



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 35.10

Verkündet
am 30. Mai 2012
von Förster, Hauptsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 23. Mai 2012
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bier,
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger und
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ und Prof. Dr. Korbmacher

am 30. Mai 2012 für Recht erkannt:

Die Klagen werden abgewiesen.

Von den bis zur Verfahrensverbindung entstandenen Kosten, die auf die Kläger zu 1) - 4) entfallen, tragen die Klägerin zu 1) 4/7 und die Kläger zu 2) - 4) jeweils 1/7. Der Kläger zu 5) trägt die bis zur Verfahrensverbindung angefallenen Kosten des Verfahrens BVerwG 9 A 1.11. Von den seit der Verfahrensverbindung entstandenen Kosten tragen die Klägerin zu 1) 1/2 und die Kläger zu 2) - 5) jeweils 1/8.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für den Neubau der Bundesstraße B 112, Ortsumgehung Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu, vom 30. September 2010.
- 2 Der knapp 10 km lange Neubauabschnitt ist Teil der insgesamt 265 km langen so genannten „Oder-Lausitz-Straße“, die als großräumige Straßenverbindung westlich der Oder in Nord-Süd-Richtung verlaufend die Bundesautobahn A 11

im Bereich Prenzlau mit der A 13 bei Cottbus verbinden soll. Die „Oder-Lausitz-Straße“ gehört mit Ausnahme eines kurzen Stücks im Norden zum so genannten „Blauen Netz“ von Bundesstraßen, das das Autobahnnetz in Brandenburg durch besonders leistungsfähige Bundesstraßen ergänzen soll. Die zum „Blauen Netz“ gehörenden Bundesstraßen sollen nach einheitlichen Baustandards als Kraftfahrstraßen, frei von Ortsdurchfahrten und mit möglichst planfreien Knotenpunkten ausgebaut werden.

- 3 Die Bestandstrasse der B 112 verläuft östlich der Bahnstrecke Frankfurt (Oder) - Guben in Nord-Süd-Richtung durch die bebauten Ortslagen der Gemeinden Brieskow-Finkenheerd, Wiesenau und Ziltendorf. Die Neubaustrecke umgeht die Ortslagen der Gemeinden Ziltendorf und Wiesenau westlich. Im Bereich der Gemeinde Brieskow-Finkenheerd ist eine Trassenbündelung mit der den westlichen Rand der bebauten Ortslage durchschneidenden Eisenbahnstrecke vorgesehen. Das nachgeordnete Straßennetz wird nördlich der Ortslage Brieskow-Finkenheerd sowie südlich-westlich der Ortslage Ziltendorf über planfreie Knoten an die B 112 (neu) angebunden. Die Bestandstrasse der B 112, die als Lindenstraße durch den östlich der Eisenbahntrasse liegenden Ortskern von Brieskow-Finkenheerd führt, soll zur Kreis- bzw. Landesstraße umgestuft werden und den örtlichen und regionalen Verkehr aufnehmen. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist das Vorhaben als zweistreifige Bundesstraße in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen.
- 4 Der Planfeststellungsbeschluss sieht die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Kläger zu 1 bis 4 vor. Der Kläger zu 5 ist Miteigentümer eines entlang der Trasse gelegenen Grundstücks, das nicht in Anspruch genommen wird.
- 5 Der Vorhabenträger leitete mit Schreiben vom 21. Dezember 2004 dem Landesamt für Bauen und Verkehr den von ihm aufgestellten Plan zu und beantragte die Durchführung des Anhörungsverfahrens. Das Landesamt forderte die Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme auf und veranlasste, dass der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der auf die Einwendungsfrist und den Ausschluss verspäteter Einwendungen hingewiesen wurde, vom 21. Februar 2005

bis zum 21. März 2005 und die Deckblätter zur schalltechnischen und zur luftschadstofftechnischen Untersuchung in der Zeit vom 19. Dezember 2005 bis zum 18./25. Januar 2006 auslagen.

- 6 Sämtliche Kläger erhoben Einwendungen gegen das Vorhaben, der Kläger zu 5 jedoch nur anlässlich der Auslegung der Deckblätter der schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchung.
- 7 Mit Beschluss vom 30. September 2010 stellte der Beklagte den Plan für den „Neubau der Bundesstraße (B) 112, Ortsumgehung (OU) Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu, von Bau-km 0+000 bis 9+950 einschließlich“ fest und wies die Einwendungen der Kläger zurück. Für die Westfassade im 1. Obergeschoss des Wohngebäudes des Klägers zu 5 setzt der Planfeststellungsbeschluss passiven Schallschutz wegen Überschreitung des Nachtgrenzwertes der Verkehrslärmschutzverordnung fest. Die Westfassade im Übrigen erhält passiven Schallschutz aufgrund der bei einer Summenpegelbetrachtung von Bahnlärm und vorhabenbedingtem Lärm erreichten Lärmpegel.
- 8 Mit ihren Klagen machen die Kläger im Wesentlichen geltend: Die Planunterlagen seien unbestimmt und widersprüchlich, da sowohl die ursprünglichen Planunterlagen als auch die geänderten Deckblattunterlagen als planfestgestellt gestempelt worden seien. Die aus dem Jahr 2005 stammende Verkehrsprognose sei nicht ausreichend aktualisiert worden. Der für das bundesweit geltende Prognosejahr 2025 zu erwartende drastische Anstieg des Schwerverkehrs sei nicht berücksichtigt worden. Die Straße sei fehlerhaft als Außerorts-Straße mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 geplant worden. Tatsächlich handele es sich um eine Ortsdurchfahrt, für die nach den einschlägigen Richtlinien der um 5 m schmalere Regelquerschnitt RQ 10,5 zu wählen gewesen wäre. Die Variantenprüfung hätte zu dem Ergebnis kommen müssen, dass die als Variante 1 geprüfte Westumfahrung trotz der mit ihr verbundenen schwerwiegenden Umwelteingriffe und Erschwernisse eindeutig vorzugswürdig gewesen sei. Die planfestgestellte Ortsumfahrung in der Ortslage führe dazu, dass sich die Lärmsituation in Brieskow-Finkenheerd insgesamt verschlechtere. Die prognostizierte Abnahme der Verkehrslärmbelastung entlang der alten Ortsdurchfahrt liege

deutlich unter den Zusatzbelastungen in den neu betroffenen Wohngebieten östlich und westlich der Neubautrasse. Die gewählte Variante stelle einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Siedlungsstruktur der Klägerin zu 1 dar und verletze deren Planungshoheit. Bei richtiger Dimensionierung der Trasse hätten die Grundstücke der Kläger zu 2 bis 4 jedenfalls zum überwiegenden Teil nicht in Anspruch genommen werden müssen. Die mit dem Entzug von Grundstücksflächen einhergehenden Einschränkungen für die künftige bauliche Nutzung seien nicht abgewogen worden. Die schalltechnische Untersuchung sei fehlerhaft und bewerte das Gebiet, in dem sich das Grundstück der Klägerin zu 3 befinde, unzutreffend als Mischgebiet. Sie habe zudem die Außenwohnbereiche der Kläger 2 bis 5 nicht berücksichtigt. Die Prüfung der erforderlichen aktiven Schutzmaßnahmen vor Verkehrslärm genüge nicht den in der Rechtsprechung aufgestellten Anforderungen an einen Kosten-Nutzen-Vergleich. Die Gesamtlärmbelastung und die Gesamtluftschadstoffbelastung durch die geplante Straße und die verlegte Bahnhofstraße sowie die vorhandene Bahnstrecke seien nicht hinreichend ermittelt und abgewogen worden; gleiches gelte für die zu erwartenden Erschütterungen und die bauzeitlichen Belastungen.

9 In der mündlichen Verhandlung hat der Senat das unter dem Aktenzeichen BVerwG 9 A 35.10 geführte Verfahren der Kläger zu 1 bis 4 mit dem unter dem Aktenzeichen BVerwG 9 A 1.11 geführten Verfahren des Klägers zu 5 unter dem erstgenannten Aktenzeichen zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden.

10 Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 30. September 2010 für den Neubau der Bundesstraße 112, Ortsumgehung Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, die Kläger unter Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Beklagten vom 30. September 2010 hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen, insbesondere Lärm, neu zu bescheiden.

- 11 Der Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.
- 12 Der Beklagte hält den Kläger zu 2 wegen Versäumung der Einwendungsfrist für insgesamt präkludiert und tritt im Übrigen dem Vorbringen der Kläger in der Sache entgegen.
- 13 Der Senat hat mit Beschluss vom 6. April 2011 - BVerwG 9 VR 1.11 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217) den Antrag der Klägerin zu 4 auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss abgelehnt.

