/183, S. 4>; *Marschall/Schweinsberg*, a.a.O., Anm. 3 zu § 2). Entgegen der Auffassung des Klägers kommt es daher nicht darauf an, dass er in der Nähe des Bahnübergangs wohnt und die Straße oder die Eisenbahn später häufiger benutzt als andere.

IV. Abwägung

Der Planfeststellungsbeschluss lässt, soweit die Belange des Klägers betroffen sind, Abwägungsmangel nicht erkennen.

1. Rechtlicher Maßstab

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Das Gebot gerechter Abwägung verlangt nach der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte, daß - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Ein Anspruch auf gerechte Abwägung in diesem Sinne steht dem Kläger nur zu, soweit er durch die Planung in seinen eigenen Belangen betroffen ist. Nur insoweit kann er eine Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen verlangen. Einen Anspruch darauf, dass die Planung insgesamt in jeder Hinsicht fehlerfrei ist, hat der Kläger nicht. Belange der Allgemeinheit, die gegen das Vorhaben sprechen, kann nur derjenige geltend machen, dessen Grundeigentum durch den Planfeststellungsbeschluss unmittelbar in Anspruch genommen wird, weil das - wie bereits ausgeführt - nach Art. 14 Abs. 3 GG nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht mehr vor, nachdem der Planfeststellungsbeschluss so geändert worden ist, dass er keine enteignende Vorwirkung gegenüber dem Kläger mehr entfaltet.

Die Beschränkung eines nur mittelbar von der Planung Betroffenen auf die Geltendmachung eigener Belange ist in der Rspr. seit langem geklärt (vgl. die Nachw. bei *Schütz*, a.a.O., Rdnrn. 851ff., 867ff.). Gegen das Vorhaben sprechende öffentliche Belange kann der Kläger auch nicht dadurch indirekt zur Geltung bringen, dass durch sie die öffentlichen Belange, die für das Vorhaben sprechen, vorab relativiert werden und ihnen in Folge dessen weniger Gewicht gegenüber den privaten Belangen des Klägers beigemessen wird, die gegen das Vorhaben sprechen (vgl. OVG Bremen NJOZ 2005, 4780 <4787>).

2. Verkehrsprognose

Von der Verpflichtung, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen, wird die Planfeststellungsbehörde nicht schon durch die gesetzgeberische Bedarfsentscheidung entbunden. Die Bindungswirkung des Bedarfsplans hindert sie zwar daran, in Abrede zu stellen, dass überhaupt ein Bedarf für das Vorhaben - hier: die Verlegung der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße - besteht, sie schließt aber nicht aus, dass es Belange geben kann, die so gewichtig sind, dass sie in der Abwägung den kraft Gesetzes feststehenden Bedarf überwinden können (BVerwGE 98, 339 <345 ff.>, 100, 238 <254 f.>; 100, 370 <380, 384 f.>; 100, 388 <390>; vgl. auch BVerwG NVwZ 2003, 1120 <1121>).

Ob sich der Verkehrsbedarf in der Abwägung durchsetzt, hängt deshalb von seinem Gewicht und von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen. Zu diesem Zweck hat sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit über die Art und die Bedeutung der das Vorhaben tragenden Interessen zu verschaffen (BVerwG NVwZ-RR 1998, 292 <294>). Dies setzt eine zutreffende Würdigung des vorhandenen und eine fehlerfreie Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens voraus.

Entsprechender Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde über die Verkehrsverhältnisse bedurfte es hier auch deshalb, weil im Planfeststellungsbeschluss (S. 70) als Belange, die für das Vorhaben sprechen, nicht nur die Befriedigung überregionaler Verkehrsbedürfnisse, sondern auch die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Bremen-Nord durch die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftsstandorte sowie die Entlastung der Wohngebiete von Durchgangs- und Schleichverkehren angeführt werden. Diese Gesichtspunkte sind, wenn sie zutreffend ermittelt sind, grundsätzlich geeignet, das Gewicht der für ein Straßenbauvorhaben sprechenden Belange zu erhöhen (BVerwG NVwZ-RR 1998, 292 <294>) und die Wahl der Trasse zu beeinflussen (BVerwGE 116, 254 <261>; 120, 87 <105>).

