



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 469/00

*Urteil verkündet am 4.9.2001
in unvollständiger Fassung*

*gez.: Kahle
U. d. G.*

Im Namen des Volkes! Urteil In der Verwaltungsrechtssache

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Prof. Pottschmidt, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter Dr. und aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28.08.2001 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Kläger mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die ihre Kosten selbst trägt.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Den Klägern wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung nach Maßgabe der Kostenfestsetzung abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Kläger wenden sich gegen den am 24.10.2000 ergangenen Planfeststellungsbeschluß betreffend den Neubau einer Straßenbahnstrecke im Straßenzug Lilienthaler

Heerstraße/Borgfelder Heerstraße/Borgfelder Allee (2. Bauabschnitt Straßenbahnlinie 4).

Die Kläger sind Eigentümer des Grundstücks Lilienthaler Heerstraße . Das Grundstück liegt - stadtauswärts gesehen - im ersten Teilstück der Lilienthaler Heerstraße zwischen Leher Kreisel und Kopernikusstraße an der Ostseite der Straße. Es ist 1.523 m² groß und liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 480 vom 21.07.1961, der die Gewerbeklasse III und die Baustaffel 2 a festsetzt. Das Grundstück ist mit einem Wohnhaus bebaut; die Kläger leben dort und betreiben eine Heilpraktikerpraxis.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss sieht vor, daß das Grundstück - wie auch die übrigen Grundstücke an der Ostseite der Lilienthaler Heerstraße zwischen Leher Kreisel und Kopernikusstraße - in einer Tiefe von ca. 2,5 m in Anspruch genommen wird.

Die Planungen für den Neubau der Straßenbahnlinie 4, die die nordöstlichen Stadtteile Bremens sowie die niedersächsische Gemeinde Lilienthal mit der Bremer Innenstadt verbinden soll, reichen in den Anfang der 90er Jahre zurück. Der 6,5 km lange 1. Bauabschnitt zwischen Kurfürstenallee und Horner Kreisel wurde 1994 planfestgestellt und ist inzwischen hergestellt; die Straßenbahn ist dort seit 1998 in Betrieb. Die Bahn wird dort in Mittellage auf einem eigenen Gleiskörper geführt; die zuvor zweispurigen Richtungsfahrbahnen wurden auf eine Spur mit einer Breite von 3,5 m zurückgebaut.

Die 1994 vorgelegten Planunterlagen für den 3,2 km langen 2. Bauabschnitt vom Horner Kreisel bis Borgfeld sahen einen Umbau in entsprechender Weise vor. Die zweispurigen Richtungsfahrbahnen sollten unter Erhalt der vorhandenen dreireihigen Eichenallee auf eine 3,5 m breite Fahrbahn zurückgebaut werden, um Raum für den Gleiskörper zu schaffen.

Im folgenden traten Zweifel auf, ob dieser Rückbau der Verkehrsfunktion der Straße gerecht werden würde. Der Straßenzug ist von der Kopernikusstraße (d. h. der Abzweigung zum Autobahnzubringer) bis zur Landesgrenze im Flächennutzungsplan

1983 als Hauptverkehrsstraße dargestellt und entsprechend verkehrlich belastet. Eine Überprüfung der bisherigen Planung wurde darüber hinaus dadurch veranlaßt, daß für Borgfeld die Ausweisung neuer Baugebiete in Aussicht genommen wurde.

Ein vom Vorhabenträger in Auftrag gegebenes verkehrstechnisches Gutachten (Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Januar 1997, Variantenuntersuchung zur Führung der Straßenbahnlinie 4) schlug vor, die bisherigen Planung nicht weiterzuverfolgen. In dem Gutachten wurden stattdessen drei alternative Varianten untersucht (Variante 2 c: 2 Kfz-Fahrspuren je Richtung, Straßenbahn wird jeweils auf der linken Fahrspur geführt, Erhalt der vorhandenen mittleren Baumreihe; Variante 4 a: 2 Kfz-Spuren je Richtung, Straßenbahn wird unter Verzicht auf die mittlere Baumreihe auf eigenem Bahnkörper in Mittellage geführt; Variante 4 b: Eine überbreite Fahrspur (5,00 m) je Richtung, die Straßenbahn wird unter Beibehaltung der mittleren Baumreihe auf eigenem Bahnkörper in Mittellage geführt). Das Gutachten gelangte zu dem Ergebnis, daß aus verkehrlicher Sicht keiner der drei Varianten eindeutig Priorität beizumessen sei, aus städtebaulichen Gründen sei aber wegen der Erhaltung der straßenraumbildenden mittleren Baumreihe die Variante 4 b vorzuziehen.

Ein schalltechnisches Gutachten (Ingenieure Bonk/Maire/Hoppmann vom 20.12.1996) nahm Stellung zu den Verkehrsimmissionen der drei Varianten (2 c, 4 a, 4 b) sowie einer alternativen Führung der Straßenbahn entlang der Kopernikusstraße / Kiebitzbrink (Variante 5) und hinter der westlichen Randbebauung im Straßenzug (Variante 6). Ein ergänzendes Gutachten vom 17.10.1997 untersuchte nochmals speziell die immissionsrechtlichen Auswirkungen verschiedener Straßenbahnführungen im Abschnitt Leher Kreisel-Kopernikusstraße.

In einer Umwelterheblichkeitsstudie wurden die drei Varianten innerhalb des Heerstraßenzugs (2 c, 4 a , 4 b), die alternative Führung der Straßenbahn durch die Kopernikusstraße/Kiebitzbrink (Variante 5), die Führung hinter der westlichen Straßenrandbebauung (Variante 6) sowie zusätzlich noch eine alternative Straßenführung entlang des Pappelwaldes am Rande des Naturschutzgebietes Hollerland (Variante S 2) und entlang des Jan-Reiners-Weges durch das Naturschutzgebiet Hollerland (Variante S 1, „Hollerlandtrasse“) geprüft (Ingenieurbüro Künne, Bremen, Dezember 1996). In dem Gutachten wird ausgeführt, daß eine Inanspruchnahme des Hollerlan-

des für eine Entlastungsstraße eine große Zahl negativer Aspekte für Natur und Landschaft aufweise. Zudem sei auf die rechtlichen Hindernisse hinzuweisen, die dem Eingriff in ein festgesetztes Naturschutzgebiet entgegenstünden. Eine Führung der Straßenbahn durch die Kopernikusstraße oder hinter der westlichen Randbebauung des Heerstraßenzugs trüge erheblichen zusätzlichen Lärm in Wohnbereiche. Unter Umweltgesichtspunkten sei deshalb eine Straßenbahntrasse im Heerstraßenzug vorzuziehen. In dem Gutachten wird für die Varianten 2 c oder 4 b plädiert. Gegen Variante 4 a spreche, daß eine Beseitigung der Bäume in der Mitte der Straße erforderlich sei.

