



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 291/02

Verkündet am: 08.10.2002

gez. Bothe
U. d. G.

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 K. Arnold und C. Göbe aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 08.10.2002 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

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

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer des Grundstücks Schwachhauser Heerstraße ... in Bremen, das mit einem mehrgeschossigen Büro- und Wohnhaus in geschlossener Bauweise bebaut ist. Er wendet sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Beklagten für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen in der Schwachhauser Heerstraße zwischen der Hollerallee im Westen und der Kurfürstenallee im Osten.

Die Schwachhauser Heerstraße weist in dem genannten Abschnitt, der etwa 550 m lang ist, gegenwärtig stadteinwärts in Richtung Hollerallee zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr und - links davon - ein davon räumlich getrenntes, aber niveaugleiches Gleis für den Straßenbahnverkehr auf. In stadtauswärtiger Richtung zur Kurfürstenallee steht eine Fahrspur uneingeschränkt dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung; die zweite Fahrspur wird (mit Ausnahme des abgetrennten Bereichs der Haltestelle St. Joseph-Stift) zugleich auch von der Straßenbahn benutzt. In dem genannten Abschnitt befinden sich zwei

Straßenbahnhaltestellen, die Haltestelle St. Joseph-Stift im Einmündungsbereich der Kurfürstenallee und - nur in stadteinwärtiger Richtung - die Haltestelle Hollerallee vor dem Kreuzungsbereich mit dieser Straße und der Graf-Moltke-Straße; die Haltestelle Hollerallee in stadtauswärtiger Richtung liegt bisher westlich jenseits der genannten Kreuzung. Über den Streckenabschnitt werden die Straßenbahnlinien 1 und 4 sowie - mit eigenen Haltestellen - die Buslinie 24 der Beigeladenen geführt.

Nach dem Flächennutzungsplan von 1983 sind die Schwachhauser Heerstraße in dem hier in Rede stehenden Abschnitt und die Kurfürstenallee als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ ausgewiesen. Als Teil einer Verbindung zwischen der Autobahnanschlussstelle Bremen-Vahr (A 27) und dem Rembertiring (Richtung Innenstadt, Neustadt und Häfen) sind sie auch in dem „Lkw-Führungsnetz (Stand 1999)“, einem von der Stadtbürgerschaft beschlossenen Verkehrskonzept (Drucksache 14/856 S; Beschlußprotokoll B 14/48 S), berücksichtigt. Die Flächen, die sich zwischen Kurfürstenallee und Hollerallee/Graf-Moltke-Straße zu beiden Seiten der Schwachhauser Heerstraße befinden, sind außer einem Schulgrundstück und dem Sondergebiet für das Krankenhaus St. Joseph-Stift bauplanungsrechtlich als Allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen.

Am 27.09.2000 beantragte die Stadtgemeinde Bremen („Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen - Betrieb gewerblicher Art“ - im Folgenden: Vorhabenträger) die Planfeststellung für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen in dem genannten Abschnitt der Schwachhauser Heerstraße.

Das Vorhaben zielt zum einen darauf ab, den öffentlichen Personennahverkehr dadurch vom motorisierten Individualverkehr zu trennen, dass er in der Straßenmitte durchgängig (Straßenbahn) bzw. teilweise (Bus stadteinwärts) über eigene, gegenüber den Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr erhöhte Spuren geführt wird. Die Haltestelle Hollerallee soll sich künftig auch für die in stadtauswärtiger Richtung fahrenden Straßenbahnen östlich der Kreuzung befinden. Zum anderen sollen für den motorisierten Individualverkehr durchgängig in beiden Richtungen je zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen; außerdem sollen zusätzlich eine Linksabbiegespur von der Schwachhauser Heerstraße zur Graf-Moltke-Straße und eine weitere Rechtsabbiegespur von der Schwachhauser Heerstraße zur Kurfürstenallee eingerichtet werden. Schließlich sollen die Rad- und Gehwege und die Baumreihen zu beiden Seiten der Straße neu gestaltet werden. Für die Durchführung des Vorhabens werden von 18 Anliegergrundstücken Teilflächen zwischen 1 und 126 m², insgesamt 595 m² benötigt. Vom Grundstück des Klägers sollen 11,5 m² in Anspruch genommen werden. Wegen der Einzelheiten wird auf die zeichnerische Darstellung - Anlage 2.3 zum Planfeststellungsbeschluss - verwiesen.

In dem „Erläuterungsbericht“, der dem Antrag beigelegt war, wurde u.a. ausgeführt:

Das Vorhaben sei Teil einer Neuordnung des gesamten Straßenraums der Schwachhauser Heerstraße zwischen Concordiatunnel/Am Dobben im Westen und der Kurfürstenallee im Osten. Inhalt der Neuordnung sei die durchgängige Separierung von öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr mit dem Ziel, die Fahrzeiten von Bahn und Bus zu verkürzen und dadurch die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen. Die Neugestaltung von Gleisanlagen und Fahrbahnen werde voraussichtlich auch zu einer Verminderung der Lärmimmissionen führen. Daneben bedeute die Neugestaltung der Nebenanlagen (Baumreihen) eine optische Aufwertung des Straßenraumes. Varianten im Sinne einer alternativen Trassenführung seien nicht verfolgt worden. Im Rahmen der Vorplanungen sei auch die Alternative eines nur zweistreifigen Ausbaus der Straße (ein Fahrstreifen für jede Richtung) geprüft worden. Diese Variante sei jedoch nicht weiter verfolgt worden, da die Belastung des Straßenabschnitts bei etwa 3.500 Kfz/h liege und zweistreifige Straßen nach der maßgeblichen Richtlinie EAHV 93 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswe-

sen nur bei einer Belastung von 1.400 bis 2.200 Kfz/h vorgesehen seien. Der Verzicht auf einen Ausbau (Null-Variante) sei zwar mit keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes verbunden, bedeute jedoch, dass keine Separierung von Gleiskörper und Straße durchgeführt werde und die genannten Vorteile nicht erreicht werden könnten; Behinderungen der Straßenbahn durch den motorisierten Individualverkehr in diesem Abschnitt wirkten sich auf die gesamte Streckenführung der Linien 1 und 4 aus, so dass die Attraktivität der Straßenbahn langfristig nicht gesteigert werden könne und das Verhältnis von motorisiertem Individualverkehr zu öffentlichem Personennahverkehr sich nicht den Erwartungen gemäß entwickeln werde. Der Planung lägen eine Verkehrszählung aus dem Jahre 1996 und eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015 zugrunde, die das Amt für Straßen und Verkehr der Stadtgemeinde Bremen im Jahre 2000 erstellt habe. Danach seien 1996 33.476 Kfz pro Tag gezählt worden, für 2015 würden im Falle des Ausbaus 38.732 Kfz pro Tag und für den Fall des Verzichts auf einen Ausbau (Nullfall-Prognose) 37.624 Kfz pro Tag erwartet. Der Lkw-Anteil sei mit 4,34 % bei der Zählung 1996, mit 2,95% bei der (Ausbau-) Prognose 2015 und mit 3,00 % bei der Nullfall-Prognose 2015 anzusetzen.

Dem Antrag beigefügt war weiterhin ein landschaftspflegerischer Begleitplan. In dessen Erläuterungsbericht wurde u.a. ausgeführt:

In Abweichung von dem üblichem Vorhaben solle auf die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie verzichtet werden. Dieser Verzicht basiere auf der von der zuständigen Behörde (Senator für Bau und Umweltschutz) geteilten Einschätzung, dass in dem betroffenen Straßenabschnitt keine großräumigen Variantenuntersuchungen erforderlich seien, deren Bewertung entscheidungserheblich wäre. Stattdessen solle die Bestandserfassung und -bewertung im Rahmen des landschaftspflegerischen Fachplans erfolgen.

Die Planung sei Teil des größeren Vorhabens „Neugestaltung der Schwachhauser Heerstraße und des sich südlich anschließenden Dobbenwegs“. Die Planungen und Abstimmungen für die verschiedenen Abschnitte des Gesamtvorhabens wiesen jedoch einen unterschiedlichen Stand und Konkretisierungsgrad auf. Während die theoretischen Vorüberlegungen hinsichtlich der Gestaltung des ersten Abschnitts zwischen Kurfürstenallee und Hollerallee bereits weit fortgeschritten und im Hinblick auf eine Realisierung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten zu erwarten seien, stehe im südlichen Planungsabschnitt ein geringerer Straßenquerschnitt zur Verfügung, so dass eine alle Zielvorstellungen befriedigende Lösung bisher nicht habe erarbeitet werden können.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen von Anwohnern seien durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. In geringem Umfang würden schmale Randbereiche von Privatgrundstücken „in den Straßenraum integriert“. Eine Einbuße an Wohnumfeld entstehe nicht. Betriebsbedingt seien durch den Ausbau keine Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Ausmaß der Vorbelastrungen überstiegen. Da das Vorhaben der Separierung des Gleiskörpers vom Straßenraum diene, würden „primär“ keine zusätzlichen Verkehre geschaffen. Das Ausmaß der zu erwartenden stofflichen Immissionen werde nicht erhöht, wegen der geringfügigen Vergrößerung des Straßenraums werde jedoch der Wirkkorridor geringfügig erweitert. Die zu erwartenden Lärmeinwirkungen und Erschütterungen würden durch Gutachten beschrieben; ggf. werde durch passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die umliegende Bebauung nicht überschritten würden. Da die geplante Maßnahme nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen solle, seien auch keine Beeinträchtigungen der Luftqualität zu erwarten, die das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung überstiegen.

