
Datum: 28.04.2016
Gericht: Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper: 11. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 11 D 33/13.AK
ECLI: ECLI:DE:OVGNRW:2016:0428.11D33.13AK.00

Schlagworte: Abwägung, Ausbau, Autobahn, Beurteilungspegel, Bundesautobahn, Einfädelungstreifen, Einwendungsausschluss, Fahrstreifen, Lärmschutz, Präklusion, Prognose, Varianten, Verkehrsgutachten, Verkehrsprognose

Normen: FStrG a. F. § 17a Nr. 7; FStrG a. F. § 17 Satz 2; FStrG a. F. § 29 Abs. 1 und 2

Leitsätze:

1. Berechtigte eines dinglichen Wohnrechts und Eigentümer, deren Grundstück für die Realisierung eines Straßenbauvorhabens nur vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden soll, haben ebenso wie der mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffene Grundstückseigentümer einen Anspruch auf eine gerichtliche Vollprüfung des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Die Einwendung der fehlenden Auslegung eines Verkehrsgutachtens kann unbeschadet der neueren Rechtsprechung zur Unvereinbarkeit von § 74 Abs. 4 VwVfG (NRW) mit Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU - UVP-RL - und mit Art. 25 der Richtlinie 2010/75/EU - IE-RL - (EuGH, Urteil vom 15.10.2015 - C-137/14 -, und BVerwG, Urteil vom 22.10.2015 - 7 C 15.13 -) präkludiert sein.

3. Zur Abwägung bei der Variantenprüfung (hier: axialer sechsstreifiger Ausbau einer bestehenden vierstreifigen Bundesautobahn anstelle eines asymmetrischen Ausbaus zu einer Seite hin).

4. Fehlerhaftigkeit eines Verkehrsgutachtens für den Ausbau einer Bundesauto-bahn, die noch nicht hinreichend sicher vorhersehbare Annahmen mit einer entlastenden Wirkung zu Grunde legt.

5. Zum Neubescheidungsanspruch eines von Lärmimmissionen betroffenen Klägers, wenn die Lärmberechnungen auf den fehlerhaften Annahmen der Verkehrsprognose beruhen.

6. Der Einfädelsstreifen einer Bundesautobahn ist kein bei der Berechnung des Beurteilungspegels nach der Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigender durchgehender Fahrstreifen.

Tenor:

Der Beklagte wird verpflichtet, über den Antrag der Kläger zu 1. bis 3. auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. April 2013 um geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen betreffend die Grundstücke S.---straße 117 (Kläger zu 1.), 115 (Kläger zu 2.) und 109 (Kläger zu 3.) in S1. unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Gerichtskosten tragen die Kläger zu 1. bis 3. jeweils ein Achtel - die Kläger zu 1. und 2. jeweils als Gesamtschuldner -, die Kläger zu 4. als Gesamtschuldner ein Viertel und der Beklagte drei Achtel. Der Beklagte trägt jeweils die Hälfte der außergerichtlichen Kosten der Kläger zu 1. bis 3. Von den außergerichtlichen Kosten des Beklagten tragen die Kläger zu 1. bis 3. jeweils ein Achtel - die Kläger zu 1. und 2. jeweils als Gesamtschuldner - und die Kläger zu 4. ein Viertel als Gesamtschuldner. Die übrigen außergerichtlichen Kosten trägt jeder Beteiligte selbst.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung jeweils in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 22. April 2013, mit dem der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn 43 (A 43) zwischen dem

1

2

Rhein-Herne-Kanal und der Anschlussstelle S1. /I. von Bau-km 32+360 (Emschertalbrücke) bis Bau-km 39+490 (B 225 B.---allee) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und landschaftpflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt I1. im Regierungsbezirk Arnsberg sowie der Städte S1. , N. und I2. am See im Kreis S1. im Regierungsbezirk Münster planfestgestellt worden ist.

Der sechsstreifige Ausbau der A 43 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz I1. bis zur Anschlussstelle S1. /I. als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs dargestellt. 3

Die Kläger zu 1. sind gemeinsam Eigentümer des Wohnhausgrundstücks S.---straße 117 in S1. , das mit einem auch selbst genutzten Mehrfamilienhaus bebaut ist. Die Kläger zu 2. waren gemeinsam Eigentümer des Wohnhausgrundstücks S.---straße 115. Am 25. Juni 2010 ist als neuer Eigentümer des Grundstücks Herr S2. C. (jun.) im Grundbuch eingetragen worden, wobei für die Kläger zu 2. gleichzeitig eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Wohnrecht) in das Grundbuch eingetragen wurde. Der Kläger zu 3. ist hälftiger Miteigentümer des Wohnhausgrundstücks S.---straße 109. 4

Die vorgenannten Grundstücke liegen westlich der zur Zeit vierstreifig ausgebauten A 43. Die Autobahn wird in diesem Bereich in Dammlage geführt, wobei die Fahrbahn der Autobahn ungefähr 6 bis 7 m oberhalb des Geländeniveaus der Grundstücke an der S.---straße liegt. Im Zuge des sechsstreifen Ausbaus ist an der Westseite der A 43 der Bau einer 6,5 m hohen Lärmschutzwand geplant, die am oberen Ende der zu den Grundstücken an der S.---straße bestehen bleibenden und ausgebauten Böschung errichtet werden soll. Die Wohngebäude an der S.---straße liegen in einer Entfernung zwischen 75 bis 90 m zu dieser (neuen) Lärmschutzwand. Von den rückwärtigen Gartenbereichen der Grundstücke S.---straße 117 und 115 sollen für das Vorhaben Flächen zum Teil dauerhaft für die Neugestaltung der Dammböschung und einer Entwässerungsanlage sowie zum Teil vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden. Beim rückwärtigen Teil des Grundstücks des Klägers zu 3. ist eine nur vorübergehende Inanspruchnahme in der Bauphase vorgesehen. 5

Die Kläger zu 4. sind wohnhaft Rietstraße 7. An diesem im Eigentum von Frau D. X. stehenden Grundstück ist den Klägern zu 4. ein grundbuchrechtlich abgesichertes Nießbrauchsrecht eingeräumt worden. Das Grundstück S3.---straße 7 liegt westlich der A 43 in einem Abstand von etwa 80 m zum geplanten Ausbauvorhaben. Eine flächenmäßige Inanspruchnahme dieses Grundstücks ist nicht vorgesehen. 6

Das Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 43 im fraglichen Abschnitt wurde im Juli 2010 eingeleitet. Der Vorhabenträger (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) übersandte der vom früheren Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als zuständig bestimmten Bezirksregierung Münster die Planunterlagen und bat um die Durchführung des Anhörungsverfahrens. Die Bezirksregierung Münster veranlasste die Offenlegung der Planunterlagen und beteiligte die Träger öffentlicher Belange. 7

Die Auslegung der Planunterlagen wurde im Amtsblatt der Stadt S1. vom 20. August 2010 und in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ), Ausgabe I1. , vom gleichen Tag öffentlich bekanntgemacht. Der ursprüngliche Hinweis auf eine vierwöchige Einwendungsfrist - „Jeder kann bis spätestens vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das ist bis zum **13.10.2010**“ - und den Ausschluss verspäteter Einwendungen (§ 17a Nr. 7 FStrG) wurde nachträglich berichtigt und durch den Hinweis auf eine zweiwöchige Einwendungsfrist - „Jeder kann bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, 8

das ist bis zum **13.10.2010**“ - ersetzt. Diese Berichtigung wurde im Amtsblatt der Stadt S1. vom 15. September 2010 sowie in der WAZ, Ausgabe I1. , vom 17. September 2010 öffentlich bekanntgemacht. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30. August 2010 bis zum 29. September 2010 (einschließlich) bei den Städten S1. und I1. öffentlich aus.

Die Kläger zu 1. erhoben als Mitunterzeichner einer Sammeleinwendung der „Anwohner der X1.-----straße “ gegen die Planung mit Schreiben vom 6. Oktober 2010 - eingegangen bei der Bezirksregierung Münster am 10. Oktober 2010 - „Einspruch, gegen den Ausbau der A 43, auf der westlichen Seite“, und machten insbesondere geltend, dass sie trotz der Lärmschutzmaßnahmen eine noch schlechtere Wohnqualität erhielten, käme eine Fahrspur noch näher an die Wohnbebauung heran. Gleichzeitig verlören sie den gesamten Grünstreifen, der vor den Abgasen schützen solle. Es werde vorgeschlagen, den Ausbau auf die östliche Seite zu verlegen, da dort nur Wiesen und Felder vorhanden seien. 9

Ferner erhoben die Kläger zu 1. - vertreten durch die Kanzlei ihrer Prozessbevollmächtigten - mit einem am gleichen Tag per Telefax bei der Bezirksregierung Münster eingegangenen Schreiben vom 8. Oktober 2010 Einwendungen und trugen vor: Ihr Grundstück sei mit einem auch selbstgenutzten Mehrfamilienwohnhaus bebaut. Durch die dauernde und während der Bauphase zeitweilige Inanspruchnahme des Gartenteils würde ein großer Teil des von ihnen und ihren Mietern zu Erholungszwecken genutzten Bereichs entfallen, auch würden Bäume mit einer beträchtlichen Höhe wegfallen. Es liege ein nicht gerechtfertigter Eingriff in das Privateigentum vor. Sie müssten mit Kündigungen und Schwierigkeiten bei der Neuvermietung mit der Folge von Mietausfällen rechnen. Bei Durchsetzung des Plans müssten sie mit sehr erheblichen Wertverlusten rechnen. Ein alternativer Ausbau sei nicht ausreichend in die Abwägung einbezogen worden. Die Begründung, ein „axialer“ Ausbau der A 43 ab Bau-km 34,5 in nördlicher Richtung sei die zweckmäßigste Variante, weil sonst das Brückenbauwerk an der Anschlussstelle S1. /I. verbreitert werden müsse, widerspreche schon dem Erläuterungsbericht, weil hiernach alle 24 Brückenbauwerke verbreitert werden sollen. Ein Ausbau in östlicher Richtung, wie er ab Bau-km 34,5 in südlicher Richtung geplant sei, sei in nördlicher Richtung nicht hinreichend geprüft worden. Auch dort bestünden hohe Raumwiderstände aus der Sicht des Menschen wegen der heranrückenden Bebauung, der Lärmbelästigung und Sichteinschränkung sowie des Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Der geplante Ausbau führe zu einer Abholzung der seit 1976 bestehenden Baumbestände mit einem hohen Aufkommen geschützter Tierarten. Anwohner müssten über Jahre auf eine unästhetische Schallschutzwand blicken. Aus Schallschutzgründen sollten während der Bauzeit die alten Schallschutzwände bis zur Errichtung der neuen bestehen bleiben. Die Grundstücksinanspruchnahme sei unnötig, weil ein ausreichend breiter Grundstücksstreifen bis zum Fuß der Böschung vorhanden sei. Der Steigungsgrad der Böschung könne technisch durch Stützwände gewährleistet werden. Die Verlängerung der Beschleunigungsspur von der Anschlussstelle S1. /I. in südlicher Richtung sei unnötig, weil sie eine um 3,5 m erhöhte Grundstücksinanspruchnahme bewirke. Auch bei einer dreispurigen Fahrbahn werde keine längere Beschleunigungsspur benötigt. Die Lärmsituation werde sich trotz der Lärmschutzwände und des „Flüsterasphalts“ negativ verändern. Insbesondere seien die geplanten Lärmschutzwände unzureichend. Es bedürfe zumindest solcher, die zur Fahrbahn hin überbaut seien, um eine bessere Lärminderung zu erreichen. Die Grundstücksinanspruchnahme durch eine 2 m breite Sickermulde sei unnötig. Das Oberflächenwasser der Autobahn werde von dem geplanten Regenrückhaltebecken an der X1.-----straße aufgefangen. Bislang sei eine solche Sickermulde nicht vorhanden und auch nicht erforderlich gewesen. Eine Sickermulde bewirke einen erhöhten Insekten- und Ungezieferbefall und damit eine weitere Beeinträchtigung der 10

Wohnverhältnisse.

- Der Kläger zu 2., Herr S2. C., der Kläger zu 3. und die Kläger zu 4. erhoben mit anwaltlichem Schreiben der Kanzlei ihrer Prozessbevollmächtigten vom 12. Oktober 2010 - bei der Bezirksregierung Münster am 13. Oktober 2010 eingegangen - Einwendungen und rügten, ebenso wie die Kläger zu 1. in dem entsprechenden Einwendungsschreiben dieser Rechtsanwälte, insbesondere Wertverluste des Privateigentums auch wegen zu befürchtender Mietausfälle, eine abwägungsfehlerhafte Bevorzugung eines axialen Ausbaus anstatt eines einseitigen Ausbaus nach Osten, Verluste des Baumbestandes, eine unnötige Inanspruchnahme des rückwärtigen Gartenteils zur Realisierung der Böschung und Anlegung einer Sickermulde, die fehlende Notwendigkeit einer Verlängerung der Beschleunigungsspur ab der Anschlussstelle S1. /l. und ungenügenden Schallschutz durch die bislang vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen. Ferner forderten auch diese Kläger einen Erhalt der alten Lärmschutzwände bis zur Fertigstellung der neu zu errichtenden Schallschutzwände und einen verbesserten aktiven Schallschutz. 11
- Bereits mit Schreiben vom 30. September 2010 - bei der Bezirksregierung Münster am 7. Oktober 2010 eingegangen - hatte der Kläger zu 3. persönlich Einwendungen erhoben und insbesondere den Ersatz für Gartenzäune, die während der Bauzeit entfernt würden, verbesserte Schallschutzfenster, um die Vermietbarkeit seiner Mietwohnungen zu gewährleisten, einen Ersatz für Mietminderungen und die Abstimmung geplanter Maßnahmen bzw. Bauarbeiten gefordert. 12
- Ebenfalls mit Schreiben vom 30. September 2010 - bei der Bezirksregierung Münster am 5. Oktober 2010 eingegangen - erhob der Kläger zu 4., Herr E. X., persönlich und für mitunterzeichnende Anwohner der S3.---straße Einwendungen und forderte die Verlegung eines offenporigen Asphalttes, der sich nicht so schnell zusetze, widrigenfalls eine Reinigung alle sechs Jahre, lärmindernde Fahrbahnübergänge am Brückenbauwerk über die G. - F. -Straße und den vollständigen Erhalt der Grünfläche/Streuobstwiese am Ende der S3.---straße als Schutzzone anstelle der Errichtung eines Regenrückhaltebeckens, das an anderer Stelle jenseits der A 43 gebaut werden könne. 13
- Im März 2011 führte der Vorhabenträger das Deckblatt I in das Verfahren ein, das insbesondere Änderungen an Entwässerungsanlagen (Regenrückhaltebecken) zum Gegenstand hat. Grundstücke der Kläger sind von diesen Änderungen nicht betroffen. 14
- Am 17. und 18. Mai 2011 führte die Bezirksregierung Münster nach vorheriger persönlicher Einladung der Personen, die Einwendungen erhoben hatten, und nach öffentlicher Bekanntmachung einen Erörterungstermin durch. An dem Erörterungstermin nahmen die Kläger zu 1., der neue Eigentümer des Grundstücks S.---straße 115, Herr S2. C. jun., der Kläger zu 3. und der Kläger zu 4., Herr E. X., sowie ihre bevollmächtigten Rechtsanwälte teil. Es wurde erneut der axiale Ausbau der A 43, der Wegfall des Gehölz- und Baumbestandes, Verminderungen des Grundstückswertes und der Vermietbarkeit, die Länge der Einfädungsspuren, die Erhöhung der Luftschadstoffe, ein unzureichender aktiver Lärmschutz, die mangelnde Notwendigkeit einer Versickerungsmulde am Böschungsfuß der Autobahn, der Verlust der Streuobstwiese infolge der Anlegung eines Regenrückhaltebeckens gerügt. Der Vorhabenträger sicherte im Erörterungstermin eine Umplanung und Reduzierung der geplanten Versickerungsmulde im rückwärtigen Bereich der Grundstücke an der S.---straße zu. 15
- Infolge der Einwendungen und als Ergebnis des Erörterungstermins führte der Vorhabenträger das Deckblatt II in das Verfahren ein. Dieses Deckblatt hat eine Verringerung 16

der Breite der Versickerungsmulde an der Ostseite der Grundstücke an der S.---straße zum Gegenstand mit der Folge einer geringeren Inanspruchnahme der dort gelegenen Grundstücke. Ferner erfolgten eine Umplanung hinsichtlich der Inanspruchnahme einer städtischen Straße und der Verzicht auf die Inanspruchnahme einer Fläche für eine naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme.

Die Kläger zu 1. bis 3. wurden über ihre bevollmächtigten Rechtsanwälte mit Schreiben vom 30. August 2011 unter Hinweis auf die Möglichkeit einer Stellungnahme binnen zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens, spätestens bis zum 21. September 2011, und einen danach eintretenden Einwendungsausschluss in Kenntnis gesetzt. 17

Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 21. September 2011, das am gleichen Tag per Telefax bei der Anhörungsbehörde eingegangen ist, erhoben die Kläger zu 1. und 2. gegen die Planänderungen im Deckblatt II Einwendungen und erklärten, auch mit einer auf 1 m Breite reduzierten Sickermulde mangels Notwendigkeit nicht einverstanden zu sein. Die A 43 sei seit 35 Jahren in Betrieb, ohne dass eine Sickermulde vorhanden sei. In dieser Zeit habe es keine Überschwemmungen gegeben. Der Böschungswinkel sei flach ausgebildet, die Böschung selbst könne genügend Wasser aufnehmen. Ebenfalls nicht gerechtfertigt sei die Abholzung des Baumbestandes, nur um der Möglichkeit einer Abschwemmung zu begegnen. Eine vorübergehende Inanspruchnahme der klägerischen Grundstücke sei nicht erforderlich, weil auf der östlichen Seite der A 43 genügend Arbeits- und Lagerfläche zur Verfügung stehe. 18

Der Vorhabenträger brachte zusätzlich in den Jahren 2012 und 2013 die Deckblätter III und IV in das Verfahren ein. Das Deckblatt III betrifft Planänderungen hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen. Das Deckblatt IV hat die Änderungen der Ausführung einer Brücke über die A 2 und eines Regenrückhaltebeckens sowie die Planung einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche zum Gegenstand. Grundstücke der Kläger werden von diesen Deckblattplanungen nicht betroffen. 19

Mit Beschluss vom 22. April 2013 stellte der Beklagte den Plan für den sechsstreifigen Ausbau der A 43 im fraglichen Abschnitt fest. In dem Planfeststellungsbeschluss wurde unter anderem geregelt, dass auf der Westseite der A 43 in dem hier interessierenden Abschnitt eine 6,5 m hohe Lärmschutzwand zu errichten und auf der Hauptfahrbahn der A 43 ein lärmarmere Straßenbelag mit einem Korrekturwert DStrO von - 5 dB(A) aufzubringen ist (PFB A. 5.4.1, S. 25, und B. 5.3.6.1.2, S. 68). Des Weiteren wurde geregelt, dass die Eigentümer der Wohnhausgrundstücke S.---straße 109 und 117 gegen die Bundesrepublik Deutschland einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passiven Schallschutz und gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf eine Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs haben (PFB A. 5.4.2 und 5.4.3, S. 25 ff.). Im Übrigen wies der Beklagte erhobene Einwendungen zurück. 20

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 3. Mai 2013 den Klägern zu 1. und 2. zu Händen ihrer Prozessbevollmächtigten sowie dem Kläger zu 3. und dem Kläger zu 4., Herrn E. X. , (zusätzlich) persönlich zugestellt. 21

Am 29. Mai 2013 haben die Kläger zu 1. und am 3. Juni 2013 die Kläger zu 2. bis 4. Klage erhoben. Zur Begründung ihrer Klage wiederholen und vertiefen die Kläger ihren bisherigen Vortrag. Sie machen insbesondere geltend: Es liege ein Verfahrensfehler vor, weil das der Planfeststellung zu Grunde gelegte und zur Planrechtfertigung herangezogene Verkehrsgutachten den offengelegten Planunterlagen nicht beigelegt gewesen sei. Ein Verkehrsgutachten sei elementarer Bestandteil jeder Erweiterungsplanung. Der 22

