

An das
Oberverwaltungsgericht Bremen
Am Wall 101
28195 Bremen

Bremen, den 01.03.2006

Telefon-Durchwahl: 0421-3290730
Telefax-Durchwahl: 0421-3365187
eMail: ganten@ghb-law.de
Unser Zeichen: 00280/06 2 / og

Anfechtungsklage

und

Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage

- 1.) der Rentnerin ...
Schwachhauser Heerstr. XY, 28209 Bremen;
- 2.) des Rentners ...,
Schwachhauser Heerstr. Z, 28211 Bremen

- Kläger -

- vertreten durch:
- 1.) Rechtsanwälte Ganten, Hünecke, Bieniek & Partner,
Ostertorstr. 32, 28195 Bremen,
 - 2.) Prof. Dr. Gerd Winter,
Mathildenstr. 81, 28203 Bremen

g e g e n

die Freie Hansestadt Bremen, vertr. d. d. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr,
Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen,

- Beklagte -

Im Namen und Auftrage der Kläger, deren Vollmachten wir beifügen, **beantragen** wir,

- 1.) den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 22.12.2005 (Az.: 53-6/800-316-39/2-14) insoweit aufzuheben, als er für den beplanten Straßenabschnitt zwei doppelspurige Fahrbahnen vorsieht,
- 2.) *hilfsweise festzustellen*,
dass der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 22.12.2005 (Az.: 53-6/800-316-39/2-14) rechtswidrig ist und nicht in der festgestellten Art vollzogen werden darf,
- 3.) *weiter hilfsweise*,
die Beklagte zu verpflichten, über die von den Klägern geforderten weitergehenden aktiven und/oder passiven Schallschutzmaßnahmen bzw. Maßnahmen zur Minderung anderer negativer Umweltauswirkungen bzw. sonstigen geeigneten Auflagen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes zu entscheiden.
- 4.) **weiter beantragen wir gem. § 80 Abs. 5 VwGO**,
die aufschiebende Wirkung der hiermit zugleich erhobenen Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 22.12.2005 (Az.: 53-6/800-316-39/2-14) anzuordnen und gleichzeitig festzulegen, dass mit der Verwirklichung des Projektes vor Rechtskraft der Hauptsacheentscheidung nicht begonnen werden darf,
hilfsweise,
dass mit der Verwirklichung des beabsichtigten Projektes vor Rechtskraft der Entscheidung in diesem Eilverfahren (§ 80 Abs. 5 VwGO) nicht begonnen werden darf.
- 5.) Wir bitten **beizuladen**:
die Bremer Straßenbahn AG, vertr. d. d. Mitglieder des Vorstandes: Georg Drechsler, Peter Hofmann, Arbeitsdirektor Lothar Zweiniger, sämtlich Flughafendamm 12, 28199 Bremen.
- 6.) Ferner bitten wir um **Beiziehung der Behördenakte** (Az.: 53-6/800-316-39/2-14) und bitten,
uns Gelegenheit zur *Einsichtnahme* in die Behördenakte zu geben. Wegen des Umfangs der Akten bitten wir, uns die Unterlagen für 3 Tage ins Büro zu überlassen. Die Akten können von der Ge-

schäftsstelle des Senates *abgeholt* werden; sie brauchen nicht versandt zu werden.

Begründung:

I.

Sachverhalt

1.)

Die Klägerin zu 1.) und der Kläger zu 2.) sind Eigentümer der Grundstücke Schwachhauser Heerstraße 20 (stadtauswärts neben „Café Knigge“) sowie Schwachhauser Heerstraße 9 (gegenüberliegende Straßenseite zwischen Bismarckstraße und Concordia-Tunnel).

2.)

Beide Kläger sind von den beabsichtigten Ausbaumaßnahmen der Schwachhauser Heerstraße erheblich in ihren Rechten betroffen. Im Einzelnen werden wir darauf unten bei den darzulegenden Sachgesichtspunkten eingehen.

Die beeinträchtigenden Ausbaumaßnahmen der Beklagten sind nicht erforderlich, sie sind nicht einmal notwendig, um das eigentliche Ziel des Straßenumbaus zu erreichen, nämlich die Verlegung der Straßenbahnschienen auf einen gesonderten Gleiskörper *zwischen* den Fahrbahnen für den Fahrzeugverkehr. Gerade dieses Ziel (Separierung der Schienen gegenüber der Straße) ließe sich mit einem geringeren Eingriff in die Rechte der Kläger umsetzen. Das Übermaß an Eingriff verletzt unnötig geschützte Positionen der Kläger und ist deshalb *rechtswidrig*. - Mindestens wäre die Beklagte verpflichtet, zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Eingriffsstärke anzuordnen. Die Kläger begehren aber in erster Linie keine zusätzlichen Auflagen der Beklagten (Planergänzung), sondern die *Aufhebung* des Planfeststellungsbeschlusses (im folgenden: PfB) in der bisherigen Form. In der Sache bekämpfen sie die Anordnung der Straßenanlage mit zwei vollwertigen Kfz-Fahrspuren auf jeder Seite der Bahnschienen.

3.)