Dem Antrag weiter beigefügt war ein schalltechnisches Gutachten, dem die genannten Verkehrsprognosen zugrundelagen. In dem Gutachten wurde u.a. ausgeführt:

An den der Schwachhauser Heerstraße zugewandten Gebäudeseiten der straßennächsten Wohngebäude liege der Summenpegel durch Straßen- und Schienenverkehrslärm bereits heute („Analysefall“) bei bis zu 73 dB(A) am Tage und bis zu 63 dB(A) in der Nacht. Demgemäß würden dort tags und nachts der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete nach dem Beiblatt 1 zur VDI-Richtlinie 18005 um bis zu 18 dB(A) und der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 14 dB(A) überschritten. Der (nur für den Straßenverkehrslärm vorgesehene) Sanierungsgrenzwert für Wohngebiete nach den (hier nicht anwendbaren) Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) werde um bis zu 3 dB(A) überschritten. Durch den Teilschallpegel für Schienenlärm werde der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete tags nicht erreicht, nachts um bis zu 4 dB(A) überschritten. Ohne den Ausbau („Prognose-Nullfall“) verringere sich die Immissionsbelastung durch den Straßenverkehrslärm bis 2015 trotz der prognostizierten Verkehrsmengenzunahme um bis zu 2,5 dB(A), wenn die Fahrbahn saniert und das Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt werde; die Sanierungsgrenzwerte würden infolgedessen tags und nachts unterschritten. Der Summenpegel verändere sich in etwa derselben Größenordnung, der Teilschallpegel durch den Schienenverkehrslärm verändere sich nicht. Bei dem geplanten Ausbau („Prognosefall“) ergebe sich gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Veränderung von weniger als 0,5 dB(A). Lediglich innerhalb eines Radius von 70 m zur geplanten Lichtzeichenanlage in Höhe der St. Ansgarii-Kirche erhöhe sich der Summenpegel gegenüber dem Prognose-Nullfall um bis zu 2,5 dB(A). Da in diesem Bereich - zu dem auch das Grundstück des Klägers gehört - der Teilschallpegel durch Straßenverkehrslärm den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete tags und nachts um bis zu 11 dB(A) überschreite, resultiere hieraus ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung wegen Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen. Unter Berücksichtigung der Grenzwertüberschreitung im Bereich des Krankenhauses bestehe insgesamt ein Lärmschutz- bzw. Entschädigungsanspruch bei 22 Gebäudeseiten und 18 Außenwohnbereichen. Für das Grundstück des Klägers ergäben sich folgende Beurteilungspegel (in dB(A)) an den Vorderfronten:

		Gebäudeflächen: EG	1.OG	2.OG	3.OG	Balkon: 2.OG	
Straßenverkehrslärm Prognose-Nullfall	tags	66,6	68,5	69,0	69,1	40,7	30,9
	nachts		56,8	58,7	59,2	59,3	
Straßenverkehrslärm Prognosefall	tags	67,4	69,1	69,5	69,5	41,0	
	nachts	57,7	59,4	59,8	59,8	31,3	
Schienenverkehrslärm Prognose-Nullfall	tags	54,9	57,6	58,0	58,0	30,5	
	nachts	49,2	51,8	52,3	52,2	24,7	
Schienenverkehrslärm Prognosefall	tags	54,7	57,3	57,9	57,8	30,4	
	nachts	49,0	51,5	52,1	52,1	24,7	
Summenpegel Straßen- und Schienenverkehrslärm	Prognosefall tags	67,6	69,4	69,8	69,8	41,3	
	Prognosefall nachts	58,3	60,1	60,5	60,5	32,1	

Für das 1. bis 3. Obergeschoss seien durch den Straßenverkehrslärm verursachte wesentliche Änderungen für die Tages- und Nachtzeit anzunehmen; ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bestehe für das 1. bis 3. OG wegen der Tageswerte und für das 2. bis 3. OG wegen der Nachtwerte. An der Rückfront lägen die Summenpegel tags zwischen 38,3 und 45,8 dB(A) und nachts zwischen 29,1 und 36,6 dB(A). Die Differenzen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Fall betrügen dort beim Straßenverkehrslärm maximal 0,3; beim Schienenverkehrslärm ergebe sich keine Erhöhung.

Schließlich waren den Antragsunterlagen ein erschütterungstechnisches Gutachten zum Projekt und eine erschütterungstechnische Beurteilung für den Gebäudekomplex Schwachhauser Heerstraße 56/56a/58 beigefügt. Das Gutachten, das auf Messungen an den als repräsentativ angesehenen Messorten Kapelle des Krankenhauses St. Joseph-Stift (Schwachhauser Heer-

straße 45) und Gemeindehaus St. Ansgarii (Schwachhauser Heerstraße 40) beruht, kommt zu dem Ergebnis, dass Gebäudeschäden infolge des Straßenbahnbetriebs völlig auszuschließen seien und auch im Prognosefall die ermittelten Beurteilungs-Schwingstärken aller Wahrscheinlichkeit nach nicht überschritten würden.

Wegen der weiteren Einzelheiten und der übrigen Anlagen zum Antrag wird auf die Behördenakten verwiesen.

Die Planunterlagen wurden, nachdem dies zuvor öffentlich bekannt gemacht worden war, vom 07.02. bis 06.03.2001 öffentlich ausgelegt. Neben anderen Anliegern erhob auch der Kläger (am 16.03.2001) Einwendungen gegen den Plan. Er machte geltend:

Der vierspurige Ausbau der Schwachhauser Heerstraße zu einer innerstädtischen autobahnähnlichen Zubringerstraße für den Schwerlastverkehr dürfe nicht auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes und unter Inanspruchnahme von Mitteln für den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen. Für die prognostizierte Verringerung des Lkw-Verkehrs fehle jede fachliche Begründung; sie stehe in Widerspruch zu allen bisherigen Erwartungen insbesondere auch der EU-Kommission. Der vierspurige Ausbau unter Inanspruchnahme privaten Grundeigentums sei unnötig und unverhältnismäßig. Durch die zusätzliche Linksabbiegespur zur Graf-Moltke-Straße werde mehr Verkehr angezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen sei nicht ausreichend für die erwartete Lärmbelastung und Verminderung der Lebensqualität. Die Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr würden zusätzliche Beeinträchtigungen mit sich bringen, die sich insbesondere auf die Bausubstanz auswirken würden. Die Abgasbelastung auf dem Grundstück werde sich weiter erhöhen; es sei zu erwarten, dass sie sogar die Grenzwerte übersteige.

In dem Erörterungstermin vom 12.12.2001 führten Vertreter des Vorhabenträgers u.a. aus:

Der Teilabschnitt zwischen Kurfürstenallee und Hollerallee sei in sich abgeschlossen und funktionstüchtig; er sei auch ohne eine Weiterführung durch den Concordiatunnel wegen der Verkehrsbeziehungen von und zur Hollerallee/Bürgerweide/Stadthalle begründet. Die Verkehrsbelastungen würden nicht wesentlich verstärkt, weil auch bisher schon vierspuriger Verkehr auf dem Streckenabschnitt stattgefunden habe; lediglich durch die neue Linksabbiegespur werde örtlich etwas mehr Verkehr angezogen. Eine neue „Fernstraßenverbindung“ werde nicht geschaffen, da der Concordiatunnel bereits heute eine lichte Höhe von 4 m habe und theoretisch von allen Lkw befahren werden könne, wenn auch das Fahrleitungswerk der Straßenbahn gewisse Höhenbeschränkungen verlange. Die prognostizierten Verkehrsmengen seien nur für die Lärmermittlung, nicht als Maßstab für den Straßenausbau herangezogen worden. Die Zahlen beruhten auf Zählungen aus den Jahren 1996 und 2001 - in diesem Zeitraum sei der Verkehr praktisch gleich geblieben - sie seien unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme und aller das bremische Straßennetz beeinflussenden Maßnahmen wie z.B. Borgfeld-Ost, A 281 und des Bevölkerungszuwachses für das Jahr 2015 hochgerechnet worden.

Zu Einwendungen von Eigentümern des Nachbarhauses Schwachhauser Heerstraße 45 führten sie aus: Die Inanspruchnahme von Vorgartenflächen sei wegen der zusätzlichen Linksabbiegespur in die Graf-Moltke-Straße und zu einem geringeren Teil wegen der Verlegung der Haltestelle erforderlich. Sie folge nicht überwiegend aus der Verlegung der Haltestelle, sondern sei vielmehr hauptsächlich trassierungstechnisch begründet. Der Flächenbedarf ergebe sich im Zusammenhang mit der Fußgänger-aufstellfläche vor dem Bahnkörper im Zuge des ampelgeregelten Übergangs durch die Abbiegeradien des aus der Hollerallee in die Schwachhauser Heerstraße einbiegenden Verkehrs.

Der Kläger hielt seine Einwendungen aufrecht.