In einer Umweltverträglichkeitsstudie (Ingenieurbüro , Bremen, Februar 1997) wurde der Umweltrelevanz verschiedener Alternativen näher nachgegangen. Dazu wurde nochmals zwischen den Teilstrecken Leher Kreisel-Kopernikusstraße und Kopernikusstraße-Borgfeld unterschieden. Für die erste Teilstrecke wurden vier Varianten untersucht (A, A 1, B und C), die sich nach Zahl und Breite der Richtungsfahrbahnen, der Mitnutzung der Fahrbahn durch die Straßenbahn und der Frage des Erhalts der Straßenbäume voneinander unterscheiden. Für die zweite Teilstrecke wurden die bereits genannten drei Varianten zugrundegelegt (2 c, 4 a und 4 b). Die Studie führte u.a. zu dem Ergebnis, daß für den Neubau der Straßenbahn - variantenabhängig - auf der ersten Teilstrecke zwischen 30 und 51 Alleebäume und auf der zweiten Teilstrecke zwischen 36 und 156 Alleebäume beseitigt werden müßten (S. 34/35 des Gutachtens). In der Studie wird im einzelnen die Bedeutung der Alleebäume für das Ortsbild gewürdigt, auch insoweit wird ein Variantenvergleich angestellt (Verlust von markanten Bäumen, S. 41 - 43).

Die Alleebäume standen ebenfalls im Mittelpunkt einer gutachterlichen Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 01.12.1997. Darin heißt es, daß entlang des Straßenzuges eine dreireihige Allee vorhanden sei, die z. T. aus einem sehr bedeutenden ca. 90 bis 100 Jahre alten Altbaumbestand aus Stileichen bestehe. Die jüngeren Bäume seien im Zuge des vierspurigen Ausbaus Anfang der 60er Jahre gepflanzt worden. Die Bäume seien aufgrund der extremen Standortverhältnisse in ihrer Vitalität eingeschränkt. Die Altbaumbestände böten mit ihrer zerfurchten Rinde, der Ausdehnung der Krone und ihrem Alter zahlreichen wirbellosen Arten (Schmetterlinge, Käfer u.a.) wertvollen Lebensraum. Die Allee wirke auf das Stadtbild optisch sehr positiv.

Die nach derzeitigem Planungsstand geplante Beseitigung von ca. 60 Bäumen werde das Landschafts- bzw. Stadtbild erheblich verändern. Die Beeinträchtigungen seien erheblich und nachhaltig und stellten somit Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Es sei aber möglich, sie durch Ausgleichsmaßnahmen (Neuanpflanzungen) zu kompensieren.

Der Vorhabenträger entschied sich nach Auswertung der Gutachten für die Teilstrecke Leher Kreisel-Kopernikusstraße für die Variante A 1 (stadtauswärts: 5,00 m breite Fahrbahn, Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper in Mittellage; stadteinwärts: 5,5 m breite Fahrbahn, Straßenbahn auf linker Fahrspur) und für die Teilstrecke Kopernikusstraße-Borgfeld für die Variante 4 b (stadtauswärts und stadteinwärts: 5,00 m breite Fahrbahn, Straßenbahn bis auf eine 200 m lange Strecke nördlich der Kopernikusstraße auf eigenem Bahnkörper in Mittellage).

Nach dieser Maßgabe wurden in einem weiteren schalltechnischen Gutachten (Ingenieure , Gutachten vom 25.11.1997), jetzt bezogen auf insgesamt 584 Immissionsorte beidseitig des Heerstraßenzuges, die Beurteilungspegel beim Neubau der Straßenbahn berechnet. Für die Kläger (Immissionsort Nr. 498) ergab sich danach für die Straßenbahn ein Pegel von 56 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts, für den Kfz-Verkehr ein Pegel vor Umbau von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und nach Umbau von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Als Grenzwert wurde nach der 16. BImSchV - entsprechend Mischgebiet - ein Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrundegelegt. Das Gutachten verneinte für die Kläger einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Im Juli 1999 beantragte der Vorhabenträger bei der Beklagten gemäß § 28 PBefG die Planfeststellung. In dem Erläuterungsbericht heißt es, daß die Straßenbahnlinie 4 zentraler Bestandteil der integrativen Verkehrsplanung Bremens sei. Durch die Linie solle die Attraktivität des ÖPNV effektiv gefördert werden. Der Planentwurf gewährleiste, daß die vorhandenen Alleebäume auf dem Mittelstreifen und auf dem westlichen Seitenstreifen weitgehend erhalten blieben. Soweit die Beseitigung unvermeidbar sei, seien umfangreiche Neuanpflanzungen vorgesehen.

Im September 1999 wurden die Planfeststellungsunterlagen den Behörden und Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet.

Vom 27.09.1999 bis zum 26.10.1999 wurden die Planunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Im Rahmen der Anhörung geäußerte Bedenken gegen die vorgesehene Reduzierung des Verkehrsraums für den Kfz-Verkehr auf 5,00 m veranlaßten den Vorhabenträger im folgenden zu einer Änderung der Planung. Die Fahrbahn wurde in verschiedenen Bereichen auf 5,5 m verbreitert (70 % der Gesamtstrecke), die Haltestreifen wurden nach Möglichkeit auf über 2,00 m verbreitert, in verschiedenen Knotenpunkten wurde die vorgesehene Verkehrsführung geändert.

Die Eignung der geänderten Planung zur Bewältigung des Verkehrsstroms wurde in einer Verkehrssimulation überprüft (Gutachten des Ingenieurbüros , Berlin, 18.02.2000). Die Gutachter setzten ein EDV-Programm ein, das mikroskopisch die Bewegung der Verkehrsteilnehmer abbildet. Das Programm beruht auf Forschungsarbeiten und Erfahrungswerten über individuelle Fahrerwahrnehmung und Fahrerverhalten. Dabei wurde angenommen, daß auf den 5,5 m breiten Fahrbahnen der Straßenverkehr wie sonst auch auf Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen fließt, jedoch für Lkw keine Überholmöglichkeit besteht. Für die 5,0 m breiten Fahrbahnen wurde angenommen, daß Pkw nebeneinander fahren und sich auch überholen können, daß aber Lkw, Busse und andere breite Fahrzeuge nicht überholt werden können. Die Simulation wurde auf die morgendliche Spitzenstunde von 7.30 Uhr bis 08.30 Uhr bezogen. Zunächst wurde, auch zur Überprüfung der Eingabedaten, die Ist-Situation simuliert. In der Simulation zeigten sich - der Realität entsprechend - in der nördlichen Zufahrt des Knotenpunktes Kopernikusstraße Stauerscheinungen von über 1.000 m. Hinsichtlich des Planfalls gelangt die Simulation zu dem Ergebnis, daß bei Realisierung der Planung die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs insgesamt verbessert werde. Durch die Veränderung der Knotenpunktgestaltung, insbesondere die Anpassung der Fahrstreifenzahl und Fahrstreifenaufteilung an die Nachfrage, würden höhere Verkehrskapazitäten für die heute überlasteten Bereiche zur Verfügung gestellt. Bei Umsetzung der Planung reduzierten sich die Rückstaulängen, die Verlustzeiten und die Reisezeiten minderten sich erheblich gegenüber der jetzigen Situation.