II

- 14 Die zulässigen Klagen sind unbegründet.
- 15 A. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der der gerichtlichen Überprüfung zugänglich ist und die Kläger mit der Folge einer mit dem Hauptantrag begehrten vollständigen oder teilweisen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zumindest der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Da Verfahrensfehler des Planfeststellungsbeschlusses von den Klägern nicht gerügt werden und auch sonst nicht ersichtlich sind, bedarf nur seine materielle Rechtmäßigkeit insoweit näherer Prüfung.
- 16 1. Der Kläger zu 2 ist mit seinem Klagevorbringen ausgeschlossen. Das Gericht ist daher an der inhaltlichen Prüfung gehindert, ob der angegriffene Planfeststellungsbeschluss den Kläger zu 2 in seinen Rechten verletzt. Dies folgt aus § 17a Nr. 7 FStrG, § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. Danach sind Einwendungen gegen den Planfeststellungsbeschluss nach Ablauf der im Planfeststellungsverfahren eröffneten Einwendungsfrist ausgeschlossen. Die Präklusion erstreckt sich nach Sinn und Zweck des Einwendungsausschlusses auch auf das gericht-

liche Verfahren (Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 38.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 119 S. 136).

- 17 Die einmonatige Auslegungsfrist lief am 21. März 2005 ab. Gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG Bbg endet die Einwendungsfrist zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist. Das ist nach den hier anwendbaren § 187 Abs. 1, § 188 Abs. 2 1. Alt. BGB (vgl. Gemeinsamer Senat der Obersten Gerichtshöfe des Bundes, Beschluss vom 6. Juli 1972 - GmS OGB 2.71 - BGHZ 59, 396) Montag, der 4. April 2005, gewesen. Das Einwendungsschreiben des Klägers zu 2 ist erst am 5. April 2005 und damit verfristet bei der Anhörungsbehörde eingegangen.
- 18 Hinsichtlich des Klägers zu 5, der Einwendungen nur im Anhörungsverfahren zur Planänderung erhoben hat, ist das Gericht an einer inhaltlichen Prüfung gehindert, soweit er sich gegen die von der Planänderung nicht berührten Teile des Plans wendet. Wie § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG ausdrücklich klarstellt, eröffnet § 73 Abs. 8 VwVfG nur für Einwendungen gegen die Planänderung das Anhörungsverfahren neu (Urteil vom 23. März 2011 - BVerwG 9 A 9.10 - juris Rn. 25; Beschluss vom 23. Juni 2009 - BVerwG 9 VR 1.09 - Buchholz 310 § 80 VwGO Nr. 81 Rn. 6).
- 19 Als von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 19 Abs. 2 FStrG) Betroffene haben die Klägerinnen zu 3 und 4 Anspruch auf eine gerichtliche Überprüfung des Plans auch auf seine objektive Rechtmäßigkeit, soweit die geltend gemachten Fehler für die Inanspruchnahme ihres Eigentums erheblich, insbesondere kausal sind (vgl. Urteile vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 24 und vom 9. Juni 2010 - BVerwG 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 28 f.).
- 20 Die Klägerin zu 1 kann keine Rechtsverletzung nach Art. 14 Abs. 3 GG im Sinne der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses geltend machen. Als Gemeinde ist ihr dieses Vorbringen versagt (BVerfG, Beschluss vom 8. Juli 1982 - 2 BvR 1187/80 - BVerfGE 61, 62 <100 ff.>; BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 - BVerwG 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332 <391 f.>). Verstöße gegen Vorschriften, die nicht auch dem Schutze ihrer Interessen zu

dienen bestimmt sind, kann sie nicht mit Erfolg abwehren (Urteile vom 1. Juli 1988 - BVerwG 4 C 15.85 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 69 S. 6 f. und vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 26.94 - BVerwGE 100, 388 <390 f.>; Beschluss vom 15. April 1999 - BVerwG 4 VR 18.98 - NVwZ-RR 1999, 554). Entsprechendes gilt für den Kläger zu 5. Als nicht von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung Betroffener kann er nur die Verletzung der gerade ihn schützenden Normen des materiellen und Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung seiner geschützten Privatbelange rügen, nicht aber eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen.

- 21 2. Der Planfeststellungsbeschluss ist hinreichend bestimmt. Die Kläger rügen, es sei unklar, was planfestgestellt worden sei. Neben den drei Ordnern ursprünglicher Planunterlagen, bei denen jeweils die erste Seite der Unterlage als planfestgestellt gestempelt worden sei, existierten Deckblattversionen, die völlig neue Planunterlagen enthielten, aber ebenfalls als planfestgestellt gestempelt seien. Damit ist ein zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führender Mangel nicht dargetan, so dass es auf die Frage, ob die Kläger die von ihnen behauptete Unbestimmtheit im Anhörungsverfahren hätten rügen müssen, nicht ankommt. Wie der Senat in seinem Beschluss vom 6. April 2011 (a.a.O.) im vorläufigen Rechtsschutzverfahren ausgeführt hat, ist die Vorgehensweise des Beklagten rechtlich nicht zu beanstanden:

„Bei dem so genannten Deckblattverfahren handelt es sich - worauf der Antragsgegner zutreffend hinweist - um ein übliches und in den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebenen Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (vgl. Nr. 22 Abs. 2 PlafeR 07) vorgesehenes Verfahren, mit dem Änderungen des ausgelegten Plans und sonstiger Unterlagen im Sinne des § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG vorgenommen und kenntlich gemacht werden. Die Änderungen werden dabei nicht nachträglich in die betroffenen Unterlagen eingearbeitet, sondern auf einem gesonderten Blatt dargestellt, das die ausgelegte Unterlage „überdeckt“. Diese Überdeckung kann in der Weise erfolgen, dass das Deckblatt die ursprüngliche Unterlage ganz oder teilweise ersetzt oder dadurch, dass im Deckblatt nur die Änderung selbst festgehalten wird. In letzterem Fall, der vor allem bei Planzeichnungen in Betracht kommt, ergibt sich der planfestgestellte Inhalt der geänderten Unter-

lage erst aus einer Gesamtschau von ursprünglich ausgelegter Planunterlage und Deckblatt. Vorliegend hat die Planfeststellungsbehörde die geänderten Unterlagen durch Deckblätter ersetzt, ohne dies allerdings auf den geänderten Unterlagen selbst kenntlich zu machen. Sie hat außerdem auch die geänderten Planunterlagen als planfestgestellt gestempelt. Hierzu bestand kein Anlass. Um Inhalt und Umfang der ausgelegten Unterlagen und den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens zu dokumentieren, hätte es genügt, die im Deckblattverfahren geänderten Unterlagen ungestempelt mit den Angaben über die Auslegung in den Akten zu belassen und kenntlich zu machen, dass sie durch Deckblätter ergänzt oder ersetzt worden sind. Zur Widersprüchlichkeit des Planfeststellungsbeschlusses führt die gewählte Vorgehensweise jedoch nicht. Entscheidend hierfür ist, dass die Deckblätter eindeutig als solche gekennzeichnet sind und durch die auf ihnen wie auf den geänderten oder ersetzten Planunterlagen befindlichen Datumsangaben für den verständigen Betrachter erkennbar wird, dass es sich bei ihnen um die zuletzt angefertigten und damit - zusammen mit den unverändert gebliebenen Unterlagen - um die maßgeblichen Planunterlagen handelt.“ (Rn. 6)

- 22 3. Es lässt sich nicht feststellen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Verkehrsprognose, auf der die Abwägung der Immissionsschutzbelange der Wohnbevölkerung im Allgemeinen und der Kläger im Besonderen beruht, Fehler unterlaufen sind, auf die das Anfechtungs- oder zumindest das hilfsweise verfolgte Feststellungsbegehren gestützt werden kann. Die Frage, ob einzelne Kläger mit ihren im Klageverfahren vorgebrachten Einwendungen präkludiert sind, weil sie die Verkehrsprognose in ihren Einwendungsschreiben nicht gerügt haben, oder ob es - wofür einiges spricht - genügt, dass sie zu erkennen gegeben haben, dass sie sich gegen die Trassenführung insgesamt wenden, bedarf daher keiner Vertiefung und keiner Entscheidung.
- 23 Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unterliegen Verkehrsprognosen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. Urteile vom 27. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 1.97 - BVerwGE 107, 313 <326> m.w.N. und vom 24. November 2004 - BVerwG 9 A 42.03 - juris Rn. 41; Beschluss vom

2. Oktober 2002 - BVerwG 9 VR 11.02 - juris Rn. 14). Gemessen hieran ist die Verkehrsprognose nicht zu beanstanden.

- 24 a) Der Senat hat zu der Verkehrsprognose im Beschluss vom 6. April 2011 - BVerwG 9 VR 1.11 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217) im vorläufigen Rechtsschutzverfahren ausgeführt:

„Voraussichtlich ohne Erfolg rügt die Antragstellerin, die Verkehrsprognose sei methodisch fehlerhaft erstellt worden, weil sie die aktuelle Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 sowie die Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 und das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für eine neue grenzüberschreitende Straßenverbindung zwischen Polen und Deutschland nicht berücksichtigt habe. Der Antragsgegner hat in seiner in diesem Punkt unwidersprochen gebliebenen Antragserwiderung die Kritik mit schlüssiger Begründung zurückgewiesen: Der Vorhabenträger habe 2009 eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosezeitpunkt 2025 erarbeiten lassen, die die deutschlandweite Verflechtungsprognose 2025 einbezogen habe. Im Hinblick auf die in der Verflechtungsprognose prognostizierte Verringerung der Verkehrsmengen bei gegenüber 2015 annähernd gleichbleibender Schwerlastverkehrsmenge habe kein Anlass bestanden, von den höheren Prognosezahlen des Jahres 2015 abzuweichen. Entsprechendes gelte für die Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025, bei der die Prognosezahlen nochmals deutlich unter denjenigen der deutschlandweiten Verflechtungsprognose lägen. Die Planungen für eine grenzüberschreitende Straßenverbindung Deutschland-Polen bei Ziltendorf seien im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesen und infolgedessen in allen relevanten Verkehrsprognosen berücksichtigt worden.“ (Rn. 7)

- 25 Im Klageverfahren hat der Beklagte die projektbezogene Untersuchung der Ingenieurgruppe IVV Aachen (IVV) vom Januar 2009 (Überprüfung der Knotenpunkte) sowie zwei ergänzende Stellungnahmen der IVV hierzu vorgelegt. Danach sind in die Knotenuntersuchung aus dem Jahr 2009 auch die Daten der 2007 veröffentlichten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ eingearbeitet worden. Die „Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025“ ist von der IVV hingegen nicht berücksichtigt worden, da diese von der bundesweiten Prognose abweichende Rahmenbedingungen unterstellt. Dage-

gen wurden in der Untersuchung 2009 die im Entwurf vorliegenden Ergebnisse der „Straßenverkehrsprognose des Landes Brandenburg“ herangezogen. Der Planfeststellungsbeschluss und die ihm zugrunde liegende lärmtechnische und lufttechnische Untersuchung basieren damit auf aktuellen Prognosedaten. Auch der Umstand, dass der Beklagte den Prognosehorizont nicht über 2015 ausgedehnt hat, erweist sich nicht als methodisch fehlerhaft. Die zeitliche Anknüpfung fügt sich in das Konzept ein, das dem Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. des 5. Änderungsgesetzes zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 (BGBl I S. 2574) zugrunde liegt. Der durch dieses Gesetz verabschiedete Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen orientiert sich an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zum Jahr 2015 erwartet. Vor diesem Hintergrund war es sachgerecht, sich für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs bei der Verkehrsuntersuchung im Jahre 2005 auf denselben Zeitpunkt zu beziehen (vgl. Urteil vom 9. Juni 2010 - BVerwG 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 74). Zudem hat die Planfeststellungsbehörde durch die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Überprüfungen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf die Prognosezeitpunkte 2020 und 2025 sichergestellt, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose aus dem Jahr 2005 über den im Zeitpunkt der Planfeststellung bereits sehr kurz gewordenen Prognosehorizont 2015 hinaus das zu erwartende Verkehrsgeschehen abbildet. Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen besteht im Übrigen nicht (Urteil vom 9. Juni 2010 a.a.O.; Beschluss vom 25. Mai 2005 - BVerwG 9 B 43.04 - juris Rn. 40).

- 26 b) Dass im Rahmen der Knotenuntersuchung die im Jahre 2010 in Eisenhüttenstadt eröffnete Papierfabrik, die einen Lkw-Verkehr von bis zu 900 Fahrzeugen je Tag hervorrufen soll, von der IVV in der Prognose 2009 ausschließlich bei der Überprüfung der Leistungsfähigkeit des südlichen Knotenpunktes berücksichtigt wurde, nicht aber bei der Gesamtbelastung der B 112 (neu) mit Schwerverkehr, hat der Gutachter der Beklagten Dipl.-Ing. B. von der IVV in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erklärt. Danach stellt die Papierfabrik, selbst dann, wenn sie voll ausgelastet wird und ein Verkehrsaufkommen von bis zu 900 Lkw pro Tag verursacht, kein Einzelvorhaben dar, das eine Einzelbe-

trachtung erforderlich machte. Der Gutachter hat in der mündlichen Verhandlung dargelegt, dass im Rahmen der Verkehrsprognose aufgrund der vorhandenen Strukturdaten und Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung eine Potenzialeinschätzung für die untersuchte Region erstellt werde. Es handele sich dabei um eine Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende Prognose, die aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziere und daraus das zukünftige Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsarten ableite und dieses auf das (vorhandene und geplante) Verkehrsnetz umlege. Für den hier untersuchten Raum zwischen Frankfurt (Oder) und Cottbus habe diese Untersuchung zu einem geschätzten Wachstum des Gesamtverkehrs um 10 % und des Straßenverkehrs um 20 % geführt. Angesichts dieses nicht auf einzelne Unternehmen und Vorhaben, sondern auf die aus den Strukturdaten ableitbare wirtschaftliche Gesamtentwicklung eines bestimmten Raumes abstellenden methodischen Vorgehens sei die Eröffnung einer einzelnen Fabrik genauso wie die Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis, das hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens keine Neubetrachtung mit Blick auf einzelne Vorhaben erfordere. Erst ganz außergewöhnliche neue Entwicklungen, wie etwa eine im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbare Planung eines Großflughafens, würden eine Neuerhebung der Strukturdaten und eine Neubewertung der wirtschaftlichen Entwicklung erforderlich machen.

- 27 Die Tatsache, dass die IVV im Rahmen der Knotenuntersuchung 2009 von einer zusätzlichen Belastung mit 900 Lkw ausgegangen ist, steht hierzu nicht in Widerspruch. Dipl.-Ing. B. hat diese Zusatzuntersuchung in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar damit erklärt, dass sie auf eine Anforderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zurückgehe, das den Nachweis einer ausreichenden Knotendimensionierung verlangt habe. Um dieser Forderung nachzukommen, sei von der IVV zum Zweck der Überprüfung der Knotendimensionierung „vereinfachend angenommen (worden), dass das geplante Lkw-Aufkommen der Papierfabrik als Zusatzbelastung zur Belastung zur Prognosebelastung 2025 auftritt“ (s. Stellungnahme IVV vom 14. Mai 2012 S. 3). Die Berechnung hat im Übrigen ergeben, dass die im Planfeststellungs-

entwurf enthaltene Knotendimensionierung ausreichend war, auch um den zusätzlichen Verkehr von 900 Lkw aufzunehmen.

- 28 c) Zweifel an der Verwertbarkeit der 2005 erstellten Verkehrsprognose werden auch nicht dadurch geweckt, dass in den späteren Überprüfungen für die Jahre 2020 und 2025 prozentual höhere Lkw-Anteile als in der Verkehrsprognose 2005 ermittelt worden sind. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen. Während für das Prognosejahr 2015 ein Gesamtverkehrsaufkommen von 18 400 Kfz/Tag errechnet wurde, hat sich dieses insbesondere aufgrund der demografischen Entwicklung für die Jahre 2020 und 2025 auf 16 000 Kfz/Tag reduziert. Angesichts dessen bedeutet der prozentuale Anstieg des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr von 10,8 % im Jahr 2015 über 11 % im Jahr 2020 auf 14 % im Jahr 2025 in absoluten Zahlen für 2020 annähernd eine Stagnation des Schwerverkehrs und bis 2025 eine Steigerung um lediglich rund 250 Fahrzeuge pro Tag, nämlich von 1 987 auf 2 240 Fahrzeuge. Stellt man diesem Anstieg die Abnahme des Gesamtverkehrsaufkommens um 2 400 Fahrzeuge pro Tag gegenüber, ist die Wertung der Planfeststellungsbehörde, die Verkehrsbelastung werde sich nicht wesentlich ändern, nicht zu beanstanden.
- 29 d) Auch im Übrigen weist die Verkehrsuntersuchung keine methodischen Fehler auf. Auf die Kritik der Kläger, es sei nicht erkennbar, wie der Lkw-Anteil in der Verkehrsprognose errechnet wurde, hat der Gutachter der Beklagten Dipl.-Ing. B. in der mündlichen Verhandlung erwidert, dass in den verwendeten Verkehrszellen die Lkw-Anteile jeweils gesondert dargestellt seien und sich hieraus der Lkw-Anteil errechne. Dem sind die Kläger nicht mehr entgegengetreten. Die Rüge, der Umrechnungsfaktor des DTVw in den DTV sei unplausibel, greift ebenfalls nicht durch. Die einfache Behauptung, dem Gutachterbüro sei bei der Umrechnung ein Fehler unterlaufen, ist nicht geeignet, Zweifel zu wecken (vgl. Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 201 Rn. 125; insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 133, 239).
- 30 4. Die am Maßstab des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes zu beurteilende Auswahlentscheidung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der Bünde-

lungstrasse im westlichen Rand der Ortslage von Brieskow-Finkenheerd weist keinen rechtserheblichen Fehler auf. Die Kläger sind - mit Ausnahme des Klägers zu 5, der erst im Änderungsverfahren Einwendungen erhoben hat - mit ihren hierzu im Klageverfahren vorgebrachten Einwendungen nicht gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG präkludiert; denn sie haben in ihren Einwendungsschreiben erkennen lassen, dass sie sich gegen die geplante Trassenführung wenden, weil sie davon Beeinträchtigungen des Wohn- und Erholungszwecks ihrer Grundstücke befürchten. Dies genügt, um die Planfeststellungsbehörde zu veranlassen, die Entscheidung für die Trasse einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