Mit Beschluss vom 21.06.2002 wurde der Plan im wesentlichen unverändert festgestellt; dabei wurden die Einwendungen des Klägers zurückgewiesen. In der Begründung wurde u.a. ausgeführt:

Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sei wesentliches Element bremischer Verkehrspolitik. Dazu sei von Senat und Bürgerschaft ein Konzept beschlossen worden, in dem der Modernisierung und Erweiterung des Straßenbahnnetzes eine herausragende Bedeutung zugewiesen werde. Die Straßenbahn solle das Rückgrat für die starken innerstädtischen Verkehre bilden. Dazu sei es erforderlich, die bereits bestehenden Teilabschnitte des Straßenbahnnetzes den aus dieser Zielsetzung resultierenden Erfordernissen anzupassen und umzugestalten. Negative Umweltauswirkungen würden soweit wie möglich vermieden oder zumindest vermindert, dennoch verbleibende unvermeidbare negative Umweltauswirkungen seien weder im einzelnen noch in der Summe als so gravierend zu beurteilen, dass sie die Durchführung des im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens in Frage stellten oder eine weitergehende Modifizierung des Plans erforderten. Unter Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen werde sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden könnten, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Das in den Planunterlagen dargestellte öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Bedienung des Planungsrahmens durch den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr sei als vorrangig zu bewerten. Die resultierenden Belastungen erschienen unter Berücksichtigung möglicher passiver Lärmschutzmaßnahmen als zumutbar. Die Planfeststellungsunterlagen seien insgesamt als sachgerecht zu beurteilen. Die öffentlichen Belange seien in dem erforderlichen Maße berücksichtigt, private Belange würden nicht über das unvermeidliche Maß hinaus beeinträchtigt.

Bei der Abwägung der erhobenen Einwendungen folgt die Begründung im wesentlichen den Ausführungen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin, die glaubhaft bzw. nachvollziehbar und begründet seien. Zur Inanspruchnahme privaten Grundeigentums wird weiter ausgeführt:

Die Belange der betroffenen Eigentümer seien im Vergleich zum öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens als nachrangig anzusehen. Die beanspruchten Flächen seien von so geringem Ausmaß, dass dadurch keine Existenzgefährdung der Eigentümer eintrete oder die vorhandenen Grundstückssituationen nachhaltig verändert würden. Für die Betroffenen trete auch keine schwere und unerträgliche Situation ein. Die Inanspruchnahme werde auch als angemessen angesehen.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss, der ihm am 04.07.2002 zugestellt wurde, hat der Kläger am 02.08.2002 Klage erhoben. Zur Begründung trägt er vor:

Der Teilplanung für den Bauabschnitt zwischen Kurfürstenallee und Hollerallee liege ein „heimlicher“ Gesamtplan zugrunde, der in der Planrechtfertigung und in der Abwägung keinen Niederschlag finde. Es sei ein erheblicher Abwägungsfehler, dass für das Gesamtkonzept keine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt und keine ausreichenden Variantenuntersuchungen durchgeführt worden seien. Der Planung lägen unzureichende Annahmen über die Verkehrsmengen zugrunde. Aus den prognostizierten Verkehrsmengen von 38.732 (Prognose-Fall 2015) bzw. 37.624 Kfz/24h (Prognose-Null-Fall 2015) ergebe sich eine durchschnittliche Stundenbelastung von 1.614 bzw. 1.568 Kfz, also eine Belastung, die nach der zitierten Richtlinie noch innerhalb der Norm von 1.400 - 2.200 Kfz/h für eine einstreifige Verkehrsführung in jeder Richtung liege. Auch in Spitzenzeiten liege der Belastungswert für den betroffenen Abschnitt nicht bei etwa 3.500 Kfz/h; am 12.06.1996 seien zwischen 15 und 19 Uhr durchschnittlich 2.731 Kfz/h, am 24.04.2001 durchschnittlich 2.661/h Kfz/h ergeben. Stadteinwärts seien es 1.106 bzw. 1.033 Kfz/h und stadtauswärts 1.625 bzw. 1.579 Kfz/h gewesen. Eine jeweils zweistreifige Verkehrsführung sei deshalb nicht erforderlich; zumindest reiche es aus, eine

zweite Spur unter Vorrangschaltung für den ÖPNV auf dem Straßenbahngleis zu führen. Falsch sei auch die Annahme in dem landschaftspflegerischen Begleitplan, dass durchgängig zwei Richtungsfahrbahnen für einen zügigen Verkehrsablauf zur Innenstadt zwingend erforderlich seien; am Knotenpunkt für die Einfädelung des Innenstadtverkehrs seien die Seitenstreifen des Rembertirings nur jeweils einspurig ausgelegt. Die Erwägung im landschaftspflegerischen Begleitplan, der Verzicht auf einen Ausbau bedeute, dass keine Separierung der Gleiskörper von den Fahrbahnen vorgenommen werden könne, zeige, dass die kostensparende Variante einer Abschraffierung des Gleiskörpers, die an vielen Stellen in Bremen erfolgreich praktiziert werde, nicht in die Abwägung eingeflossen sei. Auch die Verlegung der Haltestelle Hollerallee in stadtauswärtiger Richtung sei nicht zwingend, da die Verkehrsbedürfnisse in vergleichbarer Weise erfüllt würden, wenn die bisherige Lage beibehalten werde. Nicht nachvollziehbar sei auch die Annahme, dass der größere Verkehrsraum, der durch den Ausbau bereit gestellt werde, nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führe. Da nach dem Schallschutzgutachten aktiver Lärmschutz geboten, aber nicht realisierbar sei, liege es nahe bzw. sei es geboten, auf die Planung zu verzichten oder den Lärm durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge zu reduzieren. Das Gebot, einen Lärminderungsplan aufzustellen, werde ignoriert. Die in dem Gutachten angegebenen Summenpegel erschienen höchst fragwürdig. Die Zunahme des Verkehrs durch die Linksabbieger in die Graf-Moltke-Straße werde nicht berücksichtigt. Der Kläger befürchte, dass infolge diesen Verkehrs auch die Rückfront seines Grundstücks erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt werde. Im Erschütterungsgutachten sei festgestellt worden, dass die Anhaltswerte für Sondergebiete im Messpunkt St. Joseph-Stift überschritten worden seien und durch den Schwerlastverkehr deutlich größere Erschütterungseinwirkungen entstünden; da die Beklagte eine Verdreifachung des Lkw-Verkehrs von gegenwärtig rund 700 Lkw täglich auf 2.100 erwarte, seien erhebliche Beeinträchtigungen zu befürchten. Weil die Planung zu einer Aufweitung des Straßenraums für den motorisierten Individualverkehr führe, seien auch die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplans zur Luftqualität unzureichend, die nur den Ist-Zustand, nicht aber den Prognosefall darstellten.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 21. Juni 2002 für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen in der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Kurfürstenallee (Az. 52/800-316-39/2-15) aufzuheben,

hilfsweise,

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 21. Juni 2002 für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlage in der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Kurfürstenallee (Az. 52/800-316-39/2-15) rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf,

weiter hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten, über die vom Kläger geforderten weitergehenden aktiven und/oder passiven Schallschutzmaßnahmen und/oder andere geeignete Auflagen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor:

Die prognostizierten Verkehrsmengen seien zutreffend ermittelt worden. Die Reduzierung des Lkw-Anteils ergebe sich daraus, dass bei der Prognose die Fertigstellung der A 281 berücksichtigt worden sei. Über diese neue Autobahn werde ein erheblicher Teil des Lkw-Verkehrs fließen, der gegenwärtig noch im Rahmen des Lkw-Führungsnetzes über die Schwachhauser Heerstraße geführt werde.

Die prognostizierte Verkehrsmenge erfordere auch zwei Fahrstreifen in jeder Richtung. Die Leistungsfähigkeit von Straßen könne nicht nach rechnerischen Durchschnittswerten bestimmt werden, sondern müsse auch der Belastung in Spitzenzeiten Rechnung tragen. Da die Inanspruchnahme der Straße im Tagesverlauf stark variere, sei auf eine sog. Bemessungsverkehrsstärke pro Stunde abzustellen. Nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Ausgabe 1996“ (RAS-Q 96) werde zunächst die Verkehrsstärke in der Stunden- gruppe 15.00 bis 19.00 Uhr an einem normalen Werktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der Ferienzeiten ermittelt. Daraus werde durch Multiplikation mit dem Faktor 3,5 die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) für einen Normalwerktag abgeleitet. Die für die Bemessung der Straße maßgebliche stündliche Verkehrsstärke werde nicht mit 1/24, sondern mit 1/10 des DTV-Wertes angenommen. Nach dieser Methode ergebe sich eine Bemessungsverkehrsstärke von 3.762 Kfz/h für den Prognose-Null-Fall 2015 und von 3.873 Kfz/h für den Prognose-Fall 2015, bezogen auf den Gesamtquerschnitt (beide Richtungen). Dieser Wert liege deutlich über den Anhaltswerten der EAHV 93 für die Leistungsfähigkeit zweistreifiger Fahrbahnen. Er entspreche einer Verkehrsstärke von 1.882 bzw. 1.937 Kfz/h je Richtung und liege damit auch innerhalb des Bereichs, für den die EAHV 93 vierstreifige Fahrbahnen vorsähen.

Da eine zweistreifige Verkehrsführung nicht zielführend gewesen sei, habe diese Variante - auch in der Form der Abschraffierung des Gleiskörpers - nicht weiter ausgearbeitet werden müssen.

Auch die Beigeladene beantragt,
die Klage abzuweisen.