Die Beklagte ist - im sachlichen Kern des Beschlusses - in verschiedener Hinsicht über die berechtigten Einwände der Kläger (und anderer Einwänder) hinweggegangen, ohne dass dies erforderlich gewesen wäre:

- a) Die Beklagte hat fehlerhaft angenommen, dass es aus verkehrlichen Gesichtspunkten erforderlich sei, für den Fahrzeugverkehr beiderseits neben dem Gleiskörper für die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) einen *doppelspurigen* Autoverkehr zu ermöglichen.
- b) Die Beklagte hat zu Unrecht den Hinweis der Kläger und Einwender missachtet, dass durch den zu breiten Ausbau des Straßenabschnittes *neuer und zusätzlicher Verkehr* angezogen (induziert) wird und dadurch weitere schädliche Umweltauswirkungen auf die Grundstücke der Kläger (und anderer) ausgehen.
- c) Die Beklagte bei allem die Emissionen aus Lärm, Erschütterungen und Luftverschmutzung zu gering geachtet und damit geschützte Rechtspositionen der Kläger verletzt.
- d) Die Beklagte hat im übrigen aber auch wesentliche Sachverhalte unzureichend und/oder falsch ermittelt und ihrem Beschluss zugrunde gelegt, so dass eine ordnungsgemäße Abwägung gar nicht stattfinden konnte.

Das wird im einzelnen ausgeführt werden. Die Kläger betonen ausdrücklich, dass sie sich nicht gegen die Anlage eines gesonderten Gleiskörpers für die Straßenbahn wehren. Auch die Kläger sind der Auffassung, dass es eine zutreffende verkehrspolitische Entscheidung der Beklagten ist, der Straßenbahn „Vorfahrt“ vor dem MIV zu geben. Damit wird der ÖPNV attraktiver gemacht und gleichzeitig ein Beitrag dazu geleistet, die Verkehrsemissionen in diesem städtischen Bereich herabzusetzen.

Die Kläger wenden sich im Kern gegen die durchgängige Doppeltrassierung der beiden Straßenhälften. Sie wenden sich nicht gegen eine Auslegung der beiden Straßenhälften, die je eine (1) *überbreite* Spur vorsieht, um bei besonderen Ver-

kehrssituationen eine Parallelführung des Verkehrs zu ermöglichen. Sie sprechen sich aber entschieden gegen eine Kapazitätsausweitung aus, die unter *keinem* Gesichtspunkt zu rechtfertigen ist.

4.)

Zum *Sachverhalt* der Ausbauplanung der Beklagten bitten wir,

die Behördenakten zur Planfeststellung bei der Beklagten anfordern und zum Verfahrensgegenstand zu machen.

Auf unseren Antrag auf Einsichtnahme nehmen wir Bezug.

5.)

Wir verweisen an dieser Stelle weiter auf das dem Senat bekannte Verfahren

**Janssen gegen Freie Hansestadt Bremen
OVG Bremen 1 D 291/02,**

das den 1. Bauabschnitt zum Ausbau der Schwachhauser Heerstraße (zwischen Kurfürstenallee und Hollerallee) betraf und deshalb eine vergleichbare Problematik zum Gegenstand hatte. Dieser Fall ist durch Urteil des Senates vom 08.10.2002 entschieden worden. Wir werden uns in unserer Argumentation gelegentlich auf dieses Verfahren beziehen und bitten deshalb vorsorglich,

auch diese Akte beizuziehen.

6.)

In der Sache geht es, wie bereits erwähnt, um den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Bismarckstraße; der Abschnitt unterquert den sogenannten „Concordia-Tunnel“. Wir gehen davon aus, dass der bisherige Straßenverlauf *gerichtsbekannt* ist. Der Abschnitt enthält keinen durchgehenden eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn, sondern führt die Straße zum Teil über die

Schienen. Der („Nur“-) Straßenbereich ist in diesem Abschnitt weitgehend einspurig ausgestaltet. - Die *wesentlichen Planziele* der Beklagten bestehen darin,

- den Gleiskörper durchgängig (!) zu separieren und durch den MIV gar nicht mehr behindern zu lassen sowie
- neben dem Gleiskörper durchgängig (!) zwei Fahrbahnen für den MIV anzulegen - angeblich, um damit einen besseren Verkehrsfluss zu erreichen.

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine *Verbreiterung* des gesamten Straßenplanums erforderlich. Jede Fahrbahnseite soll im wesentlichen (das gilt nicht für sämtliche Querschnitte!) mit einer Breite von 5,50 m angelegt werden. Einschl. der Herstellung des neuen Gleiskörpers ergibt sich in diesem Abschnitt eine erhebliche Verbreiterung des Gesamtplanums der Schwachhauser Heerstraße, - auf der Höhe der Klägerin zu 1.) auf ca. (1,87 / 2,00 / 0,44 / 2,90 / 2,90 / 3,48 / 1,20 / 3,05 / 2,30 / 2,75 / 2,75 / 0,70 / 2,00 / 2,26 =) 30,60 m, hier allerdings mit einer Straßenbahnhaltestelle. Das eigentliche Planum (ohne Nebenanlagen) beträgt (etwa gegenüber dem Haus 24): 2,75 / 2,75 - Gleiskörper ca. 7 m - 2,75 / 2,75 = 18 m. Die Abstände der anliegenden Häuser zum Straßenplanum verengen sich entsprechend.