- 31 Der Senat hat zur Alternativenprüfung in seinem Beschluss vom 6. April 2011 - BVerwG 9 VR 1.11 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217) ausgeführt:

„Im Planfeststellungsbeschluss ist die vorgenommene Variantenauswahl eingehend dargestellt (S. 65 ff., 69 ff., 75 ff.). Danach hat sich aufgrund der von der Raumordnungsbehörde durchgeführten Machbarkeitsstudien einschließlich ökologischer Risikoeinschätzungen die Bündelung mit der Bahntrasse Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt als gegenüber großräumigen Alternativtrassen vorzugswürdige, weil für Mensch und Umwelt verträglichste Lösung herausgestellt. Der Vorhabenträger hat daraufhin drei Grundvarianten und eine Untervariante unter Zugrundelegung einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h näher untersucht. Bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit der Varianten ist er zu dem Ergebnis gekommen, die planfestgestellte Variante 2 habe die geringsten städtebaulichen Auswirkungen, beanspruche die Umwelt am wenigsten durch Eingriffe und weise die geringsten Belastungen durch bergbauliche Auswirkungen auf. Mit rund 24,23 Mio € gegenüber 33,2 bis 40,15 Mio € voraussichtlichen Kosten bei den anderen Varianten schneide die ausgewählte Trasse zudem kostenmäßig am besten ab (Planfeststellungsbeschluss S. 69 - 71). Die Planfeststellungsbehörde hat sich diesen Ausführungen angeschlossen. Die von der Antragstellerin favorisierte Variante 1, die die Ortslage von Brieskow-Finkenheerd weiter westlich umfahre, habe vor allem wegen ihrer insgesamt größeren Beeinträchtigung der Umwelt und wegen ihrer Konflikte mit bergbaulichen Belangen verworfen werden müssen. Die Führung der planfestgestellten Trasse durch die Ortslage von Brieskow-Finkenheerd sei nach eingehender Auseinandersetzung mit möglichen Alternativen ausrei-

chend begründet. Die Bündelung entspreche den raumordnungsrechtlichen Vorgaben des Landesplanungsgesetzes, wonach die Inanspruchnahme von Freiflächen für Infrastrukturmaßnahmen voraussetze, dass der Bedarf nicht durch die Mehrfachnutzung bestehender Infrastruktureinrichtungen gedeckt werden könne. Der östlich der Bahntrasse gelegene Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde werde durch die B 112 (neu) umfahren und entlastet. Im Hinblick auf Ortsentwicklung, Ortsbild und Zerschneidungswirkung der neuen Trasse sei darauf zu verweisen, dass die Auswirkungen vorrangig auf die bereits vorhandene Bahntrasse zurückzuführen seien und durch eine andere Trassenführung nicht wesentlich minimiert werden könnten (Planfeststellungsbeschluss S. 75 ff.).

Diese für die planfestgestellte Variante und gegen eine westliche und östliche Umfahrung sprechenden Erwägungen erweisen sich auch unter Berücksichtigung der von der Antragstellerin vorgebrachten Gründe als tragfähig. Die Alternativenabwägung leidet nicht deshalb unter einem Ermittlungsdefizit, weil ihr keine Gesamtbilanzierung der mit dem Vorhaben im Bereich von Brieskow-Finkenheerd verbundenen Be- und Entlastungen zugrunde liegt. Die Kritik der Antragstellerin, dass sich die Gesamtlärmbelastung der Ortslage verschlechtern werde, kann nicht überzeugen. Dass es in der Ortslage der Gemeinde Brieskow-Finkenheerd durch das planfestgestellte Vorhaben zu einer Entlastung der Bebauung an der bisher als Ortsdurchfahrt dienenden B 112 (alt) kommen wird, steht nicht in Zweifel. Die von der Antragstellerin vorgelegte Stellungnahme des Planungsbüros Dr. H. geht von einer Reduktion des Verkehrs im Siedlungskern um 30 % aus. Der Vorhabenträger hat eine Reduzierung der Lärmbelastung um bis zu 4,5 dB(A) errechnet. Nach der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung kann ferner eine für die Variantenauswahl relevante zusätzliche Belastung des östlich der Bahnstrecke liegenden Siedlungskerns durch die geplante Trasse ausgeschlossen werden. Die überwiegend deutlich unter den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung liegenden Lärmwerte am Rand des Untersuchungsgebietes und die aus dem vorliegenden Kartenmaterial erkennbaren Entfernungen lassen den Schluss zu, dass der östlich des Untersuchungsgebiets gelegene Hauptsiedlungsbereich der Gemeinde Brieskow-Finkenheerd keine die zu erwartenden Entlastungen überwindenden Belastungen durch das Vorhaben erfahren wird.

Dass die ausgewählte Trasse im Vergleich mit der von der Antragstellerin bevorzugten Variante und den anderen untersuchten Varianten Vorzüge aufweist, sieht im Übrigen

das Planungsbüro Dr. Hunger, dessen Stellungnahme sich die Antragstellerin zu Eigen gemacht hat, nicht anders. In der Einschätzung der Alternativtrassen kommt Dr. Hunger zu dem Ergebnis, dass die östliche Umgehungsvariante eine bautechnisch sehr aufwändige Anbindung in Richtung Lossow erforderlich mache und ein FFH- und Naturschutzgebiet tangiere. Selbst bei Anwendung eines lediglich zweistreifigen Querschnitts und einer Führung der Trasse direkt entlang des Dammfußes der Hochwasserschutzanlagen würde über weite Strecken ein Eingriff in den parallel verlaufenden Baum- und Strauchstreifen erforderlich und müssten die Aspekte des Hochwasserschutzes berücksichtigt werden. Zudem würde der östlich von Brieskow-Finkenheerd gelegene Landschaftsraum von der Ortslage abgeschnitten. Bei der westlichen Umgehung würde im Bereich des Tals der Schlaube eine Querung der L 373, des Friedrich-Wilhelm-Kanals und der Schlaube selbst erforderlich. In diesem Bereich ergäben sich zudem Einschränkungen für die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Bis zum Anschlusspunkt in Lossow führe die Trasse ca. 3 km direkt durch den Wald und einen weiteren Kilometer entlang des Waldrandes.“ (Rn. 17 - 19).

- 32 Die Kläger sind diesen Ausführungen im Klageverfahren nicht entgegengetreten. Der Senat hält an ihnen nach erneuter Prüfung fest. Auch die im Klageverfahren vertieften Angriffe der Kläger gegen die Trassenentscheidung zeigen einen Abwägungsfehler nicht auf.
- 33 a) Der Planfeststellungsbehörde musste sich eine andere Trassenführung nicht deswegen als vorzugswürdig aufdrängen, weil eine Bündelungstrasse in kleinen Ortschaften grundsätzlich nur schlecht zur Erfüllung des Planungsziels einer Ortsumgehung geeignet ist. Wie der Senat im Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - (Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 43 - <insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 121, 72>) ausgeführt hat, ist eine durch die bebaute Ortslage führende Trassierung nicht ausgeschlossen, wenn die Streckenführung und Ausbaukonzeption ihr die den Charakter einer Ortsdurchfahrt bestimmenden Merkmale nimmt, der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes zu dienen (vgl. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG). Dies ist hier der Fall. Der planfestgestellte Abschnitt der B 112 (neu) wird lediglich durch zwei fast zehn Kilometer voneinander entfernt liegende Knotenpunkte im Norden von Brieskow-Finkenheerd und westlich

von Ziltendorf an das nachgeordnete Straßennetz angebunden. Ihm kommt daher im Gegensatz zur Bestandstrasse der B 112, die als Lindenstraße durch den Ortskern von Brieskow-Finkenheerd führt, weder eine Erschließungsfunktion hinsichtlich der anliegenden Grundstücke zu, noch verknüpft die geplante B 112 (neu) das Ortsstraßennetz der Gemeinden. Der Abschnitt dient vielmehr ausschließlich der Aufnahme des überregionalen Verkehrs.

