



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 79/06

Niedergelegt in abgekürzter
Fassung auf der Geschäftsstelle
am 30.11.2006
gez.: Gerhard

als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes! Urteil In der Verwaltungsrechtssache

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Stauch, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter B. Erlenwein und B. Reichelt aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 21.11.2006 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verpflichtet, über aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens zu 4/5 und die Beklagte zu 1/5. Die Beigeladene trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Die Beteiligten dürfen die Vollstreckung jeweils durch Sicherheitsleistung in Höhe des Vollstreckungsbetrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger zuvor Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss – PFB - des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr vom 22.12.2005, der den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße auf dem Teilstück zwischen Hollerallee und Bismarckstraße zum Gegenstand hat. Die Klägerin zu 1. ist Eigentümerin des Grundstücks Schwachhauser Heer-

straße 20, der Kläger zu 2. des Grundstücks Schwachhauser Heerstraße 9. Für den Ausbau ist ein Grunderwerb von Teilen der Grundstücke der Kläger nicht erforderlich.

Das planfestgestellte Teilstück der Schwachhauser Heerstraße ist ca. 480 m lang. Es wird nördlich begrenzt vom Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Hollerallee/Graf-Moltke-Straße und südlich vom Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle. In dem Teilstück verlaufen die Straßenbahnlinien 1 (Huchting – Osterholz), 4 (Arsten – Borgfeld) und 5 (Arsten-Horn/Lehe). Der Kfz-Verkehr wird gegenwärtig stadteinwärts zweispurig über die Kreuzung Hollerallee/Schwachhauser Heerstraße/Graf-Moltke-Straße geführt, um sich nach ca. 50 m auf eine Spur zu verengen. Die Fahrbahn verläuft einspurig unter der Eisenbahnbrücke Concordia-Tunnel; Fahrbahnmarkierungen verbieten in diesem Bereich das Überfahren der Straßenbahngleise. Nach dem Tunnel erweitert sich die Fahrbahn wieder auf zwei Spuren, wobei die zweite Spur über das Straßenbahngleis geführt wird. Stadtauswärts stehen dem Kfz-Verkehr durchgängig zwei Fahrspuren zur Verfügung; die innere Spur verläuft dabei streckenweise über die Straßenbahngleise. Sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts (äußere Fahrspur) kann der Concordia-Tunnel von Fahrzeugen mit einer Höhe von bis zu 4 m durchfahren werden.

Für die Flächen beidseitig der Ausbaustrecke ist teils Allgemeines Wohngebiet (WA), teils Mischgebiet (MI) festgesetzt. Es herrscht eine mehrgeschossige, geschlossene Bauweise vor.

Im Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1983 wird die Schwachhauser Heerstraße in dem hier in Rede stehenden Abschnitt als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ ausgewiesen. Im Lkw-Führungsnetz des Senators für Bau und Umwelt - Stand November 2000 - war der Abschnitt als „Lkw-Strecke, Hauptverkehrsstraße“ geführt. Das aktuelle Lkw-Führungsnetz - Stand März 2006 - weist den Abschnitt zwischen Hollerallee und Bismarckstraße nicht mehr als empfohlene Lkw-Strecke aus. Er liegt jetzt in einem Bereich, für den, wie in der gesamten Innenstadt, folgende Angaben gemacht werden: „In diesem Bereich kein Lkw-Durchgangsverkehr (bei hoher Feinstaubbelastung ggf. Sperrung von Straßenabschnitten für Lkw über 3,5 t in Abhängigkeit von deren Abgas-Euro-Norm)“.

Im Bereich des südlich angrenzenden Verkehrsknotens Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle befindet sich eine Verkehrsmessstation, die die Luftschadstoffe erfasst. Die Belastung durch Feinstaub überschreitet dort den ab dem 01.01.2005 geltenden Grenzwert, die Belastung mit Stickstoffdioxid den ab dem 01.01.2010 geltenden Grenzwert (vgl. Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen, Brem. Bürgerschaft Drs 16/625 S, S. 22).

Der nördlich anschließende Abschnitt der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Kurfürstenallee, der ca. 550 m lang ist, ist 2003 ausgebaut worden (eigener Bahnkörper für die Straßenbahn, zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr in jeder Richtung). Über diesen vorangegangenen Ausbauabschnitt hat das Oberverwaltungsgericht mit Urteil vom 08.10.2002 entschieden (1 D 291/02). Dieses Teilstück ist im aktuellen Lkw-Führungsnetz weiter aufgeführt. Dem Lkw-Verkehr wird - am Verkehrsknoten rechts abbiegend - die Route Hollerallee/Stern/Eickendorfer Straße empfohlen.

Im Mai 2003 stellte die Stadtgemeinde Bremen („Betrieb Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen – im Folgenden: Vorhabenträger) den Antrag für den Ausbau des hier in Rede stehenden Teilstücks der Schwachhauser Heerstraße. Wesentlicher Planinhalt war wie im vorangegangenen Ausbauabschnitt die Herstellung eines eigenen Bahnkörpers für die Straßenbahn sowie getrennt davon die Einrichtung doppelspuriger Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr, wobei die Richtungsfahrbahnen jeweils zwischen 6,5 m (südlich des Brückenbauwerks) und 5,8 bis 6 m (nördlich des Brückenbauwerks) breit sein sollten. Planinhalt war weiterhin eine Erweiterung der Eisenbahnunterführung.

Dem Antrag beigelegt waren unter anderem eine Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 15.05.2003 (Anlage 7 des PFB), ein Immissionsgutachten des Ingenieurbüros I., Freiburg, zur Luftschadstoffbelastung vom März 2003 (Anlage 9 des PFB), ein schalltechnisches Gutachten des Ingenieurbüros B. M. H., Hannover, zur Verkehrslärmbelastung vom 09.04.2003 (Anlage 10.1 des PFB) und ein erschütterungstechnisches Gutachten desselben Ingenieurbüros vom 23.03.2003 (Anlage 11.1 des PFB).

Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange erhoben u. a. die Beiräte Mitte/Östliche Vorstadt und Schwachhausen Bedenken gegen das Vorhaben. Die Beiräte machten geltend, dass die zweispurigen Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr überdimensioniert seien; durch den vorgesehenen Ausbau werde zusätzlicher Durchgangsverkehr angezogen, und zwar insbesondere Lkw-Durchgangsverkehr. Durch diese Verkehrszunahme würde die Schadstoffbelastung im Kreuzungsbereich Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle weiter verschlimmert. Die Beiräte legten in ihrem Auftrag erstellten Gutachten des Ingenieurbüros S. vom 15.01.2004 vor, das zu dem Ergebnis gelangte, dass - lege man die derzeitige Verkehrsbelastung zugrunde - eine einspurige Verkehrsführung je Richtung für den Kfz-Verkehr mit Aufweitungen in den Knotenbereichen verkehrstechnisch völlig ausreichend sei.

Neben zahlreichen anderen Anliegern erhoben auch die Kläger Einwendungen. Die Klägerin zu 1. (Seite 14 des PFB, Nr. 2.3.24) machte geltend, dass die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr überdimensioniert sei und zusätzlichen Verkehr anziehen würde. Eine zusätzliche Lärm-, Luftschadstoff- und Erschütterungsbelastung sei nicht mehr hinnehmbar. Insgesamt sei die Aufweitung der Straße unbegründet. Außerdem müssten Vorkehrungen getroffen werden, um den von der Eisenbahnbrücke abstrahlenden Lärm insbesondere der Güterzüge abzuschirmen.

Der Kläger zu 2. (Seite 21 PFB, Nr. 2.3.53) machte ebenfalls geltend, dass die Tunnelaufweitung zu einer Verkehrszunahme insbesondere des Lkw-Verkehrs führen werde. Das werde zu einer erneuten Minderung des Verkehrswerts seines Grundstücks führen.

Im Auftrag der Handelskammer Bremen nahm im Juli 2004 das Ingenieurbüro T., Hannover, zu dem Ausbauprojekt Stellung. Das Ingenieurbüro hatte am 16.06.2004 (Mittwoch), 17.06.2004 (Donnerstag) und 18.06.2004 (Freitag) jeweils ganztägig eine automatische Verkehrszählung durchgeführt (Plattenzählung). Es gelangte zu dem Ergebnis, dass aufgrund der festgestellten Verkehrsbelastung eine einspurige Verkehrsführung je Richtung nicht ausreiche.

Im Oktober 2004 nahm das Ingenieurbüro S. noch einmal Stellung. Es führte aus, dass die festgestellten Verkehrsmengen allenfalls den Bau von zwei überbreiten Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr (4,5 bis 4,75 m) rechtfertigen könnten, der vorgesehene Ausbau sei verkehrstechnisch nicht zu begründen.

Im Erörterungstermin vom 15.12.2004 teilte der Vorhabenträger mit, dass die Planung aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Bedenken überarbeitet worden sei. Die Richtungsfahrbahnen hätten jetzt auf etwa 78 % des Streckenverlaufs nur noch eine Breite von 5,5 m, wodurch die Inanspruchnahme privater Flächen um die Hälfte reduziert worden sei. Außerdem könnten 12 weitere Bäume erhalten bleiben.

Das Ingenieurbüro B. M. H. legte am 31.01.2005 ergänzende schalltechnische (Anlage 10.2 des PFB) und erschütterungstechnische (Anlage 11.2 des PFB) Gutachten vor, die die überarbeitete Planung berücksichtigten.

Am 22.12.2005 stellte die Beklagte das Vorhaben in der überarbeiteten Fassung, gestützt auf § 28 Abs. 1 PBefG, fest. Die Bedenken und Einwendungen wurden zurückgewiesen. Zur Begründung wurde ausgeführt:

Das Vorhaben diene dazu, in dem Straßenabschnitt den ÖPNV vom Kfz-Verkehr zu trennen. Der eigene Gleiskörper für die Straßenbahn gewährleiste, dass der ÖPNV in diesem Abschnitt zukünftig störungsfrei verlaufen könne. Die Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr seien jetzt fast im gesamten Planungsbereich nur noch 5,5 m breit, was in der Fachliteratur bereits als Einengung diskutiert werde. In dieser Breite seien sie aber erforderlich, um den derzeitigen und zukünftigen Verkehr bewältigen zu können. Mit der von den Beiräten und den Klägern befürchteten Verkehrszunahme sei nicht zu rechnen. Die Verkehrsmenge werde sich nach der Verkehrsprognose im Jahr 2015 in der Größenordnung bewegen, die sie auch jetzt habe (DTV für den Analysefall: 25.678 Kfz/24 h; DTV für den Prognosefall: 24.780 Kfz/h). Die Schwachhauser Heerstraße stelle eine Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion für die nordöstlichen Stadtteile Bremens bzw. für das nördöstliche Umland zur Bremer Innenstadt dar. An dieser Verkehrsfunktion solle sich nichts ändern. Der Anteil des Lkw-Verkehrs (Kfz über 2,8 t) sei z. Zt. sehr gering. Er belaufe sich nach der 2001 durchgeführten Verkehrszählung auf 2,09 %. Der reale Schwerverkehr (Lastzüge, Sattelzüge) betrage nur einen Bruchteil dessen. Die Ost-West-Schwerlastverkehre, die das GVZ zum Ziel hätten, wickelten sich über andere Routen ab. Der Straßenausbau werde in dieser Hinsicht zu keiner Änderung führen. Unter anderem verfolge das neu gefasste Lkw-Führungsnetz das Ziel, Lkw von einer Querung des innerstädtischen Gebiets generell abzuhalten.