Der Concordia-Tunnel muss erheblich verbreitert werden, und zwar um knapp 9 m; die genauen Zahlen finden sich auf Bl. 5 des „Erläuterungsberichtes“.

Dies alles wird nicht nur den Verkehr stärker an die Wohn- und Geschäftsgrundstücke heranführen, sondern insbes. auch zu einer Verstärkung des künftigen Verkehrs in der Schwachhauser Heerstraße („Induktion“) führen. Diese Folgen sind nicht genügend abgewogen worden und vor allem *unnötig*, um das vorrangige Ziel der Beklagten, eine Verbesserung des ÖPNV, zu erreichen. Letztlich sind die Maßnahmen sogar *kontraproduktiv*, weil eine (induzierte) Stärkung des MIV den ÖPNV nur schwächen kann.

Wegen der Einzelheiten der Planung kann hier zunächst auf die Behördenakte verwiesen werden. Soweit erforderlich, kommen wir darauf im Rahmen der rechtlichen Auseinandersetzung u. zurück.

II. Disposition

Wegen des Aufbaus des nachfolgenden Schriftsatzes halten wir uns im Kern an die Gliederung des Urteiles des Senates vom 08.10.2002:

- 1.) Verfahrensrechtliche Verstöße
 - a) UVP
 - b) Abschnittsbildung
- 2.) Planrechtfertigung
 - a) Kontrolldichte
 - b) Inhaltliche Rechtfertigung
- 3.) Planbindung (§§ 41, 50 BImSchG)
- 4.) Abwägungskriterien
 - a) Verkehrsprognose
 - b) Variantenprüfung; Erforderlichkeit der Beschlussvariante
 - c) Lärmauswirkungen
 - e) Erschütterungswirkungen
 - f) Sonstige Umweltbelange, insbes. Luftreinhaltung
- 5.) Geschützte Rechtspositionen der Kläger
- 6.) Vermeidbarkeit des Eingriffes
- 7.) Evtl. Planergänzung

III. Verfahrensrechtliche Verstöße

- 1.) **UVP**
 - a)

Nach Ziff. 2. (vor Ziff. 1.) des Planfeststellungsbeschlusses (PfB) war eine UVP nach Maßgabe des UVPG nicht durchzuführen. Es wurde lediglich gem. § 28 Abs. 1 Satz 2 PbefG eine „Vorprüfung des Einzelfalles“ vorgenommen; nur *insoweit* wurden die öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss der Umweltverträglichkeit erörtert und in die Abwägung eingestellt. Eine förmliche UVP schien der Beklagten nicht erforderlich, weil die Voraussetzungen dafür nach dem UVPG nicht vorlägen. Dem folgen wir nicht.

b)

Hinsichtlich des hier nur angegriffenen Straßenausbaus ist Rechtsgrundlage für die UVP-Pflichtigkeit das Landesstraßengesetz und das Bremische UVPG, nicht das PersBefG. Nach Anlage 1 Nr. 6 BremUVPG ist eine UVP nicht erforderlich für Bau oder Änderung von Landesstraßen einer Länge unter 2 km. Hierauf beruft sich die Beklagte. Der Schwellenwert von 2 km wird von den Klägern für *gemeinschaftsrechtswidrig* gehalten. Er nimmt nicht darauf Rücksicht, dass Straßenabschnitte in Ortszentren, in denen sich der Verkehr ballt, nicht nach den Kriterien in unbebauten Gebieten beurteilt werden dürfen. Die Liste der Auswahlkriterien für Schwellenwerte, die die *Anlage III der UVP-Richtlinie 85/337/EWG* vorgibt, gibt in Nr. 1 die Lage der Umweltverschmutzung und Belästigungen vor, in Nr. 2 die bestehende Landnutzung, d. h. auch die vorhandene Besiedlung, und in Nr. 3 das Ausmaß der Auswirkungen, d. h. auch die Verdichtung der umliegenden Bebauung. All dies wird einer nur auf die Größe des Projekts abstellenden Betrachtung nicht gerecht. - Dieser Gemeinschaftsrechtsverstoß führt durch Direktwirkung der RL 85/337 dazu, dass der Schwellenwert von 2 km nicht anwendbar ist. Es war (ist) demnach das vollständige Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem für Bremen geltenden Straßen- und UVP-Recht durchzuführen.

c)

Der Beschluss stellt in der Sache darauf ab, dass die Veränderung des Verkehrsweges Schwachhauser Heerstraße „keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen“ habe. In der Tat ist dies das Kriterium auch in § 3 c UVPG und in § 3 Abs. 6 BremUVPG. Allerdings stellt diese Bestimmung nicht darauf ab, ob tatsächlich erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen (was im Zweifel erst nach Durchführung der Maßnahme festgestellt werden kann), sondern darauf, ob die Maßnahme solche Auswirkungen haben *kann*. Diese Schwelle ist niedriger, so dass eine förmliche UVP stets durchzuführen ist, wenn überhaupt nur die ernsthafte Möglichkeit (!) einer erheblich nachteiligen Umweltauswirkung besteht. Das aber *ist* der Fall, und zwar sowohl im Hinblick auf den Verkehrslärm als auch im Hinblick auf die Luftverunreinigung.