Gegen den Plan wurden innerhalb der Einwendungsfrist, die am 09.11.1999 ablief, etliche private Einwendungen erhoben. Die Kläger machten geltend, sie seien nicht bereit, für die Planung einen Teil ihres Grundstücks abzugeben. Die Lärmbelastung werde sich durch das Näherrücken der Straßen noch erhöhen. Der jetzt schon vorhandene Dauerstau werde durch die Planung noch schlimmer werden

Am 05.04.2000 wurde ein Erörterungstermin durchgeführt, bei dem auch die zwischenzeitlichen Änderungen des Plans vorgestellt wurden. Die Kläger hielten ihre Einwendungen aufrecht.

Am 24.10.2000 wurde der Plan von der Beklagten in der geänderten Fassung festgestellt. Der Beschluß bestimmt, daß für die im schalltechnischen Gutachten vom 25.11.1997 als grundsätzlich anspruchsberechtigt bezeichneten Grundstücke auf Antrag einzelfallbezogen die Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude (passive Lärmschutzmaßnahmen) zu prüfen seien.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses heißt es, daß die Baumaßnahme der Stärkung und Modernisierung des ÖPNV diene. Die von den privaten Einwendern befürchteten Beeinträchtigungen durch zusätzliche Verkehrsimmissionen würden, sofern sie überhaupt einträten, auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Die von den privaten Einwendern befürchteten Stauerscheinungen träten nicht ein. Nach dem Gutachten des Ingenieurbüros , Berlin, vom 18.02.2000 werde sich die Verkehrsqualität sogar insgesamt erhöhen. Der von den privaten Einwendern geforderte Bau einer Ersatzstraße (Hollerlandtrasse) sei schon deshalb nicht erforderlich. Abgesehen davon wäre eine solche Trasse im Naturschutzgebiet auch nur schwer durchsetzbar. Soweit für die Verwirklichung des Vorhabens Grundstücke in Anspruch genommen werden müßten, sei dies mit Art. 14 GG vereinbar. Sodann nimmt der Beschluß Stellung zu den jeweiligen Einzeleinwendungen (S. 14-42). Abschließend wird zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens Stellung genommen (S. 42-44). Negative Umweltauswirkungen würden durch die Maßnahme soweit als möglich vermieden.

Der festgestellte Plan wurde den Klägern am 25.10.2000 zugestellt.

Die Kläger haben am 27.11.2000 (Montag) Klage erhoben.

Sie sind der Ansicht, der Planfeststellungsbeschuß widerspreche den rechtsstaatlichen Bestimmtheitsanforderungen, weil er nicht hinreichend deutlich erkennen lasse, daß er gegenüber ihrem Grundstück enteignungsrechtliche Vorwirkung entfalte. Weder im regelnden Teil des Beschlusses noch in der Begründung oder den Anlagen werde die beabsichtigte Enteignung hinreichend deutlich zum Ausdruck gebracht.

Die Kläger rügen weiter, daß die Alternativen zu dem jetzt festgestellten Plan nicht ausreichend geprüft worden seien. Die Realisierungschancen der Hollerlandtrasse seien nicht ernsthaft untersucht worden.

Der festgestellte Plan nehme, ohne daß Gründe des Allgemeinwohls dies rechtfertigten, ihr Grundstück in einer Tiefe von 2,5 m für den Straßenumbau in Anspruch. Die Schutz- und Abschirmfunktion des Vorgartens werde dadurch wesentlich beeinträchtigt. Der Plan weise zu Lasten der Anliegergrundstücke überdimensionierte Nebenlagen auf. So sei etwa nicht nachvollziehbar, weshalb ein 1,5 m breiter Radweg erforderlich sein solle.

Die Verkehrssimulation, deren Ergebnis in dem Gutachten vom 18.02.2000 zusammengefaßt sei, begegne durchgreifenden Bedenken. Die Simulation beruhe auf ungesicherten Annahmen. Dies betreffe bereits die in die Simulation eingestellten Verkehrsmengen. Insgesamt entstehe der Eindruck, daß ein vorhandener Datenbestand ohne ausreichende empirische Absicherung einfach fortgeschrieben werde. Der Zeithorizont - das Jahr 2005 - sei zu kurz bemessen. Darüber hinaus seien auch die Annahmen der Gutachter zur Verkehrskapazität einer 5,0 bis 5,5 m breiten Straße nicht nachvollziehbar. Die Aussagen der Gutachter zur ausreichenden Verkehrskapazität der freien Strecken widerspreche der Lebenserfahrung. Gleiches gelte für die Aussagen der Gutachter zu den Leistungsreserven der Knotenpunkte.

Nehme man das Ergebnis der Simulation ernst, spräche im übrigen einiges dafür, daß man - wie ursprünglich vorgesehen - die Fahrbahn im Zuge des Straßenumbaus auf eine Fahrbahn je Richtung hätte reduzieren können.

Die Kläger meinen schließlich, daß die Lärmbelastung in dem Planfeststellungsbeschluß falsch eingeschätzt worden sei. Ein grundsätzlicher Fehler liege darin, daß der Straßenbahnlärm und der sonstige Verkehrslärm getrennt bewertet worden seien. Überdies seien die in die Immissionsbeurteilung eingestellten Verkehrsmengen nicht hinreichend empirisch abgesichert. In ihrem Fall bestehe die Notwendigkeit einer Lärmsanierung, jedenfalls hätte ihr Grundstück aber in die Liste der Grundstücke aufgenommen werden müssen, die grundsätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz haben.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluß des Senators für Bau und Umwelt vom 24.10.2000 für den zweiten Bauabschnitt des Neubaus einer Straßenbahnstrecke in der Lilienthaler/Borgfelder Heerstraße sowie der Borgfelder Allee aufzuheben,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten, den angefochtenen Planfeststellungsbeschluß im Wege der Planergänzung dahin zu ändern, daß das Grundstück der Kläger in die Liste der schallschutzberechtigten Grundstücke aufgenommen wird.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie macht geltend, daß den Klägern von Anfang an klar gewesen sei, daß ihr Grundstück für den Straßenumbau in Anspruch genommen werden würde. Der Inhalt ihrer schriftlichen Einwendungen sowie ihre Einlassungen im Erörterungstermin belegten das. Deshalb laufe ihre jetzige Rüge einer unzureichenden Bestimmtheit des Planfeststellungsbeschlusses leer.