Zur Begründung trägt sie vor:

Von einer „heimlichen“ Gesamtplanung könne keine Rede sein. Die Gesamtplanung betreffe die Neugestaltung des Verkehrszuges, der von Dobbenweg und Schwachhauser Heerstraße gebildet werde. Die überragende Verkehrsbedeutung, die dieser Straßenzug seit den 50er Jahren habe, sei seit langem im Flächennutzungsplan berücksichtigt, der eine maßgebliche Planungsgrundlage darstelle. Der planfestgestellte Abschnitt stelle ein wesentliches Teilstück zwischen dem BAB-Zubringer Kurfürstenallee und der Verkehrsachse Hollerallee/Stern dar, die zum Messegelände und den Veranstaltungsorten auf der Bürgerweide führe. Er erfülle deshalb auch dann eine eigenständige Verkehrsfunktion, wenn die übrigen Abschnitte nicht verwirklicht würden. In welcher Weise die Abschnittsplanung Zwangspunkte außerhalb des Plangebiets setze, die für den Kläger von Bedeutung sein könnten, sei nicht ersichtlich. Der Verzicht auf eine gesonderte Umweltverträglichkeitsstudie sei nicht zu beanstanden, denn die Umweltverträglichkeitsprüfung sei entsprechend den rechtlichen Vorgaben durchgeführt und in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan dokumentiert worden.

Die Linksabbiegemöglichkeit von der Schwachhauser Heerstraße in die Graf-Moltke-Straße gehe auf einen Wunsch des Ortsamts zurück und diene der verbesserten Anbindung des Wohnquartiers. Durch sie werde eine umwegige Verkehrsführung, die auch die Umwelt stärker belaste, vermieden. Sie habe früher schon einmal bestanden, sei aber wegen der begrenzten Leistungsfähigkeit der Kreuzung aufgegeben worden. Als Alternative sei die Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Schwachhauser Heerstraße in die Bismarckstraße erwogen worden; sie sei wegen des viel größeren Aufwandes und der Folgewirkungen wieder fallen gelassen worden.

Die Verlegung der Haltestelle in stadtauswärtiger Richtung sei notwendig, weil in der Knotenausfahrt in stadteinwärtiger Richtung zwei Fahrstreifen erforderlich seien. Dies gelte auch

dann, wenn der Verkehr in dem folgenden Abschnitt auf einen Streifen zusammengeführt werden müsse. Die Schaffung eines zweiten Fahrstreifens in der Knotenausfahrt habe zur Folge, dass auch die Gleisachse leicht nach Süden verschoben werden müsse und damit der notwendige Straßenraum für eine Inselhaltestelle nicht mehr gegeben sei. Wolle man die Haltestelle gleichwohl dort belassen, seien Eingriffe in die Bausubstanz des Zugangsbereichs zum Haus Schwachhauser Heerstraße 41 erforderlich. Dieser Eingriff werde höher gewichtet als die Inanspruchnahme von Freiflächen. Auch ohne die Verlegung der Haltestelle wären im übrigen in Höhe des klägerischen Hauses Verkehrsinseln erforderlich, damit Fußgänger und Radfahrer, die die Fahrbahn überquerten, bei Annäherung einer Straßenbahn durch ein Rotsignal gestoppt werden könnten. Die von der Beigeladenen im Erörterungstermin vorgetragene Begründung, dass die Ansteuerung der Lichtsignalanlage durch den ÖPNV bei einer Verlegung der Haltestelle verbessert werde, sei nur von untergeordneter Bedeutung gewesen.

Die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Gestalt eines lärmdämmenden Oberflächenbelags („Flüsterasphalt“) sei verworfen worden. Bei den auf Stadtstraßen gefahrenen Geschwindigkeiten träten die Vorteile von offenporigen Asphalten unter schallphysikalischen Gesichtspunkten regelmäßig nicht in Erscheinung. Bei Geschwindigkeiten von weniger als 60 km/h spielten nicht die Rollgeräusche, die aus der Berührung der Reifen mit der Fahrbahnoberfläche resultierten, die wesentliche Rolle, sondern die Motorengeräusche. Dementsprechend seien Korrekturwerte für solche Oberflächen in der Anlage zur 16. BImSchV und in den einschlägigen technischen Regelwerken nicht für Geschwindigkeiten unter 60 km/h vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss beschränke sich daher auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes. Dabei habe er darauf abgestellt, ob sich die Pegel in dem kritischen Bereich von 70 db(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts oder mehr im Prognose-Fall gegenüber dem Prognose-Null-Fall erhöhten. Dies bedeute, dass die Lärminderung infolge der Fahrbahnsanierung zu Gunsten der Betroffenen unberücksichtigt bleibe. Würde der Prognose-Fall hingegen mit dem Analyse-Fall - also dem derzeitigen Zustand - verglichen, wären weniger oder gar keine Pegelerhöhungen festzustellen, so dass zumindest wesentlich weniger Anlieger in den Genuss passiver Lärmschutzmaßnahmen kämen.

Die lufthygienische Situation werde sich trotz einer Erhöhung der Verkehrsmenge nicht verschlechtern, weil Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen und die Veränderung der Kraftstoffe eine Emissionsreduzierung bewirkten.

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

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist rechtlich nicht zu beanstanden.

I. Verfahrensfehler

Verfahrensfehler sind nicht ersichtlich. Insbesondere die Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), die hier gemäß Ziff. 11 der Anlage 1 zu § 3 UVPG Anwendung finden, sind erfüllt. Zu Unrecht beanstandet der Kläger, dass auf die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie verzichtet worden sei. Die nach § 6 Abs. 3 UVPG erforderlichen Unterlagen waren dem Antrag auf Planfeststellung beigelegt. Zwar fehlt eine ausdrücklich als solche bezeichnete Umweltverträglichkeitsstudie mit einer allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltauswirkungen; die entsprechenden Ausführungen sind jedoch in dem Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Fachplans enthalten. Auch der Planfest-

stellungsbeschluss enthält, wie von § 11 und 12 UVPG verlangt, eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

II. Planrechtfertigung

Die Planung der Beklagten bedarf, da von ihr eine enteignende Vorwirkung ausgeht, der Rechtfertigung. Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben nach den Zielen des Planungsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ ist. Dafür reicht aus, dass es mit diesen Zielen übereinstimmt, so dass die Zulassung des Vorhabens im Allgemeinwohlinteresse erforderlich erscheint (vgl. zuletzt BVerwGE 114,365 <375>). Nur wenn das Vorhaben von vornherein nicht mit den Zielen des Gesetzes in Einklang steht, ist es nicht vernünftigerweise geboten. Die Planrechtfertigung stellt deshalb „eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit“ dar (BVerwGE 38,152 <157>; 114, 365 <372>). Dafür ist hier nichts erkennbar.

1.

Auch wenn das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) seine Ziele nicht ausdrücklich formuliert, lässt es doch hinreichend deutlich erkennen, dass es insbesondere der Bewältigung des Personennahverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsbereich dient (§ 4 Abs. 1 PBefG) und den Zweck verfolgt, die Wohngebiete, Arbeitsstätten und sonstigen Einrichtungen im örtlichen Ballungsraum für den Einzelnen mit öffentlich zugänglichen Verkehrseinrichtungen erreichbar zu machen (Beschl. des Senats vom 26.01.1996 - 1 (G) T 8/95 - <juris>). Dazu gehört auch, dass durch die Änderung und den Ausbau bestehender Verbindungen die Bedingungen für einen zügigen Straßenbahnverkehr verbessert werden (BVerwG, Beschl.v. 19.03.1998 - 11 VR 10/97 - <juris>). Das Vorhaben, die Verkehrsräume für die Straßenbahn und den motorisierten Individualverkehr voneinander zu trennen, dient diesem Ziel.

Dass dabei zugleich auch die Verkehrsverhältnisse für den Individualverkehr verbessert werden sollen, stellt die Zielkonformität nicht in Frage und lässt die Planrechtfertigung daher nicht entfallen (vgl. auch für Maßnahmen zur Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ohne nähere Begründung: BVerwG, Beschl. v. 19.03. 1998, a.a.O.).

Dieses - hier gleichrangig verfolgte - zweite Planungsziel kann allenfalls die Frage aufwerfen, ob es seinerseits nach dem dafür einschlägigen Fachplanungsrecht vernünftigerweise geboten ist. Diese Frage, die uneingeschränkter gerichtlicher Überprüfung unterliegt (BVerwGE 84,123 <131>; 114, 365 <373>; Beschl. des Senats vom 26.01.1996, a.a.O.), ist hier aber ohne weiteres zu bejahen. Nach dem für die Planung von Straßen einschlägigen Bremischen Landesstraßengesetz (BremLStrG) sind die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (§ 10 Abs. 1 Satz 2 BremLStrG). Die Einrichtung von ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr vorbehaltenen Fahrstreifen dient diesem Ziel. Das reicht für die Planrechtfertigung aus. Ob das Vorhaben in seinen konkreten Ausmaßen erforderlich ist, betrifft nicht die Planrechtfertigung, sondern ist eine Frage der gerechten Abwägung (BVerwG, Beschl. v. 19. 03.1998, a.a.O.).

Ob zwei gleichrangige Planungsziele, von denen nur eines im Personenbeförderungsgesetz geregelt ist, in einem Planfeststellungsverfahren nach diesem Gesetz oder nach dem für das andere Planungsziel einschlägigen Fachplanungsrecht zu verfolgen sind, ist gleichfalls keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Zuständigkeit. Sie beantwortet sich nach § 78 BremVwVfG und ist hier unproblematisch, da beide Verfahren in die Zuständigkeit des Senators für Bau und Umwelt fallen (Bekanntmachung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz < Brem. GBl. 1980, S. 108 = SaBremR 9240-a-3>, § 33 Abs. 8 BremLStrG) und sich auch im Verfahren nicht in hier erheblicher Weise unterscheiden.