Das Gutachten zur Luftschadstoffbelastung sei unter Berücksichtigung der für 2015 prognostizierten Verkehrsmenge zu dem Ergebnis gelangt, dass in dem hier strittigen Straßenabschnitt bei Benzol und Feinstaub für den Prognosefall die Grenzwerte eingehalten werden würden, ebenfalls könne der Stickstoffdioxid-Grenzwert für den Prognosefall knapp eingehalten werden.

Bezüglich der Luftschadstoffbelastung im Bereich des Verkehrsknotens Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle sei ein Aktionsplan erarbeitet worden, der eine Verbesserung der Luftqualität erwarten lasse (Ab-

gasminderung bei Bussen der Linie 25; Verkehrsbeschränkung für Lkw mit älterer Abgastechneik im Durchgangsverkehr).

Der Verkehrslärm (Kfz/Straßenbahn/Eisenbahn) sei durch ein schalltechnisches Gutachten ermittelt und bewertet worden. Daraus ergebe sich für 24 Gebäude und 10 Außenwohnbereiche (Balkone) eine Überschreitung der Richtwerte der 16. BImSchV und ein Anspruch auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Innenwohnbereiche) bzw. Entschädigung (Außenwohnbereiche). Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes seien nicht möglich. Das betreffe auch die Eisenbahnbrücke, bei der es aus technischen Gründen nicht möglich sei, Lärmschutzwände auf oder in unmittelbarer Nähe der Brücke aufzustellen.

Für die Klägerin zu 1. besteht nach diesem Gutachten kein Anspruch; die ursprünglich sowohl für den Außen- als auch den Innenwohnbereich festgestellten Ansprüche sind nach dem Ergänzungsgutachten infolge der überarbeiteten Planung nicht mehr gegeben. Für den Kläger zu 2. besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz für den Innenwohnbereich.

Die Erschütterungsimmissionen seien durch ein erschütterungstechnisches Gutachten nach den Maßstäben der DIN 4150-2 ermittelt und bewertet worden. Messort sei dabei u. a. das Grundstück der Klägerin zu 1. gewesen. In dem Gutachten werde ausgeführt, dass Grundstücksschäden infolge der gemessenen und prognostizierten Erschütterungen aus Schwerlast- und Straßenbahnverkehr mit Sicherheit auszuschließen seien. Zwar werde sich aus dem Näherrücken der Fahrbahn an die Gebäude eine Erhöhung der Schwingungsstärken ergeben. Die Zunahme sei aber insgesamt als nicht wesentlich zu betrachten.

Im Planfeststellungsbeschluss wird weiter ausgeführt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des UVPG nicht durchzuführen gewesen sei. Hinsichtlich der Straßenbahnanlagen sowie der Eisenbahnbrücke sei eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt worden mit dem Ergebnis, dass beide Teilvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hätten. Bei dem Straßenausbau handele es sich um die Änderung einer Landesstraße. Gemäß Anlage 1 Nr. 6 zum BremUVPG sei für diesen Ausbau keine Vorprüfung erforderlich, weil der Streckenabschnitt unterhalb des Schwellenwertes von 2 km liege. Dieser Schwellenwert sei selbst dann nicht erreicht, wenn man weitere Ausbauabschnitte einbeziehe.

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses und die Rechtsbehelfsbelehrung sind am 06.01.2006 im Bremischen Amtsblatt und zeitgleich in den Bremer Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Möglichkeit zur Einsichtnahme in den vollständigen Planfeststellungsbeschluss in der Zeit vom 16.01.2006 bis 30.01.2006 in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft sowie den Ortsämtern Mitte/Östliche Vorstadt sowie Schwachhausen/Vahr hingewiesen worden. In der Bekanntmachung wird außerdem auf den Ablauf der Rechtsbehelfsfrist am 01.03.2006 hingewiesen.

Die Kläger zu 1. und 2. haben am 01.03.2006 Klage erhoben.

Sie machen geltend, dass sie sich keineswegs gegen die Herstellung eines eigenen Gleiskörpers für die Straßenbahn wenden würden. Ihnen gehe es vielmehr um die

zweispurigen Richtungsfahrbahnen, durch die die Verkehrskapazität des Straßenzugs erheblich erhöht werde, was zwangsläufig zusätzlichen Verkehr anziehen werde. Sie sind der Ansicht, dass der Planfeststellungsbeschluss sowohl in verfahrensrechtlicher als auch in materiell rechtlicher Hinsicht fehlerhaft sei.

Zu Unrecht sei für das Teilvorhaben Straßenausbau weder eine Vorprüfung noch eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung – UVP - durchgeführt worden. Der Schwellenwert in Anlage 1 Nr. 6 zum BremUVPG sei zu pauschal. Er sei, jedenfalls wenn es um Straßenbauvorhaben in Ortszentren gehe, nicht mit dem Gemeinschaftsrecht - Richtlinie 85/337 - vereinbar. Der EuGH (Urt. v. 21.09.1999, C-392/96, Kommission ./I. Irland) habe solch formellen Kriterien eine klare Absage erteilt. Es hätte deshalb auch in Bezug auf das Teilvorhaben Straßenausbau eine standortbezogene Vorprüfung durchgeführt werden müssen. Wäre dies geschehen, hätte das unzweifelhaft zu dem Ergebnis geführt, dass eine förmliche UVP erforderlich sei. Die UVP müsse sich auf verschiedene Parameter beziehen, zu denen bislang keine ausreichenden Untersuchungsergebnisse vorliegen würden (zeitnahe Verkehrszählung, zeitnahe Messung der Luftschadstoffbelastung, zeitnahe Messung des Verkehrslärms, Ausbauvarianten, Verkehrsprognose einschließlich der Induktionswirkung der Kapazitätserweiterung, Prognose der zusätzlichen Immissionen, Prognose der Schädigung der Passanten und Anwohner/Gewerbetreibende, Prognose der Auswirkungen auf das Klima, rechtliche Bewertung der Schädigungen). Die UVP müsse sich außerdem auch auf den angrenzenden Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße /Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle erstrecken. Das UVP-Recht dürfe nicht durch die stückweise Realisierung von Vorhaben unterlaufen werden. Bei Durchführung einer UVP hätten die Einwender ihren Bedenken mehr Substanz geben können. Es bestehe die konkrete Möglichkeit, dass ohne den festgestellten Mangel eine andere planerische Entscheidung getroffen worden wäre. Es werde angeregt, zu dieser Frage eine Entscheidung des EuGH herbeizuführen.

Die Planfeststellung für das Teilvorhaben Straßenausbau sei auch unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung zu beanstanden. Das Oberverwaltungsgericht habe in seiner Entscheidung vom 08.10.2002, die den vorangegangenen Abschnitt der Schwachhauser Heerstraße betroffen habe, den Maßstab insoweit zu niedrig angesetzt. Selbst wenn man ihm folge, bestünden hier aber gegen die Planrechtfertigung Bedenken. Denn das Vorhaben ziehe in der jetzt vorgesehenen Form zwangsläufig zusätzlichen Verkehr an. Es würden nicht einfach nur vorhandene Verkehrsbedürfnisse befriedigt, sondern eine zusätzliche Verkehrsnachfrage überhaupt erst geschaffen. Das stelle, auch mit Blick auf den jetzt schon hoch belasteten Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle, die Planrechtfertigung in Frage.

Weiterhin sei die vorgenommene Abschnittsbildung nicht gerechtfertigt. Die Argumentation der Beklagten lasse nicht klar erkennen, ob sie dem planfestgestellten Abschnitt eine eigene Verkehrsbedeutung beimesse oder ob die Bedeutung eher in der Verkehrsfunktion für das übergeordnete Verkehrsnetz liege. Hierfür liege aber keine sorgfältige Gesamtplanung vor.

Der Planfeststellungsbeschluss sei ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der Planbindung zu beanstanden. § 41 BImSchG statuiere einen verbindlichen Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz erstrecke sich nicht nur auf

bauliche Maßnahmen an der Straße, sondern auch auf die Straße selbst. In diesem Sinne könne der Vorrang des § 41 BImSchG auch die Dimensionierung der Straße erfassen. Die Fahrbahnen seien hier unzweifelhaft überdimensioniert.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsprognose sei fehlerhaft. Es seien im Rahmen der Planfeststellung keine vollständigen und belastbaren Verkehrsermittlungen durchgeführt worden. Stattdessen sei auf älteres Zahlenmaterial zurückgegriffen worden. Insbesondere sei die Annahme, dass der Verkehr sich infolge des Straßenausbaus nicht erhöhen werde, nicht haltbar. Das Ingenieurbüro S. habe schlüssig dargelegt, dass der Verkehr zunehmen werde. Die Erläuterungen, die Behördenmitarbeiter in der mündlichen Verhandlung zur Verkehrsprognose gegeben hätten, seien nicht überprüfbar. Die Grundlage der Prognose sei insgesamt intransparent.

Es hätte sich aufdrängen müssen, ernsthaft der Frage nachzugehen, ob eine überbreite einspurige Fahrbahn (4,5 m) zur Aufnahme des Verkehrs ausreiche. Das Ingenieurbüro S. habe dies mit überzeugenden Argumenten bejaht. Die Kläger haben dazu eine weitere gutachterliche Stellungnahme des Ingenieurbüros S. aus dem Jahre 2006 vorgelegt. Die Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93), auf die die Beklagte sich beziehe, seien fachlich überholt. Auch hier gelte, dass die Ableitungen, die Behördenmitarbeiter in der mündlichen Verhandlung vorgenommen hätten, nicht transparent seien.

Das Lärmgutachten sei nicht brauchbar, weil die Verkehrsprognose, die ihm zugrunde liege, nicht haltbar sei. Außerdem sei der erhebliche zusätzliche Güterverkehr, der in den nächsten Jahren auf der Eisenbahnstrecke zu erwarten sei (Ausbau des Containerhafens in Bremerhaven, Bau eines Containerhafens in Wilhelmshaven) nicht berücksichtigt worden. Insgesamt sei festzustellen, dass der Verkehrslärm in dem Straßenabschnitt bereits jetzt die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreite. Das Wohnen sei praktisch unmöglich geworden. Dies stelle einen Grundrechtseingriff dar, der das Gericht verpflichte, die planerische Abwägung in vollem Umfang zu überprüfen.