Die Ermittlung und Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sind rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens ist grundsätzlich Sache der zuständigen Behörde. Das Oberverwaltungsgericht hat nur zu prüfen, ob der Sachverhalt, der der Prognose zugrunde liegt, zutreffend ermittelt wurde, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist (vgl. BVerwGE 114, 364 <378> m.w.Nwn; BVerwG NVwZ 2003, 1120 <1121>; NVwZ 2005, 933 <936>; OVG Bremen NordÖR 2000, 376 <377>; NJOZ 2005, 4780 <4787f.>). Weder den vorliegenden Akten noch dem Vortrag des Klägers lassen sich Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass eine dieser Fragen zu verneinen sein könnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere nicht unberücksichtigt gelassen, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der B 74 und in deren Umfeld im Bereich Rönnebeck in den neunziger Jahren rückläufig entwickelt hat. Dieser Rückgang ist durch eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung erfasst worden, der zwei Verkehrszählungen im September 1997 zugrunde liegen (Ingenieurgemeinschaft Prof. Dr.-Ing. R. S. - Dr. Ing. W. H. , „Variantenuntersuchung B 74 - Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung“, Ordner 4 Ergänzungsband 2). Dabei ist festgestellt worden, dass die Verkehrsbelastung auf vielen Straßen im Untersuchungsgebiet, insbesondere im Zuge der bisherigen B 74 (Rönnebecker Straße / Dillener Straße / Farger Straße) leicht (2,6 % bis 14,5 %) abgenommen hat. Die Einschätzung, dass diese Entwicklung, die dem allgemeinen Trend widerspricht, im wesentlichen auf den Zusammenbruch großer Industriebetriebe (Bremer Vulkan) im Einzugsbereich der alten B 74 zurückzuführen sei, erscheint plausibel. Auch der Kläger nennt keine Gesichtspunkte, die zu der Annahme berechtigen könnten, der Rückgang des Verkehrsaufkommens werde sich fortsetzen. Die Prognose, die Verkehrsbelastung werde wieder zunehmen, ist nachvollziehbar. Sie orientiert sich daran, dass nach der sog. Shell-Studie aus dem Jahr 1997 (Deutsche Shell AG, Motorisierung - Frauen geben Gas - Shell-Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen bis zum Jahre 2020) eine bundesweite

Steigerung der Gesamtfahrleistung zwischen 5 % und 14 % für das Jahr 2010 (bezogen auf 1997) erwartet wird und die Integrierte Verkehrsplanung der Stadtgemeinde Bremen aus dem Jahre 1990 für das gesamte Stadtgebiet eine Steigerung des Verkehrsaufkommens (von 1991) bis 2005 von rund 9% annimmt. Sie stellt weiter in Rechnung, dass die zusammengebrochene industrielle Infrastruktur in Bremen-Nord wiederbelebt werden soll. Aus alledem folgert sie für das Untersuchungsgebiet Rönnebeck/Farge eine Zunahme der „weserparallelen Verkehre“ in einer Größenordnung von 11 % bis 25 %; wegen des Ausbaus der B 212 und des geplanten Wesertunnels sei die Zunahme eher an der unteren Grenze anzunehmen, so dass von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 1997 bis 2010 um rund 11% auszugehen sei.

Die Erwartung einer deutlichen Zunahme des Verkehrs ist - unabhängig von der konkreten Prozentzahl - plausibel. Sie wird durch die Ergebnisse der Nachzählung von 2001 bestätigt (vgl. Bl. 200ff. GA). Danach ist für den Zeitraum von 1997 bis 2001, also für weniger als ein Drittel des ursprünglichen Prognosezeitraums, eine Zunahme des Gesamtverkehrs von 4,8% (in Pkw-Einheiten) zu verzeichnen.

3. Untersuchte Varianten

Nicht zu beanstanden ist auch, dass die Planfeststellungsbehörde der planfestgestellten Streckenführung den Vorzug vor den anderen von ihr untersuchten Varianten eingeräumt hat.