- 34 b) Die vorgesehene Trassenführung erweist sich auch mit Blick auf die gemeindliche Planungshoheit und das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde nicht als abwägungsfehlerhaft.
- 35 Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt (vgl. Urteile vom 16. Dezember 1988 - BVerwG 4 C 40.86 - BVerwGE 81, 95 <106> und vom 15. Dezember 1989 - BVerwG 4 C 36.86 - BVerwGE 84, 209 <214 f.>; Beschluss vom 15. April 1999 - BVerwG 4 VR 18.98 - NVwZ-RR 1999, 554 <555>; Gerichtsbescheid vom 11. August 2011 - BVerwG 9 A 7.11 - juris Rn. 13). Eigene Planungsbelange sieht die Klägerin zu 1 dadurch berührt, dass das Bebauungsplangebiet „Wohnpark August-Bebel-Straße“ und die Vermarktung der Parzellen der Wohnsiedlung „Finkenhain“ beeinträchtigt würden. Hinsichtlich des Wohnparks August-Bebel-Straße führt der Planfeststellungsbeschluss aus, dass der Eigentümer des Geländes mit Zustimmung der Gemeinde mangels Realisierungschancen des Wohnparkvorhabens die Errichtung einer Photovoltaik-Anlage plane. Für den Fall, dass gleichwohl die ursprüngliche Planung verwirklicht werde sollte, trifft der Planfeststellungsbeschluss zusätzlich Vorsorge, indem er die Vorlage einer schallschutztechnischen Untersuchung anordnet und die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand vorbehält. Ebenso wenig ist hinsichtlich der Wohnsiedlung „Finkenhain“ und der im Schriftsatz der Klägerin zu 1 vom 15. Mai 2012 erwähnten Siedlung „Weißenberg“ eine Verletzung der gemeindlichen Planungs-

hoheit ersichtlich. Beide Wohngebiete liegen ersichtlich so weit von der geplanten Trasse entfernt, dass die geplante Ortsumgehung keine relevanten Auswirkungen auf die Wohngebiete haben wird, insbesondere die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bei Weitem nicht erreicht werden. Dem hat die Klägerin zu 1 in der mündlichen Verhandlung nicht widersprochen.

- 36 Auch mit ihrem Einwand, die geplante Trasse führe zu einer Zerschneidung des Ortes und einer Beeinträchtigung des Ortsbildes, vermag die Klägerin zu 1 einen Abwägungsfehler nicht zu begründen. Der Sache nach macht sie damit geltend, in ihrem so genannten Selbstgestaltungsrecht beeinträchtigt zu sein. Abwehransprüche erwachsen aus diesem in den Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG fallenden Recht aber allenfalls dann, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. Beschluss vom 15. April 1999 a.a.O.). Es ist zweifelhaft, ob die Planung des Beklagten diese Erheblichkeitsschwelle erreicht. Die Ortslage der Klägerin zu 1 wird bereits heute durch die vorhandene Eisenbahntrasse nachhaltig geprägt. Durch die geplante Straßentrasse wird diese Trenn- und Zerschneidungswirkung der Bahntrasse in funktionaler Hinsicht nur geringfügig verstärkt. Die östlich und westlich der Bahntrasse liegenden Ortsteile werden durch die Bahnhofstraße unverändert miteinander verbunden. Soweit die Einwohner aus dem nördlichen Bereich Brieskow-Finkenheerds zukünftig die B 112 (neu) über die Bahnhofstraße queren müssen, um die westlich der Trasse gelegenen Naherholungsgebiete zu erreichen, betrifft dies nur eine das Gemeindegebiet nicht entscheidend prägende Randlage. Dagegen sind Einwirkungen auf das Ortsbild durch die geplanten acht, zwischen drei und fünf Meter hohen Lärmschutzwände nicht zu verkennen. Ob diese zusätzlichen Auswirkungen auf das Ortsbild angesichts der bereits jetzt ortsbildprägenden Eisenbahntrasse genügen, um von einer nachhaltigen Einwirkung auf das Gemeindegebiet auszugehen, bedarf keiner abschließenden Entscheidung. Denn aus der Abwägungserheblichkeit folgt nicht, dass sich der Belang in der Abwägung tatsächlich durchsetzt. Er kann überwunden werden, da es der Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Abwägungsgebotes unter dem Vorbehalt der Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unbenommen bleibt, gegen-

läufigen Belangen den Vorrang einzuräumen (vgl. Beschluss vom 15. April 1999 a.a.O. S. 26). Die Planfeststellungsbehörde hat die mit den Lärmschutzwänden einhergehenden Beeinträchtigungen des Ortsbildes gesehen, diesen angesichts der Vorzüge der Trassenbündelung einerseits und der Vorbelastung des Ortsbildes und der Entwicklungsmöglichkeiten der Ortslage andererseits nicht den Vorrang eingeräumt. Dies lässt einen Abwägungsfehler nicht erkennen.

- 37 5. Die Trassendimensionierung weist keinen Abwägungsfehler auf. Die Einstufung der Straße in die Straßenkategorie A I (Kategoriengruppe A und Verbindungsfunktionsstufe I) ist nicht zu beanstanden (a). Dem Beklagten musste sich in der konkreten Situation keine Planung mit dem Regelquerschnitt 10,5 m (RQ 10,5) statt des gewählten Regelquerschnitts 15,5 m (RQ 15,5) aufdrängen (b).
- 38 a) Der Senat hat zur Einstufung der geplanten Neubaustrecke in seinem Beschluss vom 6. April 2011 - BVerwG 9 VR 1.11 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217) ausgeführt:

„... Grundlage für die vorgenommene Einteilung sind die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bzw. Städtebau für die Straßenbaubehörden der Länder verbindlich vorgegebenen bundeseinheitlichen Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988, die durch die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, abgelöst worden sind, ohne dass sich daraus hier interessierende Änderungen ergeben hätten. Danach sind für eine Einstufung in eine Kategoriengruppe die Ansprüche maßgeblich, die einem Straßenabschnitt aus dem Straßenumfeld erwachsen (Nr. 2.6.1 RAS-N bzw. 3.4.1 RIN). Die Kategoriengruppe A der RAS-N umfasst in der Regel anbaufreie Straßen (Straßenabschnitte) außerhalb bebauter Gebiete, die vorwiegend der Verbindung von Gemeinden oder Gemeindeteilen dienen (Nr. 2.3 RAS-N). Die Zuordnung einer Straße zu einer Verbindungsfunktionsstufe erfolgt nach der verkehrlichen Bedeutung einer Straße (Nr. 2.5 RAS-N). Zur Festlegung der Ausbauqualitäten werden nach den RAS-N sechs Verbindungsfunktionsstufen unterschieden. Die Stufe I ist großräumigen Straßenverbindungen zwischen Oberzentren bzw. Orten vergleichbarer

Bedeutung vorbehalten (Nr. 2.5 RAS-N; vgl. auch Nr. 3.2.3 RIN).“ (Rn. 10)

- 39 Nach diesen Vorgaben hat der Senat im vorläufigen Rechtsschutzverfahren die Einstufung in die Straßenkategorie A I als gerechtfertigt angesehen. Daran hält er unter Berücksichtigung der Kritik der Kläger im Ergebnis fest.
- 40 Der geplante Abschnitt der „Oder-Lausitz-Straße“ zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt ist der Verbindungsstufe I, großräumige Verbindungen zwischen Oberzentren, zuzuordnen. Soweit die von den Klägern vorgelegte Stellungnahme des Planungsbüros Dr. H. demgegenüber von einer Überlagerung der Verbindungsstufe I zwischen den Oberzentren Frankfurt (Oder) und Cottbus durch die Verbindungsstufe II (überregionale/regionale Straßenverbindung) zwischen dem Mittelzentrum Eisenhüttenstadt und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) ausgeht, ist die IVV dieser Auffassung mit dem Hinweis entgegengetreten, die Einstufung in eine Verbindungsfunktionsstufe erfolge nach einem hierarchischen System. Eine vorhandene Verbindungsfunktionsstufe I überlagere daher eine Verbindungsfunktionsstufe II und nicht umgekehrt. Der Ortsumfahrung Brieskow-Finkenheerd komme eine großräumige Verkehrsbedeutung zu, da sie weder angebaut sei noch Erschließungsfunktion habe. Diesen Ausführungen sind die Kläger nicht entgegengetreten.
- 41 Den Klägern ist allerdings einzuräumen, dass für die Beantwortung der Frage, ob die planfestgestellte Trasse die in den Richtlinien für die Zuweisung der Kategoriengruppe A der RAS-N bzw. LS I der RIN geforderte Eigenschaft erfüllt, „außerhalb bebauter Gebiete“ zu liegen, nicht - wie noch im Beschluss des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vom Senat angenommen - darauf abzustellen ist, ob die „angrenzenden Gebäude auf mindestens der Hälfte des Abschnitts (Summe beider Richtungen) weniger als 50 m von der Straße entfernt sind“ (vgl. RIN 3.4.1). Die Kläger wenden gegen eine solche Betrachtung zu Recht ein, dass sie bei längeren Netzabschnitten dazu führe, dass - jedenfalls in weniger dicht besiedelten Räumen - wegen der zwischen den einzelnen Orten liegenden freien Strecken nahezu jede Ortsdurchfahrt als außerhalb bebauter Gebiete liegend anzusehen wäre. Nicht gefolgt werden kann den Klägern aber, soweit sie für die Eingruppierung der geplanten Straße in eine Kategorienstufe