Das Erschütterungsgutachten sei nicht nachvollziehbar. Die Erschütterungswirkungen hätten, bezogen auf die Klägerin zu 1., ein grundrechtsrelevantes Ausmaß. Das Haus der Klägerin zu 1. sei 1876 errichtet worden und jetzt Einwirkungen ausgesetzt, die ursprünglich nicht eingeplant gewesen seien. Die Klägerin zu 1. hat dazu einen Bericht der Dipl.-Ing. G. und W., Institut für Statik und Dynamik der Universität Hannover, vom 23.06.2006 über die messtechnische Untersuchung der Erschütterungen auf ihrem Grundstück vorgelegt. Der Bericht belege, dass die Erschütterungsbeeinträchtigungen schon heute unzumutbar seien. Berücksichtige man die geplante Straßenverbreiterung, werde die Belastung unerträglich. Außerdem müssten die Erschütterungen, die von dem Bahnverkehr ausgingen, in die Berechnung eingestellt werden. Der Bahnverkehr werde, wie dargelegt, in Zukunft noch deutlich zunehmen.

Die Kläger sind weiter der Ansicht, dass das Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt der Luftschadstoffbelastungen, die von ihm ausgingen, einer rechtlichen Überprüfung nicht standhalte. Eine Zunahme des Verkehrs, womit aufgrund des Ausbaus gerechnet werden müsse, werde zu einer Zunahme der Immissionen führen. Bereits jetzt sei der Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle aber, wie auch die Beklagte einräume, erheblich schadstoffbelastet.

Insbesondere die Belastung mit Feinstäuben sei in erheblicher Weise gesundheitsschädlich. Das Bundesverwaltungsgericht habe es in seinem sog. Dresden-Urteil vom 26.05.2004 (BVerwGE 121, 57) zwar grundsätzlich zugelassen, dass die Frage der Luftreinhaltung vom straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auf ein nachfolgendes Verfahren, das die Minderung der Luftschadstoffe zum Gegenstand habe, verlagert werde. Abgesehen davon, dass die damit zugelassene Problemverschiebung gemeinschaftsrechtliche Bedenken wecke, habe das Bundesverwaltungsgericht einem solchen Vorgehen aber zugleich deutliche Grenzen gezogen: Eine Problemverschiebung sei dann nicht statthaft, wenn sich absehen lasse, dass infolge des Straßenbaus die Möglichkeit ausgeschlossen werde, die für die Luftschadstoffe geltenden Grenzwerte einzuhalten. Das Bundesverwaltungsgericht habe eine solche Situation für zentrale Verkehrsknotenpunkte sowie in Fällen einer starken Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten angenommen. Solche besonderen Umstände lägen im Knotenbereich Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle, in dessen unmittelbarem Einwirkungsbereich das Grundstück des Klägers zu 2. liege, in geradezu exemplarischer Weise vor. Zwar plane die Beklagte für diesen Bereich Verkehrsbeschränkungen und verkehrslenkende Maßnahmen. Es sei aber geradezu widersinnig, zunächst eine Straße baulich zu erweitern, um dann den Verkehr auf dieser Straße nachträglich zu beschränken.

Schließlich machen die Kläger geltend, dass sich der Straßenausbau auch nicht mit der extremen Haushaltsnotlage vereinbaren lasse, in der sich das Bundesland Bremen befinde. In einer extremen Haushaltsnotlage dürfe ein Bundesland nur noch Ausgaben tätigen, die gesetzlich verpflichtend vorgesehen seien. Dies sei bei dem planfestgestellten Vorhaben, für das das Land Bremen mindestens 5,5 Millionen Euro als Eigenbeitrag aufbringen müsse, aber nicht der Fall.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss vom 22.12.2005 aufzuheben,

hilfsweise festzustellen,

1. dass der Planfeststellungsbeschluss vom 22.12.2005 rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf,

weiter hilfsweise,

2. die Beklagte zu verpflichten, über aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden,

weiter hilfsweise,

3. der Klägerin zu 1. dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für die auf ihr Grundstück durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Erschütterungen zuzuerkennen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage einschließlich der Hilfsanträge abzuweisen.

Sie steht auf dem Standpunkt, dass der Planfeststellungsbeschluss weder in formeller noch in materieller Hinsicht zu beanstanden sei.

Das Vorhaben verstoße nicht gegen UVP-Recht. Dass das bremische Recht bei Landesstraßen die Vorprüfung an die Überschreitung eines bestimmten Schwellenwerts knüpfe, sei mit Gemeinschaftsrecht vereinbar. Die Richtlinie 85/337 gebe in dieser Hinsicht lediglich allgemeine Kriterien vor und überlasse den Mitgliedstaaten deren Konkretisierung. Das sei hier fehlerfrei geschehen. In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass die EG-Kommission den aktuellen Stand der Umsetzung dieser Richtlinie in Deutschland überprüft habe. Die Überprüfung habe auch das Bundesland Bremen einbezogen. In einem Schreiben der Kommission vom 28.06.2006 würden im Bereich des Bundes und verschiedener Bundesländer Umsetzungsdefizite gerügt. Das BremUVPG habe der Kommission jedoch keinen Anlass zu einer Beanstandung gegeben.

Die Planrechtfertigung sei maßgeblich nach der Zielsetzung des einschlägigen Fachgesetzes zu beurteilen. Sowohl hinsichtlich der Gleisanlagen der Straßenbahn als auch hinsichtlich des Straßenausbaus sei danach die Zielkonformität zu bejahen.

Die vorgenommene Abschnittsbildung sei nicht zu beanstanden. Das hier in Rede stehende Teilstück der Schwachhauser Heerstraße habe durchaus eine eigenständige Verkehrsbedeutung. Auch ohne einen eventuellen Weiterausbau über die Kreuzung Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle hinaus sei das Vorhaben sinnvoll.

Entgegen der Ansicht der Kläger verstoße die Planung auch nicht gegen gesetzliche Vorschriften. § 41 BImSchG, auf den die Kläger sich in diesem Zusammenhang stützen, erstrecke sich nur auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wie Lärmschutzwände etc. Die Vorschrift biete keine Grundlage, um eine bestimmte Dimensionierung einer Straße durchzusetzen.

Soweit die Kläger die planerische Abwägung angriffen, sei zunächst daran zu erinnern, dass sie nur einen Anspruch auf ordnungsgemäße Abwägung ihrer eigenen Belange hätten. Auf eine Vollkontrolle der Planung hätten sie keinen Anspruch, weil sie nicht enteignungsbetroffen seien. Unabhängig hiervon würden die Kläger mit ihren Angriffen gegen die Abwägung aber auch nicht durchdringen:

Die Verkehrsprognose sei rechtsfehlerfrei erstellt worden. Sie beruhe auf Verkehrszählungen und berücksichtige die Veränderungen, die bis 2015 im bremischen Verkehrsnetz eintreten werden (z. B. Bau der A 281, Ausbau des ÖPNV etc.). Insgesamt handele es sich um eine sorgfältig erstellte Prognose.

Andere planerische Varianten seien von der Planfeststellungsbehörde zu Recht ausgeschlossen worden. Eine einspurige Richtungsfahrbahn sei nicht dazu geeignet, den Verkehr zu bewältigen. Das gelte auch für eine überbreite Richtungsfahrbahn von 4,5 m, wie sie die Kläger vorschlagen würden. Der Querschnitt der Straße müsse auf eine maximale stündliche Verkehrsstärke von 2.600 Kfz ausgelegt sein, was nach den einschlägigen Planungsempfehlungen die jetzt vorgesehene Fahrbahnbreite erforde-

re. Es entspreche anerkannten verkehrstechnischen Standards, dass die Beklagte sich insoweit von der EAHV 93 habe leiten lassen.

Hinsichtlich des schalltechnischen Gutachtens zeigten die Kläger Anhaltspunkte, aus denen sich eine Fehlerhaftigkeit der Prognose ergeben könnte, nicht auf. Gleiches gelte für das erschütterungstechnische Gutachten. Das Grundstück der Klägerin zu 1. sei sogar Messort gewesen, so dass gerade für dieses Grundstück präzise Messdaten vorliegen würden. Eine etwaige Zunahme des Güterverkehrs auf der Eisenbahnstrecke infolge des Ausbaus des Containerhafens in Bremerhaven und des Baus eines Containerhafens in Wilhelmshaven sei nicht in die Abwägung eingestellt worden, weil insoweit kein ursächlicher Zusammenhang zwischen der planfestgestellten Ausbaumaßnahme in der Schwachhauser Heerstraße und der Zunahme des Güterverkehrs bestehe.

Schließlich sei der Planfeststellungsbeschluss auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung fehlerhaft. Der Planfeststellungsbehörde sei die problematische Luftschadstoffsituation am Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle bewusst gewesen. Die Luftschadstoffbelastung sei Gegenstand eines Luftreinhalte- und Aktionsplans. Im Planfeststellungsbeschluss würden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation angeführt. Zu erwähnen sei auch, dass das Ausbauvorhaben, weil es Stausituationen entgegenwirke und den Verkehr verflüssige, seinerseits einen Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbilanz leiste.

Die Beigeladene hat keinen eigenen Antrag gestellt.

Die Behördenvorgänge haben vorgelegen. Sie waren, soweit in dieser Entscheidung verwertet, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig und teilweise begründet. Die Kläger haben einen Anspruch darauf, dass die Beklagte über aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu entscheidet (Hilfsantrag zu 2.). Im Übrigen ist die Klage aber unbegründet. Die Kläger können weder eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch eine Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit verlangen (Hauptantrag und Hilfsantrag zu 1.). Die Klägerin zu 1. hat auch keinen Anspruch auf Entschädigung wegen der auf ihr Grundstück einwirkenden Erschütterungsemissionen (Hilfsantrag zu 3.).

I.

Hauptantrag und Hilfsantrag zu 1.

Der auf §§ 28 Abs. 1 PBefG, 78 Abs. 1 VwVfG gestützte Planfeststellungsbeschluss vom 22.12.2005 hat die Herstellung eigener Gleisanlagen für die Straßenbahn, den Ausbau der Straße und eine – als Folge dieser Maßnahmen notwendige – Erweiterung der Eisenbahnunterführung zum Gegenstand. Die Kläger wenden sich in erster Linie gegen den Straßenausbau, d. h. die Dimensionierung der vorgesehenen Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr. Der Planfeststellungsbeschluss lässt diesbezüglich je-

doch weder formelle noch materielle Mängel erkennen, die die Kläger in ihren Rechten verletzen und seine Aufhebung (§ 113 Abs. 1 S. 1 VwGO) oder zumindest die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit (§ 29 Abs. 8 S. 2 PBefG) rechtfertigen würden.

1. Vorprüfung des Einzelfalles nach UVPG

Entgegen der Ansicht der Kläger verstößt die Planfeststellung nicht gegen die Vorschriften über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Bundesrecht (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG) und Landesrecht (Bremisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – BremUVPG) unterscheiden zwischen Vorhaben, für die kraft Gesetzes stets eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, und Vorhaben, für die diese Prüfung nur dann durchzuführen ist, wenn eine Vorprüfung zu dem Ergebnis führt, dass das beabsichtigte Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Vorprüfung bedeutet, dass von der zuständigen Behörde eine „überschlägige Prüfung“ der Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgenommen wird (§ 3 c Abs. 1 UVPG, § 3 Abs. 6 S. 1 BremUVPG). Diese Differenzierung geht auf Art. 4 Abs. 1 und Abs. 2 EG-Richtlinie 85/337 vom 27.06.1985 zurück (zuletzt geändert durch EG-Richtlinie 03/35 vom 26.05.2003).