Im Rahmen des bereits zitierten Gutachtens „Variantenuntersuchung B 74 - Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung“ ist die prognostizierte Verkehrsmenge in Beziehung zu der bisherigen Verteilung des Verkehrsaufkommens gesetzt und untersucht worden, welche Auswirkungen sich daraus für verschiedene Streckenführungen ergeben. Dabei sind - jeweils mit Untervarianten - die planfestgestellte Trasse (Varianten I), ein Neubau der Trasse von der Anschlussstelle Kreinsloger bis zur Turnerstraße und ein Ausbau der Turnerstraße bis zur Dillener Straße (Varianten II) und eine Beibehaltung der bisherigen Straßenführung mit restriktiven Maßnahmen im untergeordneten Netz und evtl. Neubau einer Gewerbebezugszufahrt (Varianten III) anhand der Kriterien Zeit- und Wegeaufwand, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verlagerung von Sonderverkehren miteinander verglichen worden. Dieser Vergleich ist nicht nur mit einem deutlichen Vorsprung zugunsten der Varianten I ausgegangen, er hat insbesondere auch ergeben, dass die Planungsziele mit den vom Kläger favorisierten Varianten III nicht erreicht werden können (vgl. insbes. S. 13).

Dem kann der Kläger nicht mit Erfolg entgegenhalten, dem Schleichverkehr in den Wohnvierteln könne auch erfolgreich dadurch begegnet werden, dass die bisherige Ortsdurchfahrt der B 74 (Kreinsloger - Rönnebecker Straße - Dillener Straße - Farger Straße) konsequenter als bisher von parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten und dadurch flüssiger und attraktiver werde. An der Überlastung der bisherigen Ortsdurchfahrt durch hohes Verkehrsaufkommen ändert das nichts. Auch die restriktiven Maßnahmen, die der Variante III zugrunde gelegt worden sind, zielen auf eine Konzentration des Durchgangsverkehrs auf den Straßenzug Kreinsloger - Rönnebecker - Straße - Dillener Straße - Farger Straße ab, indem sie eine Schließung der Bahnübergänge Samlandstraße und Hechelstraße sowie der Richard-Taylor-Straße zwischen den

Ortsteilen Farge und Rönnebeck und der Eylmannstraße nördlich der Kreuzung mit der Samlandstraße vorsehen (S. 9). Als Folge dessen erwarten die Gutachter einen Anstieg der Verkehrsmenge im Zuge der Dillener Straße (von 10.400 Kfz/24h im Analysezustand 1997) auf 14.000 Kfz/24 h, der aufgrund der Charakteristik der Ortsdurchfahrt und der vielfältigen Nutzung zu einer hohen Störanfälligkeit führe (S. 11). Die Schlussfolgerung der Planfeststellungsbehörde, diese Variante nicht weiter zu verfolgen, weil die „übermäßige“ Belastung der Ortsdurchfahrt zu nicht tolerierbaren Problemen durch Immissionen führe und ein gesteigertes Konfliktpotential hinsichtlich der Verkehrssicherheit erwarten lasse, so dass die gegenwärtige Situation sogar noch verschlechtert würde (PFB S. 78), ist daher nachvollziehbar.

4. Entlastungseffekt

Entgegen der Auffassung des Klägers hat die Beklagte auch die Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht falsch eingeschätzt. Zu Unrecht beruft der Kläger sich darauf, dass es in der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die der Vorbereitung der Entscheidung über die Einstufung im Bedarfsplan dient, heißt, das Projekt werde für die Entlastung von Ortsdurchfahrten keine nennenswerten Effekte zeigen (GA Bl. 114).

a.