2.

Betrifft das Vorhaben - wie hier - nur den Teilabschnitt eines planerischen Gesamtkonzepts, bedarf nicht nur das Gesamtkonzept, sondern auch der gebildete Teilabschnitt einer eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Es muss gewährleistet sein, dass der Teilabschnitt auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich - aus welchen Gründen auch immer - die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte. Damit kein „Planungstorso“ entsteht, dürfen grundsätzlich nur solche Abschnitte geplant werden, die auch ohne Verwirklichung der weiteren Teilabschnitte eine eigenständige Verkehrsbedeutung haben können (BVerwG NVwZ 1993,572 <573>, Beschl. des Senats vom 26.01.1996, a.a.O.).

Dies ist hier aber unproblematisch. Ein Torso im Sinne der zitierten Rechtsprechung entsteht nicht, wenn der Ausbau nicht über die Hollerallee hinaus fortgeführt wird. Die Weiterführung sowohl der Straßenbahn als auch des motorisierten Individualverkehrs nach Westen ist gesichert, weil dort - anders als bei den Neubauplanungen, für die diese Rechtsprechung entwickelt worden ist - eine Straße mit Schienen bereits vorhanden ist und es nur um deren Beschaffenheit geht. Die Verbesserungen, die durch die Trennung von öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr erreicht werden sollen, treten - in vermindertem Umfang - auch dann ein, wenn der Ausbau auf den hier in Frage stehenden Teilabschnitt beschränkt bleibt. Probleme, die sich daraus ergeben könnten, dass sich der Verkehrsraum für den motorisierten Individualverkehr in Richtung Innenstadt möglicherweise verengen könnte, wenn der Ausbau nicht fortgeführt wird, betreffen nicht die Planrechtfertigung, sondern die Abwägung.

III. Planbindungen

Der festgestellte Plan verstößt nicht gegen gesetzliche Vorschriften, die bei der Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können. Er ist insbesondere auch mit § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG; zum zwingenden Charakter dieser Vorschrift siehe BVerwGE 108,248 <256ff.>) vereinbar. Danach ist bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

1.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht hier eine wesentliche Änderung als gegeben an, weil der Beurteilungspegel des Verkehrslärms, der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgeht, nach den Feststellungen des schalltechnischen Gutachtens auf dem Grundstück des Klägers mehr als 60 dB(A) nachts beträgt und sich infolge der geplanten Maßnahme erhöht. Ob dies der Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung - 16. BImSchV) entspricht, erscheint nicht ganz zweifelsfrei. Die im schalltechnischen Gutachten festgestellte Erhöhung ergibt sich nämlich nur aus der Differenz zwischen dem Prognose-Fall und dem Prognose-Null-Fall. Sie knüpft also nicht an den gegenwärtigen Zustand der Straße an und berücksichtigt nicht die Lärminderung, die aus einer Sanierung der Fahrbahnoberfläche resultiert. Ob sich eine Erhöhung des Beurteilungspegels auch ergibt, wenn der Prognose-Fall und der gegenwärtige Zustand (Analyse-Fall) miteinander verglichen werden, ist für die einzelnen Grundstücke nicht näher untersucht worden. Nach den allgemeinen Aussagen des schalltechnischen Gutachtens, die der Gutachter in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht wiederholt hat, ist dies eher zu verneinen: Die Beurteilungspegel auf den einzelnen Grundstücken vermindern sich infolge der Fahrbahnsanierung um bis zu 2,5 dB(A) und erhöhen sich gegenüber diesen verminderten Werten im Einzugsbereich der Ampelanlage um maximal 2,5 dB(A). Da ungewiss ist, ob die Fahrbahn auch in der jetzt vorgesehenen Weise saniert würde, wenn es nicht zu den geplanten baulichen Veränderungen käme, könnte es angezeigt sein, auch die Lärminderung, die sich aus der Fahrbahnsanierung ergibt, als eine Aus-

wirkung der planfestgestellten Maßnahme anzusehen und mit der vom Gutachter festgestellten Lärmerhöhung gegenzurechnen. Welche Rechenweise den Vorgaben des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchVO entspricht, bedarf hier jedoch keiner Entscheidung. Zu Gunsten des Klägers kann vielmehr unterstellt werden, dass eine wesentliche Änderung im Sinne dieser Vorschrift vorliegt.

2.

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, durch die sich die Lärmeinwirkungen auf das Grundstück des Klägers reduzieren ließen, sind hier nämlich nicht möglich. Insbesondere die Verwendung eines offenporigen Asphalts („Flüsterasphalt“) ist nicht geeignet, den Straßenverkehrslärm zu vermindern. Wie die Beigeladene zutreffend vorgetragen hat, macht sich die Verminderung des Rollgeräusches durch eine entsprechende Ausgestaltung der Fahrbahndecke bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h nicht bemerkbar, weil der Lärmpegel in diesem Fall nicht entscheidend durch das Rollgeräusch, sondern durch das Motorengeräusch des Kraftfahrzeugs bestimmt wird. Der schalltechnische Gutachter hat dies in der mündlichen Verhandlung bestätigt und näher erläutert. Auch die 16. BImSchV geht davon aus, dass sich die Verwendung offenporiger Asphalte erst bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h lärm mindernd auswirkt. Nur für diesen Fall sieht nämlich die Amtliche Anmerkung zu Tabelle B in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV eine Korrektur (D_{StrO}) des Beurteilungspegels vor.

3.

Für Maßnahmen des passiven Schallschutzes ist dem Kläger in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (I.2.15) ein Anspruch auf Aufwendungsersatz zuerkannt worden, soweit die nutzungsbezogenen Immissionsgrenzwerte überschritten werden und die Schalldämmung der vorhandenen Wände und Fenster zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den betroffenen Wohnräumen nicht ausreicht. Die nutzungsbezogenen Grenzwerte werden nach den Feststellungen des schalltechnischen Gutachtens, das Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist, tags im ersten bis dritten Obergeschoss und nachts im zweiten bis dritten Obergeschoss an den zur Schwachhauser Heerstraße gelegenen Gebäudefronten überschritten. Anhaltspunkte dafür, dass eine Überschreitung dieser Grenzwerte auch für die übrigen Geschosse oder die Rückfront des Hauses zu erwarten sein könnte, liegen nicht vor. Auch der Kläger hat nichts vorgetragen, was für weitergehende Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passiven Schallschutz sprechen könnte.

IV. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG). Das Gebot gerechter Abwägung ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattgefunden hat (Abwägungsausfall), wenn in die Abwägung nicht eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muß (Abwägungsdefizit), und wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt worden ist (Fehlgewichtung). Die gerichtliche Überprüfung der Abwägung ist, da der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung gegenüber dem Kläger entfaltet (§ 30 PBefG), nicht auf die fehlerfreie Berücksichtigung der eigenen Belange des Klägers beschränkt. Der Kläger kann vielmehr auch durch eine fehlerhafte Beurteilung öffentlicher Belange in seinen Rechten verletzt werden, weil eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist und deshalb in jeder Hinsicht rechtmäßig sein muss (BVerwGE 67,74 <76>; Urt. des Senats vom 28.08.2001, NordÖR 2001,483). Dabei sind allerdings solche Fehler unerheblich, die sich, weil ihnen der örtliche Bezug zum Grundstück des Klägers fehlt, nicht auf die Inanspruchnahme seines Eigentums auswirken (BVerwGE 67,74 <77>; Urt. des Senats vom 28.08.2001, a.a.O.). Schließlich wird der Umfang der gerichtlichen Überprüfung durch das klägerische Vorbringen begrenzt (BVerwG Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 150).

Eine an diesen Maßstäben orientierte Überprüfung lässt Abwägungsfehler nicht erkennen.

1. Umweltverträglichkeitsstudie/Variantenuntersuchung

Zu Unrecht macht der Kläger geltend, dass mögliche Varianten zu dem Vorhaben im Hinblick auf die Umweltauswirkungen unzureichend untersucht worden seien.

Der Verzicht auf die Untersuchung „großräumiger Varianten“ (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 5) ist ohne weiteres einleuchtend. Die Planung, um die es hier geht, findet nicht auf der „grünen Wiese“, sondern inmitten eines dicht bebauten großstädtischen Siedlungsraumes statt, in dem alternative Trassen mit vergleichbarer Kapazität und Erschließungsfunktion weder für den öffentlichen Personennahverkehr noch für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Als einzige Variante zu dem geplanten Vorhaben kommt deshalb der Verzicht auf den Ausbau („Null-Variante“) in Betracht. Dass diese Alternative nicht „in Form von Plänen dargestellt und detailliert abgearbeitet“, sondern „lediglich verbal abgehandelt“ wird (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 8 f.), ist nicht zu beanstanden. Einer Darstellung in Form von Plänen bedarf es schon deshalb nicht, weil diese Variante im wesentlichen mit dem gegenwärtigen Zustand im Bereich des Vorhabens übereinstimmt, insbesondere keine weiteren Flächen in Anspruch nimmt, und deshalb ohne weiteres erkennbar ist. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen, insbesondere der Lärmbelastung, ist die Null-Variante im Rahmen der „verbalen“ Darstellung umfassend berücksichtigt worden.

2. Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose, die der Planung zugrunde liegt, ist rechtlich nur daraufhin zu überprüfen, ob sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt, ob der ihr zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt und ob das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwGE 114,365 <378>). Zur Überprüfung der Verkehrsprognose anhand dieser Kriterien ist der zum damaligen Zeitpunkt zuständige Bedienstete der Stadtgemeinde Bremen in der mündlichen Verhandlung eingehend befragt worden. Dabei haben sich keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Prognose ergeben.

Die Prognose beruht auf Verkehrszählungen, bei denen Stärke und Ziele des Verkehrs ermittelt wurden. Die Ergebnisse dieser Zählungen sind unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung und struktureller Veränderungen im Einzugsbereich des konkreten Verkehrsweges auf die Zukunft hochgerechnet worden. Dabei sind nicht nur die erwarteten Auswirkungen neuer Verkehrswege (A 281) und Attraktivitätssteigerungen des öffentlichen Personennahverkehrs (Linie 4), sondern auch zusätzliche Belastungen durch neue Stadtteile (Borgfeld-West) in Rechnung gestellt worden. Gesichtspunkte dafür, dass dabei wesentliche Faktoren übersehen worden sind, hat der Kläger nicht aufgezeigt.

Sein Einwand, das Absinken des - ohnehin geringen - Lkw-Anteils sei nicht plausibel, weil allgemein ein Anstieg des Lkw-Verkehrs zu erwarten sei, vermag nicht zu überzeugen: Der Lkw-Anteil liegt zwar in der Prognose (2,95 bzw. 3,00 %) deutlich unter dem Anteil, den die Tabelle A in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchG unter Lärmgesichtspunkten für Gemeindestraßen vorsieht (10% von 6 bis 22 Uhr und 3 % von 22 bis 6 Uhr). Dies gilt aber bereits für die tatsächlichen Messergebnisse 1996 (4,34 %), die auch vom Kläger nicht in Zweifel gezogen werden. Von diesen ist hier als Grundlage der Prognose auszugehen, denn Tabelle A ist nach Satz 2 der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchG nur maßgebend, wenn keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Der geringe Lkw-Anteil findet hier eine plausible Erklärung in der - in Bremen offenkundigen (vgl. § 291 ZPO) - Tatsache, dass die Schwachhauser Heerstraße in sehr starkem Maße als Ein- bzw. Ausfallstraße für den Berufspendlerverkehr

in die und aus der Innenstadt dient. Die prognostizierte Zunahme dieses Pkw-Verkehrs ist im übrigen, wie in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargestellt worden ist, ein gewichtiger Grund dafür, dass der Anteil des Lkw-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen kleiner wird, obwohl dieser sich absolut nicht verringert. Die Gründe dafür, dass nicht mit einer absoluten Zunahme des Lkw-Verkehrs zu rechnen ist, hat der zuständige Bedienstete der Beklagten in der mündlichen Verhandlung plausibel dargelegt. Unter der verkürzten Bezeichnung „Lkw-Verkehr“ werden alle Fahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht über 2,8 t erfasst. Dazu gehören auch Busse. Dementsprechend wurde dem für 1996 ermittelten Lkw-Anteil eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 1.453 „Lkw+Bus/24 h“ zugrundegelegt. Allein der Wegfall von vier Buslinien, die danach durch die Straßenbahnlinie 4 ersetzt worden sind, führt nach der Darstellung der Beklagten in der mündlichen Verhandlung zu einer Verringerung entsprechender Fahrzeugbewegungen von 566 auf 219. Nachvollziehbar ist auch, dass die zu erwartende Fertigstellung der A 281 den Lkw-Verkehr reduziert. Diese neue Strecke ist für den Güterfernverkehr, der aus Richtung Hamburg (A 1) und Hannover (A 27) die Gebiete links der Weser ansteuert (Neustadt, Neustädter Häfen, Flughafen und GVZ) ungleich attraktiver als die Durchfahrung der Schwachhauser Heerstraße und der Innenstadt mit ihren vielen Kreuzungen. Die vorstehenden Erwägungen werden auch nicht durch den pauschalen und nicht näher substantiierten Hinweis des Klägers auf Aussagen der EU-Kommission über deutliche Steigerungen des Lkw-Verkehrs erschüttert. Das von der Kommission prognostizierte Anwachsen des Güterfernverkehrs schlägt sich zwar, wie die Beklagte in der mündlichen Verhandlung zutreffend ausgeführt hat, vor allem in der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung nieder, ist aber - wenn auch wesentlich weniger ausgeprägt - bei der Zahl der in Fahrzeugkilometern gemessenen Verkehrsbewegungen insgesamt zu beobachten (vgl. dazu das Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12.09.2001, KOM<2001> 370 endg.). Die entsprechenden Aussagen, die die Entwicklung in den 15 Mitgliedstaaten der Gemeinschaft insgesamt betreffen, lassen sich indes nicht ohne weiteres auf die Verhältnisse auf einem bestimmten innerstädtischen Streckenabschnitt herunterrechnen, die durch konkrete Besonderheiten vor Ort gekennzeichnet sind.

Diesen Besonderheiten hat die Beklagte Rechnung getragen, indem sie eine konkrete Prognose zur tatsächlichen Belastung der Schwachhauser Heerstraße angestellt hat. Diese Prognose ist, soweit sie hier der Überprüfung bedarf, in ihren tatsächlichen Annahmen nachvollziehbar und aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

3. Erforderlichkeit zweistreifiger Verkehrsführung

Nicht zu beanstanden ist auch die Annahme der Beklagten, der geplante Streckenabschnitt der Schwachhauser Heerstraße sei nur hinreichend leistungsfähig im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsmenge, wenn dem motorisierten Individualverkehr je zwei Fahrstreifen in jeder Richtung zur Verfügung gestellt würden. Dass die „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93)“, auf die sich die Beklagte bezogen hat, sachgerechte Kriterien für die Dimensionierung des Fahrbahnquerschnitts liefern, bestreitet auch der Kläger nicht. Seine Kritik, die dort (S. 45) vorgesehenen Anhaltswerte würden hier nicht erreicht, verkennt, dass die maßgebliche Bemessungsverkehrsstärke (Kfz/h) nicht rein arithmetisch mit 1/24 der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge angenommen wird, sondern auf einer Gewichtung beruht, die den Belastungsunterschieden im Tagesverlauf einschließlich der regelmäßigen Verkehrsspitzen im Feierabendverkehr angemessen Rechnung trägt. Die Berechnung der Bemessungsverkehrsstärke entsprechend der „Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Ausgabe 1996“ (RAS-Q 96) ist von der Beklagten sowohl schriftsätzlich als auch in der mündlichen Verhandlung näher erläutert worden. Einwände gegen die gewählte Methodik sind weder vom Kläger vorgetragen worden noch sonst ersichtlich. Wendet man sie auf die vom Kläger vorgetragene Stundenwerte von 2.731 bzw. 2.661 Kfz/h in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr bei den Verkehrszählungen an, errechnen sich daraus Bemessungsver-

kehrsstärken von $(2.731 \times 4 \times 3,5 \times 0,1 =) 3.823$ bzw. $(2661 \times 4 \times 3,5 \times 0,1 =) 3.725$ Kfz/h. Diese liegen eindeutig über den von den EAHV 93 vorgesehenen Anhaltswerten für die Leistungsfähigkeit zweistreifiger Fahrbahnen (1.400 bis 2.200 Kfz/h im Querschnitt) und im Bereich der Anhaltswerte für vierstreifige Fahrbahnen (1.800 bis 2.600 Kfz/h je Richtung).

Eine nur einstreifige Verkehrsführung in jeder Richtung bleibt nicht nur hinter dem gegenwärtigen Zustand, sondern auch hinter den dargestellten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Individualverkehr zurück. Dies gilt unabhängig davon, ob die Straßenbahn neben diesem Streifen auf einem besonders erhöhten Gleiskörper oder auf einem abschraffierten zweiten Fahrstreifen geführt wird. Einer gesonderten Abwägung der Variante „Abschraffierung“, die der Kläger vermisst, bedurfte es deshalb nicht.

Den Erfordernissen der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts wird auch nicht in gleicher Weise entsprochen, wenn jeweils ein Fahrstreifen in jeder Richtung über die - nicht separierten - Straßenbahnschienen geführt wird. Die Nachteile, die sich aus einer solchen Verkehrsführung sowohl für die Straßenbahn als auch für den Individualverkehr ergeben, liegen auf der Hand. Die Einschränkungen der Leistungsfähigkeit, die aus ihnen folgen, sind offenkundig. Sie sind für den stadtauswärtigen Verkehr auf der Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee schon gegenwärtig in den werktäglichen Spitzenzeiten zu beobachten.

4. Einengungen außerhalb des Abschnitts

Nicht zu überzeugen vermag auch der Einwand des Klägers, das angestrebte Ziel einer Verbesserung des Verkehrsflusses für den motorisierten Individualverkehr durch die Schaffung von zwei Fahrstreifen aus und in Richtung Innenstadt lasse sich nicht erreichen, weil diese außerhalb des Abschnitts nicht zweispurig weitergeführt werden können.