Verfahrensverstöß einer fehlenden Auslegung sei kausal für die Entscheidung gewesen. Eine Beweislast für die Kausalität des Verfahrensfehlers dürfe einem Kläger nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union nicht aufgebürdet werden. Die Betroffenen hätten ohne weitere Bemühungen daher weder die Korrektheit des gegenwärtigen Verkehrsstatus noch die zur Planrechtfertigung herangezogene Verkehrsprognose überprüfen können. Insbesondere habe nicht ermittelt werden können, ob der auf der A 43 stetig zunehmende Lkw-Verkehr prognostisch korrekt in die Ermittlungen mit einbezogen worden sei. Der Lkw-Verkehr sei nämlich zu gering ermittelt worden, was zu geschönten Werten bei der Immissionsprognose geführt habe. Der Lkw-Verkehr sei der Hauptverursacher von Stickstoffdioxidimmissionen. Die Steigerung des Lkw-Emissionsanteils solle nach der Verkehrsuntersuchung in Nordrhein-Westfalen bis 2025 bei etwa 44 % liegen. Im Bereich des Stadtteils I3. sollte er hiernach aber auch wegen der Fertigstellung der A 52 im Bereich C1. und H. nur 11,4 % betragen. Diese optimistische Annahme habe sich als verfehlt herausgestellt. In einem Bürgerentscheid hätten sich die Bürger von H. gegen einen Ausbau der A 52 ausgesprochen. Die Planrechtfertigung sei speziell wegen der durch den sechsspurigen Ausbau verursachten Immissionen mit Blick auf die auseinanderklaffenden Prognose- und Begutachtungszeitpunkte fraglich. Bei den Immissionen werde in dem Luftschadstoffgutachten auf die Entwicklung bis zum Bezugsjahr 2015 abgestellt, beim Verkehrsbedarf auf das Jahr 2025. Ein asymmetrischer Ausbau der A 43 nach Osten anstelle des geplanten axialen Ausbaus sei abwägungsfehlerhaft nicht mit der gebotenen Ernsthaftigkeit geprüft worden. Durch die Schaffung von zwei weiteren Fahrspuren auf der Ostseite der A 43 hätte eine Inanspruchnahme der auf der Westseite gelegenen Grundstücke vermieden werden können. Die Argumente des Beklagten, ein asymmetrischer Ausbau sei nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar, weil er eine Verlegung der Anschlussstelle S1. /I3., die Verbreiterung eines Brückenbauwerks und erhebliche Eingriffe in das nachgeordnete Wegenetz erfordere, seien nicht tragfähig. Ein solch asymmetrischer Ausbau könne auf einer wesentlich kürzeren Trassenstrecke realisiert werden. Östlich der A 43 lägen fast ausnahmslos unbebaute Grundstücke. Betroffen wären nur ein ungenutztes und baufälliges ehemaliges Zechengebäude und die Außen- oder Grünflächen weiterer Anlieger. Ein Gebäude liege in der Anbauverbotszone, in der grundsätzlich keine Bebauung erlaubt sei. Der Eigentümer der „Q. Mühle“ besitze sowohl westlich als auch östlich der A 43 Grundbesitz und sei mit seinen Miethäusern S.---straße 119 und 121 wie andere Anlieger dieser Straße betroffen. Eine östliche Verschiebung habe bereits ab dem Autobahnkreuz A 43/A 2 geplant werden können, was zu einem längeren gradlinigen Verlauf geführt und keine Änderungen am Brückenbauwerk in der Anschlussstelle S1. /I. erfordert hätte. Der Zwangspunkt an dieser Anschlussstelle sei infolge des bereits zuvor erfolgten Aus- und Umbaus selbst geschaffen worden. Gleiches gelte für den Bau des Regenrückhaltebeckens im Bereich des Knicks der X1.-----straße zur S.---straße hin. Dem im Planfeststellungsbeschluss und der Umweltverträglichkeitsuntersuchung hervorgehobenen Schutzgut Mensch im Bereich von I3. werde durch einen axialen Ausbau keinerlei Rechnung getragen. Zudem sei die Planfeststellung in dieser Hinsicht in sich widersprüchlich, wenn sie einerseits einen hohen Raumwiderstand bescheinige, andererseits einen axialen Ausbau ermögliche. Weiter südlich sei wegen des Schutzgutes Mensch ab Bau-km 34+500 ein östlicher Ausbau planfestgestellt worden. Ein einseitiger Ostausbau führe zu einer Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie zu einer Verhinderung des Wohnwertverlustes der Gebäude an der S.---straße und an der X1.-----straße. Die verkehrliche Notwendigkeit für die erhebliche Verlängerung der Beschleunigungsspur auf der Westseite der A 43 im Stadtteil I3. sei nicht zu rechtfertigen. Die Verkehrsuntersuchung erachte eine Verlängerung der Beschleunigungsspur für nicht notwendig. Die in den RAA 2008 vorgegebene Auffahrtlänge sei falsch bemessen worden. Die Leistungsfähigkeit der Autobahnauffahrt sei schon bei der

heutigen Länge gegeben, insbesondere mit Blick auf die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten geringeren Belastungszahlen. Ein Bedarf bestehe auch deshalb nicht, weil der Anschluss S1. -Nord/P. -F1. nicht mehr bis zur Auffahrt I3. geführt, sondern der Verkehr im Bereich des Zubringers direkt auf die A 43 geleitet werde. Der Verkehrszustand werde durch die Verlängerung der Auffahrtspur mit ihrer nur mittleren Leistungsfähigkeit nicht verbessert. Zusätzlich zu der dritten Autobahnspur werde durch diese überflüssige Autobahnverbreiterung weitergehend abwägungsfehlerhaft in Rechte der Kläger eingegriffen. Einerseits habe der Planfeststellungsbeschluss für den Bereich I3. das Schutzgut Mensch besonders hervor, andererseits würden die Belange der Anwohner nicht hinreichend berücksichtigt. Durch hochdrehende Motoren würden zusätzliche Lärmspitzen anstelle eines kontinuierlichen Lärmpegels erzeugt. Faktisch rückten zwei Fahrspuren an die Gebäude und die Erholungsräume der Anwohner der S.---straße heran. Es bestehe keine Notwendigkeit zu einer dauerhaften Inanspruchnahme der Grundstücke der Kläger zu 1. und 2. für den Bau der Autobahnböschung und einer Sickermulde. Der Böschungswinkel könne steiler angelegt werden. Es sei davon auszugehen, dass der bislang bereits bestehende Neigungswinkel von 30 Grad beibehalten werde. Nach der DIN 4124 seien bei nichtbindigen oder weichen bindigen Böden auch Böschungswinkel zwischen 40 und 45 Grad Neigung möglich, ohne dass es zu statischen oder wassertechnisch bedenklichen Entwicklungen käme. Die einschlägigen RAA 2008 ließen Abweichungen von der Regelneigung 1 : 1,5 zu. Die in einem Plan erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses dargestellte Berme für Wartungsarbeiten hinter der Lärmschutzwand sei überflüssig und nicht planfestgestellt. Eine solche Berme sei bei den bestehenden Lärmschutzwänden bislang nicht benötigt worden und bei nur langfristigen Kontrollabständen nicht erforderlich. Ein Eingriff in das Grundeigentum sei also deshalb nicht gerechtfertigt. Ebenso sei ein unnötiger Flächenverbrauch durch die erstmalige Anlage einer Sickermulde gegeben. Die bestehende Mulde diene zur Aufnahme des Oberflächenwassers der A 43, was nach dem Ausbau wegen des Baus des Regenrückhaltebeckens entbehrlich sei. Bislang sei trotz des 35jährigen Bestehens der A 43 die Notwendigkeit einer solchen Sickermulde nur zur Ableitung des Böschungswassers nicht gesehen worden; Anwohner hätten keine Probleme mit dem abfließenden Wasser gehabt. Nach dem Ausbau sei der Böschungswinkel annähernd der gleiche wie vor dem Ausbau. Einer Abrutschgefahr des Erdreichs durch Erosion könne durch den Einbau von sog. Reisigrauten oder durch eine anderweitige Stabilisierung begegnet werden. Nach den eigenen, zudem widersprüchlichen Angaben des Beklagten könne die Böschung mehr Regenwasser aufnehmen als durch das Bemessungsereignis in S1. zu erwarten sei. Ein „Jahrhundertniederschlagsereignis“ sei in S1. noch nie aufgetreten. Eine Mulde sei daher nicht erforderlich, jedenfalls nicht nach der endgültigen Verfestigung und Begrünung der Böschung. Bei Nachbargrundstücken komme es zu einem geringeren Flächenverbrauch. Diese Sickermulde dürfte sich zudem zu einer „Mückenbrutanlage“ entwickeln und eine Nutzung der zur Autobahn gelegenen Freiflächen zu Erholungs- und Freizeitwecken unmöglich und unzumutbar machen. Durch eine einseitige Osterweiterung der A 43 ließe sich ebenfalls der Eingriff in den rund 40 Jahre alten Baumbestand mit einer Höhe von über 10 m an der Westseite der Autobahn vermeiden, der einen erheblichen Wert für die Erholung der Anwohner habe. Dieser Belang sei in der Abwägung fehlerhaft nicht berücksichtigt worden und könne durch Neupflanzungen nicht ausgeglichen werden. Gleichzeitig seien Auswirkungen für den Lebensraum seltener Vogelarten und mehrerer Fledermausarten gegeben, die sich auf der Westseite der A 43 im Bereich der Bachführung unter der A 43 angesiedelt hätten. Die Abholzung führe zu einer Verschlechterung, was die Stickstoffdioxidbelastung anbelange, und zu einer Vernichtung des Rückzugsraumes für Vögel. Ein östlich der A 43 gelegenes Biotop sei überbewertet, weil es durch die Ansiedlung eines Autohauses und einer McDonalds-Filiale bereits flächenmäßig dezimiert worden sei. Planerisch nicht zu tolerieren und abwägungsfehlerhaft sei die Hinnahme der Erhöhung der

Lärmimmissionen. Im Ortsteil I3. werde bei 69 Wohnhäusern der Nachtwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) überschritten und bei weiteren 52 Häusern - einschließlich der Mischgebiete im Bereich B1. und S3.---straße sogar 68 Häusern - exakt eingehalten. Das Schutzgut Mensch sei fehlerhaft berücksichtigt worden. Das Abwägungsgebot habe eine Absenkung der Lärmwerte durch die Verwendung von nach innen zur Fahrbahn gebogenen oder leicht abgewalmten Lärmschutzwänden erfordert. Es gebe Beispiele gewölbter Schallschutzwände, bei denen sich die Bebauung gerade nicht erhöht im Verhältnis zur Autobahn befinde. Es sei ein schwerer Mangel des Planfeststellungsbeschlusses, dass eine solche Variante einer zur Autobahn überbauten Lärmschutzwand im Gegensatz zu einer reinen Erhöhung nicht geprüft worden sei. Eine Lärmschutzwand auf dem Mittelstreifen sei ebenso wenig untersucht worden. Aspekte der wirtschaftlichen Vertretbarkeit könnten den Betroffenen nicht entgegengehalten werden. Anstatt eines Interessenausgleiches habe eine Kostenminimierung im Vordergrund gestanden. Selbst eine weitergehende Verringerung der betroffenen Immissionsorte sei aus Kostengründen nicht erwogen worden. Mit Blick auf das ausgedehnte reine Wohngebiet I3. ohne Außenbereichsbebauung sei die Notwendigkeit eines optimal ausgebildeten aktiven Lärmschutzes eindeutig gegeben. Auch Mischgebiete im Kern von B1. seien durch Wohnbebauung geprägt. Ohne die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung würden neue Lärmschutzwände und ein Flüsterasphalt bei einem sechsstreifigen Ausbau zu einer Erhöhung der Lärmpegel führen. Die Steigerung der Lärmemissionen durch die Zunahme der Verkehrsbelastung bis 2025 und den lärmträchtigen Schwerlastverkehr seien nicht berücksichtigt worden. Der Lkw-Anteil sei zu gering festgelegt worden. Die bei der Verkehrsprognose ebenfalls berücksichtigte Realisierung einer durchgehenden A 52 zwischen den Anschlussstellen F2. -Ost und H1. -C2. -West entbehre nach den Aussagen in den „Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes Priorisierungsliste NRW“ aus Oktober 2011 und wegen der Tatsache, dass sich H. gegen die Weiterführung der A 52 ausgesprochen habe, einer Grundlage. Deshalb sei die gesamte Lärmemissionsberechnung in Frage zu stellen. Die Beschleunigungsspur führe zu einem de facto achtstreifigen Ausbau. Durch hochdrehende Motoren von Motorrädern und Lkw würden Lärmspitzen erzeugt. Der Nutzwert der Gartenbereiche werde bei den prognostizierten Nacht- und Tagwerten erheblich gemindert. Wegen der erhöhten Lärmschutzwände und der durch die Dammhöhe von 6 bis 7 m bewirkten Verschattung werde die Vermietbarkeit der Mietwohnungen erheblich eingeschränkt, was allein zu Lasten der Anwohner gehe. Das Vorhaben führe zu Grenzwertüberschreitungen bei den Stickstoffoxid- und Feinstaubwerten. Eine Präklusion dieses Einwandes könne, obwohl er in den Einwendungsschreiben nicht vorgetragen worden sei, nicht vorgehalten werden. Die Grenzwertüberschreitung für Stickstoffdioxid sei bereits 2010 in einer öffentlichen Sitzung des Rates der Stadt S1. , in der die Stellungnahmen einzelner städtischer Fachbereiche zur Planung vorgestellt und beschlossen worden seien, vorgebracht worden. An dieser Sitzung habe der Kläger zu 1. teilgenommen. Angesichts der Tatsache, dass dieses Problem öffentlich bekannt gewesen sei, sei kein Einwendungsausschluss gegeben. Zudem sei die Präklusionsregelung nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union europarechtswidrig. In der Sache sei eine Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffoxidimmissionen nach dem offengelegten Schadstoffgutachten bereits für den Planzustand im Bezugsjahr 2015 vor allem in den als Erholungsraum dienenden Gärten der Anwohner gegeben. Bei der anzustellenden längerfristigen Prognose etwa bis zum Jahr 2025 wären infolge von Steigerungen insbesondere beim Lkw-Verkehr noch höhere Grenzwertüberschreitungen anzunehmen. Die fachplanerisch gebotene Abklärung der Auswirkungen dieser Immissionen auf das Schutzgut Mensch sowie die Wohn- und Erholungsfunktion im Ortsteil I3. ließen sich dem Schadstoffgutachten nicht entnehmen. Entsprechendes gelte für die Feinstaubproblematik. Nach dem Gutachten werde eine Schwellenwertüberschreitung von PM₁₀ bejaht. Hiervon seien die Gärten als Erholungsräume und die Anwohner betroffen, und deshalb eine

Verlagerung der Fahrbahn nach Westen zu vermeiden. Die Prognosen seien in dem Luftschadstoffgutachten ebenfalls nur auf 2015 bezogen und umfassten damit einen zu gering bemessenen Zeitraum. Steigerungen durch die Zunahme des Lkw-Verkehrs und des allgemeinen Verkehrs bis 2025 würden nicht berücksichtigt. Dieser Prognosehorizont sei in anderen Zusammenhängen immer die Bezugsgröße gewesen. Die Verkehrszunahme sei zudem zu niedrig eingeschätzt, weil die A 52 nicht mehr in den „Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes Priorisierungsliste NRW“ von Oktober 2011 enthalten sei. Reduzierungen der Stickstoffdioxidemissionen durch bauliche Verbesserungen an Kraftfahrzeugen oder den Einsatz alternativer Antriebstechniken könnten nach wissenschaftlichen Studien entgegen der Aussagen des Planfeststellungsbeschlusses nicht erzielt werden. Infolge des Abholzens des Grüngürtels an der S.---straße und der X1.-----straße würde die Situation verschärft. Durch einen Luftreinhalteplan ließen sich die Probleme nicht beheben, zumal die Stadt S1. die Herausnahme der A 43 aus den allgemeinen Höchstwerteregelungen des Luftreinhalteplans bemängelt habe. Im Planfeststellungsbeschluss sei auf den Verzicht von Baustellenlagern im Bereich I3. hingewiesen. Deshalb sei es widersprüchlich, warum bei den Klägern zu 1. und 2. die temporäre Bereitstellung der als Erholungsräume genutzten Gartenbereiche festgelegt worden sei. Es stehe ausreichend Lagerfläche auf der Ostseite der A 43 zur Verfügung.

Die Kläger beantragen,	23
den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 22. April 2013 aufzuheben,	24
hilfsweise,	25
festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 22. April 2013 rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf,	26
weiter hilfsweise,	27
den Beklagten unter teilweiser Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. April 2013 zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen betreffend die Grundstücke S.---straße 117 (Kläger zu 1.), 115 (Kläger zu 2.) und 109 (Kläger zu 3.) sowie S3.---straße 7 (Kläger zu 4.) in S1. neu zu entscheiden,)	28
weiter hilfsweise,	29
den Beklagten zu verpflichten, die Kläger angemessen zu entschädigen.	30
Der Beklagte beantragt,	31
die Klage abzuweisen.	32
Er macht im Wesentlichen geltend: Mit der Planauslegung hätten nicht sämtliche Unterlagen bekannt gemacht werden müssen. Auf Wunsch hätten alle potentiell Betroffenen das Verkehrsgutachten jederzeit einsehen können. Den Klägern zu 1. seien die Planunterlagen in digitalisierter Form auf DVD zugesandt worden. Das Verkehrsgutachten sei methodisch einwandfrei erstellt worden. Die Anteile des Schwerlastverkehrs für das Prognosejahr 2025 seien in dem Gutachten ausgewiesen. Das Verkehrsgutachten sei im Ergebnis auch schon im Erläuterungsbericht dargestellt worden. Weder zu den prognostizierten Lkw-Anteilen noch zu den Immissionswerten seien von den Klägern Einwendungen erhoben worden. Der Planungsstand der B 224/A 52 sei ungeachtet des Bürgerentscheids in H. auf	33