Der Kläger verkennt, dass es sich bei der Projektbewertung um eine rein quantitative schematisierte Gesamtschau handelt, die auf unterschiedlichen Effekten in den einzelnen Streckenabschnitten fußt. Wie sich der - gleichfalls schematisierten - Begründung entnehmen lässt, beruht die Bewertung darauf, dass auf 69% der Strecke „mittelhohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind“, bestehen. „Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmenge“ auf den 31% der Strecke, die „mittlere bis hohe Handlungspotentiale aufweisen.“ Ein Widerspruch zu den Annahmen der Beklagten über die Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrt Rönnebeck und insbesondere der angrenzenden Wohnstraßen lässt sich daraus nicht ableiten. Das verdeutlichen im Übrigen die weiteren Aussagen der schematisierten Projektbewertung („Wirkungsbereiche“): Danach sind ohne die Maßnahme „hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von 0,6 km in städtischen Mittellagen zu erwarten“ („Konflikte“). Als Wirkungen der Maßnahme werden „Entlastungseffekte“ („Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 2,0 km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 2,0 km mittel. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf 2,0 km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe, so dass dort der verbleibende Verkehr, auch in Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen, mit Aufenthaltsfunktionen organisiert werden kann“) und „Belastungseffekte“ („Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 0,9 km ansteigen. Die Zunahme ist dabei auf 0,9 km sehr hoch. Von diesen Strecken verlaufen 0,4 km durch städtische Mittellagen, 0,5 km durch städtische Randlagen. Zusätzliche Belastungen werden dazu führen, dass das Niveau der täglichen Verkehrsmengen sich auf 0,9 km Länge hoch einstellen wird.“) aufgeführt.

Diese differenziertere Darstellung zeigt, dass die Annahmen des Bundesministeriums keine Veranlassung geben, die Erwägungen der Beklagten in Zweifel zu ziehen. Auch die Projektbewertung bestätigt einen Entlastungseffekt für den überwiegenden Teil

der bisherigen Strecke. Von einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf einem anderen Teil der Strecke (Farger Straße) geht auch die Variantenuntersuchung aus, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt

b.

Im Übrigen ist anzumerken, dass maßgebend allein die Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses sind. Ihnen liegen konkrete Erhebungen und Prognosen zugrunde, die zum Zeitpunkt der Projektbewertung noch nicht zur Verfügung standen. Zweck der Projektbewertung war die Entscheidung über den (dringlichen) Bedarf und die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan; diese wiederum war erst die Voraussetzung für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens, in dem dann das Abwägungsmaterial als Grundlage für die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens zu ermitteln und zusammenzustellen war. Eine Abweichung von Daten oder Annahmen im Planfeststellungsbeschluss von denen der Projektbewertung ist dem verbesserten Erkenntnisstand aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrens geschuldet. Sie ist daher nicht geeignet, die Tragfähigkeit der Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses zu erschüttern.

5. Anbindung an das örtliche Verkehrsnetz

Entgegen der Auffassung des Klägers lässt sich nicht feststellen, das Vorhaben sei in einer Weise ausgestaltet worden, die nicht dem örtlichen Bedarf entspreche. Ein Abwägungsfehler ist insoweit nicht erkennbar. Insbesondere sind weder die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen verfehlt worden.

Der Kläger übersieht, dass die Verlegung der B 74 nicht allein dem örtlichen Bedarf dient, sondern eine entsprechende Funktion lediglich „im Wege der Optimierung der Vorgaben des Bedarfsplans“ (BVerwGE 116, 254 <260>) nach dem Bundesfernstraßengesetz erfüllt. Soweit die Ausgestaltung des Vorhabens Belangen des örtlichen Verkehrs Rechnung trägt, kann das nur im Rahmen dieser Vorgaben geschehen.

Durch den Bedarfsplan vorgegeben ist insbesondere der Anschluss des Vorhabens an den weiteren Verlauf der B 74. Die Angriffe des Klägers gegen die seiner Ansicht nach fehlerhafte Ausrichtung des Vorhabens auf den Anleger der Fähre Farge (Wilhelmshavener Straße) sind deshalb schon im Ansatz verfehlt.