Soweit die Kläger eine ausreichende Prüfung von Planungsalternativen bezweifelten oder Bedenken gegen eine ausreichende Verkehrskapazität nördlich des Knotenpunktes Kopernikusstraße erhöhen, sei ihr Vorbringen gemäß § 29 Abs. 4 Satz 1

PBefG im Klageverfahren ausgeschlossen. Sie hätten es versäumt, bereits im Verwaltungsverfahren entsprechende Einwendungen zu erheben.

Im übrigen könnten die Kläger auch im Hinblick auf eine enteignende Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses eine Überprüfung räumlich nur insoweit verlangen, als dieser ihr Grundstück betreffe.

Im Planfeststellungsbeschuß seien die Belange der Kläger fehlerfrei abgewogen worden. Die Dimensionierung der Straße entspreche, auch hinsichtlich der Nebenanlagen, den Anforderungen, die an eine großstädtische Hauptverkehrsstraße zu stellen seien. Daß bei dem Straßenumbau dem Erhalt der dreireihigen Eichenallee ein maßgebliches Gewicht beigemessen worden sei, sei nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Verkehrsimmissionen würden die Grenzwerte der 16. BImSchV im Falle der Kläger nicht überschritten. Die Bildung eines Summenpegels komme nach der Rechtsprechung nicht in Betracht.

Soweit die Kläger sich mit der Verkehrsprognose auseinandersetzten, die dem Planfeststellungsbeschuß zugrundeliege, sei ihr Vorbringen nicht haltbar. Grundlage der Verkehrsprognose sei die integrative Verkehrsplanung (IVP), die von der Ingenieurgruppe und der AG für das gesamte Stadtgebiet erstellt worden sei. In die IVP seien die vorhandenen kleinräumigen Daten zu Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen etc. sowie den durchgeführten Verkehrserhebungen eingeflossen. Daraus ließen sich konkrete Daten zu den voraussichtlichen Verkehrsmengen ableiten. Die Verkehrsmengen seien in den Planunterlagen exakt beziffert worden. Die Kläger legten Anhaltspunkte, die insoweit ein methodisch oder inhaltlich falsches Vorgehen belegen könnten, nicht dar. Daß der Zeithorizont bis 2005 reiche, also einen überschaubaren Zeitraum betreffe, sei nicht zu beanstanden. Im übrigen würden sich, selbst wenn man, wie von den Klägern gefordert, auf das Jahr 2015 abstellen würde, in Bezug auf den Individualverkehr keine Steigerungen gegenüber dem Prognosejahr 2005 ergeben.

Die Einwände, die die Kläger gegen das Ergebnis der Verkehrssimulation richteten, seien sachlich verfehlt. Die Simulation sei methodisch einwandfrei erarbeitet worden.

Es sei festgestellt worden, daß es nach dem Straßenumbau sogar zu einer Verbesserung der Verkehrssituation kommen werde.

Der Bau der von den Klägern geforderten Entlastungsstraße (Hollerlandtrasse) werde im Planfeststellungsbeschluß mit zutreffenden Erwägungen abgelehnt. Eine solche Entlastungsstraße würde die offene Landschaft zerschneiden und die dort befindliche wertvolle Natur zerstören. Aufgrund des Ergebnisses der Verkehrssimulation fehle für den Bau einer solchen Straße auch jeder Anlaß.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Die Behördenakten haben vorgelegen. Ihr Inhalt war, soweit in dieser Entscheidung verwertet, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Kläger können auch nicht verlangen, daß ihr Grundstück im Wege der Planergänzung in die Liste der Grundstücke aufgenommen wird, die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz haben.

1.

Gemäß § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG sind Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen. Der Ansicht der Beklagten, daß diese Vorschrift im Falle der Kläger zum teilweisen Ausschluß des Klagevorbringens führt, ist nicht zu folgen. Die Kläger haben sich mit ihrer Anfang November 1999 fristgemäß erhobenen Einwendung nicht nur gegen zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen gewandt, sie haben darüber hinaus die Funktionsfähigkeit des Ausbaus gerügt (Verschlimmerung des jetzt schon vorhandenen Dauerstaus) und erklärt, zu der

Abgabe eines Teils ihres Grundstücks nicht bereit zu sein. Ihr Klagevorbringen vertieft diese Einwendungen. Soweit sie sich gegen die Verkehrssimulation wenden, ist im übrigen anzumerken, daß diese erst nach Ablauf der Einwendungsfrist, nämlich im Februar 2000, vorgestellt wurde.

2.

Eine personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung. Gemäß § 30 Satz 1 PBefG ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Durchführung des festgestellten Bauvorhabens notwendig ist. § 30 Satz 2 PersBefG bestimmt, daß der festgestellte Plan in dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschuß stellt fest, daß das Grundstück der Kläger über die gesamte Anliegerlänge von ca. 21 m in einer Tiefe von ca. 2,5 m in Anspruch genommen wird (Anlage 7 PFB: Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis). Die Regelung ist entgegen der Ansicht der Kläger eindeutig. Dem Vorbringen der Kläger im Verwaltungsverfahren ist zu entnehmen, daß ihnen die Inanspruchnahme auch klar gewesen ist. Sollten ihnen die Rechtswirkungen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht bewußt gewesen seien, berührt das nicht dessen Bestimmtheit.

3.

Bei einem Planfeststellungsbeschuß mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung kann der betroffene Private eine umfassende gerichtliche Kontrolle verlangen, insbesondere auch eine Einhaltung des Abwägungsgebots in Bezug auf öffentliche, nicht seinem Schutz dienende Belange. Dieser Anspruch auf umfassende Überprüfung beruht darauf, daß Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zuläßt und damit eine dem objektiven Recht nicht entsprechende Enteignung ausschließt (BVerwG, Urt. v. 18.03.1983 - 4 C 80/79 - BVerGE 67, 74). Eine Einschränkung kann allerdings dann gerechtfertigt sein, wenn dem Rechtsfehler jeder Bezug zu dem Grundstück des Privaten fehlt. Läßt sich die Planung etwa in einzelne selbständige Abschnitte aufteilen oder ist der geltend gemachte öffentliche Belang aus ande-

ren Gründen nur von örtlicher Bedeutung, kann es an der gebotenen Kausalität zwischen Rechtsmangel und Inanspruchnahme fehlen (vgl. BVerG, B. v. 10.10.95 - 11 B 100/95 - NVwZ-RR 97, 336).