Bundesebene unverändert. Die Maßnahme sei im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgenommen und damit für die Planfeststellung verbindlich. Der sechsstreifige Ausbau der A 43 sei unabhängig davon angesichts der aktuellen Verkehrsstärken und -probleme auch sonst gerechtfertigt. Letztlich sei ein möglicher Verfahrensfehler unbeachtlich. In einem dicht bebauten Siedlungsraum wie demjenigen, in dem die A 43 verlaufe, müssten viele Zwangspunkte beachtet und abgewogen werden. Sämtliche Auswirkungen seien bei der Wahl der Ausbauvariante im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung beachtet worden. Unter Berücksichtigung aller Schutzgüter sei zwischen der T.-----straße und dem nördlichen Ausbauende ein axialer Ausbau gewählt worden. Beidseits der A 43 seien in diesem Bereich Schutzgüter hoher Empfindlichkeit anzutreffen, wie die Siedlung I3. im Westen und schützenswerte Natur sowie Landschaft im Osten. Die Schutzbedürftigkeit von Natur und Landschaft habe sich auf Grund der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nach Beteiligung der Fachbehörden ergeben. Zwangspunkte im nördlichen Ausbauabschnitt seien das Autobahnkreuz A 43/A 2 und die wie ein Autobahnkreuz angelegte Anschlussstelle S1. /l. . Eine kleinräumige einseitige Verschiebung nach Osten im Bereich der S.---straße sei nach den RAA 2008 nicht möglich gewesen. Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h müssten wegen der Fahrdynamik und der Sichtweiten größere Kurvenradien gewählt werden. Dies würde zu einem Eingriff in Bebauung und Betriebsflächen auf der Ostseite der A 43 führen. Demgegenüber werde von den Hausgärten der Kläger an der S.---straße nur die äußerste Grenze in geringem Umfang - beim Kläger zu 3. nur vorübergehend - in Anspruch genommen. Bei den relativ großen Hausgärten werde der Erholungswert lediglich unwesentlich gemindert. Zudem würde ein einseitiger Ostausbau eine Verbreiterung des ansonsten unverändert bleibenden Brückenbauwerks über die B.---allee an der Anschlussstelle S1. /l. und eine Anpassung aller Rampen erfordern. Das Regenrückhaltebecken X1.-----straße sei wegen der erforderlichen Renaturierungsmaßnahmen von der Emschergenossenschaft mit einem zeitlichen Vorlauf zum Ausbau der A 43 geplant und realisiert worden. Insgesamt führe ein axialer Ausbau zu den geringsten Auswirkungen auf die in Frage stehenden Schutzgüter und sei am zweckmäßigsten sowie wirtschaftlichsten. Bei der Gestaltung der Beschleunigungsspur sei eine Abwägung aller Belange erfolgt. Die Anschlussstelle S1. /l. sei (bislang) eine Doppelanschlussstelle mit dem nördlichen Knoten A 43/L 511 und dem südlichen Knoten A 43/B 225. Beide Anschlussstellen würden über eine gemeinsame Verteilerbahn an die Hauptfahrbahn der A 43 angeschlossen. Diese gemeinsame Auffahrt habe nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) lediglich die Leistungsstufe F, nicht aber die Leistungsstufe C. Um die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, würden beide Verkehrsströme künftig entflochten und nacheinander auf die Hauptfahrbahn der A 43 geführt. In südlicher Richtung würden beide Anschlüsse mit einer bei Bau-km 39+500 beginnenden Trennstreifenöffnung am nördlichen Knoten ausgebildet, die gleichzeitig die dritte Fahrbahn in Richtung Süden sei. Für den südlichen Knoten der Anschlussstelle S1. /l. folgten danach für den von der B.---allee (B 225) von Osten aus S1. und von Westen aus I. bzw. I3. kommenden Verkehr hintereinanderliegende Einfahrten. Beide Einfahrten seien nach den RAA 2008 vom Typ E 1, so dass die Qualitätsstufe nach dem Verkehrsgutachten von den bisherigen Stufen E und F eindeutig auf die Stufe C verbessert werde, wobei diese in der Skala der Leistungsfähigkeiten von A bis F nur die mittlere Klasse sei. Der Vorteil von drei hintereinander liegenden Einfahrten auf die A 43 in Richtung Süden bestehe darin, dass sie kürzere Längen hätten und weniger Fläche beanspruchten. Die geplante Ausbauvariante ergebe sich aus den prognostizierten Verkehrsströmen und berücksichtige nach dem technischen Regelwerk lediglich die vorgesehenen Mindestlängen. Die Belange der Anwohner seien berücksichtigt, weil die gefundene Lösung bereits einen Kompromiss darstelle. Das Anstreben einer besseren Leistungsfähigkeitsklasse hätte zu einer

Verlängerung der Einfädelungsspur und einer weitergehenden Grundstücksinanspruchnahme geführt. Die Planung der Autobahnböschung sei nach den anerkannten technischen Regelwerken erfolgt. Die vorhandene Böschung mit einer Neigung von 1 : 1,7 könne nicht mit der geplanten verglichen werden. Die geplante Böschung werde durchgängig mit der nach den RAA 2008 vorgesehenen Regelneigung von 1 : 1,5 hergestellt. Ein steilerer Neigungswinkel sei nach Aussage des Baugrundgutachters nicht zu empfehlen, da sonst die 5,50 m hohe Böschung nicht mehr standsicher wäre. Für die ortsüblichen nichtbindigen Reibungsböden empfehle sich ein steilstes Neigungsverhältnis von 1 : 1,57. Eine steilere Böschung erfordere eine Kalkstabilisierung, die sehr aufwendig und kostspielig sei sowie zusätzlich eine gutachterliche Baubegleitung erfordere. Nur in besonderen, hier aber nicht vorliegenden Ausnahmefällen könne dieses Verfahren zum Tragen kommen. Zudem solle die Böschung zur Grünpflege nicht steiler ausgeführt werden, da dies zu Arbeiterschwernissen führe, die sich langfristig erheblich auf die Unterhaltungskosten auswirkten. Nach den anerkannten Richtlinien RAS-Ew sei für das von der Böschung abfließende natürliche Oberflächenwasser am Böschungsfuß eine Mulde herzustellen. Bereits jetzt bestehe, wie eine Inaugenscheinnahme ergeben habe, ab dem Grundstück S.---straße 111 bis 109 eine ausgeprägte Mulde zum C3. Das Abflussverhalten des Wassers auf der bestehenden leicht flacheren Böschung könne wegen des vorhandenen Bewuchses nicht mit demjenigen auf einer neu angelegten Böschung verglichen werden. Außerdem reiche die vorhandene Böschung nicht bis unmittelbar an die Grundstücke S.---straße 117 bis 121 heran, so dass noch genügend natürliche Fläche für den Wasserabfluss bestehe. Die Muldenausrundung sei im Laufe des Verfahrens von 2,50 m auf 1,00 m reduziert worden. Diese Änderung sei im Deckblatt II enthalten. In der Mulde sammle sich nur das natürliche Oberflächenwasser, das von der Autobahnböschung bei Starkregen abfließe und dort nicht versickere. Die Mulde solle verhindern, dass Böschungswasser bei Starkniederschlägen nicht auf angrenzende Grundstücke abfließe und diese überschwemme. In der Mulde versickere das Wasser sehr schnell und sie liege die meiste Zeit trocken. Das Entstehen eines ständig stehenden Stillgewässers und eine Mückenplage seien nicht zu befürchten. Mit zunehmendem Böschungsbewuchs werde der Wassereintrag in die Mulde geringer. Zum Ausbau der A 43 würden aus den Grundstücken der Kläger zu 1. bis 3. Flächen als Arbeitsstreifen benötigt, um die Böschung zu verbreitern und neu herzustellen. Wegen des abschnittswise Ausbaus seien die Grundstücke nicht während der ganzen Bauzeit des Vorhabens betroffen. Die Straßenbauverwaltung sei bestrebt, Beeinträchtigungen der Anlieger möglichst zu vermeiden. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft seien im Landschaftspflegerischen Begleitplan geprüft worden. Im Bereich der S.---straße würden durch einen axialen Ausbau ökologisch nicht so wertvolle Böschungsfelder beansprucht. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände würden bei der Realisierung des Vorhabens nicht erfüllt. Baumfällarbeiten erfolgten infolge von Auflagen schonend für den Tierbestand. Beeinträchtigungen seltener Vogelarten und mehrerer Fledermausarten hätten die Kläger im Anhörungsverfahren nicht gerügt mit der Folge einer Präklusion dieser Einwendungen. Die Grundstücke der Kläger lägen in einem durch Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzten Bereich. Damit würden die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts gelten. Als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes seien ein offenporiger Asphalt mit einem Korrekturwert $D_{StrO} - 5$ dB(A) und eine 6,50 m hohe Lärmschutzwand planfestgestellt worden. Unter Berücksichtigung dessen sei bei den Gebäuden der Kläger zu 2. und 4. ein Vollschutz gegeben. Nur an den Gebäuden der Kläger zu 1. und des Klägers zu 3. seien für den Nachtwert Grenzwertüberschreitungen im 2. Obergeschoss nachts berechnet worden. Insoweit sei dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz gegeben. Passive Schallschutzmaßnahmen gewährleisteten, dass auch bei erhöhten Nachtwerten eine Absenkung des Innenraumpegels ohne verkehrslärmbedingte Störungen gewährleistet sei. Weitergehender oder zusätzlicher aktiver Lärmschutz sei unverhältnismäßig, weil die Kosten

hierfür außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Insoweit sei kein Abwägungsmangel gegeben. Im Bereich X1.-----straße /S.---straße könne ein Vollschutz nur mit einer 12,50 m hohen Schallschutzwand erreicht werden. Die Gesamtkosten eines aktiven Lärmschutzes - einschließlich des offenporigen Asphalt - würden ca. 7,3 Mio. Euro betragen, d. h. 5.100,00 Euro je Schutzfall. Unter Beibehaltung des offenporigen Asphalt beliefen sich die Kosten bei der planfestgestellten Lösung für eine 6,50 m hohe Schallschutzwand auf ca. 3 Mio. Euro, wobei noch rund 187.200,00 Euro für den passiven Schallschutz aufgewendet werden müssten, also insgesamt rund 4,1 Mio. Euro. Hieraus folgten Kosten je Schutzfall von 3.100,00 Euro. Dadurch seien 1.241 von 1.397 Immissionsorten, also 89 %, geschützt. Tagwerte würden an keinem der 1.397 Immissionsorte überschritten, weshalb keine Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche gegeben sei. Die Nachtwerte würden in den meisten Fällen nur geringfügig um 1 dB(A) überschritten, bei den nahe der Autobahn an der S.---straße stehenden Gebäuden im 2. Obergeschoss auch stärker. Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand auf 8,50 m könne die Grenzwertüberschreitungen nicht vollständig beseitigen, vielmehr blieben an 31 Immissionsorten die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Schallschutz bestehen. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden jedoch auf 5,5 Mio. Euro steigen, d. h. im Vergleich zur gewählten Lärmschutzplanung um 1,4 Mio. Euro. Abgewalmte oder gebogene Lärmschutzwände seien erfahrungsgemäß nur in Fällen wirksam, bei denen die Immissionsorte - anders als im Fall der Kläger - erhöht zur Autobahn lägen. Zudem seien erhöhte Bau- und Unterhaltungskosten aufzuwenden. Im Übrigen gewährleiste die gewählte Lärmschutzwand, dass keine sonstigen negativen Beeinträchtigungen, wie etwa ein Schattenschlag, hervorgerufen würden. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit Lärmschutzanlagen an anderen Autobahnen sei nicht gegeben. Alle Kläger seien mit ihren Einwendungen gegen das Luftschadstoffgutachten sowohl hinsichtlich der Stickoxidimmissionen als auch bezüglich des Feinstaubs präkludiert. Die öffentliche Sitzung der Stadt S1. sei nicht Bestandteil des Anhörungsverfahrens gewesen. Bei der Erstellung der Luftschadstoffprognose seien alle zuständigen Behörden beteiligt worden. Das Luftschadstoffgutachten erfasse alle relevanten Belange und stelle auf der Basis der für 2025 (höheren) prognostizierten Verkehrsmenge auf die frühestmögliche Inbetriebnahme der ausgebauten A 43 ab, da diese Werte ungünstiger seien als für das Prognosejahr 2025. Denn bis dahin werde sich der Schadstoffausstoß durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik verringern. Bei den von den Grundstücken an der S.---straße vorübergehend benötigten Grundstücksflächen handele es sich nicht um Baustellenlager. Die Flächen würden vielmehr als Arbeitsstreifen zur Herstellung der Dammverbreiterung der A 43 benötigt und danach wieder in den vorigen Zustand versetzt. Der Vorhabenträger werde Beeinträchtigungen der Anwohner soweit wie möglich vermeiden.

Das zunächst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses von den Klägern eingeleitete Aussetzungsverfahren 11 B 603/13.AK wurde von den Beteiligten übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt und eingestellt, nachdem der Beklagte die Vollziehung des kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses ausgesetzt hatte. Nachdem die erforderlichen Haushaltsmittel für die Finanzierung des streitigen Vorhabens zur Verfügung gestellt worden waren, hat der Beklagte mit Verfügung vom 11. August 2014 die Aussetzung der Vollziehung wieder aufgehoben. Die Kläger haben daraufhin unter dem Aktenzeichen 11 B 1088/14.AK erneut einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gestellt, über den im Einvernehmen mit den Beteiligten zusammen mit der Hauptsacheentscheidung befunden werden soll.

34

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird Bezug genommen auf die zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachten Gerichtsakten des vorliegenden

35

Verfahrens, der Eilverfahren 11 B 603/13.AK und 11 B 1088/14.AK, die vom Beklagten vorgelegten planfestgestellten Unterlagen, Verwaltungsvorgänge und zu den jeweiligen Gerichtsakten gereichten Unterlagen sowie die vom Senat eingeholten Grundbuchauszüge betreffend die Grundstücke der Kläger.

Entscheidungsgründe:

36

Die zulässige Klage ist teilweise begründet. Die Kläger dringen weder mit dem im Hauptantrag formulierten Anfechtungsantrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch mit dem hilfsweise gestellten Antrag auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses durch. Hinsichtlich der hilfsweise gestellten Verpflichtungsanträge haben die Kläger zu 1. bis 3. mit dem Hilfsantrag Erfolg, den Beklagten zu verpflichten, über Lärmschutzauflagen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Im Übrigen sind die Hilfsanträge unbegründet.

37

A. Der auf die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Hauptantrag ist unbegründet.

38

Rechtsgrundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. April 2013 ist § 17 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007, BGBl. I S. 1206, im maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585 - im Folgenden: FStrG a. F. -, i. V. m. den §§ 72 ff. VwVfG NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999, GV. NRW. S. 602, im maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Dezember 2009, GV. NRW. S. 861.

39

Dabei ist „maßgeblicher Zeitpunkt“ in diesem Sinne das Erlassdatum des Planfeststellungsbeschlusses. Denn bei der Überprüfung eines Planfeststellungsbeschlusses ist grundsätzlich auf die Sach- und Rechtslage bei seinem Erlass abzustellen.

40

Vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, BVerwGE 130, 299 (376), und vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 -, BVerwGE 134, 308 (319).

41

Der auf dieser Grundlage erlassene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der die Kläger im Sinne des § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO in ihren Rechten verletzt und die - vollständige oder teilweise - Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigt. Ebenso wenig können die Kläger die hilfsweise verfolgte Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit verlangen.

42

I. Für den Umfang der rechtlichen Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses ist die unterschiedliche Betroffenheit der Kläger von Bedeutung.

43

Die Kläger zu 1. sind ausweislich des vorliegenden Grundbuchauszuges Eigentümer des Grundstücks S.---straße 117 (vgl. Beiakte - im Folgenden: BA - 28). Von diesem Grundstück werden für das Vorhaben dauerhaft Flächen in Anspruch genommen. Dem Planfeststellungsbeschluss kommt daher, weil er Grundlage einer nachfolgenden Enteignung ist, enteignungsrechtliche Vorwirkung zu (§ 19 Abs. 1 und 2 FStrG a. F./n. F.). Daher haben die Kläger zu 1. wegen des Eigentumsschutzes aus Art. 14 Abs. 1 GG im Grundsatz - vorbehaltlich der nachfolgenden Darlegungen - einen Anspruch auf eine gerichtliche Vollprüfung des Planfeststellungsbeschlusses.

44

45

Vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 - 9 B 7.07 -, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 48, S. 12, m. w. N.

Die Kläger zu 2. - die Eheleute S2. C. (sen.) und N1. C. - haben ebenfalls einen Anspruch auf eine sog. Vollprüfung, obwohl im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ihr Eigentum an dem Grundstück S.---straße 115, von dem ebenfalls Teilflächen für das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen, auf ihren Sohn S2. C. (jun.) übergegangen ist. Den Klägern zu 2. steht nämlich an dem (Wohnhaus-)Grundstück seit dem Eigentumsübergang eine grundbuchrechtlich gesicherte beschränkte persönliche Dienstbarkeit - Wohnungsrecht - zu. Dieses Wohnungsrecht erfasst ausweislich des vorliegenden Grundbuchauszuges (vgl. BA 28) das gesamte Grundstück und erstreckt sich mithin auch auf den zu enteignenden Freiflächenanteil. Ein dingliches Wohnrecht kann nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) vom 20. Juni 1989, GV. NRW. S. 366, ber. S. 570, im maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Dezember 2009, GV. NRW. S. 765, Gegenstand einer Enteignung sein und besitzt damit die Qualität von Eigentum im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG. Enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet der Planfeststellungsbeschluss aber nicht nur für den betroffenen Grundeigentümer, sondern in gleicher Weise für Personen, denen ein dingliches oder obligatorisches Recht mit Eigentumsqualität an einem Grundstück zusteht, auf das sich der Planungsträger den Zugriff sichert.

46

Vgl. BVerwG, Urteil vom 14. November 2012 - 9 C 14.11 -, BVerwGE 145, 96 (97), m. w. N.

47

Der Kläger zu 3. ist neben Frau D1. Q1. Miteigentümer des Grundstücks S.---straße 109. Von diesem Grundstück sollen nach der Planung Freiflächen im rückwärtigen Teil zwar nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend als Arbeitsstreifen zum Bau der Dammböschung der erweiterten A 43 in Anspruch genommen werden. Aber auch diese im Verhältnis zu anderen Eingriffen geringste Grundstücksinanspruchnahme ist eine Enteignungsmaßnahme und nicht nur eine Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Für die vorübergehende Inanspruchnahme ist eine Besitzeinweisung für eine bestimmte Dauer erforderlich, was die zeitweilige Entziehung des wichtigsten Ausflusses aus der Eigentümerposition - des unmittelbaren tatsächlichen Besitzes - nach sich zieht. Der unmittelbare tatsächliche Besitz kann im Falle der Weigerung des Grundstückseigentümers nur in einem förmlichen Enteignungsverfahren nach § 3 Abs. 2 EEG NRW - die Vorschrift steht unter der Überschrift: „Gegenstand der Enteignung“ - entzogen werden. Hiernach können zur vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks Rechtsverhältnisse begründet werden, die persönliche Rechte gewähren. Insoweit ist der Planfeststellungsbeschluss nach § 19 Abs. 2 FStrG a. F./n. F. dem Enteignungsverfahren genauso wie bei einem Vollentzug des Eigentums zu Grunde zu legen.

48

Vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 2. September 2009 - 11 D 32/08.AK -, NWVBI. 2010, 112 (116), m. w. N.

49

Mithin hat auch der Kläger zu 3. einen Anspruch auf eine gerichtliche Vollprüfung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses.

50

Die Kläger zu 4. bewohnen das Gebäude S3.---straße 7 in S1. . Nach dem vorliegenden Grundbuchauszug sind sie nicht dessen Eigentümer. Weil das Grundstück S3.---straße 7 für das Vorhaben nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden soll und der Planfeststellungsbeschluss damit keine enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet, können die Kläger zu 4. als sog. Drittbetroffene ungeachtet des Umstandes, dass ihnen an

51

dem vorgenannten Grundstück ein grundbuchrechtlich abgesichertes Nießbrauchsrecht zusteht, keine Vollprüfung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses beanspruchen. Sie können nur die Verletzung gerade sie schützender Normen des materiellen und des Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer geschützten Privatbelange rügen, nicht aber eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen,

vgl. BVerwG, Urteile vom 26. April 2007 - 4 C 12.05 -, BVerwGE 128, 358 (363 f.), und vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208, S. 133 f., 52

und zwar auch nicht, weil sie den Immissionen des planfestgestellten Vorhabens ausgesetzt sein mögen. 53

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 - 9 B 7.07 -, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 48, S. 12. 54

II. Hiervon ausgehend erfolgt die Überprüfung des streitigen Planfeststellungsbeschlusses unbeschadet der sich aus § 86 Abs. 1 VwGO ergebenden Aufklärungspflicht grundsätzlich nur im Rahmen der vorgetragenen Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Planfeststellungsverfahren sich ein Kläger beschwert fühlt. Dies folgt aus § 17e Abs. 5 FStrG a. F. Diese Vorschrift setzt dem klagenden Beteiligten kraft Gesetzes eine Frist von sechs Wochen. Innerhalb dieser Frist muss der Kläger die ihn beschwerenden Tatsachen so konkret angeben, dass der Lebenssachverhalt, aus dem er den mit der Klage verfolgten Anspruch ableitet, unverwechselbar feststeht. Mit weiteren Einwendungen ist ein Kläger nach Maßgabe des § 87b Abs. 3 VwGO ausgeschlossen. Ein späterer vertiefender Vortrag steht dem nicht entgegen. 55

Vgl. zum inhaltsgleichen § 5 Abs. 3 VerkPBG: BVerwG, Urteile vom 31. März 1995 - 4 A 1.93 -, BVerwGE 98, 126 (129), und vom 24. Mai 1996 - 4 A 38.95 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 119, S. 142. 56

III. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht zu Lasten der Kläger gegen sie schützende Normen des Verfahrensrechts - nachfolgend 1. - oder des materiellen Rechts - nachfolgend 2. -, die seine Aufhebung oder die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigen; lediglich in Bezug auf den Lärmschutz besteht bezüglich der Belange der Kläger zu 1. bis 3. ein Nachbesserungsbedarf. 57

1. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist nicht verfahrenfehlerhaft erlassen worden. Die Kläger rügen eine fehlende Offenlegung der Verkehrsuntersuchung. Mit diesem Einwand können die Kläger nicht durchdringen. Zum einen sind sie mit dieser Einwendung ausgeschlossen - nachfolgend a) -. Zum anderen würde, selbst wenn die Kläger insoweit nicht präkludiert wären, die Rüge auch in der Sache keinen durchgreifenden Verfahrensfehler aufzeigen - nachfolgend b) -. 58

a) Die Kläger sind gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. (nunmehr: §§ 17 Sätze 3 und 4, 17a FStrG n. F. i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG NRW n. F.) mit der Einwendung präkludiert, das Verkehrsgutachten („Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der BAB 43 zwischen AS S1. /I. und AS S1. I4. - Ergebnisbericht“ der IGS Ingenieurgesellschaft T1. mbH vom Mai 2009 - im Folgenden: Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 -; vgl. Bl. 118 ff. Verfahrensakte Ordner I, BA 22) habe nicht offengelegt. 59

aa) Nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. sind Einwendungen gegen den Planfeststellungsbeschluss nach Ablauf der im Planfeststellungsverfahren eröffneten 60

Einwendungsfrist ausgeschlossen. Diese Bestimmung normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die verfassungsrechtlich unbedenklich ist. Die Einwendungsfrist besitzt für das gerichtliche Verfahren, das einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren folgt, materiell-rechtlichen Charakter. Die straßenrechtliche Präklusion erstreckt sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Vorschrift auch auf das nachfolgende verwaltungsgerichtliche Verfahren.