Auf die Spalte 14.11 der Anlage 1 des UVPG allein kommt es nicht an. Die Beklagte hätte deshalb von einer förmlichen UVP nicht absehen dürfen. Wäre das aber ge-

schehen, wäre sowohl dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms als auch dem Aspekt der Luftreinhaltung *stärkeres Gewicht* zugekommen. Das UVP-Verfahren nach dem UVPG (§§ 5 - 14) enthält eine speziell auf den Zweck der erheblichen Umweltauswirkungen ausgerichtete Auslegung der Projektbeschreibung sowie der umweltbezogenen Auswirkungen *und* eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung. Zwar war es der Öffentlichkeit auch im vorliegenden Verfahren bei der durchgeführten „Vorprüfung des Einzelfalles“ möglich, zu den Umweltauswirkungen des Projektes Stellung zu nehmen. Insbesondere unter dem Blickwinkel der „Luftreinhaltung“ hat es aber - über die Vorlage eines Gutachtens hinaus - keine Offenlegung und Detaildiskussion der Folgen des Straßenausbaues gegeben. Die beteiligte Öffentlichkeit war vielmehr weitgehend auf eigene Recherchen angewiesen, um ihren Standpunkt gegenüber dem PfB zu begründen. Eine ordnungsgemäß durchgeführte UVP hätte insbesondere zur Emissions-Belastung des Knotenpunktes „Bismarckstraße“ eine detaillierte Darstellung der Projektauswirkungen geben und den Entwurf des Luftreinhalteplanes einbeziehen müssen; das ist nicht geschehen. Ebenso wenig ist die zu erwartende Zunahme des (insbes.) Güterzugverkehrs auf den Gleisen der Deutschen Bahn AG erörtert worden. - *Wäre* eine förmliche UVP durchgeführt worden, hätten die Einwände der Öffentlichkeit viel stärker Eingang in die Abwägung gefunden - und hätte jedenfalls die Möglichkeit einer abweichenden Entscheidung nahe gelegen. Das ist ausreichend, um einen *Verfahrensfehler* zu begründen, der für den angefochtenen Beschluss auch ursächlich ist.

Auf Einzelheiten dazu kommen wir unten zurück.

d)

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die „Vorprüfung des Einzelfalles“ nach § 28 Abs. 1 PBefG nicht nur - aber auch das! - eine pauschal-*summarische* Prüfung darstellt, die nach der amtlichen Begründung zum RegE zum UVPG (BR DS 624/00 vom 10.11.2000, S. 89, 115; Feldmann DVBl. 2001, 589, 595) auch nur eine begrenzte Prüftiefe (!) haben kann. Vor allem geht es bei der Vorprüfung aber nicht - wie bei der gesetzlichen UVP - um die Ermittlung objektiver (!) Kriterien, sondern um die *Einschätzung der zuständigen Behörde*, die dabei auch einen entsprechenden Beurteilungsspielraum hat (Landmann-Rohmer (UmwR)-Sangenstedt § 3 c UVPG, Rnr. 15). M. a. W.: Es mag durchaus zweckmäßig sein,

dass sich die Behörde in geeigneten Fällen zur Entscheidungsfindung auf eine eigene Einschätzung („Vorprüfung des Einzelfalles“) stützen darf: Nur ist diese Vorprüfung etwas *substantiell anderes* als die Durchführung einer gesetzlichen UVP und damit nicht vergleichbar.

2.) **Abschnittsbildung**

a)

Die Abschnittsbildung ist im Urteil des Senates vom 08.10.2002 im Rahmen der „Planrechtfertigung“ behandelt. Wir sind der Auffassung, dass dieser Gesichtspunkt bereits zur *Ordnungsmäßigkeit des Verfahrens an sich* gehört. Der Senat selbst führt auf S. 20 des gen. Urteiles aus, dass zur Vermeidung eines „Plantorsos“ nur solche Abschnitte gebildet werden dürften, „die auch ohne Verwirklichung der weiteren Teilabschnitte eine eigenständige Verkehrsbedeutung“ haben, vgl. auch BVerwG NVwZ 1993, 572 f. Wenn aber Teilabschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung gar nicht Gegenstand des PfB sein dürfen, macht ein Verstoß gegen diesen Grundsatz bereits das *Verfahren* fehlerhaft.

b)

Eine Auseinandersetzung des angefochtenen Beschlusses mit der Darstellung der Kläger und einer Vielzahl von Einwendern, dass die vorgenommene Abschnittsbildung unzulässig sei und der Ausbau der Schwachhauser Heerstraße auf dieser Teilstrecke allenfalls dann Sinn mache, wenn er auch von der weiteren Straßenplanung der Beklagten getragen werde, findet auf S. 36 des PfB unter Ziff. 3.2.1.3 nur marginal statt:

„Der festzustellende Abschnitt hat als innerstädtische Hauptverkehrsstraße eine eigenständige Bedeutung, weil auch ohne einen evtl. Weiterbau über die Kreuzung Am Dobben/Bismarckstraße hinweg die Abwicklung des Verkehrs in diesem Abschnitt verbessert wird“