Nach diesem Maßstab können die Kläger zumindest eine vollständige Überprüfung der Planung im Abschnitt zwischen Leher Kreisel und Kopernikusstraße verlangen, an den sie angrenzen. Sie können darüber hinaus aber auch - was die grundsätzlichen Aspekte angeht (Planungsalternativen, Verkehrskapazität nach Umbau) - eine Überprüfung der Planung im Abschnitt zwischen Kopernikusstraße und Borgfeld beanspruchen. Denn die Planung kann in den grundsätzlichen Aspekten nur einheitlich betrachtet werden; insbesondere scheidet insoweit eine Bildung einzelner selbständiger Abschnitte aus.

4.

Planungen für öffentliche Verkehrsanlagen bedürfen der Planrechtfertigung. Das bedeutet, daß das Vorhaben objektiv erforderlich oder, anders ausgedrückt, nach Maßgabe des von dem Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziels vernünftigerweise geboten sein muß (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.11.1989 - 4 C 41/88 - BVerwGE, 84, 123).

Diese Voraussetzung ist hier gegeben. Die Planung dient der Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes. Durch die Maßnahme soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Zwar ist der Straßenzug (Lilienthaler Heerstraße, Borgfelder Heerstraße, Borgfelder Allee) bereits in der Vergangenheit durch öffentliche Buslinien in das ÖPNV-Netz einbezogen gewesen. Es leuchtet aber unmittelbar ein, daß eine (weitgehend auf einem eigenen Gleiskörper verlaufende) Straßenbahnlinie in dieser Hinsicht das Verkehrsangebot deutlich verbessert. Die Planung führt insoweit den bereits vorhandenen ersten Bauabschnitt fort. Die weitere Planung sieht vor, in einem dritten Bauabschnitt eine durchgehende schienengebundene Verbindung zwischen der Bremer Innenstadt und der niedersächsischen Gemeinde Lilienthal zu schaffen. An der Planrechtfertigung besteht unter diesen Umständen kein Zweifel.

5.

§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG bestimmt, daß bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind. Inhaltlich verlangt das Abwägungsgebot nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, 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 oder privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des vorgezogenen Rahmens kann das Abwägungsgebot nicht bereits als verletzt angesehen werden, wenn sich die zur Planung und zur Entscheidung berufene Behörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entschieden hat.

Der Planfeststellungsbeschluß vom 24.10.2000 erfüllt diese rechtlichen Anforderungen. Die Behörde hat den Sachverhalt umfassend ermittelt und bei der gebotenen Abwägung das Gewicht der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkannt. Das Abwägungsergebnis läßt Rechtsfehler nicht erkennen.

5.1

Das Abwägungsgebot beinhaltet, daß der Frage von Planungsalternativen nachzugehen und realistische Alternativlösungen ernsthaft zu erwägen sind. Die Ermittlung muß jedenfalls soweit reichen, daß bei der späteren Planungsentscheidung alle notwendigen Fakten, Daten und Interessen zur Hand sind, um - in die Abwägung eingestellt - eine dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprechende Auswahlentscheidung treffen zu können. Das kann eine schrittweise Reduzierung der Anzahl der Varianten unter gleichzeitiger Intensivierung der Untersuchung einschließen (BVerwG, B. v. 09.09.1996 - 11 VR 31/95 - NVwZ-RR 97, 210).

(1) Nach diesem Maßstab läßt sich nicht beanstanden, daß im Rahmen der Planungen für den Umbau des Straßenzugs die Herstellung einer Entlastungsstraße durch das Hollerland als Alternativlösung ausgeschieden worden ist. Die Frage einer groß-

räumigen Alternative für den Individualverkehr ist Gegenstand der Umwelterheblichkeitsstudie vom Dezember 1996 gewesen (Ingenieurbüro , Bremen, Anlage 11.1.1 PFB). Dort wird im einzelnen auf die negativen Aspekte für Natur und Landschaft und die damit im Zusammenhang stehenden rechtlichen Hürden einer Straßenführung durch das Naturschutzgebiet Hollerland hingewiesen. Das Ergebnis dieser Studie ist ohne weiteres plausibel. Ein Vertreter des Ingenieurbüros hat hierzu in der mündlichen Verhandlung vor dem OVG nochmals erläutert, daß eine Straßenführung durch das Naturschutzgebiet die für die Tierwelt erforderlichen Pufferzonen nachteilig verschieben würde, was zu einer relevanten Minderung der Qualität des Naturschutzgebiets führen würde.

Hinzu kommt, daß nach dem jetzt festgestellten Plan der Bau einer Entlastungsstraße für den Kfz-Verkehr auch nicht erforderlich ist. Denn der Plan gewährleistet in seiner jetzigen Gestalt, daß die Verkehrskapazität des Straßenzugs nicht gemindert wird (dazu unter 5.2).

(2) Nicht zu beanstanden ist ferner, daß alternative Linienführungen für die Straßenbahn (westlich der Randbebauung im Heerstraßenzug oder durch die Kopernikusstraße/Kiebitzbrink) ausgeschieden worden sind. Die genannte Erheblichkeitsstudie von Dezember 1996 hat auf die zusätzlichen Verkehrsimmissionen hingewiesen, die durch diese Lösungen in Wohnbereiche hineingetragen werden würden. Das schalltechnische Gutachten vom 20.12.1996 (Ingenieure , Hannover, Anlage 11.3 PFB) hat diese Einschätzung durch Immissionsberechnungen untermauert.

5.2

Dem Planfeststellungsbeschluß liegt die Erwägung zugrunde, daß der Umbau der Straße nicht zu einer Verminderung der Verkehrskapazität für den Kfz-Verkehr führt. Dieser Punkt ist im Planaufstellungsverfahren intensiv erörtert worden. Gegen das zunächst verfolgte Verkehrskonzept (Rückbau von bislang zwei Fahrbahnen je Richtung auf eine 3,5 m breite Fahrbahn) sind unter Hinweis auf die hohe Verkehrsbelastung in dem Straßenzug aus verkehrsfachlicher Sicht Bedenken erhoben worden (Ingenieurgruppe -Aachen, Variantenuntersuchung zur Führung der Straßenbahnlinie 4, Januar 1997, S. 30, 36, Anlage 11.4 PFB). Der korrigierte Planentwurf (5,0 m breite

Fahrbahn je Richtung) ist sodann im Rahmen der von der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Anhörung nochmals überarbeitet worden (überwiegend 5,5 m breite Fahrbahn, auf Teilstrecken 5,0 m). Überarbeitet worden ist in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung der Knotenpunkte.