Vgl. zur inhaltsgleichen Vorgängernorm des § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a. F. etwa BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 - 4 A 38.95 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 119, S. 136 f. 61

Eine Einwendung muss erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung - aus der Sicht des Einwendenden - bestehen könnten. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Der Betroffene muss zumindest in groben Zügen darlegen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden, ohne dies allerdings begründen zu müssen. Anzuknüpfen ist dabei an die ausgelegten Planunterlagen. Nach ihrer Konkretetheit richten sich die Anforderungen an die Einwendungslast, d. h. an Umfang und Detailliertheit der Darlegungen. 62

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, BVerwGE 131, 274 (288 f.), m. w. N. 63

bb) Der Einwendungsausschluss nach des § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. bleibt anwendbar. Zwar ist der Einwendungsausschluss nach § 74 Abs. 4 VwVfG (NRW) - nichts anderes dürfte für die mit dieser Bestimmung inhaltsgleiche Regelung des § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. gelten - nach der neuesten Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union 64

- vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 -, NJW 2015, 3495 (3498) - 65

weder mit Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - im Folgenden: UVP-RL -, ABI. L Nr. 26 vom 28. Januar 2012, S. 1, noch mit Art. 25 der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) - im Folgenden IE-RL -, ABI. L Nr. 334 vom 17. Dezember 2010, S. 17, zu vereinbaren. Da die IE-RL für ein Vorhaben der hier in Rede stehenden Art nicht gilt und die Verkehrsuntersuchung nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der UVP-RL war oder hätte sein müssen, bleibt es insoweit bei der Gültigkeit des nationalen Verfahrensrechts. 66

Vgl. in diesem Sinne: Keller/Rövekamp, NVwZ 2015, 1672; Henning, I + E 2015, 172 (175). 67

Auch das Bundesverwaltungsgericht hat den Ausschluss der Anwendbarkeit des § 73 Abs. 4 VwVfG (NRW) bislang ausdrücklich nur in Bezug auf „natur-, umwelt- und artenschutzrechtliche Rügen“ bejaht. 68

Vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Oktober 2015 - 7 C 15.13 -, juris, Rn. 25 f. 69

cc) Die Voraussetzungen des § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. liegen vor. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung unter anderem bei der Stadt S1. in der Zeit vom 30. August 2010 bis zum 29. September 2010 (einschließlich). Der in der ursprünglichen Bekanntmachung der Offenlegung etwa im Amtsblatt der Stadt S1. vom 20. August 2010 (vgl. Bl. 58 [61] Verfahrensakte Ordner 70

I, BA 22) enthaltene Hinweis auf eine vierwöchige Einwendungsfrist und den Ausschluss verspäteter Einwendungen nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. wurde nachträglich unter anderem im Amtsblatt der Stadt S1. vom 15. September 2010 (vgl. Bl. 79 [80] Verfahrensakte Ordner I, BA 22) berichtigt und durch den Hinweis auf eine zweiwöchige Einwendungsfrist und den Ausschluss verspäteter Einwendungen nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. ersetzt. Zwar ist diese Berichtigung bereits während des Laufes der Offenlegung erfolgt, aber noch vor dem Beginn der Einwendungsfrist nach Ende der Auslegung. Insoweit kann ein Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erkannt werden und wird von den Klägern auch nicht substantiiert gerügt. Die zweiwöchige Einwendungsfrist des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG NRW a. F. lief daher am 13. Oktober 2010 ab (§ 31 Abs. 1 VwVfG NRW a. F. in Verbindung mit den §§ 187 Abs. 2 Satz 1, 188 Abs. 2 BGB).

Die Kläger haben in ihren fristgerecht bei der Behörde eingegangenen Einwendungsschreiben, d. h. der unter anderem von den Klägern zu 1. unterzeichneten Sammeleinwendung der „Anwohner der X1.-----straße“ vom 6. Oktober 2010 (Bl. 1492 BA 25 = Synopse Nr. 19, Bl. 1746 BA 26), dem anwaltlichen Schreiben der Bevollmächtigten der Kläger zu 1. vom 8. Oktober 2010 (Bl. 1574 = 1580 BA 25 = Synopse Nr. 11, Bl. 1704 BA 26 = Leiste 5 BA 27), dem anwaltlichen Schreiben der Bevollmächtigten der Kläger zu 2. - nur Kläger S2. C. (sen.) -, zu 3. und zu 4. vom 12. Oktober 2010 (Bl. 1460 BA 25 = Synopse Nr. 12, Bl. 1710 BA 26 = Leiste 5 BA 27), und dem Schreiben des Klägers zu 3. vom 30. September 2010 (Bl. 1531 BA 25 = Synopse Nr. 10, Bl. 1702 BA 26 = Leiste 5 BA 27), und der vom Kläger zu 4., Herrn E. X. , mit unterzeichneten Sammeleinwendung vom 30. September 2010 (Bl. 1483 BA 25 = Synopse Nr. 20, Bl. 1755 BA 26 = Leiste 5 BA 27), weder ausdrücklich noch sinngemäß das Fehlen der Auslegung der Verkehrsuntersuchung gerügt.

71

Aus den ausgelegten Planunterlagen war allerdings ohne Weiteres ersichtlich, dass eine Verkehrsuntersuchung erstellt worden war. So enthält der offengelegte Erläuterungsbericht auf S. 14 unter „2.6 Auflistung der Gutachten“ ausdrücklich den Hinweis: „Folgende Gutachten wurden für den Plan erstellt: Verkehrsgutachten/Verkehrsuntersuchung, Prognose 2025 Aufgestellt durch Ingenieurgesellschaft T1. mbH, O. ; Mai 2009“ (vgl. Mappe 1, Unterlage 1, BA 2). Ebenso verweisen sowohl der gleichfalls ausgelegte Erläuterungsbericht der Schalltechnischen Berechnung (vgl. S. 6, Mappe 5, Unterlage 11.0, BA 6) als auch das offengelegte Luftschadstoffgutachten (vgl. S. 11 und Abb. 4-2 des Luftschadstoffgutachtens zum 6-streifigen Ausbau der A 43 vom Rhein-I1. -Kanal bis zur AS S1. /l. des Ingenieurbüros M. GmbH & Co. KG vom Mai 2010 - im Folgenden: Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 -, Mappe 9, Unterlage 14, BA 10) in Bezug auf die den Berechnungen jeweils zu Grunde gelegten Verkehrsstärken auf das vorgenannte Verkehrsgutachten.

72

b) Darüber hinaus zeigen die Kläger mit dem Einwand einer fehlenden Auslegung der Verkehrsuntersuchung keinen in der Sache durchgreifenden Verfahrensfehler auf.

73

Durch die Auslegung der Planunterlagen sollen Betroffene nach § 17a FStrG a. F. in Verbindung mit § 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 VwVfG NRW in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grad seiner Betroffenheit

74

abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde.

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 -, BVerwGE 139, 150 (152), m. w. N. 75

Hiervon ausgehend musste das Verkehrsgutachten nicht ausgelegt werden. Bei verständiger Würdigung bedeuteten die im Erläuterungsbericht enthaltenen Hinweise zu den für das Prognosejahr 2025 erwarteten Verkehrssteigerungen in Verbindung mit der vorstehend bereits erwähnten Zitierung der Verkehrsuntersuchung als ein für den Plan erstelltes Gutachten (vgl. Erläuterungsbericht, S. 5 und 14, Unterlage 1, Mappe 1, BA 2), dass die Erkenntnisse aus diesen Gutachten ganz allgemein in die Planung Eingang gefunden haben. Diese Feststellung wird bestätigt durch die ebenfalls schon erwähnten Aussagen betreffend die den jeweiligen Berechnungen zu Grunde gelegten Verkehrszahlen für 2025 sowohl in den Schalltechnischen Berechnungen als auch in dem Luftschadstoffgutachten. 76

Anhand dieser Angaben war es den Klägern als Betroffenen ohne Weiteres möglich, innerhalb der Einwendungsfrist in groben Zügen Bedenken gegen die mit der streitigen Planung verbundenen Belastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe, die auf die in ihrem Eigentum stehenden bzw. von ihnen bewohnten Grundstücken einwirken können, geltend zu machen. Soweit einzelne Prognosewerte von den Klägern möglicherweise nicht nachzuvollziehen waren, stellt dies nicht eine hinreichende Anstoßwirkung der ausgelegten Planunterlagen in Frage, sondern hätte den Klägern Anlass geben sollen, entsprechende Einwendungen zu erheben. 77

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2010 - 9 A 12.09 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 212, S. 187 f. 78

Im Übrigen zeigen die von den Klägern in den jeweiligen Einwendungsschreiben geltend gemachten Bedenken, dass sie auch ohne Auslegung der Verkehrsprognose umfangreiche Einwendungen, etwa hinsichtlich der von ihnen befürchteten Lärmimmissionen, erheben konnten. 79

2. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist nicht zu Lasten der Kläger mit materiell-rechtlichen Fehlern behaftet, die zu einer Aufhebung oder der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen 80

a) Die Kläger wenden sich im Rahmen ihres Vortrages verschiedentlich gegen das Fehlen einer Planrechtfertigung. Sollten die Kläger zu 1. bis 3. hiermit nicht nur die Notwendigkeit einer Inanspruchnahme von Grundstücksteilen zum Bau der Böschung nebst Sickermulde meinen, sondern die Planrechtfertigung des Vorhabens als solches in Frage stellen wollen, sind sie darauf hinzuweisen, dass die Planrechtfertigung des sechsstreifigen Ausbaus der A 43 in dem hier in Rede stehenden Abschnitt bereits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung folgt. Der sechsstreifige Ausbau der A 43 ist in dem gesamten Bereich zwischen dem Autobahnkreuz C4. /X2. mit der A 44 im Süden bis zur Anschlussstelle S1. /I. im Norden in dem im Zeitpunkt der Planfeststellung maßgeblichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), im Zeitpunkt der Planfeststellung zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833), als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. 81

Vgl. auch BT-Drucks. 15/3412, S. 40, lfd. Nrn. 1566 bis 1568. 82

Das Vorhaben ist damit gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG a. F./n. F. vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist sowohl für die Planfeststellung als auch das gerichtliche Verfahren verbindlich. Eine andere Beurteilung würde nur dann gelten, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte, es etwa im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raums an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte.

83

Vgl. BVerwG, Urteile vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, BVerwGE 130, 299 (318), vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208, S. 135 f., und vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 -, BVerwGE 148, 373 (376 f.), jeweils m. w. N.

84

Konkrete Anhaltspunkte für die Annahme, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Die Rügen der Kläger zu 1. bis 3. im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung sind bei der Beurteilung der Planrechtfertigung ohne Bedeutung. Die Verkehrsuntersuchung diente nicht der Schaffung einer Grundlage für eine (zusätzliche) Begründung der Planrechtfertigung, vielmehr war sie unter anderem der Ausgangspunkt der Bewertungen im Zusammenhang mit den vom Vorhaben aufgeworfenen weiteren Fragen, unter anderem was die Immissionen anbelangt. Einzelne Kritikpunkte der Kläger zu 1. bis 3. an der Verkehrsuntersuchung zeigen daher keine grundlegenden Bedenken an der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers auf, weil diese auch auf die Schaffung und den Ausbau eines weitmaschigen Netzes an Bundesfernstraßen gerichtet ist.

85

Vgl. auch BVerwG, Urteil vom 3. Mai 2013 - 9 A 16.12 -, juris, Rn. 22 ff. (insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 146, 254).

86

Soweit die Auffassung der Kläger zu 1. bis 3. zutreffen sollte, der Weiterbau der A 52 im Bereich H. sei zu Unrecht in der Verkehrsprognose mit einer verkehrsentlastenden Wirkung berücksichtigt worden, spräche dies gerade für die sechsstreifige Erweiterung der A 43, weil hierdurch der Verkehr im Ruhrgebiet besser verteilt und das streitige Vorhaben selbst entlastende Wirkungen hat.

87

Eine abweichende Beurteilung ergibt sich nicht auf Grund des zeitlichen Abstandes zwischen dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2005 und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2013. Denn im November 2010 hat eine Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen stattgefunden. Diese hat ergeben, dass eine Anpassung nicht erforderlich ist.

88

Vgl. hierzu eingehend OVG NRW, Urteil vom 13. April 2011 - 11 D 37/10.AK -, DVBl. 2011, 832 (833), m. w. N.

89

Solange sich die Verhältnisse nicht grundlegend gewandelt haben, wird der gesetzliche Bedarfsplan nicht dadurch automatisch gegenstandslos, dass die Prüfung eines etwaigen Anpassungsbedarfs nicht rechtzeitig oder nicht in jeder Hinsicht vollständig stattgefunden hat.

90

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 -, BVerwGE 148, 373 (377), m. w. N.

91

Was die Kläger zu 4. anbelangt, mag offenbleiben, ob sie als Drittbetroffene überhaupt eine gerichtliche Überprüfung der Planrechtfertigung verlangen können. Hiergegen könnte die Rechtsprechung des auch für das straßenrechtliche Planfeststellungen zuständigen (ehemals 11., nunmehr 9.) Senats des Bundesverwaltungsgerichts sprechen.	92
Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 8. Juli 1998 - 11 A 30.97 -, Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 21, S. 47.	93
Ob wegen der Besonderheiten der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung in derartigen Fällen nach der Rechtsprechung des 4. Senats des Bundesverwaltungsgerichts	94
- vgl. BVerwG, Urteile vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, BVerwGE 127, 95 (102), und vom 26. April 2007 - 4 C 12.05 -, BVerwGE 128, 358 (373) -	95
etwas anderes gilt, bedarf hier keiner Vertiefung, weil unabhängig davon nach dem vorstehend Dargelegten das hier streitige Vorhaben über die notwendige Planrechtfertigung verfügt.	96
b) Die Planung verstößt nicht gegen das in § 17 Satz 2 FStrG a. F./n. F. enthaltene Abwägungsgebot, insbesondere ist die Variantenprüfung nicht zu Lasten der Kläger abwägungsfehlerhaft erfolgt.	97
aa) Das Abwägungsgebot verlangt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.	98
Vgl. grundlegend etwa BVerwG, Urteil vom 7. Juli 1978 - 4 C 79.76 u. a. -, BVerwGE 56, 110 (122 f.).	99
Die Frage, ob einer Planung eine gerechte Interessenabwägung zu Grunde liegt, ist nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle zugänglich. Die Gerichte haben, soweit der Abwägungsvorgang fehlerfrei ist, das Ergebnis der Abwägung grundsätzlich hinzunehmen und es zu respektieren, dass sich der Planungsträger in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entschieden hat.	100
Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 -, BVerwGE 120, 1 (13).	101
Nach § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG a. F. sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Ergebnisrelevanz in diesem Sinne liegt vor, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den Abwägungsmangel eine andere Entscheidung getroffen worden wäre; eine nur abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung genügt nicht. Insoweit ist der Abwägungsvorgang in allen seinen Phasen in den Blick zu nehmen. Daher kann die Möglichkeit einer anderen Entscheidung nur dann verneint werden, wenn der konkret vorliegende Abwägungsfehler weggedacht werden kann, ohne dass auf einer nachfolgenden Stufe der Abwägung ein weiterer Mangel erwächst, auf dem die angegriffene Entscheidung beruhen kann. Besteht der	102

Abwägungsmangel in der fehlerhaften Berücksichtigung eines abwägungserheblichen Belangs und ergeben sich keine konkreten Anhaltspunkte, dass die Planfeststellungsbehörde ohne diesen Mangel zu einem anderen Abwägungsergebnis gelangt wäre, ist also zusätzlich zu prüfen, ob die auf der nachfolgenden Stufe gebotene Abwägung im engeren Sinne ? das Ins-Verhältnis-Setzen der gegenläufigen Belange ? das Abwägungsergebnis auch dann rechtfertigen würde, wenn der auf der vorhergehenden Stufe unterlaufene Mangel unterblieben wäre.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 2011 ? 9 A 23.10 ?, BVerwGE 141, 171 (191). 103

bb) Nach diesen Maßstäben sind die Belange der Kläger bei der Variantenprüfung rechtsfehlerfrei abgewogen worden, insbesondere hat sich der Beklagte abwägungsfehlerfrei gegen einen asymmetrischen und für einen axialen Ausbau der bestehenden A 43 entscheiden dürfen. Bei der gerichtlichen Kontrolle dieser Entscheidung kann offen bleiben, ob die Kläger zu 4. - anders als die Kläger zu 1. bis 3. - als nicht enteignend Betroffene überhaupt Fehler bei der Variantenprüfung rügen können, weil auch ihnen gegenüber die Planungsentscheidung trotz eines Heranrückens der Trasse nicht abwägungsfehlerhaft ist. Der Beklagte musste entgegen der Auffassung der Kläger als Alternativlösung einen asymmetrischen Ausbau der A 43 nach Osten nicht ernsthaft in Betracht ziehen. 104

(1) Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so hat die Planungsbehörde sie zwar als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Ist dies geschehen, sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann erreicht, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen. 105

Vgl. etwa BVerwG, Urteile 25. Januar 1996 - 4 C 5.95 -, BVerwGE 100, 238 (249 f.), und vom 3. Mai 2013 - 9 A 16.12 -, BVerwGE 146, 254 (270), m. w. N. 106

(2) Gemessen an diesen Grundsätzen ist dem Beklagten kein Abwägungsfehler bei der Variantenprüfung unterlaufen. 107

Der Beklagte hat in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ausführlich dargelegt, welche Überlegungen ihn dazu bewogen haben, sich unter den näher untersuchten Varianten für den planfestgestellten axialen Ausbau zu entscheiden (vgl. PFB B. 5.3.3, S. 60 ff.). Er hat zunächst darauf hingewiesen, dass ein Verzicht auf die Baumaßnahme - sog. Nullvariante - nicht in Betracht kommt, da der sechsstreifige Ausbau der A 43 unabhängig von den Festlegungen des Fernstraßenausbaugesetzes mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich sei. Dies wird von den Klägern nicht in Abrede gestellt. Ferner hat die Planfeststellungsbehörde für unterschiedliche Bauabschnitte die Möglichkeiten eines einseitigen - asymmetrischen - Ausbaus nach Westen oder nach Osten und die Variante eines beidseitig symmetrischen - axialen - Ausbaus untersucht und ihren Blick auf drei Bauabschnitte mit unterschiedlichen Raumwiderständen beidseits der Autobahn gerichtet. Hierbei hat der Beklagte sich in nicht zu beanstandender Weise zunächst dafür entschieden, die Linienführung der A 43 in Dammlage beizubehalten. Die Beibehaltung der Gradienten erforderte damit auch die Einhaltung der lichten Höhen der bestehenden Brückenbauwerke. Zwischen den beiden Zwangspunkten des Brückenbauwerks der 108

Anschlussstelle S1. /l. und dem Autobahnkreuz S1. mit der A 2 hat der Beklagte sich hinsichtlich des Abschnitts 1 (Bau-km 39+490 bis Bau-km 36+700) und des Abschnitts 2 (Bau-km 36+700 bis Bau-km 34+500) für einen axialen Ausbau entschieden. Die speziell für den ersten Abschnitt, westlich dessen die Grundstücke der Kläger liegen, angegebenen Gründe, ein axialer Ausbau vermeide eine kostenaufwendige Verbreiterung des Brückenbauwerks im Bereich der Anschlussstelle S1. /l. und Eingriffe in das untergeordnete Wegenetz, auch könnten die Böschungen steiler ausgeführt werden und die zusätzliche Inanspruchnahme von Randbereichen auf ein relativ geringes Maß beschränkt bleiben, sind ohne Weiteres nachzuvollziehen. Ferner hat der Beklagte speziell auf die Einwendungen der Kläger (vgl. PFB B. 5.3.3.3, S. 64 f.) zusätzlich darauf hingewiesen, dass wegen der bereits erwähnten Zwangspunkte eine kleinräumige Verschiebung der A 43 nach Osten nur im Bereich der Rott- und X1.-----straße wegen der einzuhaltenden Planungsregeln

- vgl. Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008 - im Folgenden: RAA 109
2008 -, eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009 vom 23. Juni
2009, VkB. 2010 S. 55 -

nicht möglich sei. Bei der zu Grunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h 110
verböten sich engere Kurvenradien, weshalb bei einem asymmetrischen Ostausbau also
Kurvenradien gewählt werden müssten, die zu einem Verlust von Bebauung auf der Ostseite
der Autobahn führen würden, was bei einem axialen Ausbau vermieden werden könne.
Neben der Änderung des Brückenbauwerks in der Anschlussstelle S1. /l. seien
eine Veränderung des Kreuzungswinkels zur überquerten B.---allee und damit eine
kostenaufwendige Anpassung aller Rampen erforderlich. Diese Erwägungen hat der Beklagte
im Laufe des vorliegenden Verfahrens durch die Vorlage der Variantenpläne zum Vorentwurf
(vgl. Anlagen 1 bis 3 = Anlagen 11 bis 13 BA 29) anschaulich visualisiert.