Gegen weitere stadtplanerische Erörterungen *wehrt* sich der Beschluss (a. a. O.) sogar ausdrücklich; solche Fragen seien im Rahmen des PfB nicht zu lösen. - Im übrigen bezieht sich der PfB aber auf S. 25, 26, 28 auf Stellungnahmen des Antragstellers als „begründet und nachvollziehbar“, wonach hinsichtlich der Weiterfüh-

rung der Straße in Richtung Dobbenweg/Rembertikreisel usw. bisher „politisch *keinerlei Entscheidungen getroffenen* seien“. Maßgebend sei aber, dass der anstehende Planungsabschnitt ein Teilstück der Gesamtplanung der Linie 4 (!) von der Bismarckstraße bis Borgfeld sei. - Auf S. 41 f. des PfB wird im Zusammenhang mit der Verkehrsprognose dargelegt, dass von einer *Verminderung* des Lkw- bzw. Schwerlastverkehrs ausgegangen werde. Darauf werden wir noch eingehen. Bedeutsam ist hier, dass nach ausdrücklichem Bekenntnis der Beklagten diese Aussage *nicht Gegenstand des PfB* ist; die Erkenntnisse dazu seien auch nicht in seinem Rahmen gewonnen worden. Die Mitteilung dazu erfolgt also gewissermaßen „nachrichtlich“.

Diese Darstellung im PfB wird dem Problem (Abschnittsbildung) in keiner Weise gerecht. Es geht nicht um die Separierung der Straßenbahnschienen (Linie 4!), sondern um den vierspurigen Ausbau der Straße selbst. Gerade dazu fehlt aber ein plausibler Grund für diese Abschnittsbildung. Auch mit dem Hinweis (u. a. S. 25), dass die Fahrbahnbreite aus sich heraus gerechtfertigt sei und keine Legitimation aus einem weiteren Planungsabschnitt benötige, weil

„die vorgesehenen Fahrspuren den gängigen Richtlinien (entsprechen) und nicht überdimensioniert (sind)“,

lässt sich weder die Abschnittsbildung noch gar die Ausbaubreite rechtfertigen. Es wird noch darzulegen sein, dass die 2 x 2-spurige Fahrbahn (auch) von der Hollerallee/Graf-Moltke-Straße zur Bismarckstraße allenfalls (!) vertretbar ist, wenn sie auch Bestandteil einer Lkw-Führungstrasse in Richtung Breitenweg/B 75 bzw. zum Autobahnzubringer (A 27) wird. Dann aber kann die Planung nicht auf den gewählten Abschnitt bis zur Bismarckstraße beschränkt werden. Die vierspurige Planung macht keinen Sinn, wenn sie nicht auch entsprechend aufgenommen und verkehrsplanerisch festgelegt wird. Darüber aber gibt es eben - von der Beklagten zugestanden - noch keinerlei politischen Beschlüsse; insoweit steht also überhaupt nichts fest. Die von der Beklagten behauptete „eigenständige Verkehrsbedeutung“ des jetzt anstehenden Abschnittes wird *bestritten*; sie ist nicht dargelegt und schon gar nicht glaubhaft.

Dass über stadtplanerische Entscheidungen bei der Beklagten noch keine Entscheidungen getroffen sind, macht die Sache nur noch schlimmer. Die Beklagte *weiß nicht einmal*, ob der Ausbau „strategisch“ und die Abschnittsbildung sinnvoll sind oder nicht.

IV. Planrechtfertigung

1.a)

In seinem Urteil vom 08.10.2002 hat der Senat mit der noch vorherrschenden Auffassung die „Planrechtfertigung“ bereits damit als gegeben angenommen, dass das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ sei. Die Prüfung der Planrechtfertigung sei lediglich eine der Abwägung im einzelnen vorgeschaltete Grobeinschätzung, die dazu beitrage, bei „einigermaßen offensichtlichen Missgriffen der Planungshoheit“ in einen weiteren Prüfungsaufwand im Detail (nämlich insbes. der Abwägung widerstreitender Belange) gar nicht erst einzutreten.

Dieser Standpunkt ist - auch nach der Rechtsprechung des BVerwG - zu eng gefasst. Eine Herabminderung der Kontrolldichte bezüglich der für ein Projekt sprechenden Belange, wie sie in der Formel des „vernünftigerweise geboten“ angelegt ist, ist mit dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot nicht vereinbar. Wie alle sonstigen Belange muss sich auch der das Vorhaben tragende Belang dem Gebot der sorgfältigen Ermittlung, Einstellung und Bewertung stellen.

Selbst wenn man aber an der Formel „vernünftigerweise geboten“ festhält, ist diese nicht ein billiger Passierschein: Auch im Schrifttum wird durchgängig betont, dass es bei der „Planrechtfertigung“ um eine *Vorprüfung* gehe - nämlich eine Vorprüfung, die einen klaren materiellen Gehalt hat: Eine Planrechtfertigung ist nur gegeben, wenn eine „objektive Erforderlichkeit“ schlüssig dargelegt ist, vgl. BVerwG NJW 1986, 1508; Kühling/Herrmann, Fachplanungsrecht (2. A. 2000), S. 88/90. - „Vernünftigerweise geboten“ ist eine Planung nur dann, wenn ein konkreter Entwurf eine in sich schlüssige Konzeption verfolgt (BVerwGE 56, 110/119) und das Vorhaben jedenfalls *nicht sinnvoll und zweckmäßig unterbleiben kann* (BVerwG a. a. O.; BVerwG NVwZ 89, 149). Dieses Erfordernis leitet sich daraus ab, dass der PfB dem Grunde nach

eine Enteignungs(vor-)entscheidung trifft und sich deshalb bereits selbst an den Erfordernissen des Art. 14 GG messen lassen muss.