Der Kläger begründet dies damit, dass die Seitenstreifen des Rembertirings, über die der Verkehr zur Kreuzung Herdenstorsteinweg/Breitenweg als Verteilerpunkt für die Innenstadt bzw. von dort zur Schwachhauser Heerstraße geführt werde, nur jeweils einspurig ausgelegt seien. Dies ist zwar in der Beschreibung der örtlichen Gegebenheiten richtig, verkennt aber, dass Endpunkt der Hauptverkehrsachse, die der Straßenzug Schwachhauser Heerstraße/Kurfürstenallee nach den Vorstellungen der Beklagten bilden soll, nicht allein die Innenstadt im engeren Sinne (die über den Herdentorsteinweg erreichbare Altstadt zwischen Wall und Weser) ist. Maßgebend für die Verkehrsbedeutung der Schwachhauser Heerstraße als Hauptverkehrsachse ist vielmehr auch die Verbindung zum Rembertiring in Richtung Nordwest-Knoten (Häfen, B 75). Dies ergibt sich nicht nur aus dem Erläuterungsbericht (S. 3), der Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist, sondern auch aus dem Flächennutzungsplan und den gerichtsbekannteten örtlichen Gegebenheiten. Bei diesen sind nicht nur die einspurigen, zu ebener Erde verlaufenden Seitenstreifen des Rembertirings, sondern auch die als Hochstraße ausgeführten jeweils zweistreifigen Fahrbahnen des Rembertirings zu berücksichtigen, über die der überwiegende Teil des von der Schwachhauser Heerstraße kommenden bzw. zu ihr führenden Verkehrs verläuft. Hinzu kommt, dass ein Teil des Verkehrs zwischen Schwachhauser Heerstraße und Altstadt nicht über den Rembertiring, sondern den Straßenzug Außer der Schleifmühle / An der Weide (stadteinwärts) bzw. An der Weide / Am Dobben (stadtauswärts) fließt.

Eine (vorübergehende) Verengung des gesamten Verkehrs, der die Schwachhauser Heerstraße in Richtung Innenstadt durchläuft, auf einen Fahrstreifen findet allerdings dann westlich der Kreuzung Graf-Moltke-Straße/Hollerallee statt, wenn der Ausbau auf den jetzt planfestgestellten Abschnitt beschränkt und der folgende Abschnitt unverändert erhalten bleibt. Zwar beabsichtigt die Beklagte einen zweistreifigen Ausbau in Richtung Innenstadt auch für diesen Abschnitt; da die Planungen insoweit aber noch nicht abgeschlossen sind, kann bei der Abwä-

gung für den hier in Streit stehenden Abschnitt auch die Möglichkeit nicht völlig ausgeschlossen werden, dass sich die weiteren Planungen nicht wie vorgesehen realisieren lassen. In einem solchen Fall würde zwar das angestrebte Ziel nicht optimal erreicht, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem jetzt planfestgestellten Abschnitt würde dadurch aber nicht in Frage gestellt. Insbesondere lassen sich - jedenfalls in nennenswertem Umfang - keine negative Rückwirkungen auf diesen Abschnitt feststellen. Im Bereich der Knotenausfahrt steht nämlich - nicht zuletzt auch infolge der geplanten Verschwenkung der Straßenbahnschienen nach Süden - für den stadteinwärts führenden motorisierten Individualverkehr ein Querschnitt zur Verfügung, der die Aufnahme zweier Spuren und deren allmähliche Verflechtung auf einer Länge von etwa 50 m erlaubt (vgl. Anlage 3.2 zum Planfeststellungsbeschluss). Begründete Anhaltspunkte dafür, dass diese Verflechtungsspur unzureichend sein und den rechtzeitigen Abfluss des Verkehrs aus dem Kreuzungsbereich verhindern könnte, sind nicht ersichtlich. Der in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Einschätzung der Beklagten, dass eine Verflechtung unter den hier gegebenen Bedingungen nach den anderswo in der Stadt gewonnenen Erfahrungen funktioniere, ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten. Sollte die Verflechtungsspur wider Erwarten dennoch zu Staus im Kreuzungsbereich führen, kann dem durch eine entsprechende Regelung andere Dosierung des in die Kreuzung einfahrenden Verkehrs wirksam vorgebeugt werden. Allein die bloße Möglichkeit, dass sich der geplante Ausbau im folgenden Abschnitt nicht optimal verwirklichen lassen könnte, legt es deshalb nicht nahe, schon jetzt die Option auf einen solchen Ausbau dadurch aufzugeben, dass der Ausbau auch in dem hier planfestgestellten Abschnitt auf eine nur einstreifige Verkehrsführung in Richtung Innenstadt beschränkt wird.

Letztendlich ist diese Problematik aber auch unerheblich, weil die zweite Fahrspur für den Geradeausverkehr in Richtung Innenstadt nicht zusätzlich neu angelegt wird. Der Plan sieht vielmehr vor, den vorhandenen rechten Fahrstreifen, der bisher ausschließlich den Rechtsabbiegern in die Hollerallee vorbehalten war, zusätzlich für den Geradeausverkehr zu öffnen. Damit wird die Verkehrsführung wiederhergestellt, die bis vor einigen Jahren bestand, aber aufgegeben wurde, als die zweite Fahrspur jenseits der Kreuzung für den Straßenbahnverkehr reserviert wurde. Die Öffnung eines zweiten Fahrstreifens für den Geradeausverkehr ist also nicht ursächlich für die baulichen Veränderungen des bisherigen Zustandes, insbesondere nicht für eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts und eine dadurch bedingten Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen. Ein geringerer Straßenquerschnitt würde für den Verkehr in dieser Richtung nur dann benötigt, wenn der Rechtsabbiegeverkehr in die Hollerallee - anders als bisher - auch bei einstreifiger Führung des Geradeausverkehrs über dessen Fahrstreifen geführt würde. Diese Alternative wird aber auch vom Kläger zu Recht nicht ins Spiel gebracht, denn sie hätte zur Folge, dass der Rechtsabbiegeverkehr nur sehr verzögert abfließen und Staus, die bei einstreifigem Geradeausverkehr möglicherweise entstehen, noch verstärken würde.

5. Verlegung der Haltestelle Hollerallee

Entgegen der Auffassung des Klägers sprechen öffentliche Belange von Gewicht für die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle in stadtauswärtiger Richtung, die die Inanspruchnahme einer Teilfläche des klägerischen Grundstücks rechtfertigen.

Eine zweistreifige Verkehrsführung für den stadteinwärts fließenden Verkehr jenseits der Kreuzung Hollerallee/Graf-Moltke-Straße ist wegen der vorhandenen Bebauung (Haus Schwachhauser Heerstraße Nr. 34: Landesversicherungsanstalt) nur möglich, wenn der bisherige Schienenraum dafür in Anspruch genommen wird. Dies führt dazu, dass die Schienen nach Süden verschwenkt und über die Verkehrsinsel der bisherigen Haltestelle geführt werden (vgl. Anlage 3.2). Zwar ließe sich auch die bisherige Haltestelle entsprechend nach Süden verschieben; dies hätte aber zur Folge, dass sich der gesamte Straßenquerschnitt nach Süden ausdehnte und auch dort private Flächen in Anspruch genommen werden müssten. Dabei

würde es sich nicht nur um Vorgartenfläche (Haus Schwachhauser Heerstraße Nr. 43) handeln; auf dem Grundstück Schwachhauser Heerstraße Nr. 41 müsste, wie ein Blick auf den Lageplan zeigt, auch in die Bausubstanz des Eingangsbereichs des dortigen Bankgebäudes eingegriffen werden.

Gründe, aus denen es rechtlich geboten wäre, dieser - noch stärker in das private Grundeigentum eingreifenden - Alternative den Vorzug vor der jetzt gewählten Lösung zu geben, sind nicht ersichtlich.

Dem Kläger ist allerdings einzuräumen, dass die vorstehend wiedergegebenen Erwägungen im Verwaltungsverfahren nicht aktenkundig geworden sind. Dies allein führt aber noch nicht zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellung. Lässt sich aus der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses über die der Abwägung zugrunde liegenden Tatsachen und planerischen Überlegungen der Planfeststellungsbehörde in einzelnen Punkten ein für die gerichtliche Überprüfung ausreichendes Bild nicht gewinnen, hat das Gericht, wenn Anlass dazu besteht, gemäß § 86 Abs. 1 VwGO zu ermitteln, welche Erwägungen angestellt worden sind; erst wenn sich dabei herausstellt, dass eine Abwägung nicht oder auf der Grundlage eines nur unzureichend ermittelten Abwägungsmaterials stattgefunden hat, darf die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses angenommen werden (BVerwG, Beschl. v. 24.08.1987 - 4 B 129.87 - unter I.9 <insoweit nicht in NVwZ 1987,1267 abgedruckt>). Die dargestellten Erwägungen für die Verlegung der Haltestelle - die im übrigen schon aufgrund der gegebenen örtlichen Verhältnisse nahe liegen - sind hier nicht erst von der Beigeladenen im Gerichtsverfahren „nachgeschoben“, sondern schon im Planungsverfahren angestellt worden. Das hat die Befragung des zuständigen Bediensteten des Amtes für Straßen und Verkehr der Beklagten in der mündlichen Verhandlung ergeben.