Nicht zu überzeugen vermag auch die Auffassung des Klägers, die Ausgestaltung des Vorhabens entspreche nicht dem örtlichen Bedarf, weil die Richard-Taylor-Straße nicht an die Strecke angeschlossen, sondern über sie hinweggeführt werde. Eine optimale Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse bei der Ausgestaltung einer Bundesfernstraße ist nicht geboten. Zwischen den Belangen des Fernverkehrs, die für eine möglichst störungs- und daher möglichst kreuzungsfreie Durchfahrt sprechen können, und den Belangen des örtlichen Verkehrs, die eine möglichst umfassende Anbindung der neuen Straße an das Ortsnetz als erwünscht erscheinen lassen können, besteht ein Konflikt, der im Wege der planerischen Abwägung zu lösen ist. Es ist rechtlich nicht zu beanstanden, wenn dieser Konflikt - wie hier - in der Weise gelöst wird, dass die Anbindung an die örtlichen Straßen auf einige wenige Kreuzungspunkte beschränkt wird. Die Auswahl dieser Kreuzungspunkte (Turnerstraße und Anbin-

dung an Claus-von-Lübken-Straße) ergibt sich ohne weiteres aus der Verkehrsbedeutung dieser Straßen und wird auch vom Kläger nicht in Frage gestellt. Warum es fehlerhaft sein sollte, dass die Beklagte nicht stattdessen oder zusätzlich auch die Richard-Taylor-Straße an die neue B 74 angebunden hat, lässt der Vortrag des Klägers nicht erkennen. Wie sich aus der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung ergibt, ist die Verkehrsbedeutung der Richard-Taylor-Straße östlich der Einmündung der Samlandstraße relativ gering. Stark frequentiert ist sie bisher nur zwischen Samlandstraße und Koloniestraße bzw. Betonstraße. Dabei handelt es sich aber um die Verbindung zwischen Turnerstraße und Wilhelmshavener Straße bzw. Betonstraße, deren Funktion durch das neue Vorhaben ersetzt wird. Die Verbindung zwischen Farge und Rönnebeck über die Richard-Taylor-Straße wird für den Kraftfahrzeugverkehr auch technisch geschlossen, Fußgänger und Radfahrer werden aber mittels einer Brücke über die B 74 geführt. Den dadurch verursachten Nachteilen steht ein Zugewinn an Verkehrssicherheit und Wohnqualität gegenüber.

6. Alternative Streckenführung über Claus-von-Lübken-Straße/Betonstraße

Die Abwägung ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil eine alternative Streckenführung über die Claus-von-Lübken-Straße und die Betonstraße nicht näher untersucht und in die Abwägung einbezogen worden ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, alle denkbaren Möglichkeiten einer anderen Trassenführung zu untersuchen und in das Verfahren einzuführen. Sie darf sich darauf beschränken, nur solche Alternativen in Betracht zu ziehen, die von der Sache her nahe liegen. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ein Abwägungsfehler liegt erst dann vor, wenn sich die nicht näher untersuchte Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (stRspr, vgl. z.B. BVerwGE 100, 238 <249>; 102, 331 <341 f.>; 107, 142 <149>).

Davon kann hier aber keine Rede sein. Die von Kläger propagierte Streckenführung über die Claus-von-Lübken-Straße und die Betonstraße ist als Alternative offensichtlich ungeeignet.

Die vorhandene Bebauung in der Betonstraße steht der Verlegung der B 74 dorthin entgegen. Das ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit aus dem Luftbild und den übrigen Fotografien, die die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vorgelegt und erläutert hat. Nach der Erörterung dieser Bilder in der mündlichen Verhandlung besteht kein vernünftiger Zweifel daran, dass der vorhandene Straßenquerschnitt nicht ausreicht, um das Vorhaben aufzunehmen. Dabei kann nicht von der Straßenbreite ausgegangen werden, die die planfestgestellte Strecke aufweist. Anders als auf dieser lässt sich der Verkehr auf der Betonstraße nämlich nicht auf den Durchgangsverkehr für Kraftfahrzeuge beschränken; soll die bisherige Funktion der Betonstraße als bebauter innerörtlicher Straße erhalten bleiben, werden weitere Flächen benötigt. So müssen zum Beispiel aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Radwege angelegt werden. Darüberhinaus muss die Zuwegung für die vorhandene Straßenrandbebauung gewährleistet sein. Schließlich sind, um deren Wohnqualität zu sichern, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes erforderlich, für die ebenfalls Raum benötigt wird. Der Raumbedarf ist besonders groß, wenn Schallschutzmaßnahmen

und Zuwegungen sich nicht gegenseitig ausschließen oder beeinträchtigen sollen. Eine Führung der B 74 durch die Betonstraße ist deshalb, wenn überhaupt, jedenfalls nicht zu angemessenen Bedingungen möglich.