Für den neuen Gleiskörper der Straßenbahn sowie die Änderung der Eisenbahnbrücke ist eine solche Vorprüfung nach Bundesrecht erforderlich (Nr. 14.11 der Anlage 2, Nr. 14.7 der Anlage 2 i. V. m. § 3 e UVPG) und auch durchgeführt worden. Die Vorprüfung hat zu dem Ergebnis geführt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind (S. 44 PFB).

Der Straßenbau beurteilt sich nach dem BremUVPG, und danach hat die Beklagte die Durchführung einer Vorprüfung zu Recht nicht als erforderlich angesehen. Beim Bau einer Straße der Kategorie A und B nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BremLStrG – um die es sich hier handelt – ist gemäß Nr. 6 der Anlage 1 zum BremUVPG eine Vorprüfung erst ab einer durchgehenden Länge von 2 km vorgeschrieben. Dieser Schwellenwert wird hier nicht erreicht, da der Straßenausbau lediglich eine 480 m lange Teilstrecke der Schwachhauser Heerstraße zum Gegenstand hat. Der Schwellenwert würde auch dann nicht erreicht, wenn man den vorangegangenen, 2003 fertig gestellten Ausbaubereich zwischen der Kreuzung Graf-Moltke-Straße/Hollerallee und der Kurfürstenallee einbezieht. Dieser Abschnitt hat eine Länge von ca. 550 m.

Abgesehen davon findet die in Nr. 6 der Anlage 1 zum BremUVPG vorgeschriebene Vorprüfung nur Anwendung beim „Bau“ der entsprechenden Straßen. Im vorliegenden Fall geht es aber lediglich um die Änderung einer Straße. Das UVP-Recht unterscheidet ausdrücklich zwischen dem (Neu-)Bau von Vorhaben und der Änderung bzw. Erweiterung vorhandener Vorhaben. Die Vorhaben unterliegen jeweils unterschiedlichen Regelungen (vgl. § 3 Abs. 7 BremUVPG; § 3 e UVPG), die eine differenzierte Beurteilung der Umweltauswirkungen gestatten (vgl. Dienes in: Hoppe (Hrsg), UVPG, 2. Aufl., § 3 e Rn. 1). Im vorliegenden Fall wird der Charakter der Straße durch den vorgesehenen Ausbau in baulich-funktioneller Hinsicht nicht wesentlich geändert. Stadtauswärts stehen dem Kfz-Verkehr bereits nach dem gegenwärtigen Ausbauzustand, auch wenn die innere Spur streckenweise über die Straßenbahngleise führt, zwei

Fahrstreifen zur Verfügung. Stadteinwärts wird die Schwachhauser Heerstraße gegenwärtig zunächst zweispurig über die Kreuzung Hollerallee/Graf-Moltke-Straße geführt. Die Straße verengt sich dann, um einspurig die Eisenbahnstrecke zu unterqueren, und erweitert sich danach wieder auf zwei Spuren. Dass es sich bei dem geplanten Straßenausbau um keinen (Neu-)Bau, sondern eine Änderung bzw. Erweiterung handelt, liegt danach auf der Hand. Ein Sachverhalt, der nach Gemeinschaftsrecht eine besondere Prüfungspflicht auslösen könnte, ist nach Art und Umfang des Vorhabens ersichtlich nicht gegeben.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass die durch den Straßenausbau hervorgerufenen Umweltauswirkungen im Planaufstellungsverfahren, auch ohne dass ausdrücklich eine Vorprüfung nach dem BremUVPG vorgenommen wäre, eingehend ermittelt und bewertet worden sind. Das betrifft die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmimmissionen (schalltechnisches Hauptgutachten des Ingenieurbüros B. M. H. vom 09.04.2003 und Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005, Anlagen 10.1 und 10.2 des PFB), die Erschütterungsimmissionen (erschütterungstechnisches Hauptgutachten des Ingenieurbüros B. M. H. vom 23.03.2003 und Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005, Anlagen 10.1 und 10.2 des PFB) und die Luftschadstoffimmissionen (Immissionsgutachten des Ingenieurbüros I., Freiburg, vom März 2003, Anlage 9 des PFB). Die Frage der Umweltauswirkungen war im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange Gegenstand zahlreicher Einwendungen und ist im Planaufstellungsverfahren eingehend erörtert worden (vgl. Protokoll des Erörterungstermins vom 15.12.2004, Anlage 1.2 des PFB). Der Planfeststellungsbeschluss nimmt zu den Auswirkungen zusammenfassend Stellung (S. 44 – 50). Die tatsächlich erfolgten Ermittlungen und Bewertungen gehen im Ergebnis über das hinaus, was bei Durchführung einer gesonderten Vorprüfung erforderlich gewesen wäre. Der Sache nach ist im Planaufstellungsverfahren deutlich mehr als eine „überschlägige Prüfung“ der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgt. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann im vorliegenden Fall ein Verstoß gegen das UVP-Recht nicht angenommen werden.

Die Kläger weisen zutreffend darauf hin, dass nach der Rechtsprechung des EuGH Schwellenwerte, die die Mitgliedsstaaten für die Erforderlichkeit einer Vorprüfung festlegen, nicht dazu führen dürfen, dass umweltrelevante Projekte aufgrund pauschaler Kriterien aus dem Prüfungsraster herausfallen. Auch Projekte von geringer Größe können im Einzelfall erhebliche Auswirkungen für die Umwelt haben (EuGH, Urteil vom 21.09.1999 - C 392/96 (Kommission ./I. Irland). Im vorliegenden Fall ist indes nach Vorstehendem nichts dafür erkennbar, dass umweltrelevante Gesichtspunkte nicht ausreichend beachtet worden wären.

2. Planrechtfertigung

Planungen für öffentliche Vorhaben bedürfen der Planrechtfertigung. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., vgl. zuletzt BVerwG, U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – NVwZ - Beilage 8/06 – Rn. 182).

a) An dieser Zielkonformität kann im vorliegenden Fall kein Zweifel bestehen. Hinsichtlich des Vorhabens, einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn herzustellen, das den eigentlichen Anlass für die Neuplanung bildet, wird dies von den Klägern auch nicht in Frage gestellt. Straßenbahnen dienen nach den Bestimmungen des PBefG der zügigen Abwicklung des Personenverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsbereich (vgl. § 4 Abs. 1 PBefG). Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des Systems ÖPNV, durch dessen Einrichtung überhaupt erst die Voraussetzungen für das Zusammenleben in einem großstädtischen Verdichtungsraum geschaffen werden. Die beabsichtigte Trennung der Verkehrsräume für die Straßenbahn und den Kfz-Verkehr dient der Verbesserung des ÖPNV. Störungen, die durch Mitbenutzung der Straßenbahngleise durch den Kfz-Verkehr insbesondere in Zeiten starken Verkehrsaufkommens eintreten, werden dadurch beseitigt (vgl. dazu OVG Bremen, U. v. 08.10.2002 – 1 D 291/02).

Zielkonformität ist ebenfalls in Bezug auf den geplanten Straßenausbau gegeben. Nach dem für die Planung der Straße einschlägigen Bremischen Landesstraßengesetz sind die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (§ 10 Abs. 1 S. 2 BremLStrG). Der Straßenausbau dient im vorliegenden Fall diesem Ziel. Mit ihm soll die derzeitige Funktion der Straße aufrechterhalten bleiben vor allem und im Bereich der Eisenbahnführung die vorhandene Fahrbahnverengung auf eine Fahrspur beseitigt werden. Das reicht für die Planrechtfertigung aus. Ob das Vorhaben in seinen konkreten Ausmaßen erforderlich ist, betrifft nicht die Planrechtfertigung, sondern ist eine Frage der planerischen Abwägung (vgl. BVerwG, B. v. 19.03.1998 – VR 10/97 – juris).

Der Umbau der Eisenbahnbrücke ist Folge dieser beiden Maßnahmen. Um die vorstehend genannten Ziele zu verwirklichen, ist eine Erweiterung der Unterführung, die derzeit eine lichte Weite von lediglich 23,5 m besitzt, erforderlich.

b) Bei einer abschnittswisen Straßenplanung verlangt die Planrechtfertigung außerdem, dass der betreffende Abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion hat. Es muss der Entstehung eines Planungstorso vorgebeugt werden (vgl. BVerwG, U. v. 23.02.2005 – 4 A 5/04 – BVerwGE 123, 23 <25/26>).

Dass der planfestgestellte Straßenabschnitt für sich genommen eine eigene Rechtfertigung besitzt, kann nicht ernstlich bestritten werden.

Für die Gleisanlagen der Straßenbahn liegt das auf der Hand. Das Vorhaben schließt diesbezüglich den in den vergangenen Jahren erfolgten Umbau der Schwachhauser Heerstraße ab. Die Straßenbahn verfügt nach Verwirklichung des Vorhabens nunmehr im gesamten Verlauf dieser Straße über einen eigenen Gleiskörper.

Für den Straßenausbau gilt nichts anderes. Die Maßnahme fügt sich unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Straße in das vorhandene Verkehrsnetz ein. Sie knüpft an den gegebenen Zustand an, wobei im Bereich der Eisenbahnunterführung ein bislang vorhandener Engpass beseitigt wird. Für die Gefahr eines Planungstorso ist nichts ersichtlich. Insbesondere ist das Vorhaben nicht – im Sinne eines „Zwangspunktes“ für nachfolgende Planungen – auf einen Ausbau oder eine Umgestaltung

des Verkehrsknotens Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle hin angelegt, und zwar schon deshalb nicht, weil es nicht zur Folge hat, dass relevante zusätzliche Verkehrsmengen in diesen Verkehrsknoten hineingeführt werden (siehe dazu die Ausführungen zur Verkehrsprognose unter I 4 a).

3. Planbindung

Eine Planungsentscheidung kann durch gesetzliche Vorschriften gebunden sein, die sie inhaltlich zwingend strukturieren, also nicht durch die planerische Abwägung überwunden werden können.

Ob § 41 BImSchG, der regelt, unter welchen Voraussetzungen beim Bau oder der Änderung von Verkehrswegen Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm zu treffen sind, zu diesen zwingenden Vorschriften gehört oder (lediglich) eine Abwägungsdirektive darstellt, mag hier dahinstehen (für eine gebundene Entscheidung: BVerwG, U. v. 28.01.1999 – 4 CN 5/98 – BVerwGE 108, 248 <256>; für eine planerische Abwägung unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorgangs aktiven Schallschutzes: BVerwG, U. v. 15.03.2000 – 11 A 42/97 – BVerwGE 110, 370 <382>; U. v. 03.03.2004 – 9 A 15/03 – NVwZ 2004, 986 <987>; U. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04 – BVerwGE 124, 334 <344>). Denn dass diese Vorschrift den Klägern im konkreten Fall einen Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit verleihen könnte, kann ausgeschlossen werden. Soweit die Kläger nach dieser Vorschrift einen Anspruch darauf haben, dass die Beklagte über aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke neu entscheidet, berührt das nicht die Ausgewogenheit der Gesamtplanung. Das in dieser Hinsicht bislang bestehende Planungsdefizit kann durch eine Planergänzung beseitigt werden (vgl. dazu II.).