eine Betrachtung nur der Bebauungssituation des durch die Ortslage von Brieskow-Finkenheerd führenden Abschnitts von ca. 2,5 km Länge fordern. Entscheidend für die Zuweisung einer Kategorienstufe ist eine funktionale Betrachtungsweise des planfestgestellten (Netz-)Abschnitts. Die Unterscheidung zwischen innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete liegenden Straßen in Nr. 3.4.1 der RIN hat ihren Grund in den Nutzungsüberlagerungen und -konkurrenzen auf Straßen innerhalb bebauter Gebiete. Innerhalb bebauter Gebiete konkurrieren und überlagern sich auf den dortigen Verkehrswegen die Verbindungsfunktion und Erschließungsfunktion bzw. Aufenthaltsfunktion einer Straße, wobei die Nutzungskonkurrenzen umso problematischer sind, je ausgeprägter die verschiedenen Nutzungsansprüche sind, die in bebauten Gebieten aufeinander treffen. Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung sehen daher vor, dass in solchen Fällen die Planung entweder auf eine Trennung der Funktionen hinwirkt oder Lösungen sucht, bei denen keine der Funktionen in unzumutbarer Weise durch die anderen beeinträchtigt werden. Die Frage, ob ein Netzabschnitt durch bebautes Gebiet führt, stellt sich also nur, wenn Nutzungsüberlagerungen tatsächlich in Betracht kommen. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Der geplante Neubauabschnitt dient, wie sich insbesondere daraus ergibt, dass nur am Beginn des planfestgestellten Abschnitts und an dessen Ende eine Anbindung an das örtliche Straßennetz erfolgt, dem überörtlichen Durchgangs- und Schwerverkehr und nicht der Erschließung der an die Trasse angrenzenden Grundstücke oder dem Aufenthalt auf der Straße. Damit ist eine Nutzungsüberlagerung ausgeschlossen.

- 42 b) Ebenso wenig wie die Wahl der Straßenkategorie ist die Entscheidung des Beklagten zu beanstanden, den Regelquerschnitt RQ 15,5 im Bereich der Ortslage von Brieskow-Finkenheerd beizubehalten.
- 43 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bringen die durch allgemeine Rundschreiben des zuständigen Bundesministeriums eingeführten Richtlinien für die Anlage von Straßen die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung dem gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und

der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen. Ausgehend hiervon wird eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (Urteil vom 19. März 2003 - BVerwG 9 A 33.02 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 173 S. 159 f.). Das gilt vorliegend umso mehr, als nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. August 2001 zu den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q 96), im Falle von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen der RQ 15,5 bevorzugt zu berücksichtigen ist. In dem Rundschreiben wird hervorgehoben, dass mit dem RQ 15,5 gegenüber dem RQ 10,5 eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität zu erzielen sei. Der RQ 15,5 biete außerdem bei der Anpassung an das Gelände oder an vorhandene Zwangspunkte Vorteile, da keine Überholstrecken vorgesehen werden müssten. Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung (RAS-L), ist zudem dem Kontinuitätsgrundsatz bei der Wahl des Querschnitts besondere Bedeutung beizumessen.

44 Gemessen hieran ist die Auswahl des Regelquerschnitts RQ 15,5 und dessen Beibehaltung innerhalb der Ortslage Brieskow-Finkenheerd auch unter Berücksichtigung der durch diese Querschnittswahl verursachten Inanspruchnahme von durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschütztem Grundeigentum der Kläger nicht zu beanstanden.

45 Der Senat hat hierzu in seinem Beschluss vom 6. April 2011 - BVerwG 9 VR 1.11 - (Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 217) ausgeführt:

„Eine Reduktion des Trassenquerschnitts und der Höchstgeschwindigkeit hätte nichts an der Zerschneidungswirkung und der fehlenden optischen und funktionalen Verbindung der Trasse mit der Ortslage geändert, aber der der Straße zgedachten Funktion widersprochen. Dass es kein Verbot gibt, eine dem weiträumigen Verkehr und der Ortsumgehung dienende Trasse auch innerhalb des bebauten Bereichs einer Ortslage zu führen, wurde schon ausgeführt. Ausgehend hiervon ist auch die Überlegung der Planfeststellungsbehörde, eine Änderung, insbesondere Reduktion des Straßenquerschnitts sei aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermei-

den, überzeugend. Im Übrigen hat der Antragsgegner sowohl im Rahmen der Alternativenprüfung, insbesondere bei der Prüfung der Frage, ob es sich bei der Vorzugstrasse um eine Ortsumgehung handelt, als auch im Zusammenhang mit der Beurteilung der von der Trasse ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen sowie ferner bei der Erörterung der verschiedenen Einwendungen Betroffener die durch die Lage und Dimensionierung der Trasse berührten privaten und öffentlichen Belange ermittelt und in seiner Abwägungsentscheidung berücksichtigt.“ (Rn. 13)

- 46 Die von den Klägern im Klageverfahren angeführten Beispiele für punktuelle Reduktionen des RQ 15,5 in der Planungspraxis des Beklagten führen zu keiner anderen Beurteilung. Es handelt sich dabei offensichtlich um Fallgestaltungen (trompetenförmige Querung einer Eisenbahnlinie und Querung der Spree), die von den Randbedingungen her nicht mit der Situation und Streckenführung in Brieskow-Finkenheerd vergleichbar sind. Entsprechendes gilt für die von den Klägern genannten Beispiele weiterer vereinzelter Abweichungen von den Planungsgrundsätzen des „Blauen Netzes“. Die IVV hat in ihrer Erwiderung auf dieses Vorbringen darauf hingewiesen, dass die Verwirklichung des „Blauen Netzes“ über längere Zeiträume in Teilabschnitten erfolgt und deshalb die von den Klägern zum Beleg ihrer Ansicht zitierten Abweichungen vom Ausbaustandard nur den Zwischenbauzustand zeigten. Der bei einer vollen Auslastung vorgesehene endgültige Ausbauzustand der von den Klägern genannten Knotenpunkte entspreche den Richtlinien und der Straßenkonzeption des „Blauen Netzes“.
- 47 c) Die Entscheidung für die Trassendimensionierung leidet auch nicht deswegen an einem Abwägungsfehler, weil bei einer Reduktion des Querschnitts die Inanspruchnahme der Grundstücke der Klägerinnen zu 3 und 4 hätte reduziert oder ganz vermieden werden können. Den Umfang der durch die Trasse erforderlichen Inanspruchnahme von Grundeigentum Privater hat der Planfeststellungsbeschluss erkannt und das in der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG begründete Bestandsinteresse der betroffenen Grundeigentümer mit dem ihm zukommenden hohen Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt. Umfang, Notwendigkeit und Vermeidbarkeit der Grundstücksinanspruchnahmen sind unter Berücksichtigung des Einwendungsvorbringens der jeweiligen

Grundstückseigentümer im Einzelnen geprüft worden (PFB S. 123 ff.). Dass der Beklagte dabei dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens mit der planfestgestellten Trassenführung und -dimensionierung das größere Gewicht beigemessen hat, ist nicht zu beanstanden. Soweit die Klägerin zu 4 im Klageverfahren die Inanspruchnahme einer Teilfläche ihres Grundstücks für eine landschaftspflegerische Maßnahme (Bepflanzung zur landschaftsgerechten Einbindung der Lärmschutzwand) rügt, hätte der Planfeststellungsbeschluss allerdings bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Inanspruchnahme nicht - wie geschehen - auf das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur auf das Interesse an der Verwirklichung der landschaftspflegerischen Maßnahme abstellen dürfen (vgl. Urteil vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 40.07 - Buchholz 407.4 § 19 FStrG Nr. 16 Rn. 26, 34). Jedoch ist die Klägerin zu 4 insoweit präkludiert, da sie eine Beeinträchtigung ihres Grundeigentums durch die geplante Bepflanzung trotz der eindeutigen Erkennbarkeit aus den Planunterlagen in ihrem Einwendungsschreiben nicht geltend gemacht hat. Die von der Klägerin zu 4 bzw. ihrem Ehemann im Einwendungsverfahren gerügten Einschränkungen von Bau- und Umbauplänen sind im Einwendungsverfahren und im vorläufigen Rechtsschutzverfahren vage und unsubstantiiert geblieben (vgl. auch Beschluss vom 6. April 2011 a.a.O. Rn. 21). Eine Substantiierung ist insoweit auch im Klageverfahren nicht erfolgt.

48 6. Die weiteren von den Klägern erhobenen Einwände, mit denen sie ihren Hauptantrag stützen (fehlendes Raumordnungsverfahren, unzureichende Ermittlung und Berücksichtigung der Luftschadstoffe sowie der bau- und verkehrsbedingten Erschütterungen, Wertminderungen der Grundstücke), greifen aus den im Beschluss vom 6. April 2011 (a.a.O.) dargelegten Gründen nicht durch. Auf die dortigen Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

49 B. Der Hilfsantrag der Kläger, das Gericht möge die Verpflichtung des Beklagten aussprechen, über eine Planergänzung um weitergehende Maßnahmen zu ihrem Schutz vor Immissionen, insbesondere Lärm, erneut zu entscheiden, ist ebenfalls unbegründet. Die Versagung derartiger weitergehender Schutzmaß-

nahmen durch den Planfeststellungsbeschluss verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.