Die Annahme der Beklagten, daß durch den Straßenumbau in seiner jetzt vorgesehenen Gestalt die Verkehrskapazität des Straßenzuges nicht beeinträchtigt wird, läßt Fehler nicht erkennen. Die Beklagte stützt ihre Einschätzung auf ein Gutachten des Ingenieurbüros , Berlin, vom 18.02.2000 (Anlage 11.5 PFB). Die von den Gutachtern durchgeführte Verkehrssimulation hat zu dem Ergebnis geführt, daß sich nach dem Umbau die Verkehrsqualität - ungeachtet des partiellen Rückbaus der Fahrbahnen - insgesamt spürbar verbessern wird. Dies sei maßgeblich auf die deutlich verbesserte Knotenpunktgestaltung zurückzuführen.

Das Gutachten ist in sich schlüssig und nachvollziehbar. Daß die EDV-gestützte Simulation ein geeignetes Instrument ist, um Aussagen über Verkehrsabläufe zu gewinnen, haben die Gutachter durch die Simulation der Ist-Situation belegt. In das Modell sind die die derzeitige Situation (Morgenstunde von 07.30 Uhr bis 08.30 Uhr) kennzeichnenden Parameter (vorhandene Verkehrsmenge, vorhandener Verkehrsraum, Fahrerverhalten) eingestellt worden. Dabei konnte eine weitgehende Übereinstimmung zwischen der Realität und dem Modell erzielt werden. Die Übereinstimmung äußerte sich u. a. darin, daß auch in der Simulation die bislang zu verzeichnenden erheblichen Rückstaus in der nördlichen Anfahrt auf den Knotenpunkt Kopernikusstraße auftraten.

In die Simulation des Planfalls haben die Gutachter die planbedingten Änderungen eingestellt. Sie haben angenommen, daß sowohl auf dem 5,5 m als auch den 5,0 m breiten Straßenabschnitten der Kfz-Verkehr grundsätzlich zweispurig fließt, ausgenommen sei auf den 5,0 m breiten Abschnitten lediglich das Überholen von Lkw und Bussen. In der mündlichen Verhandlung hat ein Vertreter des Ingenieurbüros , Berlin, diese Annahme näher erläutert. Er hat nachvollziehbar auf Erfahrungen mit entsprechend bemessenen Fahrstreifen in anderen Großstädten hingewiesen und in diesem Zusammenhang nochmals die Bedeutung einer verkehrsgerechten Gestaltung der Knotenpunkte hervorgehoben.

Hinsichtlich der Verkehrsmenge und ihrer Zusammensetzung haben die Gutachter sich bei der Simulation des Planfalls auf die von der Ingenieurgruppe Aachen prognostizierten Werte für das Jahr 2005 gestützt, die für die nördliche Anfahrt auf den Knotenpunkt Kopernikusstraße - verursacht vor allem durch die zusätzliche Siedlungstätigkeit im Bereich Borgfeld - gegenüber dem Ist-Zustand einen nicht unerheblichen Anstieg der Verkehrsmenge beinhalten (vgl. Variantenuntersuchung zur Führung der Straßenbahnlinie 4, Januar 1997, Anlage 11.4 PFB, Anhang zur Ermittlung der DTV-Werte i. V. m. Anlage A-Ib). Wenn die Simulation gleichwohl für diesen Fall eine relevante Verbesserung der Verkehrsqualität ergeben hat (Reduzierung der Rückstaulängen, Verminderung der Verlust- und Reisezeiten), unterstreicht das die Bedeutung der Verkehrsführung an den Knotenpunkten.

Die Kläger haben hieraus in der mündlichen Verhandlung vor dem OVG den Schluß gezogen, daß unter diesen Voraussetzungen eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit des Straßenzuges auch bei einer geringeren Fahrbahnbreite als im Planfeststellungsbeschluß vorgesehen gewährleistet sei. Dies gelte jedenfalls für den Abschnitt südlich des Knotenpunkts Kopernikusstraße, der weniger stark als der Abschnitt nördlich des Knotenpunkts belastet sei. Auf diese Weise lasse sich die Inanspruchnahme ihres Grundstücks mindern.

Mit diesem Vorbringen zeigen die Kläger einen Abwägungsfehler nicht auf. Die jetzt vorgesehene Dimensionierung der Fahrbahn ermöglicht, daß der Kfz-Verkehr wie in der Vergangenheit weitgehend zweispurig fließen kann, mit Ausnahme der teilweise fehlenden Möglichkeit, Lkw und Busse zu überholen. Die Dimensionierung soll gewährleisten, daß die Straße ihre bisherige Verkehrsfunktion weiter erfüllen kann. Wie oben dargelegt, ist gerade die Frage eines Rückbaus auf eine Fahrspur je Richtung im Verwaltungsverfahren Gegenstand intensiver Erörterungen gewesen. Unter anderem ist zu dieser Frage eine verkehrsfachliche Stellungnahme eingeholt worden. Dem Planfeststellungsbeschluß liegt die Erwägung zugrunde, daß eine erheblich verkehrlich belastete innerstädtische Durchgangsstraße bei einem Rückbau auf eine Fahrbahn je Richtung störanfälliger wird und insgesamt in ihrer Verkehrsleistung gemindert wird. Anhaltspunkte dafür, daß diese Einschätzung der Behörde nicht zutreffen könnte, haben die Kläger nicht zu nennen vermocht. Sie lassen sich auch dem Gut-

achten des Ingenieurbüros , Berlin, vom 18.02.2000 nicht entnehmen, das ausdrücklich unter der Prämisse einer prinzipiellen Beibehaltung der Zweispurigkeit der Richtungsfahrbahnen erstellt wurde. Für die von den Klägern beantragte Beweiserhebung zur Leistungsfähigkeit einer Fahrbahnbreite „von weniger als 5 m“ besteht unter diesen Umständen kein Anlaß.

5.3

Die Einwendungen, die die Kläger gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks richten, dringen nicht durch. Entgegen ihrer Ansicht beruht das Umbauprogramm, das der Planungsfeststellungsbeschluß festlegt, auf einer fehlerfreien Abwägung der widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange.