b)

Unter Beachtung dieser Prinzipien hat etwa das OVG Hamburg in DVBl 2002, 198 f. ausgesprochen, dass eine Planrechtfertigung konkret erst dann gegeben sei, wenn *ein Verkehrsweg nicht mehr den wachsenden Verkehrsbedürfnissen entspreche und die Planung einer entsprechenden Nachfrage diene*. Dem folgt etwa *Stuer*, Handbuch Bau- und Fachplanungsrecht (2005), Rnr 3951 m. w. N.; der Standpunkt ist zutreffend.

c)

Zusätzlich ist auf folgendes hinzuweisen:

Für das Fachplanungsrecht neu und rechtsdogmatisch erst noch zu bewältigen ist das Verhältnis zwischen der gemeinschafts- und bundesrechtlich gebotenen Luftreinhalte- und Lärmbegrenzungsplanung einerseits und der Verkehrsbedarfsprognose andererseits. Das BVerwG hat in seinem „Dresden-Urteil“ bereits eine solche Verbindung angedeutet. Die Luftreinhalte- und Lärmbegrenzungsplanung sieht normalerweise auch Verkehrsbeschränkungen vor. Solche Maßnahmen könnten die Planrechtfertigung ebenfalls in Frage stellen:

„Konkrete rechtliche Auswirkungen können sich im Einzelfall auch dadurch ergeben, dass im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte nach Inbetriebnahme eines Straßenbauvorhabens nur durch einschneidende verkehrsbeschränkende Maßnahmen möglich ist, die die wesentliche Funktion des Vorhabens und mithin seine Planrechtfertigung in Frage stellen können“ (BVerwGE 121, 57, 63).“

Diese Situation ist auch für die Schwachhauser Heerstraße zu erwarten. Die bisher erkennbare Luftreinhalteplanung, insbesondere Kap. 5.2.2 des Entwurfs eines „Luftreinhalte- und Aktionsplans Bremen“, sieht eine weiträumige Verkehrsplanung vor, die insbesondere den Lastwagenverkehr von der Nutzung der in Frage stehenden Trasse abhält. Der Pfb erwähnt dies auf S. 43, ohne daraus aber Folgerungen für den Verkehrsbedarf und damit die Planrechtfertigung zu ziehen. Erkennt man die in-

duzierende Wirkung der vier Fahrbahnen ist die vorliegende Ausbauplanung vom Standpunkt einer verantwortlichen „Rechtfertigung“ geradezu absurd!

d)

Die Kläger stellen mit dieser Klage die Planrechtfertigung (und gleichzeitig die Prüfung der für das Vorhaben sprechenden Belange im Rahmen des Abwägungsgebots) noch tiefgreifend in Frage. Im verkehrsbezogenen Fachplanungsrecht gilt traditionell der Grundsatz, dass jede Verkehrsnachfrage, wenn sie denn nachweisbar prognostiziert wird, per se als befriedigungswürdig. Die Kläger erwarten von dem angerufenen Gericht, als das Verkehrsplanungsrecht in dieser Beziehung um einen mutigen Schritt weiterzuentwickeln. Die eindimensionale Orientierung auf die Bedienung(!) der Verkehrsnachfrage verkennt die Tatsache, dass Kapazitätsausweitungen in der Regel Verkehr nicht nur befriedigen, sondern Verkehr zusätzlich wecken. Dies ist eine in den Verkehrswissenschaften inzwischen nicht mehr bezweifelte Erkenntnis, die aber noch nicht den gebührenden Einzug in die Verkehrsrechtsdogmatik gehalten hat.

e)

Dementsprechend ist die Planrechtfertigung (bzw. die Prüfung der für das Vorhaben sprechenden Belange) nicht eindimensional, sondern komplexer anzulegen. Ein Vorhaben muss durch eine *begründete* Verkehrsnachfrage gerechtfertigt sein. (Nichts anderes besagt ja bei näherer Betrachtung der Ausdruck *Verkehrsbedarf*). Eine Nachfrage, die erst erzeugt wird, ist aber jedenfalls in bereits überlasteten Gebieten und dort, wo ÖPNV zur Verfügung steht, nicht begründet. Zugleich ist das Gewicht einer induzierten Verkehrsnachfrage in der Abwägung gemindert, insbes. wenn man auf der Seite der negativ betroffenen Belange neben der Immissionsbelastung und Grundstückswertminderung bei den Nachbarn auch den Klimaschutz einstellt.