- 50 Die Kläger haben keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz gemäß §§ 41, 43 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV. Nach näherer Maßgabe dieser Vorschriften ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 51 Nicht zu beanstanden ist zunächst, dass der Beklagte bei der Beurteilung des Anspruchs der Klägerin zu 3 auf Schutz vor schädlichen Verkehrsgeräuschen von den für Mischgebiete geltenden Grenzwerten gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV - und nicht von den niedrigeren Grenzwerten für Wohngebiete - ausgegangen ist. Nach den bei den Akten befindlichen Lichtbildern, Zeichnungen und Umgebungsbeschreibungen spricht Vieles dafür, dass das Grundstück B...straße 2 wegen der es an drei Seiten umgebenden bewaldeten Freiflächen nicht mehr am Bebauungszusammenhang des Ortsteils i.S.v. § 34 Abs. 1 BauGB teilnimmt. Selbst wenn dies anders zu sehen sein sollte und ein Bebauungszusammenhang mit den nördlich an der G...Straße und südlich an der S...straße gelegenen Grundstücken anzunehmen wäre, würde sich aufgrund der dort vorhandenen, zum Teil großflächigen Gewerbegebäude und -betriebe die Gebietseinteilung als richtig erweisen.
- 52 Ohne Rechtsfehler hat der Beklagte der Behandlung der Lärmproblematik im Planfeststellungsbeschluss die Verkehrsuntersuchung der IVV und die darauf aufbauende Lärmberechnung zugrunde gelegt. Die Kritik an der Verkehrsuntersuchung, insbesondere dem für die Lärmberechnung wichtigen Anteil des Lkw-Verkehrs, bleibt aus den oben genannten Gründen ohne Erfolg. Die Kritik an der Lärmuntersuchung selbst ist ebenfalls unbegründet.
- 53 a) Auf den Grundstücken der Klägerinnen zu 3 und 4 werden die für Mischgebiete bzw. Wohngebiete geltenden Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an allen Immissionsorten ein-

gehalten. Für die Außenwohnbereiche der Klägerinnen zu 3 und 4 hat der Beklagte dagegen die Beurteilungspegel nicht ermittelt. Eine Aussage über die Einhaltung der Grenzwerte enthält die Untersuchung daher nicht. Dies beanstanden die Klägerinnen zu Recht. Allerdings hat sich dieser Fehler nicht zu ihren Lasten ausgewirkt.

- 54 Dem Beklagten ist zuzugeben, dass er sich grundsätzlich zu Recht an der Richtlinie über den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen orientiert hat, wonach nicht jeder Grundstücksteil einen Außenwohnbereich darstellt, sondern neben den bebauten Außenwohnbereichsflächen wie Balkonen, Loggien und Terrassen nur sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks wie Gartenlauben und Grillplätze hierzu zählen. Vor- oder Nutzgärten stellen - von Ausnahmekonstellationen abgesehen - keine Fortsetzung des Wohnens im Freien dar (vgl. Urteil vom 16. September 1993 - BVerwG 4 C 9.91 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 94 S. 109 f.). Nicht gefolgt werden kann jedoch dem Beklagten, wenn er die fehlende Berechnung für die Außenwohnbereiche damit rechtfertigt, dass die Einwendungen der Klägerinnen keine Hinweise auf solche Flächen enthalten hätten. Dies trifft insbesondere nicht auf das Einwendungsschreiben der Klägerin zu 3 zu, die auf vorhandene Lauben und den Gartenteich hingewiesen hat. Aber auch aufgrund des Einwendungsschreibens der Klägerin zu 4 hätte Anlass bestanden, der Frage nachzugehen, ob sich auf deren Grundstück Außenwohnbereiche befinden. Im Ergebnis vermag dieser Fehler aber dem Hilfsantrag nicht zum Erfolg zu verhelfen. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzwände liegen die nach der lärmtechnischen Untersuchung errechneten Tagesimmissionswerte an den Außenfassaden des Wohngebäudes der Klägerin zu 4 im Erdgeschossbereich zwischen 5 und 7 dB(A) unter den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. Damit sind Grenzwertüberschreitungen für Außenwohnbereiche in unmittelbarer Nähe des Gebäudes, wie z.B. für Terrassen, ausgeschlossen. Dies gilt aber auch für Außenwohnbereiche, die weiter entfernt vom Wohngebäude und näher an der Trasse liegen sollten. Der Lärmsachverständige des Beklagten hat in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass bei einer Reduktion des Abstandes zur Lärmquelle um die Hälfte der Lärm um rund 3 dB(A) zunimmt, gleichzeitig sich aber auch die lärmindernde Wirkung der Lärmschutz-

wand (Schallschirm) verstärkt. Angesichts dieser physikalischen Gegebenheiten und der deutlich unter den Grenzwerten liegenden Beurteilungspegel in Erdgeschosshöhe ist nicht erkennbar, dass Überschreitungen der Grenzwerte an etwaigen Außenwohnbereichen auftreten werden. Diese Überlegung wird bestätigt durch die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung für den Außenwohnbereich des Klägers zu 5. Der um mehrere Meter vor der Westfassade des Wohngebäudes und damit näher zur Immissionsquelle gelegene Immissionspunkt 129 weist für den Außenbereich ohne Schallschutz tags einen um 2 dB(A) höheren Beurteilungspegel als der Immissionspunkt 127 an der dahinter gelegenen Westfassade (EG) des Gebäudes aus. Unter Berücksichtigung der Schallschutzwand beläuft sich der Beurteilungspegel an beiden Orten auf 56 dB(A) tags.

- 55 Entsprechendes wie für die Klägerin zu 4 gilt für die Klägerin zu 3. Auch hier werden die Tagesgrenzwerte unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen im Erdgeschossbereich im Minimum um 4 dB(A) und im Maximum sogar um 9 dB(A) unterschritten. An der nördlichen Außenwand ihres Wohnhauses liegt der Beurteilungspegel schon ohne Lärmschutzwand unter dem Grenzwert der 16. BImSchV. Sowohl für den Vorgartenbereich, der ohnehin nicht in seiner Gänze zu schützen ist, als auch vor den Außenwänden der an der Nordseite des Wohnhauses gelegenen Laube kann damit eine Grenzwertüberschreitung auch ohne genaue Berechnung der Immissionswerte ausgeschlossen werden. Unberührt von Vorstehendem bleibt die vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung abgegebene Erklärung, in Bezug auf den dort bezeichneten Außenwohnbereich im Garten der Klägerin zu 3 eine Nachberechnung durchzuführen.
- 56 b) Die Rüge der Kläger, der Beklagte habe die Lärmbelastungen, die durch die vorhabenbedingte Verlegung der Bahnhofstraße hervorgerufen werden, nicht berücksichtigt, bleibt ohne Erfolg. Der Beklagte ist ihr mit dem Hinweis darauf entgegengetreten, dass die baulichen Maßnahmen an der Bahnhofstraße zu keiner wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV führten. Der Immissionspegel erhöhe sich durch die Verlegung der Straßenachse um 2 m lediglich von 61,6 dB(A) tags auf 62,4 dB(A) tags und von 51,4 dB(A) nachts auf

52,2 dB(A) nachts. Damit wird die für eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV maßgebliche Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) bzw. auf 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts deutlich unterschritten.

- 57 c) Am Wohngebäude des Klägers zu 5 kommt es nach den lärmtechnischen Berechnungen an dem im 1. Obergeschoss der Westfassade liegenden Immissionsort 127 zu einer Überschreitung des für Wohngebiete geltenden Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) um 1 dB(A), weshalb der Planfeststellungsbeschluss ihm hierfür passiven Schallschutz zuspricht. Dem Kläger zu 5 steht überdies aufgrund der Untersuchung des Beklagten zur Erhöhung des von der vorhandenen Bahntrasse ausgehenden Lärms durch das planfestgestellte Vorhaben (Summenpegeluntersuchung) passiver Lärmschutz im 1. Obergeschoss der Nord- und Südseite zu. Der Beklagte hat in Bezug auf den Immissionsort 127 rechtsfehlerfrei von weiteren, aktiven Schallschutzmaßnahmen abgesehen. Der für einen Vollschutz des Hauses des Klägers zu 5 erforderliche Kostenaufwand wäre unverhältnismäßig (§ 41 Abs. 2 BImSchG).
- 58 Zwar genügen die im Planfeststellungsbeschluss hierzu angestellten Überlegungen (PFB S. 111 ff.), die maßgeblich darauf abstellen, dass die Kosten vollständigen aktiven Lärmschutzes für das Gebäude des Klägers zu 5 erheblich über den nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz liegen würden, nicht in jeder Hinsicht den nach der Rechtsprechung des Senats an eine Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zu stellenden Anforderungen (vgl. hierzu das Urteil vom 13. Mai 2009 - BVerwG 9 A 72.07 - BVerwGE 134, 45 Rn. 62 ff. m.w.N.). Gleichwohl ist die Entscheidung des Beklagten im Ergebnis nicht zu beanstanden. Der Beklagte hat zu Recht den für den Schutz der Westfassade im 1. Obergeschoss erforderlichen zusätzlichen finanziellen Aufwand von 23 400 € (25 200 € abzüglich ersparter passiver Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 1 800 €) als außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck angesehen. In dem auf einen Vollschutz aller Immissionsorte ausgelegten Lärmschutzkonzept des Beklagten nimmt das Gebäude des Klägers zu 5 eine Sonderstellung ein. Das Gebäude ist das einzige, das durch die in diesem Bereich vorgesehene rund 756 m lange Lärm-