Das Umbauprogramm beinhaltet neben den 5,0 m bis 5,5 m breiten Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr die Herstellung des Gleiskörpers für die Straßenbahn, die Anlage von Fuß- und Radwegen sowie von Stellplätzen auf den Seitenstreifen der Straße. Wesentliches Element des Umbaus ist dabei, daß die in dem Straßenzug vorhandene dreireihige Eichenallee erhalten bzw. durch Neuanpflanzungen ausgebaut werden soll, und zwar in der Straßenmitte auf einem durchgehenden zwischen 5 m und 6,50 m breiten Grünstreifen (auf dem überwiegend auch die Straßenbahngleise geführt werden) und seitlich auf teilweise durch Nebenanlagen unterbrochenen Grünstreifen. Im Bereich des Grundstücks der Kläger beträgt die Gesamtbreite der Straße (unter Inanspruchnahme des Grundstücks in einer Tiefe von 2,5 m) insgesamt ca. 26,5 m.

Die Entscheidung, einen Teil des Straßenraums für den Erhalt der dreireihigen Eichenallee vorzusehen, läßt Rechtsfehler nicht erkennen. Die Bedeutung der Eichenallee ist in einer Umweltverträglichkeitsstudie (Ingenieurbüro , Bremen, Februar 1997, Anlage 11.1.2 PFB) sowie der Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 01.12.1997 (Anlage 8 PFB) näher dargestellt worden. Danach besteht die Allee zum Teil aus einem 90 bis 100 Jahre alten Altbaumbestand. Sie bietet wirbellosen Arten wertvollen Lebensraum und hat darüber hinaus für das Stadtbild eine erhebliche Bedeutung. In der mündlichen Verhandlung ist überdies die Frage der Vitalität der Straßenbäume sowie des (aufgrund der Fahrdrähte der Straßenbahn erforderlichen) teil-

weisen Rückschnitts der Bäume erörtert worden. Ein Vertreter des Ingenieurbüros sowie mit der Ausbauplanung befaßte Behördenvertreter haben hierzu plausibel erläutert, daß mit einem weitgehenden Erhalt der Bäume gerechnet werden könne und im übrigen durch die jetzt vorgesehenen Neuanpflanzungen gewährleistet sei, daß auch zukünftig der Charakter einer dreireihigen Eichenallee erhalten bleibe. Daß eine unter Umständen auch ernsthafte Vorschädigung einzelner Bäume (das betrifft auch den von den Klägern angesprochenen Baum auf dem Nachbargrundstück) nicht das Planungskonzept insgesamt berührt, liegt auf der Hand.

Einen Abwägungsfehler zeigen die Kläger auch nicht auf, soweit sie sich gegen die Dimensionierung der Fußwege (1,5 m breit - auf einigen Teilstrecken 1 m) und der Radwege (1,5 m breit - auf einigen Teilstrecken 1,2 m) wenden. Die Behörde hat in der mündlichen Verhandlung die Gründe für die festgelegten Breiten näher erläutert. In Bezug auf den Radweg hat sie u. a. darauf hingewiesen, daß dieser teilweise unmittelbar an die verkehrlich hochfrequentierte Fahrbahn angrenze, was es angezeigt erscheinen lasse, nach Möglichkeit einen Sicherheitsspielraum vorzusehen. Insgesamt sei es bei der Dimensionierung von Fuß- und Radwegen darum gegangen, dauerhaft tragfähige Lösungen zu finden, die den Belangen von Fußgängern und Radfahrern angemessen Rechnung trügen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß ausweislich der Planunterlagen auch bislang für Geh- und Radweg Breiten vorhanden waren, die in etwa dem jetzigen Ausbauprogramm entsprechen (vgl. Querprofil Nr. 1, Anlage 4 PFB). Anhaltspunkte, die für eine Überdimensionierung von Rad- und Gehweg sprechen könnten, legen die Kläger demgegenüber nicht dar. Soweit sie geltend machen, daß in der Stadtgemeinde auch schmalere Fuß- und Radwege vorhanden seien, zeigen sie damit einen Abwägungsmangel nicht auf. Der Behörde war es nicht verwehrt, den Umbau der Straße zum Anlaß zu nehmen, um einheitlich konzipierte langfristig tragfähige Lösungen im vorstehenden Sinne zu realisieren.

Die gegenläufigen Belange der Anlieger, die durch den Straßenumbau einen Grundstücksstreifen abgeben müssen, sind im Rahmen der planerischen Abwägung zutreffend erfaßt und gewichtet worden. In die Planung ist eingestellt worden, daß die Vorgärten der Grundstücke durch die Maßnahme verkleinert werden (vgl. Ingenieurbüro...., Umweltverträglichkeitsstudie, Februar 1997, Anlage 11.1.2 PFB, S, 14, 41, 49).

Daß dies in nicht unerheblicher Weise die Belange der Anlieger berührt, steht außer Frage. Die Kläger weisen nachvollziehbar darauf hin, daß der Vorgartenbereich für sie eine wichtige Abschirmfunktion zur Straße erfüllt. Sie weisen darüber hinaus ebenfalls nachvollziehbar auf die Bedeutung der von ihnen vorgenommenen Anpflanzungen hin. Andererseits ist der Verlust von Vorgartenfläche aber in Relation zu dem erheblichen Gewicht der betroffenen öffentlichen Belange zu setzen. Die planerische Entscheidung, diesen Belangen den Vorzug zu geben, kann nicht als fehlerhaft angesehen werden. Weder die Privatnützigkeit des klägerischen Grundstücks noch die Möglichkeiten, das Grundstück entsprechend der Fortsetzungen des Bebauungsplans zu nutzen, werden durch die Inanspruchnahme tangiert.

5.4

Der Planfeststellungsbeschluß leidet schließlich auch hinsichtlich der Verkehrsimmissionen unter keinem Abwägungsmangel. Die Kläger können nicht verlangen, daß ihr Grundstück in die Liste der Grundstücke aufgenommen wird, die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz haben.

Bei der Planung von Verkehrsvorhaben kommt der von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastung im Rahmen der Abwägung eine besondere Bedeutung zu. Kriterien für die Zumutbarkeit liefert insoweit die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Das Schutzniveau orientiert sich an der jeweiligen Gebietsqualifikation; § 2 Abs. 1 16. BImSchV legt insoweit für die Gebietsarten unterschiedliche Immissionsgrenzwerte fest. Für die immissionsrechtliche Prüfung ist dabei allein das geplante Verkehrsvorhaben relevant. Der Beurteilungspegel ist deshalb grundsätzlich nicht als Summenpegel, also unter Einbeziehung der bestehenden Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Allerdings sind Vorbelastungen dann zu berücksichtigen, wenn der bereits vorhandene Verkehrslärm und der durch die Neuplanung hinzutretende zu einer Gesamtbelastung führen, die den Gewährleistungen in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG oder 14 Abs. 1 Satz 1 GG widerspricht (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95 - BVerwGE 101, 1).