7. Lärmeinwirkungen auf das Wohnhaus des Klägers

Die Lärmeinwirkungen des Vorhabens auf das Wohnhaus des Klägers sind zutreffend ermittelt und bewertet worden.

a.

Weder den vorgelegten Unterlagen noch dem Vortrag des Klägers lassen sich hinreichende Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass die schalltechnische Untersuchung, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist (Planunterlagen 11), fehlerhaft sein könnte.

aa.

Zu Unrecht beanstandet der Kläger, dass der Schallprognose für sein Haus eine Verkehrsmenge von 10.500 Kfz/24h zugrunde liegt, während die Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von einem Verkehrsaufkommen von 15.000 Kfz/24 ausgehe. Ein Widerspruch besteht darin schon deshalb nicht, weil der vom Bundesministerium angenommene Wert sich - offenbar als Mittelwert - auf die gesamte Strecke im Jahre 2015 bezieht, während für die Schallprognose einzelne Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Verkehrsbelastungen gebildet worden sind, um eine differenzierte (objektbezogene) Lärmberechnung anhand der für 2010 prognostizierten Verkehrsmengen (je nach Streckenabschnitt zwischen 10.500 und 20.800 Kfz/24h) zu ermöglichen. Im Übrigen übersieht der Kläger auch hier, dass genaue Prognosedaten erst das Ergebnis des aufwändigen Planfeststellungsverfahrens sein und nicht schon im Vorfeld bei der Aufstellung des Bedarfsplans erstellt werden können, der erst die Voraussetzungen für das Planfeststellungsverfahren schafft.

bb.

Entgegen der Auffassung des Klägers lässt sich auch nicht feststellen, dass die topographischen Gegebenheiten auf der seinem Haus gegenüberliegenden Straßenseite in der Lärmprognose nicht oder unzureichend berücksichtigt worden wären.

Der Berechnung der Verkehrslärmemissionen und -immissionen in der schalltechnischen Untersuchung sind die Anlage 1 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS-90) zu Grunde gelegt worden. Nach der genannten Anlage 1 werden bei der Berechnung der Beurteilungspegel an Straßen auch Pegeländerungen durch topographische Gegebenheiten, bauliche Maßnahmen und Reflexionen (D_B) berücksichtigt, zu denen je nach den örtlichen Gegebenheiten neben Lärmschutzwänden u.a. auch Einschnitte gehören können. Im Einzelnen ist die Pegeländerung D_B nach Kapitel 4 der Richtlinien zu ermitteln, auf die in der Verordnung ausdrücklich Bezug genommen verwiesen wird. Wie Prof. Dr.-Ing. R. , der die schalltechnische Untersuchung durchge-

führt hat, in der mündlichen Verhandlung erläutert hat, sind die topographischen Daten in ein spezielles Datenverarbeitungsprogramm eingegeben worden, das auf der Grundlage der genannten Regelwerke erstellt worden ist. Eine CD-Rom mit den entsprechenden Daten ist dem Kläger auf seinen Wunsch hin zur Verfügung gestellt worden. Konkrete Einwände gegen die eingegebenen Daten und die daraus folgende Berechnung der Beurteilungspegel hat der Kläger nicht erhoben.