Entgegen der Ansicht der Kläger kann nicht angenommen werden, dass die Frage der Dimensionierung einer Straße in den Anwendungsbereich von § 41 BImSchG fällt. Die Vorschrift erfasst nur Vorkehrungen zur Ausgestaltung des Verkehrsweges. Dazu gehören in erster Linie bauliche Maßnahmen, die die Ausstrahlung des Verkehrslärms mindern, also Maßnahmen aktiven Schallschutzes (Schulze-Fielitz in: GK-BImSchG, § 41 Rn. 63). Nicht verlangt werden kann unter Berufung auf § 41 BImSchG eine geringere Dimensionierung oder gar ein Verzicht auf eine Straße (Jarass, BImSchG, 6. Aufl. 2005, § 41 Rn. 44). Diese Fragen berühren allein die planerische Abwägung (BVerwG, B. v. 19.03.1998 – 11 VR 10/97 – juris).

4. Abwägung

Bei der Planung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 28 Abs. 1 S. 2 PBefG). Das Gebot gerechter Abwägung verlangt, dass eine sachgerechte Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkannt wird und dass schließlich der Ausgleich zwischen ihnen nicht in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Anspruch auf eine gerichtliche „Vollüberprüfung“ der planerischen Abwägung haben dabei grundsätzlich nur diejenigen, deren Grundeigentum durch den Planfeststellungsbeschluss unmittelbar in Anspruch genommen wird. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet in diesem Fall eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, die, da eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist (Art. 14 Abs. 3 GG), eine umfassende Prüfung des klägerischen Vortrags verlangt. Diese erstreckt sich auch auf einen geltend gemachten Verstoß gegen Vorschriften, die allein dem öffentlichen Interesse dienen (st. Rspr., vgl. die Nachweise bei Schütz, in : Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, Rn. 851 ff.). Personen, die nicht enteignungsbetroffen sind, können demgegenüber nur verlangen, dass ihre subjektiven Belange rechtsfehlerfrei bei der Abwägung berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass die gerichtliche Überprüfung sich auch nur auf solche Rechtsvorschriften erstreckt, die den Schutz der Betroffenen bezwecken.

Die Kläger sind im vorliegenden Fall nicht enteignungsbetroffen i. S. von Art. 14 Abs. 3 GG. Ihre Grundstücke bzw. Teile davon müssen zur Realisierung des geplanten Vorhabens nicht in Anspruch genommen werden. Das mindert im konkreten Fall indes nicht den gerichtlichen Kontrollumfang. Denn alle substantiierten Einwände, die sie gegen die planerische Abwägung erheben, berühren ihre subjektiven Belange. Ihr Vorbringen unterliegt deshalb in vollem Umfang der gerichtlichen Überprüfung. Die von den Prozessbevollmächtigten der Kläger – abstrakt – aufgeworfene Frage, ob eine gerichtliche Vollüberprüfung nicht nur in Fällen der Enteignungsbetroffenheit nach Art. 14 Abs. 3 GG, sondern möglicherweise darüber hinaus auch bei Eingriffen in den Schutzbereich von Art. 2 Abs. 2 GG, d. h. im Falle einer Gesundheitsgefährdung in Betracht kommt, stellt sich deshalb im konkreten Fall nicht.

a) Wesentliches Element der planerischen Abwägung ist im vorliegenden Fall die Verkehrsprognose. Die Immissionsgutachten, mit denen die von dem Vorhaben ausgehenden nachteiligen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet worden sind, beruhen auf dieser Verkehrsprognose. Mängel würden deshalb auch die Immissionsgutachten berühren. Es ist jedoch nicht erkennbar, dass die Prognose unter Rechtsfehlern leidet.

Eine Verkehrsprognose ist vom Gericht darauf zu überprüfen, ob sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt, ob der ihr zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist (st. Rspr., vgl. BVerwG, U. v. 11.07.2001 – 11 C 14/00 – BVerwGE 114, 364 <378>; zuletzt OVG Bremen, U. v. 28.03.2006 – 1 D 333/05).

Vorliegend ist die Behörde für den Analysefall von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge aller Tage des Jahres – DTV – von 25.678 (Lkw-Anteil 2,09 %), für den Prognose-Nullfall 2015 von einer DTV von 23.820 (Lkw-Anteil 3,07 %) und für den Prognosefall von einer DTV von 24.780 (Lkw-Anteil 2,98 %) ausgegangen.

(1) Die derzeitige Verkehrsbelastung des hier in Rede stehenden Teilstücks der Schwachhauser Heerstraße – Analysefall – ist damit ersichtlich zutreffend in die Prognose eingestellt worden. Die DTV ist auf der Grundlage einer am 21.04.2001 erfolgten Verkehrszählung berechnet worden, die für diesen Tag eine Belastung von 29.600 Kfz/24 h ergeben hatte. Auf dieser Verkehrszählung beruht auch die Angabe zum Lkw-Anteil.

Die bei der Verkehrszählung erhobenen Verkehrsdaten sind durch das im Auftrag der Handelskammer Bremen erstellte Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros T. bestätigt worden (Verkehrsstudie Concordiatunnel, Hannover, Juli 2004). Im Rahmen einer jeweils 24-stündig durchgeführten automatischen Verkehrszählung (Plattenzählung) hat das Ingenieurbüro für den 16.06.2004 (Mittwoch) eine Tagesverkehrsbelastung von 28.148 Kfz/24 h und für den 17.06.2004 (Donnerstag) eine Tagesverkehrsbelastung von 28.495 Kfz/24 h festgestellt, woraus sich eine DTV für alle Tage des Jahres von 23.966 bzw. 23.364 berechnet (S. 24 des Gutachtens). Das entspricht in der Größenordnung dem Ergebnis der am 21.04.2001 durchgeführten Verkehrszählung. Bestätigt worden ist in dem Verkehrsgutachten auch der vergleichsweise geringe Lkw-Anteil. Dieser Anteil hat an den Zähltagen ca. 2,5 bis 2,9 % betragen (S. 11/12 des Gutachtens; bei der Plattenzählung sind dabei Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t als Lkw eingestuft worden, bei der Verkehrszählung im Jahre 2001 Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t).

Soweit das Ingenieurbüro S. in seinem im Auftrag des Beirates Schwachhausen/Vahr erstellten Gutachten (Alternativen für den geplanten Umbau der westlichen Schwachhauser Heerstraße I, 15.01.2004) zu einer DTV für alle Tage des Jahres 19.000 Kfz/24 h gelangt ist, muss dieser Wert als zu niedrig betrachtet werden. Er beruht auf einer Hochrechnung der Spitzenbelastungsstunden an 3 Zähltagen (27.11.2003, 03.12.2003 und 12.12.2003), die die tatsächliche Verteilung des Tagesverkehrsaufkommens nicht hinreichend berücksichtigt (vgl. dazu S. 23 des Gutachtens T.). Festzuhalten ist, dass auch nach den Zählungen des Ingenieurbüros S. der Lkw-Anteil vergleichsweise gering ist. Der Anteil von Lkw > 7,5 t beträgt danach 1,25 %.

Nach seiner Verkehrsfunktion ist der Straßenabschnitt danach heute, wie die Verkehrserhebungen belegen, Teil einer wichtigen Verbindung zwischen der Bremer Innenstadt und dem nordöstlichen Stadtgebiet bzw. dem nordöstlichen Umland Bremens. Für regionale Durchgangsverkehre insbesondere des Güterverkehrs wird die Strecke demgegenüber nur gering genutzt. Das zeigt der niedrige Lkw-Anteil.

(2) Dem Planfeststellungsbeschluss liegt die Annahme zugrunde, dass sowohl für den Fall, dass die derzeitigen Straßenverhältnisse unverändert bleiben - Prognose-Nullfall - als auch für den Fall des Ausbaus – Prognosefall - eine wesentliche Änderung gegenüber der derzeitigen Verkehrsbelastung nicht eintreten wird. Nach dieser auf das Jahr 2015 bezogene Prognose wird es also infolge des Ausbaus nicht zu der von den Klägern befürchteten deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs kommen. Der Straßenausbau wird danach lediglich die derzeitigen Störungen im Verkehrsablauf beseitigen, ansonsten aber die Verkehrsfunktion des Straßenabschnitts unverändert lassen und insbesondere eine Umleitung des Lkw-Verkehrs in dem von den Klägern befürchteten Ausmaß nicht bewirken. Diese prognostische Einschätzung lässt Rechtsfehler nicht erkennen.

Sie beruht auf einer Modellberechnung für die Verkehrserzeugung und -nachfrage im gesamten bremischen Stadtgebiet. In die Modellberechnung sind Strukturdaten der Bevölkerungsentwicklung (550.000 Einwohner und 302.400 Beschäftigte im Jahr 2015 in Bremen), wesentliche siedlungsstrukturelle Änderungen (z. B. neue Wohngebiete in Borgfeld; bauliche Verdichtung in Schwachhausen), Veränderungen im Verkehrsan-

gebot (z. B. sechsstreifiger Ausbau der A 27 zwischen den Anschlussstellen Überseestadt und Burg-Lesum; Ausbau der A 281; Ausbau der Straßenbahnlinie 4) und verkehrslenkende Maßnahmen eingestellt worden. Der für die Verkehrsprognose verantwortliche Behördenmitarbeiter hat deren Methodik in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar im Einzelnen erläutert. Das komplexe Verkehrsmodell, das geeignet ist, die Hauptverkehrsströme abzubilden und zu quantifizieren (vgl. dazu die vorgelegten Verkehrsnetzkonten), wird regelmäßig aktualisiert und gestattet es, die verschiedenen Faktoren, die auf das Verkehrsgeschehen Einfluss haben, zeitnah zu berücksichtigen.