schutzwand Nr. 4 nicht vollständig geschützt wird. Die Schutzlücke ist dabei denkbar gering. Die Nord- und Südfassade werden sowohl im Erdgeschoss als auch im Obergeschoss tags wie nachts durch die geplante Wand vollständig geschützt. Dies gilt auch für das Erdgeschoss der Westfassade und für das Obergeschoss der Westfassade hinsichtlich des Tagesgrenzwertes. Lediglich beim Nachtwert wird der Grenzwert für Wohngebiete um 1 dB(A) überschritten. Hinzu kommt, dass das Gebäude des Klägers zu 5 auch insoweit eine Sonderstellung einnimmt, als es - ausweislich der Unterlagen der lärmtechnischen Untersuchung - das einzige Wohngebäude in diesem Teil des S...wegs ist, das im rückwärtigen Grundstücksteil liegt. Dagegen finden sich auf rückwärtigen Grundstücksbereichen der Umgebungsbebauung ausschließlich Lager-, Büro- und Werkstattnutzungen, bei denen nur die Tagesgrenzwerte einzuhalten sind. Darüber hinaus erhält das Wohngebäude aufgrund seiner Vorbelastung durch Bahnlärm umfassenden passiven Schallschutz. Angesichts dieser Sonderstellung des Wohngebäudes des Klägers zu 5 und der erheblichen für dessen Vollschutz aufzuwendenden Kosten, die die durchschnittlichen Kosten pro Schutzfall im Bereich der Lärmschutzwand 4 bei einer überschlägigen Berechnung um knapp das Sechsfache überschreiten (Gesamtkosten von 768 000 € für die Lärmschutzwand 4 [s. Anlage 1 des Vergleichs zur ökonomischen Bewertung zwischen offenporigen Asphaltdeckschichten und Splittmastixasphalt, Kostenansatz Stand 2005] geteilt durch die 190 in der lärmtechnischen Untersuchung ausgewiesenen Schutzfälle [Immissionsorte 108 - 267 der lärmtechnischen Untersuchung] = 4 042 € Kosten pro Schutzfall), ist es nicht zu beanstanden, dass der Beklagte die Kosten als außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck angesehen und den Kläger zu 5 auf passiven Schallschutz verwiesen hat.

- 59 d) Der Beklagte hat auch abwägungsfehlerfrei von der Verwendung offenporigen Asphalts (OPA) abgesehen. Die Begründung im Planfeststellungsbeschluss (S. 111 f.), „Flüsterasphalt“ könne wegen der Bauwerke im Bereich von ca. Baukilometer 2+450 bis 2+500 (Fußgängertunnel) und 2+850 bis 3+075 (Brückenbauwerk) nicht hergestellt werden, steht mit den Anwendungsrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 8/2004 vom 18. Oktober 2004, VkB1. 2004

S. 584) in Einklang. Danach dürfen Streckenabschnitte mit OPA nicht zu einem zu häufigen Wechsel der Deckschichtart führen, um kleinräumige Wechsel der Oberflächeneigenschaften unter winterlichen Wetterbedingungen zu vermeiden. Auf Brückenbauten ist OPA außerdem grundsätzlich nicht einzubauen. Eine Ausnahme hiervon kommt nur bei Vorliegen zwingender Gründe und mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums in Betracht. Auch die weitere Überlegung des Beklagten, dass bei der Verwendung von OPA die Lärmschutzwände in der Höhe reduziert werden müssten und damit Mitnahmeeffekte der Lärmschutzwände in Bezug auf den Bahnlärm entfallen oder verringert würden, erweist sich als frei von Abwägungsfehlern. Die von den Klägern hieran geäußerte Kritik übersieht, dass diese Überlegung des Beklagten nicht in erster Linie auf den Lärmschutz bei Überschreitung der Grenzwerte zielt, sondern auf Mitnahmeeffekte unterhalb der Grenzwerte und damit auf Lärmsanierung aus Anlass des Baus der Straßentrasse.

- 60 C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO, § 100 Abs. 2 ZPO.

Dr. Bier

Dr. Nolte

Buchberger

Dr. Christ

Prof. Dr. Korbmacher

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird gemäß § 52 Abs. 1 GKG für die Zeit vor der Verbindung für das Verfahren BVerwG 9 A 1.11 auf 15 000 € und für das Verfahren BVerwG 9 A 35.10 auf 105 000 € festgesetzt. Für die Zeit nach der Verbindung wird der Streitwert auf 120 000 € festgesetzt.

Dr. Bier

Buchberger

Prof. Dr. Korbmacher

Sachgebiet:	BVerwGE:	nein
Straßenrecht	Fachpresse:	ja

Rechtsquellen:

GG	Art. 14 Abs. 1, Abs. 3, Art. 28 Abs. 2 Satz 1
VwVfG	§ 73 Abs. 4 Satz 1, Abs. 8 Satz 1
FStrG	§ 17a Nr. 7, § 19 Abs. 2
BImSchG	§ 41 Abs. 2, § 42 Abs. 2
16. BImSchV	§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, § 2 Abs. 1 und 2

Stichworte:

Planfeststellung; Planänderung; Bestimmtheit; Deckblatt; Verkehrsprognose; Planungshoheit; Prognosehorizont; Aktualisierung der Prognose; Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung; Gesamtraum; außergewöhnliche Einzelvorhaben; Alternativenprüfung; Trassenbündelung; Trassendimensionierung; Regelquerschnitt; RIN; RAS-N; Ortsumgehung; Verbindungsfunktionsstufe; Straßenkategorie; Netzabschnitt; Nutzungsüberlagerung; Funktionstrennung; bebaute Ortslage; Ortsdurchfahrt; Gemeinde; Planungshoheit; Selbstgestaltungsrecht; Ortsbildbeeinträchtigung; Inanspruchnahme von Grundeigentum; Lärmschutz; Außenwohnbereich; Kosten pro Schutzfall; Kosten-Nutzen-Betrachtung; Unverhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen; Einzelfallbetrachtung; Offener Asphalt.

Leitsätze:

1. Bei dem so genannten Deckblattverfahren handelt es sich um ein übliches Verfahren, mit dem Änderungen des ausgelegten Plans und sonstiger Unterlagen im Sinne des § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG vorgenommen und kenntlich gemacht werden. Um Inhalt und Umfang der ausgelegten Unterlagen und den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens zu dokumentieren, genügt es, die im Deckblattverfahren geänderten Unterlagen ungestempelt mit den Angaben über die Auslegung in den Akten zu belassen und kenntlich zu machen, dass sie durch Deckblätter ergänzt oder ersetzt worden sind.
2. Wird im Rahmen einer Verkehrsprognose für die Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf die aus den Strukturdaten ableitbare wirtschaftliche Gesamtentwicklung eines bestimmten Raumes und nicht auf einzelne Unternehmen und Vorhaben abgestellt, ist es methodisch grundsätzlich nicht zu beanstanden, die Eröffnung einer neuen Produktionsstätte als ein bei den Strukturdaten eingerechnetes Ereignis zu betrachten.
3. Die Trassierung einer Ortsumgehung durch die bebaute Ortslage ist nicht ausgeschlossen, wenn die Streckenführung und Ausbaukonzeption ihr die den Charakter einer Ortsdurchfahrt bestimmenden Merkmale nimmt (wie Urteil vom 9. Juni 2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 41).

4. Maßgeblich für die Einteilung einer Straße in eine Kategorienstufe der bundeseinheitlichen Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-N) bzw. die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RIN) ist eine funktionale Betrachtungsweise des planfestgestellten (Netz-)Abschnitts. Die Unterscheidung zwischen innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete liegenden Straßen ist nur erheblich, soweit sich innerorts Verbindungs- und Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion der Straße überlagern.

5. Ein die durchschnittlichen Kosten aktiven Lärmschutzes pro Schutzfall um ein Vielfaches übersteigender Kostenaufwand für den Schutz eines zusätzlichen Immissionsortes kann unverhältnismäßig sein.

Urteil des 9. Senats vom 30. Mai 2012 - BVerwG 9 A 35.10