Entgegen der Auffassung der Kläger kann der Planfeststellungsbehörde eine fehlende 111
„Ernsthaftigkeit“ der Variantenprüfung und damit ein Abwägungsausfall nach dem vorstehend
wiedergegebenen Prüfprogramm des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgehalten
werden. Die Abwägung ist ebenso wenig defizitär, was die Einstellung der betroffenen
Belange oder die Gewichtung der einzelnen Belange untereinander anbelangt. Bereits der
Erläuterungsbericht der Planunterlagen (vgl. S. 11 ff., Unterlage 1, Mappe 1, BA 2) und der
Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan - im Folgenden: LBP - (vgl. S.
37, Unterlage 12.0, Mappe 7, BA 8) haben auf das Erfordernis einer Weiterführung der A 43
in Dammlage auch nach einem Ausbau und damit auf die Notwendigkeiten der Beibehaltung
der Gradienten sowie der Einhaltung der lichten Höhe bestehender Brückenbauwerke
hingewiesen. Diese Unterlagen haben dem Beklagten vorgelegen und sind zum Gegenstand
des Planfeststellungsbeschlusses gemacht worden. Gerade der Erläuterungsbericht zum
LBP (vgl. S. 43 und 45 f., Unterlage 12.0, Mappe 7, BA 8) hat darauf hingewiesen, dass ein
axialer Ausbau vom Ausbauende im Norden (Bau-km 39+490) bis zur T.-----straße im
Süden (Bau-km 34+500) zu favorisieren sei, weil er sowohl aus Sicht des Schutzgutes
Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit als auch aus Sicht der Pflanzen- und
Tierwelt und des Landschaftsbildes die geringsten Beeinträchtigungen bedinge.

Der Beklagte hat auch das Interesse der Kläger - insbesondere die Beeinträchtigungen der 112
Anwohner der S.---straße durch den Verlust von Gartenland - gesehen (vgl. PFB B. 5.3.3.3,
S. 63 oben, und B. 5.3.16.1, S. 98; siehe auch Bestands- und Konfliktplan Blatt Nr. 3 mit dem
Hinweis auf den Konflikt „K 14 Verlust von Gärten“, Unterlage 12.1, Mappe 7, BA 8). Es ist
aus Sicht der Kläger zu 1. und 2. zwar verständlich, dass sie sich für den ungeschmälernten
Erhalt der zur A 43 begrünter Hausgärten einsetzen. Eines dezidierten Eingehens der

Planfeststellungsbehörde in dem angefochtenen Beschluss auf den dort vorhandenen Bewuchs war nicht erforderlich. Dieses Baum- und Strauchwerk hat nicht die Bedeutung, die ihr die Kläger beimessen. Nach den zum Gegenstand der Planung gemachten Unterlagen der landschaftpflegerischen Begleitplanung, die von fachkundiger Seite erstellt worden ist, handelt es sich bei dem Bewuchs an der Westseite der A 43 im Bereich der S4. - und X1.-----straße um „Baum-/Strauchgehölze, bodenständig“ - BD - in der Unterkategorie „geringes Baumholz“ - BD 11- (vgl. Karte 1: Realnutzung und Biotoptypen, LBP mit integrierter UVU, BA 11). Der LBP bezeichnet die Entfernung des Bewuchses bei Realisierung des Vorhabens als Konflikt K 4 „Verlust von Baumhecken und Waldrand mit zahlreichem Baumholz“ (vgl. Bestands- und Konfliktplan Blatt Nr. 3, Unterlage 12.1, Mappe 7, BA 8). Die Bedeutung des Biotoptypus BD 11 stuft der Erläuterungsbericht zum LBP (vgl. S. 20, Unterlage 12.0, Mappe 7, BA 8) in der vierstufigen Skala „sehr hoch - hoch - mittel - niedrig“ nur mit „mittel“ ein. Eine herausragende Schutzbedürftigkeit des Aufwuchses ist damit nicht gegeben und wird von den Klägern zu 1. bis 3. auch nicht substantiiert behauptet.

Darüber hinaus würde die Forderung der Kläger nach einem asymmetrischen Ausbau der A 43 nach Osten wegen der zu wählenden - und insoweit von den Klägern nicht in Frage gestellten - Trassierungselemente größere Kurvenradien erfordern. Die entsprechende Begründung des Beklagten ist plausibel. Nach den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten RAA 2008 ist die A 43 eine überregionale Autobahn der Straßenkategorie AS II (RAA 2008, Nr. 1.3, S. 7, mit Tabelle 1) und der Entwurfsklasse EKA 1 B (RAA 2008, Nr. 3.2, S. 16 f., mit Tabellen 9 und 10), für die bei einem bereits bestehenden DTV von deutlich über 80.000 Kfz/24h ein Regelquerschnitt RQ 36 zu wählen war (RAA 2008, Nr. 4.3.2, S. 21, mit Bildern 3 und 4, S. 22). Der Mindestradius für Kreisbögen beträgt 720 m (RAA 2008, Nr. 5.3.2, S. 27, mit Tabelle 12). Ein größerer Kurvenradius würde nach den Darlegungen des Beklagten aber dazu führen, dass die östlich der A 43 liegenden - zum Teil gewerblich genutzten - Freiflächen noch stärker beeinträchtigt würden und sogar aufstehende Bebauung in Anspruch genommen werden müsste (vgl. ergänzend auch die Variantenpläne zum Vorentwurf, Anlagen 1 bis 3 = Anlagen 11 bis 13 BA 29). Dass sich der Beklagte auch aus diesem Grund gegen eine einseitige Osterweiterung gewandt hat, ist aus Abwägungsgründen nicht zu beanstanden, weil bei den Klägern zu 1. und 2. lediglich Böschungsgehölze und rückwärtige Freiflächen wegfallen. Ein Anspruch auf eine Abwägung nach dem „St. Florian-Prinzip“ steht den Klägern nicht zu.

Diese Bewertungen des Beklagten werden bestätigt durch die im vorliegenden Verfahren auf Nachfrage des Senats mit Schriftsatz vom 17. März 2016 vorgelegten Variantenpläne (Anlagen 1 bis 3 = Anlagen 10 bis 13 BA 29) des Vorentwurfs und den tabellarischen Variantenvergleich (Anlage 4 BA 29). Zwar würde bei der Variante 1 eine Erneuerung des Brückenbauwerks über die B.---allee nicht erforderlich. Gleichwohl verbliebe es bei allen drei Varianten einer Osterweiterung der A 43 bei einer Inanspruchnahme von Gebäuden und Betriebsflächen, dem Eingriff in Freiflächen und dem Erfordernis, das bestehende Regentrückhaltebecken an der X1.-----straße neu zu bauen.

Schließlich ist nicht zu beanstanden, dass sich der Beklagte auch aus Kostengründen für einen axialen Ausbau der A 43 in dem hier interessierenden Bereich entschieden hat. Nach den plausiblen Erklärungen in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hätte ein asymmetrischer Ausbau nach Osten wegen des zu wählenden Kurvenradius kostenintensivere Baumaßnahmen zur Folge, die allein nur im Bereich des Abschnittes der A 43 bei I3. eine Verbreiterung des bei axialem Ausbau unveränderten Brückenbauwerks in der Anschlussstelle S1. /l. im Bereich der B.---allee und zusätzlich eine

Anpassung der dort befindlichen Rampen erfordern würde (PFB B. 5.3.3.3, S. 62 a. E. und S. 63 oben sowie 64 f.). Eine genaue Kostengegenüberstellung durch den Beklagten war insoweit entbehrlich. Es liegt auf der Hand, dass solche umfangreichen Baumaßnahmen Kosten in einem erheblichen Umfang nach sich ziehen würden.

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass dem Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung, das in § 7 Abs. 1 BHO seine gesetzliche Ausprägung gefunden hat, als eigenständigem öffentlichen Belang in der Abwägung Rechnung zu tragen ist. In die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde für die eine oder andere Trassen- oder Ausführungsvariante dürfen also Kostengesichtspunkte einfließen. Je nach den konkreten Umständen des Falles kann dieser Belang auch das private Interesse überwiegen, von einer Grundstücksinanspruchnahme verschont zu bleiben. 116

Vgl. BVerwG, Urteile vom 9. November 2000 - 4 A 51.98 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 159, S. 67, und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10 -, BVerwGE 141, 171 (193), m. w. N. 117

Der Beklagte durfte hier also in der Abwägung zusätzlich zu den bereits angeführten Argumenten auch dem öffentlichen Belang, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten (vgl. auch PFB B. 5.3.15, S. 97 f.), den Vorrang vor den Belangen der Kläger zu 1. und 2. an einem ungeschmäleren Erhalt der rückwärtigen und ohnehin nur in geringem Umfang in Anspruch genommenen Gartenflächen der Häuser an der S.---straße einräumen. 118

Der Einwand der Kläger, der Beklagte habe einen Zwangspunkt durch den zuvor erfolgten Ausbau der Anschlussstelle S1. // selbst geschaffen, zeigt keinen Abwägungsfehler auf. Nach den Angaben des Beklagten im Klageverfahren wurde die Brücke über die B.---allee bereits 1976 auf Grund der Planfeststellung für den Neubau der A 43 errichtet; in den Jahren 2000 und 2014 erfolgten lediglich Erneuerungsarbeiten. 119

Nach alledem ist es nicht zu beanstanden, dass sich die Planfeststellungsbehörde beim Ausbau der bereits vorhandenen A 43 aus sachlich nachvollziehbaren Gründen für einen axialen Ausbau und damit gegen einen asymmetrischen Ausbau nach Osten als Planungsalternative entschieden hat. Jedenfalls musste sich die von den Klägern favorisierte Variante eines asymmetrischen Ostausbaus dem Plangeber nicht als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen. 120

c) Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht zu Lasten der Kläger zu 1. bis 3. abwägungsfehlerhaft, soweit es die Konzeption der Auffahrtspur der (südlichen) Anschlussstelle S1. // anbelangt, über die die Verkehre von der B 225 (I5. Straße) und der L 622 (B.---allee) auf die A 43 in südlicher Richtung - Fahrtrichtung X3. - geleitet werden. 121

Der Beklagte hat ausweislich der planfestgestellten Pläne den Umfang der durch die Auffahrtspur erforderlichen Inanspruchnahme von Grundeigentum Privater 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. Der Beklagte hat auf die Einwendungen der Kläger zu 1. bis. 3. deren Betroffenheit gesehen und sich unter abwägungsrechtlichen Gesichtspunkten mit nicht zu beanstandenden Gründen für den planfestgestellten Ausbaustandard entschieden (vgl. PFB B. 5.3.2.5, S. 59 f.). Dass der Beklagte dabei dem öffentlichen Interesse an der planfestgestellten Auffahrtgestaltung das 122

größere Gewicht beigemessen hat, ist nicht zu beanstanden.

Die Doppelanschlussstelle S1. /I. verknüpft im nördlichen Knoten zunächst die L 511 mit der A 43. Im südlichen Knoten werden die B 225 (I5. Straße) und die L 622 (B.---allee) an die A 43 angebunden. Die in südlicher Richtung auf die A 43 auffahrenden Verkehre von der L 511 und von der B 225 bzw. der L 622 haben bei dem bestehenden vierspurigen Ausbau bislang gemeinsam eine Verteilerbahn als Auffahrtspur genutzt. Nach der Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 43 werden beide Verkehrsströme künftig entflochten und nacheinander auf die A 43 geführt. Der Fahrstreifen vom nördlichen Knoten mit der L 511 bildet ab Bau-km 39+500 den dritten Fahrstreifen der A 43 in südlicher Richtung. Die Zufahrten vom südlichen Knoten werden durch einen Trennstreifen räumlich abgesetzt und nacheinander getrennt auf die südliche Richtungsfahrbahn der A 43 geführt (vgl. PFB B. 5.3.2.5, S. 59 f.; Übersichtslageplan, Unterlage 3, Mappe 1, BA 2 = Leiste 1 BA 27; Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis Blätter Nr. 1 und Nr. 2, Unterlage 5.2, Mappe 2, BA 3 = Leiste 2, BA 27; Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Blatt Nr. 3, Unterlage 5.2 II, Deckblatt II, BA 14 = Leiste 2 BA 27).

Diese Planung lässt einen Abwägungsfehler zu Lasten der Kläger zu 1. bis 3. nicht erkennen. Die Entscheidung des Beklagten, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Verkehrsströme, die nach Süden in Fahrtrichtung X3. von der B 225 (I5. Straße) einerseits und von der L 622 (B.---allee) andererseits auf die A 43 auffahren, zu entflechten und in getrennten Einfädelungstreifen auf die Autobahn zu lenken, ist nicht zu beanstanden. Das Erfordernis, dass Knotenpunkte sicher zu befahren und ausreichend leistungsfähig sind, gehört zu den ganz allgemeinen Anforderungen an eine Planung (vgl. RAA 2008, Nr. 6.2.1, S. 42). Deshalb kann es offen bleiben, welche genaue Leistungsfähigkeit der Straße innerhalb der Leistungsfähigkeitsklassen A bis F nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erreicht wird bzw. erreicht werden soll. Denn der Beklagte hat, was die Bemessung der Länge der Einfahrten anbelangt, nicht ausschließlich die von den Klägern in Zweifel gezogenen Aussagen der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 zur Dimensionierung der Knotenpunkte herangezogen. Zudem sind diese Aussagen, insbesondere was die Fahrspurenpläne anbelangt (vgl. Anlagen 8-1 und 8-2, Bl. 159 f. Verfahrensakte Ordner I, BA 22), nach den Angaben des Gutachters Dipl.-Ing. Dr. W. von der Ingenieurgesellschaft T1. mbH im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat als nur schematische Darstellungen zu verstehen. Vielmehr hat sich die Planfeststellungsbehörde hauptsächlich an den Maßgaben der RAA 2008 orientiert. Hiernach stellt der Einfahrttyp E 1 den Standardfall für Anschlussstellen dar; die einstreifige Rampe wird vor dem Erreichen der Inselspitze auf die Breite des durchgehenden Fahrstreifens verzogen (vgl. RAA 2008, Nr. 6.4.4.2, S. 79, und Bild 59, S. 77). Ob die beiden vorgenannten Einfahrten auf die A 43 als zwei nacheinander geschaltete Einfahrten vom Typ E 1 zu bewerten sind oder den Einfahrttyp EE 1 darstellen (vgl. RAA 2008, Nr. 6.4.4.2, S. 81, und Bild 60, S. 78), ist nicht entscheidungserheblich. Unabhängig davon, in welche genaue Kategorie von Einfahrttypen nach den RAA 2008 die beiden Auffahrten von der B 225 (I5. Straße) und von der L 622 (B.---allee) auf die A 43 einzuordnen sind, ist für die Inanspruchnahme der Grundstücke östlich der S.---straße die Länge der zweiten Einfädelungsspur maßgeblich. Deren Länge bestimmt sich nach den Maßgaben der RAA 2008 für die Länge l_E [m] von Einfädelungstreifen. Diese Länge berechnet sich ab dem Ende der Inselspitze der Trennung zwischen Hauptfahrbahn und Einfädelungstreifen und dem Ende dieses Streifens als Überleitung in den rechten Fahrstreifen der Hauptfahrbahn. Bei einer Autobahn, die hier - wie bereits dargelegt - nach den RAA 2008 in die Entwurfsklasse EKA 1 B einzustufen ist, ist als Länge l_E [m] von Einfädelungstreifen für „alle E- und E*)-Typen alle EE-Typen“ im Grundsatz eine Länge von 250 m vorgesehen, die

zwischen den beiden zuletzt genannten Bezugspunkten gemessen wird (vgl. RAA 2008, Nr. 6.4.4.1, S. 76, und Bilder 59 und 60, S. 77 f.). Wie sich insbesondere aus dem Lageplan zum Bauwerksverzeichnis des Deckblattes II, Blatt Nr. 3 (vgl. Unterlage 5.2 II, Deckblatt II, BA 14 = Leiste 2 BA 27) abmessen lässt, beträgt der Abstand zwischen der Inselfspitze der Trennung zwischen Hauptfahrbahn und Einfädungsstreifen und dem Ende dieses Streifens als Überleitung in den rechten Fahrstreifen der Hauptfahrbahn der A 43 sogar etwas weniger als die von Nr. 6.4.4.1, Tabelle 24, der RAA 2008 geforderten 250 m.