Die Induktion von MIV hat neben Auswirkungen auf die Nachbarschaft auch negative Folgen für den *Klimaschutz*. Verkehrsimmissionen tragen inzwischen mehr als die Industrie und der gebäudebezogene Energieverbrauch zum Treibhauseffekt bei. Klimaschutz ist aber ein Rechtsgut des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung (§

2 UVPG, § 2 BremUVPG, Art. 3 RL 85/337) und zugleich auch des Fachplanungsrechts (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB, der Leitfunktion auch für das Fachplanungsrecht besitzt). Wenn diese Vorschriften nicht leere Worte bleiben sollen, müssen sie auch im einzelnen Vorhaben beachtet werden. Die Folgen für den Klimaschutz können von den Klägern auch geltendgemacht werden, weil beide, wie unten noch darzulegen sein wird, auch *enteignend* betroffen sind. Übrigens deutet sich die hier reklamierte Wende der Rechtsprechung auch bereits dadurch an, dass § 10 I 2 BremLStrG die Berücksichtigung der Umweltbelange bereits im Zusammenhang der Planrechtfertigungsstufe erwähnt.

f)

In diesen Kontext gehören auch Stimmen in der Literatur (vgl. Baumeister/Penn-Bressel (Herausgeber), *Umweltgerechte Mobilität in Städten und Regionen*; Dokumentation der 6. Umweltrechtlichen Tagung des VuR e.V. 1999; Dahmann/Lanzendorf/Scheiner (Herausgeber), *Verkehrsgenese* (2004) u. a.), die sich zunehmend Gehör verschaffen und darauf pochen, dass in der Verkehrsplanung ein *prinzipielles Umdenken* notwendig sei. Vorrang gebühre aus zwingenden ökologischen Gründen nicht mehr der Mobilität schlechthin, sondern einem ausgewogen geplanten System von (insbes.) Ressourcenplanung auf der einen und einer Lebensfähigkeit notwendiger gesellschaftlicher Systeme auf der anderen Seite. Je mehr auch diese Gesichtspunkte in die Planrechtfertigung einbezogen werden, umso weniger kann die Darlegung der Beklagten zur Legitimation ihres Vorhabens überzeugen.

2.)

Wenn der Senat (dazu u. Ziff. 3.) auch bereits im Rahmen der „Planrechtfertigung“ eine genauere Prüfung der *Erforderlichkeit dieser Planung (Maßnahme)* vornehmen würde, könnte (und würde) er zu dem Ergebnis kommen, dass es mindestens des übermäßigen *Straßenausbaues* nicht bedürfte. Zwar ist der von den Klägerin bekämpfte vierspurige Straßenausbau nicht das einzige Projektziel; es steht vom Gewicht der Projektidee sogar hinter der Separierung des Schienenkörpers zurück. Gleichwohl ist die vierspurige Straßenplanung aufgrund einer eigenen und sachlich selbständigen Entscheidung der Beklagten getroffen worden.

Die Wahl der Straßenbreite für den MIV ist in der Sache *unabhängig* vom Gleiskörper der Straßenbahn geplant worden und kann auch nachträglich noch unabhängig davon verändert werden. Die Rechtsgrundlage der Planung des eigenen Straßenkörpers folgt auch nicht dem PBefG, sondern dem Bremischen Landesstraßenrecht. Es mag sein - davon geht der Senat in seiner Entscheidung zum 1. Bauabschnitt aus -, dass beide Projektziele (Gleiskörper; Straßenbreite) als Einheit zu betrachten sind, da sie zum gleichen „Projekt“ gehören und von derselben Behörde der Beklagten zu verantworten sind. Gleichwohl bedarf der *Straßenausbau* für den MIV, auch wegen seiner *eigenen* erheblich umweltschädlichen Wirkungen, einer eigenen Planrechtfertigung.

3.a)

Nach allem stellt sich schon auf der Stufe der „Planrechtfertigung“ nachdrücklich die Frage, ob das *Bedürfnis* für einen vierspurigen Ausbau der Schwachhauser Heerstraße „schlüssig dargelegt“ ist. Das ist aber *nicht* der Fall. Auch hier ist auf die Aussagen im PfB hinzuweisen, in denen sich die Beklagte lediglich auf Stellungnahmen des Antragstellers „als begründet und nachvollziehbar“ beruft - wonach die vorgesehenen Fahrspuren „den gängigen Richtlinien entsprechen und nicht überdimensioniert“ seien. Eine begründete Auseinandersetzung mit alledem fehlt vollständig. Damit ist das Konzept der Beklagten aber gerade *nicht* schlüssig dargelegt.

b)

Aus einer *Verkehrsprognose* kann ein „Bedarf“ für die vierspurige Erweiterung der Schwachhauser Heerstraße *nicht* abgeleitet werden.

Wir erörtern diesen Gesichtspunkt u. zu VI. A („Verkehrsprognose“).

c)

Ein „Bedürfnis“ für eine 2 x zweispurige Fahrbahn ergibt sich auch nicht aus den „gängigen Richtlinien“, insbes. nicht aus den von der Beklagten ständig herangezogenen EAHV. Dazu nähere Ausführungen u. zu VI. B.

V.

Planbindung (§§ 41, 50 BImSchG)

Der festgestellte Plan verstößt gegen § 41 Abs. 1 BImSchG, weil seine Durchführung zu schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: *Verkehrsgerauschen*) führt, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

1.)

Der *Senat* hat in seinem Urteil vom 08.10.2002 (S. 21) bereits zutreffend festgestellt, dass § 41 BImSchG eine *zwingende Planvorgabe* enthalte und nicht bloß einen Abwägungsbelang, vgl. auch Jarrass BImSchG, 6. A., § 41 RN 6 m. w. N. - § 41 BImSchG gilt für den Neubau und die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen, sofern durch die Baumaßnahme ein zusätzlicher Lärm oder (!) ein mit höherer Geschwindigkeit fahrendes Verkehrsaufkommen erzeugt wird, vgl. Jarrass (a. a. O.) Rnr. 3. Es ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Schwachhauser Heerstraße bis zum Jahre 2015 zu einem *höheren* Verkehrsaufkommen führen wird, vgl. IVU-Gutachten, S. 1, Ziff. 2.; PfB, S. 48. - § 41 BImSchG ist deshalb anwendbar.