Dafür, die Haltestelle unter den gegebenen Voraussetzungen auf die jetzt geplante Position zu verlegen, spricht eine weitere Erwägung: Zumindest auf einen Teil des Querschnitts, der für die geplante Haltestelle benötigt wird, kann auch dann nicht verzichtet werden, wenn die Verlegung der Haltestelle unterbleibt. Zum einen kann der Radius der Fahrstreifen für den aus der Hollerallee nach links in die Schwachhauser Heerstraße abbiegenden Verkehr nicht beliebig verkürzt werden, ohne dass der Abfluss verzögert oder beeinträchtigt würde, und zum anderen ist es zumindest sinnvoll, eine Überquerungshilfe für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr von der Graf-Moltke-Straße zur Hollerallee in der Weise einzurichten, dass für ihn, wenn er Rotlicht zugunsten der Straßenbahn erhält, eine Aufstellfläche vor den Schienen bereit steht. Die Berechtigung beider Gesichtspunkte, die im Erörterungstermin ausdrücklich angesprochen worden sind (Niederschrift Anlage 1.1. S. 4f.), wird auch vom Kläger nicht in Zweifel gezogen.

6. Linksabbiegerspur zur Graf-Moltke-Straße

Auch die Gesichtspunkte, die dafür sprechen, das Linksabbiegen in die Graf-Moltke-Straße zu ermöglichen und dafür eine eigene Spur einzurichten, sind bereits während des Verwaltungsverfahrens angesprochen worden. Insbesondere das Ortsamt, aber auch die Eigentümer des Grundstücks Schwachhauser Heerstraße 45 haben den Wunsch nach einer Linksabbiegemöglichkeit zum Ausdruck gebracht. Eine solche Möglichkeit war früher vorhanden und wurde nicht wegen eines fehlenden Bedürfnisses, sondern wegen der begrenzten Leistungsfähigkeit der Kreuzung aufgegeben. Die Beklagte hat die Gründe, die sie veranlaßt haben, im Zuge des Ausbaus der Schwachhauser Heerstraße nunmehr eine Linksabbiegespur einzurichten, in der mündlichen Verhandlung noch einmal verdeutlicht. Danach dient die Spur der Erschließung des Quartiers Graf-Moltke-Straße/Lothringer Straße durch den aus stadtauswärtiger Richtung kommenden Verkehr auf der Schwachhauser Heerstraße. Dieser kann - was auch gerichtsbekannt ist (§ 291 ZPO) - bisher nur dadurch in die Graf-Moltke-Straße gelangen, dass er einen großräumigen Umweg über den Straßenzug Außer der Schleifmühle - Am Dobben - Dobben-

weg und von dort entweder über die Bismarckstraße oder stadtauswärts zurück über die Schwachhauser Heerstraße fährt. Dass eine solche Umfahrung erhebliche Nachteile sowohl für den Verkehrsfluß insgesamt als auch für Anlieger und Umwelt mit sich bringt, liegt auf der Hand, ohne dass es dazu einer detaillierten quantitativen Erfassung der Verkehrsmenge bedürfte, die das Quartier zum Ziel hat. Nur für einen Teil des Verkehrs mit Ziel Graf-Moltke-Straße kommt gegenwärtig die Route Kirchbachstraße - Geteviertel in Betracht. Diese Route ist - wie ebenfalls gerichtsbekannt ist - nur in engen Grenzen und nur unter erheblichen Unzulänglichkeiten zu benutzen, weil sie über enge Straßen durch Wohnquartiere führt. Andere Möglichkeiten, von der stadteinwärts führenden Schwachhauser Heerstraße in die Graf-Moltke-Straße zu gelangen, bestehen nicht. Die weitere Alternative des Baus einer Linksabbiegespur im Bereich Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße hat die Beklagte aus nachvollziehbaren Gründen verworfen. Sie verursacht mindestens vergleichbare Nachteile wie die jetzt geplante Spur, führt nur zu einer Verringerung statt einer Vermeidung von Umwegen und lenkt den Verkehr durch die ohnehin chronisch überlastete Bismarckstraße. Unter diesen Umständen kann die Entscheidung der Beklagten für die Einrichtung einer Linksabbiegespur rechtlich nicht beanstandet werden. Dies gilt auch dann, wenn ohne sie in geringerem Maße auf privates Grundeigentum zurückgegriffen werden müsste (BVerwG Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 150).

7. Lärm

Auch die Würdigung der von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen der Abwägung ist fehlerfrei.

Nicht gefolgt werden kann der Auffassung des Klägers, die Beklagte verkenne die Bedeutung der Lärmschutzbelange, wenn sie wegen der Überschreitung der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV vorgesehenen Grenzwerte nicht auf die Planung insgesamt verzichte. Die im schalltechnischen Gutachten für die Einwirkungen des Straßenverkehrslärms auf das Grundstück des Klägers errechneten Werte liegen im Prognosefall - je nach Geschoss - zwischen 0,4 und 0,8 dB(A) tags und zwischen 0,5 und 0,9 dB(A) nachts über den Werten für den Prognose-Null-Fall. Diese Unterschiede sind weder subjektiv wahrnehmbar noch messtechnisch erfassbar.

Eine Fehlgewichtung lässt sich entgegen der Meinung des Klägers auch nicht daraus ableiten, dass die Beklagte von Maßnahmen zur Verkleinerung der Verkehrsmenge abgesehen hat, um dadurch den Lärm zu vermindern. Es ist nicht ersichtlich, dass der Planfeststellungsbehörde hier überhaupt solche Maßnahmen zur Verfügung standen. Schon eine Verminderung der Beurteilungspegel um 3 dB(A), die hier noch nichts an der Überschreitung der Grenzwerte ändern würde, setzt eine Halbierung der Verkehrsmenge voraus (vgl. Schalltechnisches Gutachten, S.22). Alternative Streckenführungen, die in der Lage wären, einen nennenswerten Teil des über die Schwachhauser Heerstraße fließenden Verkehrs aufzunehmen, stehen - wie dargelegt - nicht zur Verfügung.

8. Erschütterungen

Anhaltspunkte dafür, dass das Haus des Klägers durch die Verwirklichung des Vorhabens Erschütterungen ausgesetzt sein könnte, die für die Abwägung erheblich sein könnten, sind sowohl nach dem Erschütterungsgutachten und der ergänzenden Beurteilung (Anlage 10 und 11 zum Planfeststellungsbeschluss) als auch nach der Befragung des Gutachters in der mündlichen Verhandlung auszuschließen. Gesichtspunkte, die die Aussage des Gutachters in Zweifel ziehen könnten, hat der Kläger nicht vorgetragen.

9. Luftqualität

Nicht überzeugend ist auch der Vortrag des Klägers, die Aussagen zur Luftqualität im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan seien unzureichend, weil sie nur den Ist-Zustand, nicht aber auch den Prognose-Fall darstellten. Der Kläger übersieht, dass der Erläuterungsbericht nicht nur den Teil „4. Bestandsaufnahme und -bewertung“ enthält, auf den er sich allein bezieht, sondern auch noch den Teil „5. Prognose von Beeinträchtigungen“. Dort (S. 26) wird ausgeführt, dass für die Luftqualität keine Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Immissionen zu erwarten seien, die das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung überstiegen, da das Vorhaben nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen solle. Diese Begründung ist zwar so nicht richtig, weil sich das Verkehrsaufkommen auch gegenüber der Null-Variante (geringfügig) erhöht. Auch diese Erhöhung des Verkehrsaufkommens führt aber nicht zu einer Zunahme der Schadstoffemissionen. Wie die von der Beklagten in Auftrag gegebene und von der Beigeladenen vorgelegte gutachterliche Stellungnahme vom 26.09.2002 zeigt, ist auch unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsmengenzuwachses ein Rückgang der Schadstoffemissionen zu erwarten. Die dafür maßgebenden Gründe - Verbesserung der Motoren und der Kraftstoffe - hat ein für die Luftreinhaltung zuständiger Bediensteter der Beklagten in der mündlichen Verhandlung schlüssig erläutert. Gesichtspunkte, die gleichwohl Anlass zu der Annahme veranlassen könnten, die Schadstoffemissionen würden zunehmen, sind weder vom Kläger vorgetragen worden noch sonstwie ersichtlich.

Im übrigen wird im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans ausdrücklich darauf hingewiesen, dass 6 Bäume und 588 m² klimaausgleichender bzw. lufthygienisch wirksamer Grundfläche verloren gingen und es durch die Neuversiegelung zu einer geringfügigen Vergrößerung der innerstädtischen „Wärmeinsel“ komme. Der Planfeststellungsbeschluss trägt dem dadurch Rechnung, dass er die Entsiegelung von 636 m², die Umpflanzung von 3 der 6 im Wege stehenden Bäume und die Neuanpflanzung von 34 weiteren Bäumen vorsieht. Auch dies ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Lassen sich nach alledem rechtlich relevante Fehler der Planung nicht feststellen, ist die Klage sowohl im Hauptantrag als auch in den Hilfsanträgen abzuweisen.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1 Satz 1, 162 Abs. 3 VwGO. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. zuletzt das Urteil vom 13.12.2001 - 1 D 299/01 - <insoweit in NordÖR 2002,116 nicht abgedruckt> m.w.Nwn.) kann aus Gründen der Billigkeit bei Verfahren gegen Planfeststellungsbeschlüsse auch dann davon abgesehen werden, unterliegende und kostenpflichtige Anfechtungskläger zusätzlich zu den außergerichtlichen Kosten des Trägers der Planfeststellungsbehörde noch mit den außergerichtlichen Kosten des beigeladenen Vorhabenträgers oder Nutzers der Anlage zu belasten, wenn dieser selbst einen Antrag gestellt hat.

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, Altenwall 6, 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 Zustel-

lung 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 auf 10.000,00 Euro festgesetzt (§ 13 Abs.1 GKG).

Bremen, den 21.10.2002

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

gez. Stauch

gez. Göbel

gez. Alexy