d) Die Planung einer dauernden oder vorübergehenden Inanspruchnahme der Grundstücke S.---straße 109, 115 und 117 für die Böschung der A 43 bzw. zu deren Anlegung sowie - im Falle der Kläger zu 1. und 2. - zur Schaffung einer daran anschließenden Entwässerungsmulde ist nicht abwägungsfehlerhaft. 125

aa) Die Ausgestaltung der Böschung entspricht den allgemein anerkannten technischen Entwurfsmerkmalen. Nach der Darstellung des Regelquerschnitts in den planfestgestellten Unterlagen (vgl. Unterlage 6, Mappe 2, BA 3) soll westlich der A 43 im Anschluss an eine 6,50 m hohe Lärmschutzwand und an eine Berme von 0,85 m eine Böschung mit einem Neigungswinkel von 1 : 1,57 und einem Oberflächenabschluss von „20 - 30 cm Oberboden“ angelegt werden; hieran wiederum anschließend ist eine 2 m breite (Sicker-)Mulde geplant. Nach der Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin (vgl. Bl. 387 Verfahrensakte, Ordner I, BA 22), die Breite der Entwässerungsmulde im Bereich der Grundstücke an der S.---straße von 2 m auf 1 m zu reduzieren, wurde unter anderem das „Querprofil 37+880 (S.---straße 117)“ erstellt. Dieses Querprofil zeigt eine etwa 5,46 m hohe Böschung mit einer Aufstandfläche von ca. 8,19 m (vgl. Unterlage 6.1 II, Blatt Nr. 7, Deckblatt II, BA 14 = Leiste 3 BA 27). Beide Maße in Relation zueinander gesetzt ergeben eine Böschungsneigung von rund 1 : 1,5. Dies hat der Beklagte auf Nachfrage des Senats mit Schriftsatz vom 17. März 2016 nochmals nachvollziehbar dargelegt. Das mit gleichem Schriftsatz vorgelegte Querprofil (vgl. Anlagen 8 bis 10 BA 29) gibt im Wesentlichen die gleiche Aufmaßsituation wieder. Allerdings ist dort nunmehr am Böschungskopf eine Berme von rund 1 m eingezeichnet, die in dem vorstehend erwähnten planfestgestellten Querprofil zum Deckblatt II zeichnerisch nicht wiedergegeben ist. Dies zeigt aber keinen Fehler des planfestgestellten Querprofils auf. Zum einen ist eine solche Berme bereits in dem weiteren planfestgestellten „Querprofil 37+840 (S.---straße 119)“ (vgl. Unterlage 6.1 II, Blatt Nr. 6, Deckblatt II, BA 14) vorgesehen und in dem „Querprofil 37+880 (S.---straße 117)“ wohl nur versehentlich nicht wiedergegeben. Zum anderen wird die Berme am Böschungskopf hergestellt, d. h. außerhalb der Inanspruchnahme der Grundstücke der Kläger zu 1. bis 3. Die Anlegung einer Berme führt also nur zu einer im oberen Bereich abgeflachten Böschung und hat keinen Einfluss auf die Böschungsneigung mit dem Maß von 1 : 1,5. 126

Die Böschungsneigung von 1 : 1,5 entspricht den von den RAA 2008 empfohlenen Maßgaben. Hiernach werden „Böschungen ... in der Regel wie im Bild 2 ausgebildet“, wobei dort die Regelböschungsneigung mit dem Wert 1 : 1,5 angegeben ist (vgl. RAA 2008, Nr. 4.2.4, S. 20 f. und Bild 2: Ausbildung von Regelböschungen, S. 20). Ebenso kann nach den RAA 2008 bei hohen Böschungen über 5 m die Anlage einer Berme zur Gewährleistung der Standsicherheit oder der Erleichterung der Grünpflege zweckmäßig sein. Für das Vorliegen der Voraussetzungen, unter denen nach der Nr. 4.2.4 der RAA 2008 eine andere Böschungsneigung und Böschungsgestaltung notwendig sein kann, ist nichts ersichtlich. 127

Der Einwand der Kläger zu 1. bis 3., unter Beachtung der DIN 4124 sei eine steilere Ausgestaltung der Böschung möglich - gemeint ist wohl Nr. 4.2.4 der DIN 4124 für Baugruben und Gräben mit einer Tiefe von mehr als 1,25 m bzw. 1,75 - verfängt nicht. Zwar 128

ist auch die DIN 4124 ein anerkanntes Regelwerk der Technik. Sie gilt aber nach ihrem in Nr. 1 definierten Anwendungsbereich nur für die dort enumerativ aufgeführten Baugruben und Gräben sowie für andere vorübergehende Aufgrabungen und Ausschachtungen aller Art. Bereits an dem Merkmal des „Vorübergehenden“ fehlt es bei der hier in Rede stehenden Autobahnböschung, die auf Dauer angelegt ist. Zudem sind Autobahnböschungen wegen der statischen Verhältnisse des abzufangenden Drucks mit Baugruben nicht vergleichbar. Deshalb enthält die RAA 2008 als spezielleres Regelwerk für die Anlegung und damit die Gewährleistung der Standsicherheit von Autobahnböschungen eigene Maßgaben.

Im Übrigen durfte der Beklagte abwägungsfehlerfrei aus Kostengründen von einer steileren, aber aufwendigeren Ausgestaltung der Böschung oder der Herstellung von Stützwänden zur Absicherung einer steileren Konstruktion Abstand nehmen (vgl. auch PFB B. 5.3.17.2, S. 104). Die Stabilisierung einer Dammböschung mag technisch unter Umständen durch eine Kalkverfestigung möglich sein. Eine Kalkstabilisierung wird aber in dem vom Beklagten im Klageverfahren vorgelegten und speziell für im Vorfeld des Vorhabens hierfür erstellten Baugrundgutachten aus Oktober 2006 (vgl. Leiste 7 BA 27) als „sehr aufwendig und kostspielig“ bezeichnet. Genaue Kostenrelationen werden in Baugrundgutachten zwar nicht aufgeschlüsselt. Dies ist allerdings für die hier zu entscheidende Frage ohne Belang. Die in Rede stehende Böschung entspricht den einschlägigen straßentechnischen Gestaltungsvorgaben. Deutlich höhere, „kostspielige“ Aufwendungen widersprächen aber dem von der Planfeststellungsbehörde zu wahren öffentlichen Belang eines wirtschaftlichen Umgangs mit Haushaltsmitteln. Auf den Umstand, dass dieser Belang geeignet ist, das private Interesse zu überwiegen, von einer Grundstücksinanspruchnahme verschont zu bleiben, wurde vorstehend bereits hingewiesen. Besonderheiten, die eine abweichende Sichtweise rechtfertigen könnten, sind weder konkret vorgetragen noch ersichtlich. Dies gilt hier um so mehr, als die sich an die Wohngebäude entlang der S.---straße anschließenden Gartenbereiche mit einer Länge von 60 m und mehr im Verhältnis zu denjenigen in der näheren Umgebung relativ lang sind und nur ein schmaler Streifen im Hinterland dieser Grundstücke an der S.---straße betroffen ist.

bb) Ebenso wenig ist unter Abwägungsgesichtspunkten etwas gegen die geplante Anlegung einer Sickermulde zur Entwässerung des Böschungsfußes zu erinnern. Es versteht sich von selbst, dass die Planfeststellungsbehörde aus Gründen des Eigentums- bzw. Besitzschutzes gehalten war, dafür Sorge zu tragen, dass das von der Böschung westlich der A 43 abfließende Oberflächenwasser nicht ungehindert auf die anschließenden Privatgrundstücke gelangt und dort zu Vernässungen bzw. gar - insbesondere bei Starkregen - zu Überschwemmungen führt.

Vorliegend hat der Beklagte den abwägungsrelevanten Belangen der Kläger zu 1. und 2. am möglichst ungeschmälerten Erhalt ihres Grundeigentums bzw. ihres Nutzungsrechts im Deckblatt II bereits dadurch Rechnung getragen, dass er die Breite der vorgesehenen Sickermulde von den ursprünglich geplanten 2 m auf das Maß von 1 m reduziert hat (vgl. PFB B. 5.3.17.2, S. 104; siehe auch Erläuterungsbericht zum Deckblatt II, Unterlage 1 II, BA 14, und Nr. 3.9a des Bauwerksverzeichnisses zum Deckblatt II, Unterlage 5 II, BA 14).

Die Breite von 1 m ist bereits die Mindestbreite, die nach den für den Autobahnbau maßgebenden Regelwerken vorgesehen ist. Nach der Nr. 4.2.4 der RAA 2008 (S. 21) erfolgt die Entwässerung des Böschungsfußes gemäß Abschnitt 8.10. Die allgemeine Vorgaben enthaltende Nr. 8.10.1 der RAA 2008 (S. 97) verweist zunächst hinsichtlich der Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen auf die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil: Entwässerung (RAS-Ew), hier maßgebend in der Ausgabe 2005,

eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2005 vom 18. November 2005, VkB1. 2007 S. 163. 133

Ferner sieht die Nr. 8.10.5 der RAA 2008 (S. 98) vor, dass Entwässerungsmulden bzw. -gräben am Böschungsfuß unter anderem bei Dämmen in gewachsenem Boden unterzubringen sind; die Regelbreite von Straßenmulden wird mit 2 m angegeben. Auch nach der Nr. 3.2.2 RAS-Ew 2005 ist als oberirdische Anlage zur Wasserableitung eine Rasenmulde mit einer Breite von 1 bis 2,5 m als Regelform angegeben. 134

Die in diesem Zusammenhang vorgetragene weitere Befürchtung, die Entwässerungsmulde könne sich zu einer „Mückenbrutanlage“ entwickeln, ist nach den planfestgestellten Unterlagen unbegründet. Die Mulde entspricht nach dem vorstehend Dargelegten den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke. Das von der Autobahnböschung abfließende Oberflächenwasser soll über die Mulde in das Grundwasser versickern (vgl. auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5 II, S. 22, lfd. Nr. 3.9a, Deckblatt II, BA 14). Besonderheiten, die bei einer entsprechend den Regeln der Bautechnik angelegten Mulde gleichwohl eine solche Versickerung verhindern und zu der Bildung eines stehenden Gewässers führen könnten, etwa ein wasserundurchlässiger Untergrund oder ein hoher und unmittelbar unter der Erdoberfläche ständig anstehender Grundwasserspiegel, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Vielmehr geht auch der Erläuterungsbericht der Wassertechnischen Untersuchungen davon aus, dass der Regenabfluss vollständig versickern kann (vgl. Unterlage 13, S. 3, BA 10). 135

cc) Nach dem vorstehend Dargelegten lässt sich auch bei einer Gesamtschau kein Abwägungsfehler erkennen, der sich hinsichtlich der dauernden oder vorübergehenden Inanspruchnahme der Grundstücke S.---straße 109, 115 und 117 ausgewirkt hat. Der Beklagte hat das Interesse der jeweiligen Kläger an einem ungeschmälernten Erhalt der Grundstücke und deren weiteren Nutzung erkannt, diese Interessen aber letztlich nicht als vorrangig gegenüber der Notwendigkeit der Inanspruchnahme angesehen. Hiergegen ist angesichts der im Planfeststellungsbeschluss jeweils angeführten wichtigen Gründe für die dauerhafte oder bauzeitliche Inanspruchnahme der Grundstücke nichts zu erinnern. 136

Entgegen dem Einwand der Kläger zu 1. und 2. ist keine Inanspruchnahme der Grundstücke für die Einrichtung von Baustellenlagern auf ihren Grundstücken während der Bauzeit planfestgestellt. Lediglich ein rund 4 m breiter Streifen soll für die Bauzeit als Arbeitsraum vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 9a II, Blatt 1, Nrn. 3.24a und 3.25a, Deckblatt II, BA 14 = Leiste 4 BA 27; Grunderwerbsplan, Unterlage 10 II, Blatt Nr. 3, Deckblatt II, BA 14 = Leiste 4 BA 27). 137

e) Die Einwände der Kläger zu einer Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen einer fehlerhaften Bewältigung der Verkehrslärmproblematik führen zwar nicht zu der mit dem Hauptantrag begehrten Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses bzw. der hilfsweise verfolgten Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit - nachfolgend aa) -. Die Kläger haben aber einen Anspruch auf die mit dem weiteren Hilfsantrag begehrte Entscheidung, den Beklagten zu verpflichten, über Lärmschutzaufgaben unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden - nachfolgend bb) -. 138

aa) Für hoheitliche Planungen gilt der Grundsatz der Problembewältigung. Das Gebot, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange umfassend abzuwägen (vgl. § 17 Satz 2 FStrG a. F./n. F.), schließt ein, dass die von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung bewältigt werden müssen. 139

Hierzu zählt unter anderem auch die Bewältigung der von dem Vorhaben aufgeworfenen Lärmproblematik.

Allerdings führen Abwägungsfehler bei den Belangen des Lärmschutzes im Regelfall nicht zur Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses. Denn nach § 17e Abs. 6 FStrG a. F. (nunmehr: § 17 Satz 3 und 4 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1a VwVfG NRW) sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur dann erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (Satz 1). Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 VwVfG bleiben unberührt (Satz 2). 140

Mögliche Mängel im Lärmschutzkonzept können grundsätzlich durch Schutzauflagen behoben werden und rechtfertigen deshalb in der Regel nicht die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Eine Planaufhebung kommt nur in Betracht, wenn das Fehlen notwendiger Schutzauflagen ausnahmsweise so großes Gewicht hat, dass davon die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines wesentlichen Planungsteils betroffen ist. 141

Vgl. BVerwG, Urteile vom 18. April 1996 - 11 A 86.95 -, BVerwGE 101, 73 (85), vom 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, juris, Rn. 17 (insoweit nicht in BVerwGE 124, 334, veröffentlicht), und vom 10. Oktober 2012 - 9 A 20.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 229, S. 72. 142

Allerdings kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in einem Fall, in dem sich ein Kläger gegen die lärmtechnische Berechnung und die darauf aufbauende Behandlung der Lärmschutzbelange mit der Begründung wendet, sie beruhten auf einer verfehlten Verkehrsprognose, in der die tatsächlich zu erwartende Verkehrsbelastung des Vorhabens weit unterschätzt worden sei, die Möglichkeit nicht von der Hand gewiesen werden, dass davon die konzeptionelle Planungsentscheidung einschließlich der Trassenwahl betroffen wird; Abwägungsdefiziten aufgrund einer fehlerhaften Verkehrsprognose kann deshalb nicht durch eine Planergänzung um Schutzauflagen abgeholfen werden. 143

Vgl. BVerwG, Urteile vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 -, BVerwGE 134, 308 (328), und vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208, S. 145 f. 144

Ein solcher Ausnahmefall ist hier nicht gegeben. Die Kläger rügen insbesondere, die Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 berücksichtige zu Unrecht die Realisierung einer durchgehenden A 52 zwischen den Anschlussstellen F2. -Ost und H1. -C2. - West, weil sich die Bürger der Stadt H. in einem erfolgreichen Bürgerentscheid (vgl. § 26 GO NRW) gegen eine finanzielle Beteiligung der Stadt an dem Ausbau der B 224 zur A 52 ausgesprochen hätten und nach den Aussagen in den „Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes - Priorisierungsliste NRW“ aus Oktober 2012 eine Weiterführung der A 52 deshalb ausscheide. Ferner machen die Kläger geltend, die Steigerung der Lärmemissionen durch die Zunahme der Verkehrsbelastung bis 2025 und den lärmträchtigen Schwerlastverkehr seien nicht berücksichtigt worden, auch sei der Lkw-Anteil zu gering festgelegt worden. Diese Einwände sind nicht geeignet, die Möglichkeit aufzuzeigen, die Planfeststellungsbehörde hätte von dem Vorhaben gänzlich abgesehen oder eine konzeptionell andere Entscheidung getroffen. Sollte eine größere Immissionsbelastung infolge einer höheren Verkehrsbelastung oder eines höheren Lkw-Anteils entstehen, bestünden ohne Weiteres die Möglichkeiten entweder der Anordnung weitergehender Maßnahmen des aktiven Schallschutzes oder eine 145

Ausweitung des Anspruchs auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen, ohne dass es zu einer grundlegenden Umplanung des streitigen Vorhabens kommen müsste.

bb) Demgegenüber haben die Kläger zu 1. bis 3. einen Anspruch auf die mit dem weiteren Hilfsantrag begehrte Entscheidung, den Beklagten zu verpflichten, über Lärmschutzauflagen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Dieser Antrag ist sachgerecht. 146

Vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Januar 2010 - 9 A 22.08 -, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 55, S. 37. 147

Der Antrag hat auch Erfolg. Denn die Abwägung der Belange der Kläger zu 1. bis 3., vor unzumutbaren Lärmimmissionen verschont zu bleiben, beruht auf einem Abwägungsfehler. 148

(1) Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Diese Bestimmung stellt eine spezielle Ausprägung des Abwägungsgrundsatzes dar. Zu diesen Schutzauflagen zählen auch Maßnahmen betreffend den aktiven bzw. passiven Schallschutz. 149

Die Planfeststellungsbehörde hat hier zwar solche Anordnungen getroffen (vgl. PFB A. 5.4, S. 24 ff., und B. 5.3.6, S. 66 ff.). Diese Anordnungen beruhen auf dem „Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen“ (vgl. PFB B. 5.3.6.1.2, S. 68), das seinerseits in dem planfestgestellten Erläuterungsbericht der Schalltechnischen Berechnungen (vgl. Unterlage 11.0, Mappe 5, BA 6) dokumentiert ist. Hiernach sind in die Berechnung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der 16. BImSchV unter anderem „die maßgebende Verkehrsstärke für den Tag und die Nacht, ermittelt aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV)“ und „die Lkw-Anteile für Tag und Nacht“ eingegangen (vgl. Erläuterungsbericht S. 5). Hinsichtlich der Verkehrsstärken stellt der Erläuterungsbericht ferner fest: „Die Verkehrsbelastungszahlen entsprechen den Ergebnissen für das Prognosejahr „2025“ des Verkehrsgutachtens „zum 6-streifigen Ausbau der BAB 43 zwischen der AS S1. /l. und AS S1. l4.“ der Ingenieurgesellschaft T1. mbH von Mai 2009“ (vgl. Erläuterungsbericht S. 6). Die planfestgestellten lärmtechnischen Unterlagen gehen demnach - ebenso wie der Planfeststellungsbeschluss ganz allgemein (vgl. PFB B. 5.3.2.4, S. 58) - von Verkehrsstärken mit dem Prognosehorizont 2025 aus, wie sie in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 prognostiziert worden sind (vgl. dort Tab. 5-4 auf S. 13, Verfahrensakte Ordner I, Bl. 132 BA 22). 150

(2) Die in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 prognostizierte Verkehrsbelastung beruht indes auf fehlerhaften Annahmen, weshalb den gesamten Lärmberechnungen die Grundlage entzogen ist. Zwar unterliegen Verkehrsprognosen nur einer eingeschränkten gerichtlichen 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. 151

Vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208, S. 146, und vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228, S. 38, sowie Beschluss vom 15. März 2013 - 9 B 30.12 -, juris, Rn. 10. 152

Bereits vorhersehbare Entwicklungen im Streckennetz, die sich auf die Verkehrsmenge der planfestgestellten Strecke auswirken, müssen von vornherein bei der Verkehrsprognose 153

berücksichtigt und im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden.

- Vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 -, juris, Rn. 11. 154
- Vorliegend sind in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 der Prognose der künftigen Verkehrsbelastung der A 43 prognostisch allerdings noch nicht hinreichend sicher vorhersehbare Annahmen zu Grunde gelegt worden. Denn für die Verkehrsmenge voraussehbar sind nur solche Entwicklungen, deren Eintritt im Zeitpunkt der Prognose - bzw. aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Zeitpunkt der Planfeststellung - gewiss ist oder sich mit hinreichender Zuverlässigkeit abschätzen lässt. Bei der Verkehrsprognose für eine zu bauende oder zu ändernde Straße kann die Netzbeeinflussung durch den Verkehr auf einer weiteren geplanten Straßenbaumaßnahme an anderer Stelle frühestens dann als vorhersehbare Entwicklung berücksichtigt werden, wenn für diese weitere Straße ein Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet worden ist. Erst dadurch wird konkretisiert, welche Straße der Vorhabenträger zu bauen beabsichtigt, so dass eine Verkehrsmenge prognostiziert werden kann. 155
- Vgl. OVG NRW, Urteil vom 15. Mai 2015 - 11 D 12/12.AK -, juris, Rn. 228 f. 156
- Dies gilt jedenfalls dann, wenn - wie hier - eine andere Straße prognostisch zu einer Entlastung des Verkehrsweges führen soll, für dessen Verkehrsbelastung die Prognose erstellt wird. Die Frage, ob diese Beurteilung ausnahmslos auch dann Raum greift, wenn beim Lärmschutz im Sinne einer pessimistischen Prognose die Verkehrsbelastung der zu beurteilenden Straße auf Grund anderer geplanter Straßen höher eingeschätzt wird und dem Bürger etwa wegen verbesserter Lärmschutzmaßnahmen insoweit keine Nachteile entstehen, mag offen bleiben. 157
- Hiervon ausgehend ist die Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 mit einem durchgreifenden methodischen Mangel behaftet. Die Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 untersucht entsprechend der Aufgabenstellung bei der Verkehrsprognose für die A 43 die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 (vgl. Nr. 5, S. 8 ff., Bl. 127 ff., Verfahrensakte Ordner I, BA 22). Dabei berücksichtigt diese Verkehrsuntersuchung unter anderem, dass „im weiteren Untersuchungsgebiet unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz geplant sind, die sich auf die Verteilung der Verkehrsströme auswirken“. Zu diesen Maßnahmen haben die Verkehrsgutachter unter anderem den Ausbau der A 52 gezählt. Welchen genauen Abschnitt dieser Autobahn die Verkehrsplaner in den Blick genommen haben, ist allerdings unklar. Denn die Aussagen in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 sind hierzu in sich widersprüchlich. An einer Stelle ist ein „4-streifiger Neubau zwischen AS H1. -C2. -West und AK F2. -Nord“ erwähnt (vgl. Nr. 5.6, S. 11, und Nr. 16 der Tab. 5-3, S. 12, Bl. 130 f., Verfahrensakte Ordner I, BA 22). An anderer Stelle ist die Rede davon, „die geplante Realisierung einer durchgehenden A 52 zwischen dem Autobahndreieck F2. -Ost im Süden und der Anschlussstelle H1. -C2. -West“ sei berücksichtigt worden (vgl. Nr. 9 S. 17, Bl. 136, Verfahrensakte Ordner I, BA 22). Zur Zeit endet die A 52 allerdings - von Süden kommend - am Autobahndreieck F2. -Ost mit der A 40. Sie ist erst ab dem Übergang von der B 224 in die A 52 auf dem Stadtgebiet der Stadt H. in nördlicher Richtung wieder als Autobahn - mit der unmittelbar folgenden Anschlussstelle H1. -C2. -West - ausgebaut. 158
- Unabhängig von diesem Widerspruch führt die Berücksichtigung eines Ausbaus der A 52 in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 in Bezug auf die für die A 43 prognostizierte Verkehrsentwicklung - insbesondere was den Schwerlastverkehr anbelangt - zu einer Verkehrsprognose, deren Belastungszahlen geringer sind, als wenn die A 52 nicht 159

berücksichtigt worden wäre. Diese Feststellung ergibt sich mittelbar aus der Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 (vgl. Nr. 9 S. 17, Bl. 136, Verfahrensakte Ordner I, BA 22), wo unter anderem ausgeführt ist: „Berücksichtigt wurde auch die geplante Realisierung einer durchgehenden A 52 zwischen dem Autobahndreieck F2. -Ost im Süden und der Anschlussstelle H1. -C2. -West. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist mit weiteren Verkehrszunahmen um ca. 7,5 % auf den betrachteten Autobahnabschnitten zu rechnen, wobei die Güterverkehre überproportional zunehmen werden“. Noch deutlicher ist die vorausgegangene Aussage in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009: „Die Schwerverkehrsbelastungen steigen überproportional zum Gesamtverkehr, wobei insbesondere bedingt durch die Realisierung der A 52 als Nord-Süd-Achse, die ebenfalls für den Schwerverkehr sehr gut geeignet ist, nur Verkehrszunahmen unter 15 % zu erwarten sind“ (vgl. Nr. 5.6, S. 12 a. E., Bl. 131, Verfahrensakte Ordner I, BA 22).

Der Weiter- oder Ausbau der A 52 hätte bei der Prognose aber allenfalls insoweit 160 berücksichtigt werden können, als ausweislich der vom zuständigen Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geführten Übersicht „Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes - Priorisierungsliste NRW“ (im Folgenden: Priorisierungsliste)

- Stand: 26. Oktober 2011; abrufbar unter: www.bauen.nrw.de/verkehr/strasse/Straßenplanung - 161

nur für den Abschnitt vom Autobahnkreuz F2. /Nord mit der A 42 bis zur Stadtgrenze 162 C1. /H. ein Planfeststellungsverfahren beantragt war. Inwieweit sich diese Einzelmaßnahme auf die Verkehrsströme und damit auf die Verkehrsprognose für die A 43 auswirken mag, lässt sich der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 aber nicht im Einzelnen entnehmen.

Andere Abschnitte der A 52 waren für die Verkehrsprognose des hier in Rede stehenden 163 Abschnitts der A 43 und die dort prognostizierte geringere Verkehrszunahme von vornherein nicht berücksichtigungsfähig. Für den südlich angrenzenden Abschnitt vom Autobahndreieck F2. /Ost mit der A 40 bis zum Autobahnkreuz F2. /Nord mit der A 42 war der Planungsstand ausweislich der sog. Priorisierungsliste lediglich derjenige eines Vorentwurfs.

Vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zum geplanten 164 Autobahnneubau A 52 im Essener Norden, BT-Drucks 16/13891.

Zudem ist in der Fußnote 5 („A 52 AD F2. /Ost (A 40) bis AK F2. Nord (A 42)“) der 165 Priorisierungsliste angegeben: „Die Planung wird ruhend gestellt. Für den Fall, dass in Zukunft die Planung wieder aufzunehmen ist, ist zuvor eine Prüfung der Nullvariante mit Untersuchung alternativer Netzlösungen unter Beteiligung des MKULNV durchzuführen“.

Der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze C1. /H. bis zum Autobahnkreuz F2. 166 /H. mit der A 2 und der hieran anschließende Abschnitt von diesem Autobahnkreuz bis zur Anschlussstelle H1. -C2. /West befanden sich nach der Priorisierungsliste jeweils ebenso nur in einem Vorentwurfsstadium, wobei für den zuerst genannten Abschnitt zusätzlich in der Fußnote 6 („A 52 Stadtgrenze C1. /H. bis AK F2. /H. (A 2)“) der Priorisierungsliste vermerkt ist: „Die Planung wird unter der Voraussetzung weiterbetrieben, dass für den Abschnitt der A 52 AK F2. /H. (A 2) bis AS H1. /C2. /W Einvernehmen im Einzelnen mit der Stadt H. erzielt wird. D. h.: Weiterführung bei Konsens mit H., Stopp bei Dissens“.

Der Umstand, dass der sechs- bzw. vierstreifige Bau der A 52 in den Abschnitten zwischen dem Autobahnkreuz F2. /Ost und dem Autobahnkreuz F2. /Nord, zwischen diesem Autobahnkreuz und der Anschlussstelle F2. /H. sowie im Folgeabschnitt zwischen dieser Anschlussstelle und der Anschlussstelle H1. -C2. /West im Zeitpunkt der Prognoseerstellung bzw. im Zeitpunkt der Planfeststellung als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten waren, 167

vgl. auch BT-Drucks. 15/3412, S. 41, lfd. Nrn. 1597 bis 1599, 168

rechtfertigt entgegen der Auffassung des Beklagten keine andere Beurteilung. Zwar entsprechen nach § 1 Abs. 2 FStrAbG die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, auch ist die Feststellung des Bedarfs unter anderem für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Diese Verbindlichkeit dürfte allerdings nur das konkrete Vorhaben erfassen und sich nicht - quasi als Vorfrage - auch auf andere Vorhaben des Bedarfsplans erstrecken. Unabhängig davon ist mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulassungsvoraussetzungen entschieden. Die Planungsbehörde wird nicht von der Verpflichtung entbunden, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Insoweit kann eine dem Bedarf entsprechende, unter verkehrlichen Aspekten optimale oder vorzugswürdige Trasse an entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belangen scheitern. Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Straßenplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich entsprechend seinem Gewicht im Rahmen der Gesamtabwägung durchsetzt, hängt von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen. 169

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 25. Januar 1996 - 4 C 5.95 -, BVerwGE 100, 238 (254 f.). 170

Die Angaben des Beklagten im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat zur Einleitung eines weiteren Planfeststellungsverfahrens für einen Abschnitt der A 52 im Bereich C1. /H. und betreffend eine mittlerweile erzielte Einigung mit der Stadt H. gebieten keine andere Beurteilung, weil dies weder in die Verkehrsprognose eingeflossen ist noch im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt werden konnte. Gleiches gilt hinsichtlich der weiteren Behauptung des Beklagten, der Lkw-Anteil sei de facto zurückgehend, und der Angabe des Gutachters Dipl.-Ing. Dr. W. von der Ingenieurgesellschaft T1. mbH, sofern es um die Nachtwerte gehe, sei eine Verkehrsverlagerung von Lkw nicht zu erwarten, weil die B 224 bereits jetzt (ohne Ausbau zur A 52) keinen Kapazitätsengpass für die Nacht darstelle. Dass solche Erwägungen bereits bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens im Jahr 2009 berücksichtigt worden sind, lässt sich diesem Gutachten aber nicht entnehmen. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognose haben weder der Vorhabenträger noch die Planfeststellungsbehörde bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im April 2013 veranlasst. 171

Lediglich ergänzend merkt der Senat noch an, dass bei einer neu zu erstellenden Verkehrsprognose auch zu berücksichtigen sein wird, dass in der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 noch weitere Vorhaben enthalten sind (vgl. S. 12, Tab. 5-3: Maßnahmen im regionalen und überregionalen Straßennetz, die bei der Verkehrsprognose zu berücksichtigen sind, Bl. 130 f., Verfahrensakte Ordner I, BA 22), die im Zeitpunkt der Prognoseerstellung nicht den notwendigen Stand der Planung erreicht hatten, der nach dem vorstehend Dargelegten erforderlich gewesen wäre, um die Vorhaben bei einer Prognose bereits zu berücksichtigen. Ein Vergleich der vorgenannten Tabelle mit der sog. Priorisierungsliste zeigt nämlich, dass einzelne Vorhaben - ebenso wie Abschnitte der A 52 - 172

sich erst im Planungsstand des Vorentwurfs befanden oder ruhend gestellt waren, wie etwa im Falle der in den Nrn. 1, 4, 7 und 8 sowie 15 bis 17 der Tabelle 5-3 genannten Maßnahmen.

(3) Der Fehler bei der Verkehrsprognose, der sich auf die Bewertung der Schallschutzproblematik insgesamt auswirkt, führt dazu, dass die zu erwartende Lärmbelastung nicht richtig ermittelt und hiervon auch die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu den anzuordnenden Schutzauflagen sowie die Abwägung gemäß den §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG zwischen den Maßnahmen aktiven Schallschutzes bzw. dem Verweis von Betroffenen auf passiven Schallschutz infiziert wurde. Der Mangel ist nicht nach § 17e Abs. 6 FStrG a. F. unerheblich. Er ist offensichtlich, weil er sich den Planunterlagen entnehmen lässt. Ihm kann auch ein Einfluss auf das Abwägungsergebnis nicht abgesprochen werden. Denn nach den Umständen des Falles lässt sich nicht ausschließen, dass weitergehende Schallschutzmaßnahmen angeordnet worden wären, wenn die korrekte vorhabenbedingte Lärmsteigerung erkannt worden wäre.

173

Die Kläger zu 1. bis 3. können demnach eine Neubescheidung ihres Anspruches auf Lärmschutz verlangen. Nach den planfestgestellten Lärmberechnungen ist bereits nach der bisherigen Planung an verschiedenen Immissionsorten der Wohnhäuser der Kläger zu 1. und 3. der für allgemeine Wohngebiete (vgl. Übersichtslageplan mit Darstellung baulicher Nutzung, Unterlage 11.2.1, Mappe 6, BA 7) maßgebliche Immissionsgrenzwert des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts überschritten (vgl. Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1.1, S. 231 f. - Kläger zu 3. - und S. 232 f. - Kläger zu 1. -, Mappe 5, BA 6). Bei dem von den Klägern zu 2. bewohnten Gebäude ist der vorgenannte Immissionsgrenzwert an verschiedenen Immissionspunkten mit berechneten 49 dB(A) nachts zwar gerade eingehalten oder nur knapp unterschritten (vgl. Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1.1, S. 232, Mappe 5, BA 6). Wenn aber, der inneren Logik der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 folgend, der Verkehr auf einer ausgebauten A 52 zu einer Reduzierung des (Schwerlast-)Verkehrs auf der A 43 führen soll, muss die ohne den Ausbau der A 52 prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A 43 ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und damit auch einen Lärmzuwachs zur Konsequenz haben. Deshalb kann auch den Klägern zu 2. zumindest ein Anspruch auf Neubescheidung der Prüfung eines Anspruches auf Lärmschutz nicht versagt werden.

174

Der Einwand des Beklagten im Termin zur mündlichen Verhandlung, die Kläger könnten, sollte sich die Prognose als nicht tragfähig erweisen, nachträglichen Schutzvorkehrungen gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW beanspruchen, geht an der Rechtslage vorbei. Denn nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW sind nur gegeben, wenn es - auch nach Ablauf des Prognosezeitraums des Planfeststellungsbeschlusses - zu einer erheblichen Steigerung der Beeinträchtigung durch Immissionen gegenüber dem methodisch korrekt prognostizierten Zustand kommt. Der Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen kann aber nicht auf solche Wirkungen gestützt werden, deren Bewältigung bereits im Planfeststellungsbeschluss hätte geregelt werden können und müssen, weil sie objektiv voraussehbar waren; deshalb besteht kein Nachbesserungsanspruch, wenn bereits die Prognose des Planfeststellungsbeschlusses erkennbar fehlerhaft gewesen ist, z. B. weil die Planfeststellungsbehörde die zu erwartenden Geräuschimmissionen falsch berechnet oder ihrer Entscheidung anderweitige unzutreffende Annahmen zugrunde gelegt hat. Dann obliegt es den Betroffenen, dies zum Schutz ihrer Rechte innerhalb der Rechtsmittelfrist durch Klage geltend zu machen.

175

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 7. März 2007 - 9 C 2.06 -, BVerwGE 128, 177 (186), m. w. N.

176

Demgegenüber können die Kläger zu 4. mit dem entsprechenden Hilfsantrag nicht durchdringen. Das Wohnhaus S3.---straße 7 liegt nach den planfestgestellten Unterlagen in einem Mischgebiet (vgl. Übersichtslageplan mit Darstellung baulicher Nutzung, Unterlage 11.2.1, Mappe 6, BA 7). Diese Annahme entspricht der Gebietsfestsetzung des Bebauungsplanes Nr. 234 der Stadt S1. 177

Abrufbar unter: www.recklinghausen.de/Inhal-te/Startseite/Leben_Wohnen. 178

Die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht werden nach den bisherigen Berechnungen am Wohnhaus S3.---straße 7 sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten. Gerade der bei anderen Objekten kritische Immissionsgrenzwert für die Nacht wird an dem von den Klägern zu 4. bewohnten Haus - je nach Immissionsort - um bis zu 8 dB(A) tags bzw. 3 dB(A) nachts unterschritten (vgl. Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1.1, S. 222, Mappe 5, BA 6). Um auch nur annähernd in den Bereich einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für die Nacht zu kommen, müsste sich der Beurteilungspegel auf Grund einer Erhöhung der neu berechneten Prognoseverkehrs Menge der A 43 um mindestens 3 dB(A) erhöhen. Dies würde aber nach allgemeinen schalltechnischen Regeln voraussetzen, dass sich die Verkehrsaufkommen verdoppelt. 179

Vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992 - 4 NB 11.91 -, Buchholz 310 § 47 VwGO Nr. 63, S. 99. 180

Die Prognose eines verdoppelten Verkehrsaufkommens liegt hier aber - unbeschadet der Fehlerhaftigkeit der Verkehrsuntersuchung IGS Mai 2009 - mit Blick auf die bisherige Verkehrsbelastung der A 43 und trotz einer Attraktivitätssteigerung dieses Verkehrsweges nach einem sechsstreifigen Ausbau außerhalb jeglicher Wahrscheinlichkeit. 181

(4) Auch wenn nach dem vorstehend Dargelegten die Kläger zu 1. bis 3. einen Anspruch haben, dass die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage einer neu zu erstellenden Verkehrsprognose den Lärmschutz neu bewertet, kann der Beklagte nicht zur Planergänzung durch Anordnung bestimmter Schutzauflagen verpflichtet werden. Insoweit ist die Sache noch nicht spruchreif. Es bedarf einer neuen Entscheidung des Beklagten, ob er nach neuen schalltechnischen Berechnungen gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG dem Vorhabenträger weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auferlegt oder ob bzw. gegebenenfalls in welchem Umfang er die Betroffenen gemäß den §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG (erneut) auf passiven Schallschutz verweist. Insoweit ist auch das Erstellen einer neuen Kosten-Nutzen-Analyse erforderlich, welche von den neu berechneten Beurteilungspegeln ausgeht. Eine solche Entscheidung erscheint nicht von vornherein unbeachtlich, weil bereits jetzt schon die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Schallschutzes feststünde, so dass nur die Verpflichtung zu passiven Schallschutzmaßnahmen in Betracht käme. Zwar hat der Beklagte auf der Basis der bisherigen schalltechnischen Berechnungen, die von einer Verkehrsbelastung ausgehen, die ihrerseits fehlerhaft ermittelt worden ist, eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen und Lärmbetroffene wegen unverhältnismäßig hoher Kosten weitergehenden aktiven Schallschutzes auf einen Ersatzanspruch für passiven Schallschutz verwiesen (vgl. PFB A. 5.4.2, S. 25 ff., und B. 5.3.6.1.2, S. 68 ff.; siehe auch Lärmtechnische Auswertung - Bereich Westseite A 43, BA 21). Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass bei einer Neubewertung der Lärmsituation nach Ermittlung der neu prognostizierten Verkehrsstärke unter Anlegung der Maßstäbe, die das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung entwickelt hat, 182

vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 20.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG N. 229, S. 77 ff.,

ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen, ohne dass die Kosten hierfür außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden. Denn es wird nach einer erneuten Berechnung der Beurteilungspegel und der Betrachtung der betroffenen Immissionsorte eine neue Ermittlung der Anspruchsberechtigten sowie eine Überprüfung der Wirksamkeit bislang geplanter aktiver Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Der dann erforderlichen Abwägung zur Realisierung eines Lärmschutzes „aus einem Guss“ kann der Senat mit der vorliegenden Entscheidung nicht vorgreifen. 184

(5) Lediglich ergänzend weist der Senat - ohne dass es vorliegend entscheidungserheblich darauf ankäme - wegen des entsprechenden Einwandes der Kläger, der Einfädelsstreifen der Auffahrt auf die A 43 habe bei der Lärmberechnung nicht ausreichend Beachtung gefunden, auf Folgendes hin: 185

Die Einfädelsstreifen auf die A 43 ist kein bei der Berechnung des Beurteilungspegels zu berücksichtigender durchgehender Fahrstreifen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV. Ein solcher durchgehender Fahrstreifen liegt nur dann vor, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen im gesamten Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen - Anschlussstelle oder Knotenpunkt - mit dem übrigen Straßennetz erhalten hätte. 186

Vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 29. September 2011 - 11 D 93/09.AK -, DVBl. 2012, 36 (38 f.), m. w. N. 187

Ebenso wenig wie eine Abbiegespur 188

- vgl. hierzu OVG NRW, Urteil vom 29. August 2002 - 11 D 90/96.AK -, juris; siehe auch Nds. OVG, Urteil vom 4. Dezember 1992 - 7 L 3711/91 -, juris; Bay. VGH, Urteil vom 1. Februar 2000 - 8 B 99.1069 -, juris - 189

ist daher eine Auffahrtspur ein zusätzlicher durchgehender Fahrstreifen im Rechtssinn und damit bei der Lärmberechnung nicht zu berücksichtigen. 190

f) Die Rügen der Kläger zu einer fehlerhaften Behandlung der Luftschadstoffproblematik in Bezug auf Stickstoffoxide und den Feinstaub rechtfertigen weder eine Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses noch die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit. Selbst eine von dem hilfsweise verfolgten Klagebegehren nicht erfasste Verpflichtung des Beklagten zu Schutzauflagen käme nicht in Betracht. 191

aa) Die Kläger dürften mit ihrem Vorbringen nicht nach § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a. F. ausgeschlossen sein. Sie haben zwar, wie sie selbst einräumen, im Einwendungsverfahren in ihren entsprechenden Schreiben nichts zu möglichen Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffoxid- und Feinstaubwerten vorgetragen. Da die Luftreinhaltung zu den umweltrelevanten Fragestellungen gehört, dürften den Klägern Präklusionsregelungen insoweit nicht entgegenzuhalten sein. 192

Vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 -, NJW 2015, 3495 (3498); BVerwG, Urteil vom 22. Oktober 2015 - 7 C 15.13 -, juris, Rn. 25 ff. 193

bb) Unbeschadet dessen ist der angefochtene Planfeststellungsbeschluss bezüglich seiner Behandlung der Luftschadstoffproblematik aber bereits deshalb nicht abwägungsfehlerhaft, weil die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung 194

für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Grenzwertüberschreitungen sind nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG und § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen.	
Vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228, S. 38.	195
Solche besonderen Umstände können sich vor allem aus ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten (zentrale Verkehrsknotenpunkte, starke Schadstoffvorbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten) ergeben.	196
Vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004 - 9 A 6.03 -, BVerwGE 121, 57 (64).	197
Derartige besondere Umstände sind für die Stadt S1. weder geltend gemacht noch ersichtlich.	198
Das zum Gegenstand der Planfeststellung gemachte Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 (vgl. Unterlage 14, Mappe 9, BA 10) ist zwar noch unter der Geltung der 22. BImSchV erstellt worden. Der Planfeststellungsbeschluss legt allerdings seiner Entscheidung die zwischenzeitlich in Kraft getretenen Grenzwerte der 39. BImSchV zu Grunde (vgl. PFB B. 5.3.6.2, S. 78 ff.). Hiernach kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Bewertung, dass die über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwerte von jeweils $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowohl für Stickstoffdioxid (§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) als auch für Feinstaub PM_{10} (§ 4 Abs. 2 der 39. BImSchV) im westlichen Randbereich der A 43 unterschritten werden.	199
Die von den Klägern gerügten Grenzwertüberschreitungen betreffen nicht den hier interessierenden Abschnitt westlich der A 43, d. h. den zur Autobahn orientierten Ortsteil I3. . Denn nach den Angaben im Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 werden für den Planfall im Bereich der an der S.---straße gelegenen Wohnhäuser eine Belastung mit Stickstoffdioxid zwischen 34 und $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$, für den anschließenden Gartenbereich eine solche zwischen 36 und $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und lediglich für den unmittelbar an die Autobahn grenzenden Böschungsbereich eine Stickstoffdioxidbelastung zwischen 38 und $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert (vgl. Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010, Abb. 6.4: Jahresmittelwerte der NO_2 -Konzentration in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$ für den Planfall im nördlichen Bereich, Unterlage 14, Mappe 9, BA 10). Für die zur S.---straße gelegenen Wohnhäuser und den anschließenden Gartenbereich wurden Belastungen zwischen 26 und $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} berechnet und lediglich für den zur Autobahn hin orientierten östlichen Grundstücksbereich Werte zwischen 27 und $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} prognostiziert (vgl. Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010, Abb. 6.8: Jahresmittelwerte der PM_{10} -Konzentration in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$ für den Planfall im nördlichen Bereich, Unterlage 14, Mappe 9, BA 10). Damit werden die Grenzwerte der 39. BImSchV im Wohnbereich der von den Klägern zu 1. bis 3. bewohnten Grundstücke deutlich unterschritten. Dieser Bereich ist maßgeblich, weil nur dort ein Aufenthalt über einen längeren Zeitraum stattfindet.	200

- Vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228, S. 48. 201
- Bei dem von den Klägern zu 4. bewohnten Anwesen liegen die prognostizierten Immissionswerte nach den vorstehend zitierten Auswertungen in dem Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 teilweise noch niedriger, nämlich zwischen 34 und 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid und bis zu 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} . 202
- Für den ab 2015 geltende Immissionsgrenzwert von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ (§ 5 Abs. 2 der 39. BImSchV) hat der Beklagte unter Bezugnahme auf fachliche Untersuchungen mit Blick auf die Einhaltung des Grenzwertes für PM_{10} ebenfalls eine Einhaltung des entsprechenden Grenzwertes für $\text{PM}_{2,5}$ abgeleitet (vgl. PFB B. 5.3.6.2, S. 79 a. E., 80 oben). Hiergegen ist nichts zu erinnern. 203
- Der Einwand der Kläger, der Planfeststellungsbeschluss gehe, dem Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 folgend, zu Unrecht von dem Prognosejahr 2015 aus, verfängt nicht. Denn die Ermittlung der Schadstoffmengen und Schadstoffimmissionen in dem Luftschadstoffgutachten M. Mai 2010 erfolgte zwar bezogen auf 2015 als dem frühestmöglichen Fertigstellungsjahr der Maßnahme, allerdings unter Zugrundelegung der Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2025. Dies hat der Gutachter Dipl.-Geograph O1. im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat nochmals ausdrücklich bestätigt. 204
- Selbst wenn nach dem vorstehend Dargelegten ein neues Verkehrsgutachten zu der künftigen Verkehrsbelastung der A 43 erforderlich ist, kann angesichts der Einbettung der A 43 in das bestehende Straßenverkehrsnetz jedenfalls nicht angenommen werden, dass eine Erhöhung der Verkehrsprognosemenge solche Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung der Grundstücke der Kläger haben wird, die zu einer - wenn überhaupt - erheblichen Verschlechterung der jeweils prognostizierten Immissionssituation führen und der nicht nachfolgend durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung begegnet werden könnte, wie sie im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan Nord -vorgesehen sind. 205
- Abrufbar unter www.bezreg-muenster.nrw.de /.../LRP_Ruhrgebiet_Teilplan_Nord.pdf. 206
- Denn die Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet beträgt nach den von den Klägern insoweit nicht in Frage gestellten Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens M. Mai 2010 (vgl. Tab. 4.2: Angesetzte Schadstoffhintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2009/2015, Unterlage 14, Mappe 9, BA 10) im Jahresmittelwert 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} . Mit anderen Worten sind andere Emittenten zu 80 bis 90 % für die bereits vorhandene Belastung der Luft mit Schadstoffen verantwortlich. 207
- Der Umstand, dass - so die Kläger - die A 43 aus dem Luftreinhalteplan „herausgenommen“ worden ist, d. h. selbst nicht zur Umweltzone S1. gehört (vgl. S. 101 f. des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 - Teilplan Nord -), weil Bundesautobahnen allgemein von der Umweltzone Ruhrgebiet ausgenommen sind (vgl. S. 90 des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 - Teilplan Nord -), besagt nicht, dass die im Übrigen für die Stadt S1. vorgesehenen Maßnahmen zu einer Reduzierung der Emissionen (vgl. S. 149 ff. des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet 2011 - Teilplan Nord -) nicht greifen könnten. Insoweit durfte der angefochtene Planfeststellungsbeschluss zu Recht davon ausgehen, dass mit der Realisierung des Vorhabens keine atypische Situation entsteht, die bereits in der Planfeststellung Maßnahmen erfordert, und weitere Maßnahmen einer Luftreinhalteplanung vorbehalten werden können (PFB B. 5.3.6.2, S. 80 f.). 208

g) Die von den Klägern vorgetragenen Rügen zur Fehlerhaftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen der Abholzung der Bäume an der bestehenden Böschung der Westseite der A 43 und der nicht berücksichtigten Auswirkungen für den Lebensraum „seltener Vogelarten“ und „mehrerer Fledermausarten“ greifen nicht durch.

aa) Die Kläger zu 4. können - wie eingangs bereits erwähnt - als nicht mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung Betroffene keine umfassende gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses auf seine objektive Rechtmäßigkeit beanspruchen, sondern nur die Verletzung gerade sie schützender Normen des materiellen und des Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer geschützten Privatbelange rügen, nicht aber eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen. Hieraus folgt, dass die Kläger zu 4. nicht mit Erfolg geltend machen können, dass bei der Planung naturschutzrechtliche Belange, wie beispielsweise etwa diejenigen des Landschaftsschutzes, des Artenschutzes oder weitere Gesichtspunkte des allgemeinen Naturschutzes nicht angemessen berücksichtigt worden seien. 210

Vgl. BVerwG, Urteile vom 14. Februar 1975 - IV C 21.74 -, BVerwGE 48, 56 (67), vom 8. Juli 1998 - 11 A 30.97 -, Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 21, S. 47, und vom 28. März 2007 - 9 A 17.06 -, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64, S. 18. 211

An dieser Beurteilung ändert auch nichts die neuere Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, da auch in Fällen des Natur-, Umwelt- und Artenschutzes es dem nationalen Recht freisteht, die Kontrolle auf subjektive Rechte Einzelner zu beschränken, wobei dies nicht für Umweltverbände gilt. 212

Vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 -, NJW 2015, 3495 (3496). 213

bb) Aus dem Vorbringen der Kläger zu 1. bis 3., die als enteignend Betroffene im Grundsatz eine umfängliche Rechtmäßigkeitsprüfung der planfestgestellten Maßnahme verlangen können, ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses wegen durchgreifender Fehler bei der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (vgl. §§ 13 ff. BNatSchG) oder der artenschutzrechtlichen Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. 214

Der Beklagte hat den Verlust des bestehenden Böschungsbewuchses gesehen und in seine Überlegungen zur Planfeststellung mit einbezogen (vgl. etwa PFB B. 4.5.1.2, S. 45, und B. 4.5.2.2, S. 51). Er ist aber ausweislich der planfestgestellten Unterlagen den fachgutachterlichen Einschätzungen gefolgt und hat - wie bereits bei der Variantenprüfung aufgezeigt - den Bäumen und Sträuchern an der bestehenden Böschung westlich der A 43 nach dem Ergebnis des Landschaftspflegerischen Begleitplans keine herausragende naturschutzrechtliche Relevanz beigemessen. Hiernach handelt es sich bei dem Bewuchs an der Westseite der A 43 im Bereich der S4. - und X1.-----straße um „Baum-/Strauchgehölze, bodenständig“ - BD - in der Unterkategorie „geringes Baumholz“ - BD 11- (vgl. Karte 1: Realnutzung und Biotoptypen, LBP mit integrierter UVU, BA 11); die Abholzung des Bewuchses wird als Konflikt K 4 „Verlust von Baumhecken und Waldrand mit zahlreichem Baumholz“ bezeichnet (vgl. Bestands- und Konfliktplan Blatt Nr. 3, Unterlage 12.1, Mappe 7, BA 8). Die Bedeutung des Biotoptypus BD 11 stuft der Erläuterungsbericht zum LBP (vgl. S. 20, Unterlage 12.0, Mappe 7, BA 8) in der vierstufigen Skala „sehr hoch - hoch - mittel - niedrig“ nur mit „mittel“ ein. 215

Als Kompensationsmaßnahmen sieht der LBP die Gestaltungsmaßnahmen G 1.1 „Ansaat von widerstandsfähigem Landschaftsrasen ... im Straßenseitenraum“, G 1.3 „Ansaat einer 216

feuchtigkeitsliebenden Wildkrautmischung im Bereich der geplanten Entwässerungsmulden“ und G 2.2 „Pflanzung vom Baum-/Strauchgehölzen“ vor (vgl. S. 78 und 80 des Erläuterungsberichtes zum LBP, Unterlage 12.0, Mappe 7, BA 8, und Plan Maßnahmen Blatt Nr. 3, Unterlage 12.2, Mappe 8, BA 9).

Es ist weder vorgetragen noch ersichtlich, dass angesichts des Prüf- und 217
Kompensationsprogrammes der Planfeststellung ein objektiv-rechtlicher Fehler bei der natur-
und landschaftsschutzrechtlichen Beurteilung gegeben sein könnte, der zur (vollständigen
oder teilweisen) Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zur Feststellung seiner
Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen würde.

Auch in Bezug auf die artenschutzrechtliche Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 218
BNatSchG gibt der Vortrag der Kläger zu 1. und 3. keinen Anhaltspunkt für einen Fehler bei
der Planfeststellung. Das Vorbringen der Kläger zu 1. bis 3. erschöpft sich in der bloßen
Behauptung, infolge von Abholzungen an der Westseite der A 43 seien „seltene Vogelarten“
und „mehrere Fledermausarten“ betroffen.

Es kann offen bleiben, ob die Kläger zu 1. bis 3. mit diesem Vortrag, wie der Beklagte meint, 219
präkludiert sind. Gegen einen solchen Einwendungsausschluss in Fragen des Natur- bzw.
Artenschutzrechts - das auch zur Umweltverträglichkeitsprüfung gehört - dürfte die bereits
zitierte Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union

- vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 -, NJW 2015, 3495 (3498); vgl. auch 220
BVerwG, Urteil vom 22. Oktober 2015 - 7 C 15.13 -, juris, Rn. 25 ff. -

sprechen. Dieses Problem bedarf hier jedoch keiner weiteren Vertiefung, weil die Rügen der 221
Kläger zu 1. bis 3. auch in der Sache nicht begründet sind. Die Planfeststellungsbehörde hat
auf der Grundlage der vom Vorhabenträger vorgelegten fachgutachterlichen Stellungnahmen
die Auswirkungen des Vorhabens auf die nach der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutz-
Richtlinie geschützten Tierarten geprüft (vgl. PFB B. 4.5.1.2, S. 44 ff., und B. 4.5.2.2, S. 51).
In dem rückwärtigen Gartenbereich der Wohnhausgrundstücke an der S.---straße bzw. im
Bereich der dort anschließenden Böschung sind nach den fachkundigen Feststellungen des
Artenschutzgutachtens keine Vorkommen geschützter Vogelarten oder Fledermausarten
vorhanden (vgl. S. 15 ff. des Artenschutzgutachtens und die Karte „Vorkommen bekannter
planungsrelevanter Arten“ im Anhang zum Artenschutzgutachten, Unterlage 12.3, Mappe 8,
BA 9).

Die Gutachterin Dipl.-Biologin Dr. H2. hat im Termin zur mündlichen Verhandlung vor 222
dem Senat plausibel erläutert, dass der Gehölzbestand in dem fraglichen Bereich wegen
seines geringen Alters als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für Fledermäuse nicht geeignet
sei. Wegen seiner konstruktiven Ausgestaltung gelte dies auch für den Durchlass des
Breuskesmühlenbaches. Fledermäuse, die die Kläger zu 1. in ihrem Garten beobachtet
haben mögen, könnten sich dort nur zur Jagd aufgehalten haben.

Darüber hinaus wären Fehler sowohl bei der landschaftsschutz- bzw. naturschutzrechtlichen 223
Prüfung als auch bei derjenigen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die
Entscheidung nicht erheblich und würden sich nicht zu Lasten der Kläger zu 1. und 3.
auswirken. Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung kann der
Anfechtungsklage eines Enteignungsbedingten nur dann zum Erfolg verhelfen, wenn dieser
Verstoß gerade kausal für seine Eigentumsinanspruchnahme ist. Schließlich können
Verstöße gegen zwingende Vorschriften des nationalen oder gemeinschaftsrechtlichen
Naturschutzrechts, namentlich der Habitat- und Vogelschutzrichtlinie, dann nicht zu einem

Erfolg eines Anfechtungsbegehrens führen, wenn die Planung lediglich an Mängeln leidet, die für die Sachentscheidung nicht von Einfluss gewesen oder durch eine schlichte Planergänzung zu beheben sind.

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 (311), und 224
Beschluss vom 20. Februar 2015 - 7 B 13.14 -, NuR 2015, 634 (637).

So liegt es hier. Selbst wenn der Beklagte Betroffenheiten geschützter Tierarten im Einzelfall 225
nicht erkannt haben sollte und die Schwelle eine Verbotstatbestandes des § 44 BNatSchG
überschritten wäre, ist nicht zu erkennen, dass im Falle der Kläger eine andere Entscheidung
ergangen wäre. Mängel und Unsicherheiten könnten über eine schlichte Planergänzung in
der Form von Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen bzw. notfalls durch die Erteilung
einer Ausnahme behoben werden.

B. Das mit dem weiter hilfsweise gestellten Antrag verfolgte Begehren, die Kläger 226
„angemessen zu entschädigen“, hat keinen Erfolg.

Sollte sich dieser Hilfsantrag auf Entschädigungsansprüche - dem Grunde nach - für 227
Aufwendungen des passiven Schallschutzes beziehen, bedarf es hinsichtlich der Kläger zu 1.
bis 3. insoweit keiner Entscheidung, weil der Beklagte auf Grund des vorliegenden Urteils
ohnehin verpflichtet ist, über die Lärmschutzansprüche der Kläger zu 1. bis 3 eine erneute
Entscheidung zu treffen. Hinsichtlich der Kläger zu 4. kann dieser Hilfsantrag nicht
durchdringen, weil ihr Anspruch auf Lärmschutz nach dem vorstehend Dargelegten nicht
verletzt ist und sie daher auch keinen passiven Schallschutz benötigen.

Für den Fall, dass sich dieser Hilfsantrag auf eine Entschädigung für sonstige 228
Beeinträchtigungen beziehen sollte, könnte ihm ebenso wenig stattgegeben werden.

1. Neben dem spezialgesetzlichen Entschädigungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen 229
aus § 42 BImSchG kann sich ein Anspruch auf weitergehende Schutzauflagen bzw.
Entschädigung wegen der Beeinträchtigung anderer Rechte nur aus § 74 Abs. 2 VwVfG
NRW ergeben. Nach Satz 2 der vorgenannten Bestimmung hat die Planfeststellungsbehörde
dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen
aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen
auf Rechte anderer erforderlich sind. Gemäß Satz 3 dieser Vorschrift hat der Betroffene einen
Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn solche Vorkehrungen oder
Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Hiernach können die Kläger nicht mit Erfolg weitergehende Entschädigungsansprüche wegen 230
der nachteiligen Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens geltend machen. Die Kläger zu
1. bis 3. machen in dieser Hinsicht eine „dauerhafte Beeinträchtigung in der Nutzung ihres
Grundstücks“ geltend; ferner berufen sie sich auf drohende „Kündigungen der jeweiligen
Mieter“ der von ihnen vermieteten Wohnungen und eine eingeschränkte „Vermietbarkeit nach
Beendigung von Mietverhältnissen“. Auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung - dies
gilt auch für die Kläger zu 4. - kann ein Grundeigentümer allerdings nicht vertrauen. Dem
Fachplanungsrecht ist ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen. Deswegen stellen
vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende
Grundstückswertminderung für sich allein grundsätzlich keine eigenständigen
Abwägungsposten dar, die im Rahmen der Abwägung von vornherein Berücksichtigung
finden müssten. Abwägungserhebliches Gewicht kann insoweit nur den konkreten
Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen.

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 28. März 2007 - 9 A 17.06 -, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64, S. 19.

Sonstige Wertminderungen, weil der Markt ein Grundstück nach Realisierung des Vorhabens anders bewertet, werden nicht von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW erfasst. Es ist im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG verfassungsgemäß, wenn der Gesetzgeber für enttäuschte wirtschaftliche Erwartungen einen finanziellen Ausgleich nicht vorsieht. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet insbesondere nicht, jede sich bietende Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen. Das alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist. 232

Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 - 4 A 39.95 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39, S. 18 f. (insbesondere m. w. N. aus der Rspr. des BVerfG), und vom 13. Mai 2009 - 9 A 71.07 -, juris, Rn. 46. 233

Dies hat die Planfeststellungsbehörde erkannt (vgl. etwa PFB B. 5.3.16.2, S. 98 f.) und im Übrigen die Regelung von Entschädigungsfragen ins Entschädigungsverfahren verwiesen (vgl. PFB B. 5.3.16.9, S. 103). Dort sind im Regelfall auch Verluste aus Erträgen aus dem Grundstück zu berücksichtigen. 234

Vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 -, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228, S. 59 f. 235

C. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 154 Abs. 1, 155 Abs. 1 Satz 1, 159 VwGO, § 100 ZPO. Soweit eine Kostenteilung erfolgt ist, orientiert sich das teilweise Obsiegen bzw. Unterliegen des jeweiligen Beteiligten am Streitwert, wobei der Senat den Aufhebungsanspruch bzw. denjenigen auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schutzauflagen jeweils mit der Hälfte der je Klägerseite festgesetzten 15.000,00 Euro berücksichtigt hat. 236

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung folgt aus den §§ 167 VwGO, 708 Nr. 10, 711 Satz 1 ZPO. 237

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen. 238