Danach kann insbesondere nicht angenommen werden, dass der Straßenzug sich infolge des Straßenausbaus zu einem Durchgangsweg für den Güterverkehr in Ost/West-Richtung entwickeln wird. Dieser Verkehr verläuft derzeit entweder über die Route Bremer Kreuz/BAB-Anschlussstelle Arsten/Neuenlander Straße oder über die Route Bremer Kreuz/BAB-Anschlussstelle Überseestadt/B 75. Die Innenstadtroute (Kurfürstenallee/Schwachhauser Heerstraße/Breitenweg) wird demgegenüber, obwohl für Lkw befahrbar, vom Güterverkehr gegenwärtig gering genutzt. Hieran wird sich nach der schlüssigen prognostischen Einschätzung der Beklagten auch zukünftig nichts ändern. Die beiden genannten Hauptrouten sind attraktiv und werden durch derzeit durchgeführte bzw. geplante Ausbaumaßnahmen in ihrer Attraktivität noch gesteigert. Sie besitzen gegenüber anderen Strecken objektiv deutliche Vorteile. Das wird im Übrigen auch in dem weiteren Verkehrsgutachten, das das Ingenieurbüro S. vorgelegt hat, bestätigt (Alternativen für den geplanten Umbau der westlichen Schwachhauser Heerstraße II, Oktober 2004, vgl. dort das Ergebnis der Messfahrten). Durch das vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitete Lkw-Führungsnetz (aktuelle Fassung von März 2006) wird diese Routenwahl noch bestärkt. Für eine Neuausrichtung der Verkehrsströme infolge des Straßenausbaus auf dem hier in Rede stehenden Teilstück ist unter diesen Umständen ein nachvollziehbarer Grund nicht erkennbar.

b) Im Hinblick auf die Dimensionierung der Fahrbahn liegt ebenfalls kein Abwägungsmangel vor. Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass die Fahrbahn auf ca. 80 % des Teilstücks 5,5 m breit angelegt wird. Die Behörde hat sich dabei von der bisherigen Verkehrsfunktion der Straße, die aufrechterhalten bleiben soll, sowie den einschlägigen fachlichen Empfehlungen leiten lassen. Ihre Entscheidung lässt Rechtsfehler nicht erkennen.

Die Planungsentscheidung stützt sich maßgeblich auf die Erwägung, dass sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts grundsätzlich ein zweispuriger Kfz-Verkehr ermöglicht werden soll. Es soll ein Nebeneinanderfahren von Lkw und Pkw bzw. ein Vorbeifahren von Lkw an haltenden Lieferwagen möglich sein. Dazu bedarf es einer Fahrbahnbreite von 5,5 m (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993, - EAHV 93 -, S. 48; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Entwurf 03.06, - RAST 05 Entwurf -, S. 62). Eine Breite von 5,5 m stellt für eine zweistreifige Richtungsfahrbahn ein Mindestmaß dar, die Regelbreite für eine solche Fahrbahn beträgt 6,5 m (EAHV 93, S. 46; RAST 05 Entwurf S. 60). Die Beklagte hat sich hier also für die untere Grenze der bei Zweistreifigkeit von Richtungsfahrbahnen fachlich vertretbaren Dimensionierung entschieden. Ohne die Markierung der Fahrstreifen wäre eine Fahrbahnbreite gegeben, wie sie als Ober-

grenze für überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen vorgesehen ist (vgl. dazu EAHV 93, S. 48; RSt 05 Entwurf, S. 62). Die Frage der Markierung der Fahrstreifen ist in der mündlichen Verhandlung erörtert worden. Der Vorhabenträger hält sie aufgrund der Erfahrung, die in anderen Bereichen der Stadt mit dem Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer unter beengten Fahrbahnverhältnissen gemacht worden sind, für erforderlich. Gegenstand der Planfeststellung und damit des vorliegenden Verfahrens ist die Fahrbahnmarkierung indes nicht. Hier geht es allein um die bauliche Dimensionierung der Fahrbahn.

Im Hinblick auf die Verkehrsfunktion und -belastung des Teilstücks ist diese Dimensionierung nicht unangemessen. Für die Straße sind werktägliche Tagesverkehrsbelastungen von 29.600 Kfz/24 h (Verkehrszählung 21.04.2001) bzw. 28.148 Kfz/24 h (Plattenzählung 16.06.2004) und 28.495 Kfz/24 h (Plattenzählung 17.06.2004) ermittelt worden (s. o.). Die prognostizierte Verkehrsmenge wird nur geringfügig darunter liegen. Die Belastung ist damit erheblich und bringt zum Ausdruck, dass die Straße, wie dargelegt, eine wichtige Verbindung zur Bremer Innenstadt darstellt. In der mündlichen Verhandlung sind in diesem Zusammenhang die fachlichen Empfehlungen für die Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärke einer Straße erörtert worden (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausg. 2001/Fassung 2005 – HBS -, S. 2 – 16, Tabelle 2-2). Dr.-Ing. T. hat insoweit zutreffend darauf hingewiesen, dass die Schwachhauser Heerstraße eine erhebliche Bedeutung als Ein- und Ausfallstraße für den Berufspendlerverkehr hat. Er hat sie deshalb einem Tagesganglinientyp zugeordnet, der diese Bedeutung berücksichtigt („TG_w2“). Die von Dipl.-Ing. S. vorgenommene Zuordnung („TG_w1“) wird dieser Bedeutung nicht gerecht. Die vorgesehene Dimensionierung gewährleistet, dass die Straße ihre bisherige Verkehrsfunktion weiter erfüllen kann. Eine einstreifige überbreite Richtungsfahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 4,5 m bis 4,75 m, wie sie von Dipl.-Ing. S. vorgeschlagen worden ist (vgl. zuletzt Ergänzungsgutachten 2006) und für die dieser in der mündlichen Verhandlung nochmals plädiert hat, hat die Beklagte aus fachlich nachvollziehbaren Erwägungen als nicht ausreichend angesehen.

c) Die Verkehrslärmbeeinträchtigungen, die von dem Vorhaben auf die Wohngrundstücke der Kläger einwirken, werden in dem Planfeststellungsbeschluss nach Art und Umfang zutreffend erfasst. Zwar lässt sich die Annahme des Planfeststellungsbeschlusses, dass auf bzw. in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnbrücke aus technischen Gründen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden könnten, nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht aufrecht erhalten. Insoweit bedarf es einer erneuten Überprüfung und ggfs. einer Planergänzung (dazu unten II.). Dieser Punkt hat aber keinen Einfluss auf die Abgewogenheit der Gesamtplanung.

Für die Grundstücke der Kläger ist ebenso wie für die übrigen angrenzenden Grundstücke eine Lärmberechnung nach der 16. BImSchV durchgeführt worden (schalltechnisches Hauptgutachten des Ingenieurbüros B. M. H. vom 09.04.2003 sowie Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005). Hinsichtlich der Verkehrsmengen sind dabei für den Straßenverkehr die Daten der vom Vorhabenträger erarbeiteten Verkehrsprognose eingestellt worden (Hauptgutachten S. 10/11), für den Eisenbahnverkehr die Anzahl der Vorbeifahrten, wobei jeweils nach der Zuggattung und den für die jeweilige Zuggattung maßgeblichen Lärmparametern differenziert worden ist (Haupt-

gutachten S. 15/16), und für den Straßenbahnverkehr ebenfalls die Anzahl der Vorbeifahrten (Hauptgutachten S. 14).

Das Gutachten lässt diesbezüglich Fehler nicht erkennen. Insbesondere sind die zugrunde gelegten Daten für den Kfz-Verkehr nicht zu beanstanden; die betreffende Verkehrsprognose ist, wie dargelegt, fehlerfrei erarbeitet worden. Ebenfalls ist der Eisenbahnverkehr, der die Brücke frequentiert, zutreffend erfasst worden. Gegen die im Gutachten genannte Auflistung der Zugvorbeifahrten werden konkrete Einwendungen von den Klägern nicht erhoben. Soweit sie geltend machen, in den nächsten Jahren sei infolge des Ausbaus der Containerhäfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven ein erheblicher, in der Prognose aber nicht berücksichtigter zusätzlicher Güterverkehr zu erwarten, zeigen sie damit einen Mangel des schalltechnischen Gutachtens nicht auf. Es ist nicht zu beanstanden, wenn das Gutachten nur diejenigen lärmverursachenden Faktoren einbezogen hat, die durch das Ausbauvorhaben selbst veranlasst sind.

Auf der Grundlage dieser Verkehrsdaten ist in dem Gutachten eine differenzierte Immissionsberechnung vorgenommen worden. Berechnet worden sind die Außenpegel an den Gebäudefronten und in den Außenwohnbereichen jeweils gesondert nach den Straßenverkehrs-, Eisenbahnverkehrs- und Straßenbahnverkehrsimmissionen. Der Einfluss, den das geplante Vorhaben auf den Lärmpegel hat, wird in einer Berechnungstabelle jeweils durch den Pegelunterschied zwischen Prognose-Nullfall und Prognosefall ausgewiesen. Zusätzlich ist der Summenpegel aus Straßenverkehrs- und Eisenbahnverkehrslärm für den Prognosefall berechnet worden.

Für das nördlich der Eisenbahnstrecke gelegene Grundstück der Klägerin zu 1., für das der Bebauungsplan Allgemeines Wohngebiet festsetzt, sind insoweit die Beurteilungspegel geschossweise an insgesamt 14 Immissionsorten an der vorderen und hinteren Gebäudefront berechnet worden (vgl. Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005, Anlage 10.3 A, S. 24; Anlage 10.3 G, S. 31/32; Anlage 10.3 E, S. 23/24 – jeweils laufende Nr. 844). Die Berechnung hat zu dem Ergebnis geführt, dass an der der Straße zugewandten Gebäudevorderfront eine erhebliche Lärmbelastung gegeben ist, während die Belastung an der Rückfront deutlich geringer ausfällt. Ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen wird in dem Gutachten verneint, weil der Immissionspegel infolge der Ausbaumaßnahmen nicht steigt, sondern sogar – geringfügig - abnimmt. Ursache hierfür ist unter anderem eine DB-Gleisachsenverschiebung nach Süden, die im Rahmen des Umbaus der Eisenbahnbrücke erfolgt (Hauptgutachten vom 09.04.2003, S. 40).

Im Einzelnen: An der Gebäudevorderfront des Grundstücks der Klägerin zu 1. liegt der Summenpegel durch Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm im Prognosefall am 1., 2. und 3. OG bei 70 dBA tags und am 1. OG bei 65 dBA nachts und am 2. und 3. OG bei 67 dBA nachts, wobei der Pegel insbesondere nachts durch den Eisenbahnverkehr der DB-Strecke bestimmt wird. Der Pegel liegt damit im Prognosefall tags bei und nachts über der Grenze, oberhalb derer für den Gesamtpegel in Wohngebieten ein aus der Sicht des Grundrechtsschutzes kritischer Bereich beginnt (vgl. dazu BVerwG, U. v. 23.02.2005 – 4 A 5/04 – BVerwGE 123, 23 <35/36>). Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die in der Berechnungstabelle ausgewiesenen Werte Außenpegel darstellen, unter dem Gesichtspunkt einer Grundrechtsbeeinträchtigung für die Nachtstunden aber der Innenraumpegel relevant ist (vgl. dazu BVerwG, B. v. 25.05.2005 – 9 B 41/04 – juris). Dem braucht hier aber nicht weiter

nachgegangen zu werden. Denn für die Lärmbewertung ist entscheidend, dass die Lärmpegel infolge der Ausbaumaßnahme an der Vorderfront nicht erhöht werden. Die Berechnungstabelle weist dies für die Immissionsorte jeweils einzeln aus; entweder tritt kein Unterschied zwischen den Pegeln für den Prognose-Nullfall und den Prognosefall ein oder der Pegel nimmt sogar – geringfügig – ab. Wenn in dem Gutachten unter diesen Umständen ein durch die Ausbaumaßnahme ausgelöster Anspruch auf Schallschutzvorkehrungen verneint wird, ist das nicht zu beanstanden.