Entgegen der Auffassung des Klägers besteht auch keine Notwendigkeit, wegen der Böschung auf der gegenüberliegenden Seite korrigierend noch einen gesonderten Wiederhalleffekt zu berücksichtigen. Sowohl nach Ziff. 4.4.1.4.1 (Verfahren für „lange, gerade“ Fahrstreifen) als auch nach Ziff. 4.4.2.1.3.1 (Teilstück-Verfahren) der Richtlinien ist eine Pegelerhöhung durch Mehrfachreflexion D_{Refl} , die über die Berücksichtigung von Einfachreflexionen (Ziff. 4.6) hinausgeht, nur vorgesehen, wenn ein Fahrstreifen bzw. ein Teilstück zwischen parallelen, reflektierenden Stützmauern, Lärmschutzwänden oder geschlossenen Hausfassaden mit einem Lückenanteil von weniger als 30% verläuft. Diese Regeln sind verbindlich (vgl. BVerwG Buchholz 407.4 § 8a FStrG Nr. 13). Gesichtspunkte, die dazu führen könnten, sie gleichwohl in Frage zu stellen, hat der Kläger nicht vorgetragen.

b.

Zu Recht hat die Beklagte die Lärmimmissionen, die für das Grundstück des Klägers prognostiziert worden sind, als zumutbar angesehen. Auch nach der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. März 2006, durch die nunmehr eine Stützwand an Stelle des ursprünglich auf dem klägerischen Grundstück vorgesehenen Lärmschutzwandfußes vorgesehen ist, werden Beurteilungspegel von höchstens 54 dB(A) tags und höchstens 48 dB(A) nachts prognostiziert. Damit werden die Grenzwerte, die § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete vorsieht - 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts - , nicht erreicht.

8. Troglösung

Entgegen der Auffassung des Klägers stellt es auch keinen erheblichen Abwägungsmangel dar, dass die Beklagte nicht näher die Möglichkeit untersucht hat, die vorgesehene Trasse südlich der Eisenbahnlinie in Troglage zu führen.

Eine Tieferlegung der Trasse ist im Planfeststellungsverfahren insoweit geprüft worden, als die Planungsvariante Ia eine Unterführung zur Querung der Bahnlinie vorsah. Im Erläuterungsbereich (Planunterlage 1, Ordner 1, S. 7) wird dazu ausgeführt, dass dann wegen der erforderlichen Stützwände ein plangleicher Anschluss der Straße zum Gewerbegebiet (Richtung Claus-von-Lübken--Straße) „ohne erhebliche Eingriffe“ nicht mehr möglich sei. Im Planfeststellungsbeschluss (S. 78) wird die Variante mit der Begründung verworfen, die daraus entstehenden erheblichen Mehrkosten und der größere Eingriff würden im Vergleich zu einer plangleichen Trassenführung (Varianten Ib und Ic) nicht durch einen verbesserten Verkehrsablauf kompensiert, zudem würde der Anschluss des Gewerbegebiets erschwert werden.

Eine Troglösung, die auf die Strecke südlich des Bahnübergangs beschränkt bliebe, wäre, wie die Erörterung in der mündlichen Verhandlung ergeben hat, zwar technisch

realisierbar. Auch sie würde aber zu erheblichen Mehrkosten führen. Wie Prof. Dr.-Ing. R. in der mündlichen Verhandlung an Hand entsprechender zeichnerischer Darstellungen plausibel erläutert hat, ist eine Tieferlegung, die den Umfang von wenigen Zentimetern überschreitet, nur möglich, wenn der Trog durch gesonderte Pumpanlagen entwässert wird. Dass daraus erhebliche Mehrkosten resultieren, ist offenkundig. Das Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung (§ 7 Abs. 1 Satz 1 BHO) ist ein abwägungserheblicher öffentlicher Belang (vgl. BVerwGE 71, 163 <166>; NVwZ-RR 1999,164). Die Mehrkosten, die auch bei einer nur begrenzten Troglösung zu erwarten sind, stehen in keinem Verhältnis zu der Verbesserung der Lärmsituation, die sich der Kläger davon für sein Grundstück verspricht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Lärmeinwirkungen auf das klägerische Grundstück aufgrund der getroffenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes - wie dargestellt - auch bei einer plangleichen Trassenführung im Rahmen des für ein allgemeines Wohngebiet Zumutbaren bewegen. Eine nähere Untersuchung der Vor- und Nachteile einer nur teilweisen Troglösung drängte sich daher nicht auf.