Der Bebauungsplan Nr. 480 setzt für das Grundstück der Kläger die Gewerbeklasse 3 fest, was in etwa der Festsetzung Mischgebiet entspricht. Für Mischgebiete (sowie

Dorf- und Kerngebiete) wird der Emissionsgrenzwert in § 2 Abs. 1 16. BImSchV auf 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts festgelegt.

Das schalltechnische Gutachten vom 25.11.1997 (Ingenieure , Anlage 10.4.1 PFB) hat für die Vorderfront des Hauses der Kläger, verursacht durch die Straßenbahn, an dem lärmempfindlichsten Immissionsort einen Beurteilungspegel von 56 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts prognostiziert. Das liegt deutlich unter den Grenzwerten.

Darüber hinaus ist in dem schalltechnischen Gutachten auch ein Beurteilungspegel für den Straßenverkehr ermittelt worden, und zwar im Hinblick auf die Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16 BImSchV, wonach bauliche Eingriffe dann zur Anwendung der Verordnung führen, wenn durch sie der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage und mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Für das Haus der Kläger hat sich für die Zeit vor dem Umbau der Straße an dem lärmempfindlichsten Immissionsort ein Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ergeben und für die Zeit nach dem Umbau ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (Anlage 10.4.2 PFB). Der durch den Straßenumbau wirkte Pegelanstieg ist minimal und liegt deutlich unter den Kriterien des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 16. BImSchV. In dem Gutachten wird deshalb zu Recht ein Anspruch der Kläger auf Lärmschutzmaßnahmen verneint.

Die einzelnen Berechnungsschritte zur Ermittlung der Beurteilungspegel werden in Anlage 1 (Straßenverkehr) und Anlage 2 (Schienenwege) der 16. BImSchV i.V.m. den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) 90“ bzw. den „Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ festgelegt. Das schalltechnische Gutachten hat diese Vorgaben umgesetzt (Anlage 10.0 PFB). Ermittlungsfehler werden insoweit von den Klägern nicht geltend gemacht.

Die Verkehrsmenge, die der Ermittlung in Bezug auf den Straßenverkehr zugrundegelegt wurde, beruht auf den Prognosedaten der Ingenieurgruppe Aachen. Anhaltspunkte dafür, daß diese Prognosedaten nicht geeignet wären, die im Rahmen der Lärmbeurteilung einzustellende Verkehrsmenge realistisch zu erfassen, zeigen die Kläger nicht auf. Die - nach Streckenabschnitten differierenden - DTV-Werte (durch-

schnittlich tägliche Verkehrsmenge) werden in dem schalltechnischen Gutachten im Einzelnen aufgelistet (Anlage 10.3 PFB).

Die Erstellung der Prognose ist von einem Behördenvertreter in der mündlichen Verhandlung näher erläutert worden. Sie beruht auf einer 1993 durchgeführten Verkehrszählung, die in Beziehung gesetzt wurde zu den für die Verkehrsnachfrage maßgeblichen Indikatoren (Verkehrsangebot, Entwicklung der Siedlungsstrukturen, etc., vgl. Ingenieurgruppe Aachen, Variantenuntersuchung zur Führung der Straßenbahnlinie 4, Anlage 11.4 PFB, Seite 15, 21). Dafür, daß die maßgeblichen Indikatoren prognostisch unzutreffend erfaßt worden wären, ist nichts ersichtlich, ebenfalls besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß unerwartete nachträgliche Entwicklungen eine Korrektur der Prognose im Sinne eines Anstieges der Verkehrsmenge erforderlich machten. Für derartige unerwartete Entwicklungen tragen auch die Kläger nichts vor. Im Hinblick auf etwaige Prognoseunsicherheiten ist im übrigen anzumerken, daß eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) eine Verdoppelung der Verkehrsmenge voraussetzt (vgl. Schulze-Fielitz in: GK-BImSchG, Vor §§ 38 - 43, Rdnr. 24; Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms - eine technische Einführung -, DVBl 85, 1159). Derartige Verkehrszunahmen liegen hier außerhalb der Diskussion. Für die Einholung eines ergänzenden Schallschutzgutachtens, wie von den Klägern beantragt, besteht unter diesen Umständen kein Anlaß.

Die Gesamtbelastung aus vorhandenem Verkehrslärm und durch den Umbau neu hinzutretenden Lärm liegt deutlich unter den Grenzwerten, die für die Gewährleistungen in Art. 2 Abs. 1 S. 1 GG oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG relevant sind. Für Verkehrslärmimmissionen ist die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten im allgemeinen bei Werten von 70 - 75 dB(A) tags und 60 - 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGH, Urteil vom 25.03.1993 - III ZR 60/91 - NJW 1993, 1700 m. w. N.; vgl. auch Boujog, Entschädigung für Verkehrslärmemissionen, UPR 87, 207). Diese Grenze wird, summiert man die im vorliegenden Fall relevanten Beurteilungspegel, bei weitem nicht erreicht. Der Vertreter des Ingenieurbüros hat dies in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt (zur Zusammenrechnung von Beurteilungspegeln vgl. auch Schulze-Fielitz, a. a. O., Rdnr. 24).

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Das Oberverwaltungsgericht hat davon abgesehen, den Klägern auch die Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen. Zwar hat diese einen Klagabweisungsantrag gestellt und ist damit gemäß § 154 Abs. 3 VwGO das Risiko einer eigenen Kostenpflicht eingegangen, was im Rahmen der Billigkeitsentscheidung nach § 162 Abs. 3 VwGO regelmäßig zu berücksichtigen ist (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 12. Aufl. 2000, § 162 Rdnr. 23). Im vorliegenden Fall darf indes nicht übersehen werden, daß zwischen der Beklagten, die den angefochtenen Planfeststellungsbeschuß erlassen hat, und der Beigeladenen, die zukünftig die Straßenbahnlinie betreiben wird, in sachlicher Hinsicht eine weitgehende Interessenidentität besteht. Es widerspräche der prozessualen „Waffengleichheit“, einen kostenpflichtigen Anfechtungskläger bei einer derartigen Fallkonstellation sowohl mit den außergerichtlichen Kosten des Trägers der Planfeststellungsbehörde als auch denen des zukünftigen Betreibers der planfestgestellten Anlage zu belasten.

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

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) sind nicht gegeben.

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, Altenwall 6, 28195 Bremen, schriftlich oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle eingelegt werden. 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 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.: Pottschmidt

gez.: Göbel

gez.: Alexy

Beschluß

Der Streitwert wird auf DM 20.000,-- festgesetzt.

Bremen, 04.09.2001

Das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - :

gez.: Pottschmidt

gez.: Göbel

gez.: Alexy