Für das südlich der Eisenbahnstrecke gelegene Grundstück des Klägers zu 2., für das der Bebauungsplan Mischgebiet festsetzt und das mit einem Wohnhaus bebaut ist, sind die Beurteilungspegel von insgesamt 8 Immissionsorten an der vorderen und hinteren Gebäudefront berechnet worden (Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005, Anlage 10.3 A Seite 9; Anlage 10.3 G Seite 1; Anlage 10.3 E Seite 9 – jeweils lfd. Nr. 501 e und 501 h). Auch hier besteht in der Lärmbelastung ein deutlicher Unterschied zwischen der der Straße zugewandten Gebäudevorderfront und der Rückfront. Den Summenpegel aus Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm errechnet das Gutachten an der Vorderfront für den Prognosefall mit 72 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts am 1., 2. und 3. OG. Der Lärmpegel wird in den Nachtstunden wie bei der Klägerin zu 1. maßgeblich vom Eisenbahnverkehr auf der DB-Strecke bestimmt. Anders als im Fall der Klägerin zu 1. weist die Berechnungstabelle für den Prognosefall aber einen Anstieg des Lärmpegels auf, der zwischen 0,2 und 1,4 dB(A) beträgt. Verursacht wird der Pegelanstieg vor allem durch die Erweiterung der Eisenbahnbrücke sowie die DB-Gleisachsenverschiebung nach Süden (Hauptgutachten vom 09.04.2003, Seite 35 und 40). Differenzierend nach Geschossen und Tages-/Nachtstunden wird ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen anerkannt.

Das schalltechnische Gutachten ist in seinem methodischen Ansatz schlüssig und nachvollziehbar. Allerdings ist die Beschränkung auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht aufrecht zu halten. Die Beklagte wird zu überprüfen haben, ob insoweit Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Eisenbahnbrücke in Betracht kommen, und ggf. eine Planergänzung vornehmen müssen (dazu unten II). Eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder eine Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit kommt deswegen jedoch nicht in Betracht. Im Falle unzureichender Lärmvorsorge besteht grundsätzlich nur ein Anspruch auf Planergänzung, nicht aber auf Planaufhebung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn das Fehlen einer Schutzauflage – ausnahmsweise – von so großem Gewicht ist, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage ist (BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04 NVwZ 2006, 331 <332>). Das kann hier aber nicht angenommen werden. Die Frage, ob im Bereich des Brückenbauwerks Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Betracht kommen, berührt nicht die Ausgewogenheit der gesamten Planung.

d) Die Erschütterungsimmissionen, die von dem Vorhaben verursacht werden, sind ebenfalls fehlerfrei in die Abwägung eingestellt und bewertet worden.

Die Erschütterungsimmissionen, die von dem Vorhaben auf die angrenzenden Grundstücke einwirken, sind auf Veranlassung des Vorhabenträgers gutachterlich erfasst und bewertet worden (erschütterungstechnisches Hauptgutachten des Ingenieurbüros B. M. H. vom 23.03.2003; Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005). Für die Messung und Beurteilung wurde die DIN 4150-2 („Erschütterungen im Bauwesen –

Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) zugrunde gelegt. Abgestellt wurde auf die Straßenbahn und den Schwerlastverkehr, weil durch das Näherrücken der Gleise und der Fahrbahn an die Gebäude Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand eintreten. Auch insoweit hat das Gutachten zu Recht nur solche Faktoren einbezogen, die durch das Ausbauvorhaben selbst veranlasst sind (Hauptgutachten S. 3; Ergänzungsgutachten S. 4).

Das Gutachten hat zu dem Ergebnis geführt, dass Gebäudeschäden infolge dieser Veränderungen mit Sicherheit auszuschließen sind (Hauptgutachten S. 24; Ergänzungsgutachten S. 7).

Darüber hinaus ist untersucht worden, ob die in der DIN 4150-2 genannten Anhaltswerte eingehalten werden. Diese Anhaltswerte sind nach Baugebietstypen gestaffelt (Nr. 6.3 DIN 4150-2). Bei ihrer Einhaltung kann erwartet werden, dass in der Regel „erhebliche Belästigungen“ von Menschen in Wohnungen oder vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (Nr. 1 DIN 4150-2).

Die Herstellung eines eigenen Gleiskörpers für die Straßenbahn führt danach zu keiner messtechnisch nachweisbaren Änderung der Erschütterungsimmissionen. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 werden insoweit sowohl gegenwärtig als auch zukünftig eingehalten (Hauptgutachten S. 18-20; Ergänzungsgutachten S. 6). Demgegenüber sind die Erschütterungsimmissionen, die der Schwerlastverkehr auslöst, differenziert zu beurteilen. Die Anhaltswerte werden insoweit nach den durchgeführten Messungen derzeit nicht an allen Gebäuden eingehalten (Hauptgutachten S. 18-20). Infolge des Näherrückens der Fahrbahn an die Gebäude werden die Immissionen sich erhöhen, diese Steigerung wird in dem Gutachten aber, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung, im Ergebnis zu Recht als nicht wesentlich eingestuft (Ergänzungsgutachten S. 7/8).

Das Gutachten ist schlüssig und nachvollziehbar. Das Oberverwaltungsgericht teilt die von den Gutachtern gezogenen Schlussfolgerungen. Bei der DIN 4150-2 und den dort genannten Anhaltswerten handelt es sich um keine Rechtsnormen, sondern um ein technisches Regelwerk, das den einschlägigen naturwissenschaftlich-technischen Sachverstand zum Ausdruck bringt (BVerwG, B. v. 25.05.2005 – 9 B 41/04 – juris). Bei ihrer Anwendungen können vorhandene Vorbelastungen nicht unberücksichtigt bleiben. Ob eine Vorbelastung schon vor der Änderung der Anlage die Zumutbarkeitsgrenze überschreitet und, wenn dies nicht der Fall ist, ob jedenfalls in der durch die Anlagenänderung verursachten Erhöhung der Erschütterungsbelastung eine unzumutbare Belastung liegt, kann nur nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles beurteilt werden. Dabei kann insbesondere die historische Entwicklung der Belastungssituation sowie die Höhe und Häufigkeit der schon bisher vorhandenen und erst aufgrund des Änderungsvorhabens zu erwartenden Erschütterungen von Belang sein (BVerwG, U. v. 31.01.2001 – 11 A 6/00 – NVwZ-RR 2001, 653 <655>). Zu berücksichtigen ist auch, ob sich ein Gebäude aufgrund seiner Bauart durch eine besondere Schwingungsempfindlichkeit auszeichnet (OVG Bremen, U. v. 19.03.1993 – 1 BA 11/92 – NVwZ-RR 1993, 468 <473>).

Nach diesem Maßstab kann im vorliegenden Fall keine unzumutbare Zunahme der Erschütterungsimmissionen angenommen werden. Sowohl die Vorbelastung als auch die Zunahme halten sich in einem vertretbaren Rahmen. Die an 2 von 4 Messorten

festgestellte derzeitige Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150/2 ist vergleichsweise gering (Messort 1: Anhaltswert A_r tags für Beurteilungsschwingungsstärke 0,10 – Messergebnis 0,12; Messort 4: Anhaltswert A_r tags 0,07 – Messergebnis 0,09). An den übrigen beiden Messorten, zu denen auch das Gebäude der Klägerin zu 1. zählt (Messort 2), werden derzeit die Anhaltswerte der DIN 4150-2 durch den Schwerlastverkehr nicht überschritten (Hauptgutachten S. 18-20). Darüber hinaus handelt es sich bei der Zunahme der Erschütterungsbelastung um einen errechneten Wert (Verringerung des Abstands der Mitte der nächstgelegenen Fahrspur zum Gebäude bei Messort 1 von 13 auf 10 m, bei Messort 2 von 9 m auf 7 m; bei Messort 3 von 10 m auf 8 und bei Messort von 14 auf 13 m; vgl. Seite 7 Ergänzungsgutachten). Wie Dr. H. in der mündlichen Verhandlung näher erläutert hat, wird diese errechnete Zunahme durch die Verbesserung der Fahrbahn, die im Rahmen des Straßenausbaus erfolgt, teilweise ausgeglichen. Die Kompensationswirkung ist in dem Gutachten nicht berücksichtigt. Sie hat nach den plausiblen Ausführungen des Gutachters einen relevanten Umfang. Der Gutachter hat in diesem Zusammenhang in der mündlichen Verhandlung von einer „Erschütterungssanierung“ gesprochen.

Demgegenüber vermag das von der Klägerin zu 1. vorgelegte Gutachten der Dipl.-Ing. G. und W., Institut für Statik und Dynamik der Universität Hannover, vom 23.06.2006 nicht zu überzeugen. Zwar entsprechen die dort protokollierten Messergebnisse für die einzelnen Erschütterungsereignisse im Wesentlichen den Werten, die dem Gutachten B. M. H. vom 22.03.2003 zugrunde liegen. Dr. H. hat das in der mündlichen Verhandlung näher erläutert. Nicht haltbar ist aber die Hochrechnung auf die Tagesbelastung, die dort vorgenommen wird. Dipl.-Ing. G. und W. setzen dabei 700 bis 800 erschütterungsrelevante Schwerlastereignisse im Querschnitt von 24 Stunden an. Tatsächlich liegt die Anzahl der Erschütterungsereignisse aber deutlich niedriger. In dem Gutachten B. M. H. vom 22.03.2003 werden für den Prognose-Nullfall 109 und für den Prognosefall 113 erschütterungsrelevante Schwerlastereignisse im Querschnitt von 24 Stunden angenommen (Hauptgutachten S. 17). Die Dipl.-Ing. G. und W. haben zu Unrecht dem gesamten Lkw-Anteil an der DTV (derzeit 2,09 % und im Prognosefall 2,98 %) Erschütterungsrelevanz beigemessen. Da dieser Lkw-Anteil sämtliche Kfz ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t bzw. 3,5 t erfasst – was für die Ermittlung der Lärmimmissionen auch sinnvoll ist (vgl. Anlage zur 16. BImSchV; Faktor „p“) –, für die Erschütterungsimmissionen aber nur der Schwerlastverkehr ab 18 t relevant ist, sind sie zu einer deutlich überhöhten Tagesbelastung gelangt. Dr. H. hat das in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt.

e) Schließlich lässt auch die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung, die in dem Planfeststellungsbeschluss vorgenommen wird, einen Abwägungsfehler nicht erkennen.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffbelastung in dem vom Straßenausbau betroffenen Teilstück der Schwachhauser Heerstraße hat der Vorhabenträger ein Gutachten des Ingenieurbüros I., Freiburg, Dr. W., eingeholt. In diesem am 10.04.2003 erstatteten Gutachten werden hinsichtlich der Verkehrsbelastung wiederum die Daten der Verkehrsprognose zugrunde gelegt. Das Gutachten ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Jahresmittelwert für NO_2 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der gemäß § 3 des 22. BImSchV ab dem 01.01.2010 als Grenzwert gilt, im Prognosefall eingehalten werden wird (S. 15 des Gutachtens). Der nach § 4 der 22. BImSchV geltende Grenzwert für Feinstaub – Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und Tageswert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei maximal 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr – wird nach dem Gutachten im

Prognosefall ebenfalls eingehalten werden. Dr. W. hat sein Gutachten in der mündlichen Verhandlung näher erläutert und ist dabei insbesondere auf den von ihm für den Prognosefall vorgenommenen Rückgang der NO₂-Belastung eingegangen. Er hat plausibel dargelegt, dass insoweit vor allem durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte, d. h. effektivere Abgastechniken, Verbesserungen zu erwarten sein werden. Zu einem tendenziellen Rückgang der Belastung werde im konkreten Fall auch beitragen, dass durch den Straßenausbau der Verkehr verflüssigt werde.