Selbst wenn in deren Unterbleiben ein Abwägungsmangel gesehen werden könnte, würde ein solcher Mangel jedenfalls nicht zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen. Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nämlich nur erheblich, wenn sie auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (§ 17 Abs. 6c Satz 1 FStrG). Dazu muss die konkrete Möglichkeit bestehen, dass ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre (stRspr seit BVerwGE 64, 33 <39>; zuletzt 121, 52 <76>; OVG Bremen NordÖR 2002, 116 <121>). Das lässt sich hier angesichts des offensichtlichen Missverhältnisses von Kosten und Nutzen ausschließen.

9. Verschiebung der Trasse

Die Abwägung ist schließlich auch nicht deshalb fehlerhaft, weil die Beklagte von einer Verschiebung der Trasse in nordwestlicher bzw. westlicher Richtung abgesehen hat. Eine solche Verschiebung würde zwar dazu führen, dass die neue Straße eine größere Entfernung zum klägerischen Grundstück hätte, dem stünden aber mindestens gleichwertige Nachteile für andere Betroffene und eine gravierende Beeinträchtigung anderer Belange gegenüber. Sie drängte sich daher nicht als mögliche Alternative auf.

a.

Die vom Kläger vorgeschlagene Trassenführung nördlich der Häuser Samlandstraße 54 und Richard-Taylor-Straße 62 würde, wie die Erörterung in der mündlichen Verhandlung gezeigt hat, wegen des Mindestradius, der bei der Einmündung der Trasse in die Farger Straße eingehalten werden muss, dazu führen, dass die Häuser Farger Straße 43 und 45 beseitigt werden müssten. Zudem würde dem größeren Abstand der Trasse zu den Wohnhäusern am Wasserweg ein geringerer Abstand zu der Wohnbebauung in der Straße Uppe Höcht entsprechen, so dass die vom Kläger geltend gemachten Nachteile nicht vermieden, sondern nur auf andere Betroffene verschoben würden.

b.

Ähnliches gilt für die Verschwenkung der Trasse um 5 m in westlicher Richtung. Wie Prof. Dr.-Ing. R. in der mündlichen Verhandlung an Hand von entsprechenden Plänen dargestellt hat, würde die Trasse bei einer solche Verschwenkung bis auf 6 m an das Haus Richard-Taylor-Straße 62 heranrücken und eine größere Teilfläche dieses Grundstücks in Anspruch nehmen. Zugleich würde die Verschwenkung, wenn die Radien gewahrt werden sollen, die nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen - Linienführung (RAS-L) einzuhalten sind, dazu führen, dass die Eisenbahn erst im Bereich der Gleisabzweigung zum Bundeswehr-Gelände oder sogar erst danach erreicht werden könnte und der Kreuzungsbereich mit der Eisenbahn entsprechend größer ausfallen müsste.

10. Gesamtabwägung

In einer abschließenden „Gesamtabwägung“ (PFB S. 81) hat die Beklagte noch einmal die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens, die auch nach den getroffenen Anordnungen zum Schutz der betroffenen Belange verbleiben, mit den Vorteilen abgewogen, die durch das Vorhaben erstrebt werden. Dabei hat sie diese Belange - jedenfalls, soweit sie den Kläger betreffen - zutreffend erfasst. Sie hat weder ihre Bedeutung verkannt noch den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen, die zu ihrer objektiven Gewichtung außer Verhältnis steht. Insbesondere ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Beklagte „angesichts der bestehenden dauernden Überlastung der Haupt- und Sammelstraßen und der hieraus resultierenden hohen Belastung der zentralen Wohngebiete mit Verkehrsimmissionen und Schleichverkehren“ ein besonders hohes öffentliches Interesse an dem Vorhaben angenommen hat, dem gegenüber die entgegenstehenden Interessen zurücktreten müssten.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr.10, 711 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung:

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, schriftlich oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerde muß das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muß sich jeder Beteiligte

durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez.: Stauch

gez.: Göbel

gez.: Alexy

Beschluss

Der Streitwert wird gemäß § 52 Abs. 1 GKG auf 20.000,00 Euro festgesetzt.

Das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen,
1. Senat

Bremen, den 11. Mai 2006

gez.: Stauch

gez.: Göbel

gez.: Alexy