Der Umstand, dass der Straßenausbau keine relevante Verkehrszunahme zur Folge haben wird, entzieht den Bedenken, die die Kläger unter dem Gesichtspunkt der Luftschadstoffbelastung gegen die Planfeststellung erhoben haben, die Grundlage. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Verhältnis zwischen straßenrechtlicher Planfeststellung und Luftreinhaltung ist hier nicht einschlägig. Nach dieser Rechtsprechung kann eine straßenrechtliche Planfeststellung fehlerhaft sein, wenn sich absehen lässt, dass die durch den Straßenausbau bedingte Verkehrszunahme es unmöglich macht, eine Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchVO mit den Mitteln der Luftreinhaltung zu erreichen (BVerwG, U. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03 – BVerwGE 121, 57 <64>; U. v. 23.02.2005 – 4 A 5/04 – BVerwGE 123, 23 <28/29>). Solch eine Fallkonstellation ist im vorliegenden Fall jedoch gerade nicht gegeben. Zu einer relevanten Verkehrszunahme wird es nach der Verkehrsprognose nicht kommen.

Aus diesem Grund kann auch nicht angenommen werden, dass der Straßenausbau die Immissionslage an dem verkehrlich hoch belasteten Verkehrsknoten Schwachhauser Heerstraße/Bismarckstraße/Dobbenweg/Außer der Schleifmühle verschlechtern wird. Die am Dobbenweg installierte Messstation hat in diesem Bereich eine Überschreitung der Grenzwerte ermittelt. So hat der Jahresmittelwert für NO₂ dort im Jahr 2005 57 µg/m³ betragen (Grenzwert ab 01.10.2010: 40 µg/m³); der Tages-Immissionswert für Feinstaub wurde an 46 Tagen überschritten (Grenzwert: 35 Tage). Der unter Federführung des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr aufgestellte Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen weist diese Überschreitungen aus (Brem. Bürgerschaft, Drucksache 16/625S, S. 22). Es werden in diesem Plan verschiedene Maßnahmen angeführt, die zu einer Reduzierung der Schadstoffbelastung beitragen sollen (S. 54 ff.). Für den Bereich Dobbenweg/Bismarckstraße wird dort ein spezieller Aktionsplan entwickelt (S. 120). Der zuständige Behördenmitarbeiter hat diese Maßnahmen in der mündlichen Verhandlung erläutert. Er hat in diesem Zusammenhang ausdrücklich bestätigt, dass aus der Sicht der Luftreinhaltung keine Bedenken gegen den vorgesehenen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße bestünden, weil nach der Prämisse der Planung von diesem Vorhaben keine Verkehrszunahme zu erwarten sei.

f) Die von den Klägern schließlich mit Blick auf die Haushaltsnotlage Bremens aufgeworfenen finanzverfassungs- und haushaltsrechtlichen Fragen sind für die Rechtmäßigkeit der Planungsentscheidung, um die es hier allein geht, ohne Belang. Die Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass die Finanzierung des Vorhabens gesichert ist. Das reicht im vorliegenden Zusammenhang aus.

II.

Hilfsantrag zu 2.

Die Kläger können verlangen, dass die Beklagte über aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu entscheidet.

Rechtsgrundlage dieses Anspruchs ist § 41 BImSchG. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt das nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Der Betroffene hat danach grundsätzlich einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schutzmaßnahmen. Aktiver Schallschutz hat, soweit sich das kostenmäßig vertreten lässt, Vorrang vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (BVerwG, U. v. 03.03.2004 – 9 A 15/03 – NVwZ 2004, 986 <987>. Ob die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG eine gebundene Entscheidung darstellt (so BVerwG, U. v. 28.01.1999 – 4 CN 5/98 -, BVerwGE 108, 248 <256>) oder der Behörde diesbezüglich ein begrenzter Abwägungsspielraum eingeräumt ist (so BVerwG, U. v. 15.03.2000 – 11 A 42/97 – BVerwGE 110, 370 <382>; U. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04 – BVerwGE 124, 334 <344>) mag hier dahinstehen. Am praktischen Ergebnis ändert das im konkreten Einzelfall nichts (vgl. Michler, in: Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, München 2004, Rn. 1170).

Die Umgestaltung der Schwachhauser Heerstraße einschließlich des Umbaus des Brückenbauwerks ist von der Beklagten zu Recht als erheblicher baulicher Eingriff und damit als wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG eingestuft worden (vgl. dazu schalltechnisches Hauptgutachten vom 09.04.2003, S. 19). Dem Kläger zu 2. hat die Beklagte insoweit wegen der von der DB-Strecke verursachten Lärmimmissionen auch einen Anspruch auf passiven Schallschutz zuerkannt (ergänzendes schalltechnisches Gutachten vom 31.01.2005, Anlage 10.3 G). Aktive Schallschutzmaßnahmen wurden nicht geprüft, weil es aus technischen Gründen nicht möglich sei, Lärmschutzanlagen (d. h. Wände oder Wälle) an der Bahnstrecke auf bzw. in unmittelbarer Umgebung der DB-Brücke herzustellen (schalltechnisches Hauptgutachten vom 09.04.2003, S. 4, 40).

Dieser Ausschluss aktiven Lärmschutzes begegnet erheblichen Zweifeln. Jedenfalls lässt sich die bislang dafür gegebene Begründung, nämlich eine fehlende technische Durchführbarkeit, nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht aufrecht erhalten. Vertreter der DB AG haben in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass aktiver Lärmschutz auf dem Brückenbauwerk durchaus möglich sei, und zwar an der Brücke selbst und ohne zusätzlichen Grunderwerb jeweils etwa 50 m rechts und links von der Brücke. Über diese 50 m hinaus könnten weitere Lärmschutzanlagen nur errichtet werden, wenn zusätzlicher Grunderwerb erfolge, weil die Stützmauern in diesem Fall erneuert und erweitert werden müssten.

Eine konkrete Machbarkeitsstudie liegt diesbezüglich allerdings bislang nicht vor. Auch fehlt eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Einbeziehung weiterer möglicherweise berührter öffentlicher Belange, wie etwa des Stadtbildes. In diesem Umfang haben die Kläger einen Anspruch auf Neubescheidung. Der Anspruch steht nicht nur dem Kläger zu 2. zu, sondern auch der Klägerin zu 1. Denn aufgrund der zwangsläufig entstehenden Schallreflexionen lässt sich die Frage aktiven Schallschutzes nicht auf die südlich der Eisenbahngleise liegenden Grundstücke beschränken. Das partiel-

le Planungsdefizit, das insoweit derzeit besteht, hindert indes nicht die Durchführung des Gesamtvorhabens. Es handelt sich um einen abgrenzbaren Teil der Gesamtplanung, der selbständig beurteilt werden kann und unabhängig von der Umsetzung der übrigen Planung einer Nachbesserung zugänglich ist.

III.

Hilfsantrag zu 3.

Die Klägerin zu 1. kann nicht verlangen, dass ihr wegen Erschütterungsimmissionen eine Entschädigung in Geld geleistet wird.

Als Grundlage für einen Entschädigungsanspruch kommt § 74 Abs. 2 VwVfG in Betracht. Nach Satz 2 dieser Vorschrift sind dem Träger des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss die Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nach Satz 3 hat der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn solche Vorkehrungen unzulässig oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist insoweit ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen (BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04 – BVerwGE 123, 23 <47>).

Die Klägerin zu 1. erfüllt diese Voraussetzungen nicht, weil der geplante Straßenausbau keine Erschütterungsimmissionen erzeugt, zu deren Vermeidung nach Satz 2 der Vorschrift Schutzvorkehrungen erforderlich wären. Damit entfällt die Grundlage für einen Entschädigungsanspruch nach Satz 3.

Die Erschütterungsimmissionen, die von dem geplanten Vorhaben auf das Grundstück der Klägerin zu 1. einwirken, sind gutachterlich erfasst und bewertet worden (Ingenieurbüro B. M. H., Hauptgutachten vom 22.03.2003 und Ergänzungsgutachten vom 31.01.2005). Das Gutachten, das von Dr. H. in der mündlichen Verhandlung näher erläutert worden ist, ist zu dem Ergebnis gelangt, dass Gebäudeschäden infolge der Ausbaumaßnahme mit Sicherheit ausgeschlossen werden können und im Übrigen im Hinblick auf die Anhaltswerte der DIN 4150-2 – unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung – nur eine unwesentliche Zunahme der Erschütterungsimmissionen zu erwarten sein wird. Dr. H. hat in der mündlichen Verhandlung unter anderem darauf hingewiesen, dass die Verbesserung der Fahrbahn, die im Zuge des Ausbaus erfolgt, auch eine kompensatorische Wirkung entfaltet und insoweit durchaus von einer „Erschütterungssanierung“ gesprochen werden kann. Das von der Klägerin zu 1. vorgelegte Gutachten der Dipl.-Ing. G. und W., Institut für Statik und Dynamik der Universität Hannover, vom 23.06.2006 ist nicht dazu geeignet, diese Einschätzung in Zweifel zu ziehen. In diesem Gutachten werden die Erschütterungsereignisse, d. h. die Zahl der vorbeifahrenden Lkw mit über 18 t zulässigen Gesamtgewicht, nicht korrekt erfasst. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter I 4 d dieses Urteils Bezug genommen. Ein Entschädigungsanspruch kann unter diesen Umständen nicht anerkannt werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 155 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt und ist damit kein Kostenrisiko eingegangen. Es wäre unbillig, den Klägern und der Beklagten unter diesen Umständen anteilmäßig die aussergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen.

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

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

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils beim Obergericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez.: Stauch

gez.: Göbel

gez.: Alexy

Beschluss

Der Streitwert wird auf 20.000,- € festgesetzt.

Bremen, den 07.02.2007

gez.: Stauch

gez.: Göbel

gez.: Alexy