2.)

Zu beurteilen ist, ob die Beklagte mit dem PfB und den in ihm enthaltenen Anordnungen zur Lärminderung alles getan hat, was dem „Stand der Technik“ entspricht. Zum Verständnis dessen, was mit der Beachtungspflicht „Stand der Technik“ gemeint ist, ist die systematische Stellung des § 41 BImSchG von Bedeutung. Jarrass (a. a. O., § 41 Rnr. 3) weist unter Bezug u. a. auf die Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz (NVwZ 1990, 281) und weiteres Schrifttum darauf hin, dass die §§ 41 - 43 BImSchG eine *Stufenregelung* enthielten, die vom Gebot einer möglichst rücksichtsvollen Planung (§ 50 BImSchG) über aktiven Lärmschutz (§ 41 BImSchG) zum passiven Lärmschutz reiche. Einbezogen in die Planbindung ist deshalb in der Sache auch der *planerische Lärmschutz*, § 50 BImSchG. Dieser fordert, dass eine Trassierung der Verkehrswege so vorgenommen werden muss, dass schädliche Umwelteinwirkungen u. a. auf Wohngebiete möglichst vermieden werden, vgl. u. a. Jarrass a. a. O., § 50 BImSchG, Rdr. 11 f. Der „Stand der Technik“ beschränkt sich also insbesondere nicht auf die 2. und/oder 3. Stufe (aktiver/passiver Lärmschutz). Wenn

aber materiell auch das Gebot, bereits *planerisch* vermeidbare Lärmauswirkungen zu unterlassen, zur gesetzlichen *Planbindung* gehört, kann dieser Gesichtspunkt nicht allein in die Abwägungsbelange abgedrängt werden: Es ist *strikte Gesetzespflicht*, die Verkehrsplanung so einzurichten, dass sie bereits auf der Planungsstufe ohne weiteres vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen ausschließt.

3.a)

Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass § 50 BImSchG nur „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete“ betreffe. Anknüpfungspunkt ist § 41 BImSchG, der *generell* und zwingend fordert, dass Lärmauswirkungen nach dem Stand der Technik möglichst vermieden werden. § 50 BImSchG ergänzt § 41 unter dem Blickwinkel der „Stufenlehre“ bzw. auch des Inhaltes des „Standes der Technik“. Das Gebot einer planerischen Vermeidung unnötiger Lärmauswirkungen gilt deshalb nicht weniger für Gebiete gem. § 34 BauGB und Mischgebiete; Voraussetzung ist lediglich, dass dem Schutzzweck „Wohnen“ entsprochen werden kann (muss). Jarrass (a. a. O., § 50 Rnr. 11) vertritt im übrigen den Standpunkt, dass dieser weite Schutzzweck des § 50 BImSchG auch bereits durch die „sonstigen schutzbedürftigen Gebiete“ erfasst werde. - *Nochmals*: Es geht nicht primär um § 50 BImSchG, der nicht (wie § 41) abgegrenzte zwingende Regelungsschranken enthält - obwohl natürlich auch § 50 BImSchG zwingendes Recht ist und ein Verstoß gegen diese Vorschrift zur Unwirksamkeit von Planungs- bzw. Verwaltungsakten führt. Systematisch geht es hier aber primär um § 41 BImSchG, der nicht nur einen „Leitsatz“ enthält, sondern *ius strictum* ist. Nach dem „Stand der Technik“ müssen aber auch ohne weiteres vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen verhindert werden.

b)

Jarrass (ähnlich Feldhaus, B 1, zu § 41 Rnr. 9) weist allerdings zu § 41 Rnr. 44 f. darauf hin, dass mit der Forderung nach dem Stand der Technik nur die „Ausgestaltung des Verkehrsweges“ und nicht etwa eine geringere Dimensionierung verlangt werden könne. Dem kann aber nicht gefolgt werden. Wenn es zwingendes Gebot ist (BVerwGE 71, 156), einen Verkehrsweg so einzurichten, dass von ihm möglichst geringe Umweltschäden ausgehen und dabei „fortschrittliche Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen“ (§ 3 Abs. 6 BImSchG) anzuwenden sind, um das Ziel zu erreichen, kann es nicht sein, dass etwa eine geringere Dimensionierung der Fahrbahn-

breite nicht verlangt werden kann, obwohl diese ohne weiteres und konsequent die Vorgabe erfüllen würde. Zur Zielsetzung der Anforderung des „Standes der Technik“ (§ 3 Abs. 6 BImSchG) vgl. auch hier Jarrass zu § 3 Rnr. 98 f.

4.)

Das bedeutet, dass die von der Beklagten getroffene Planentscheidung bereits *gegen das Verbot des § 41 BImSchG verstößt* und deshalb antragsgemäß aufzuheben ist. Die naheliegende und der Beklagten im Vorverfahren immer wieder angeratene Möglichkeit einer geringeren Dimensionierung der Straße in diesem Abschnitt gehört ebenfalls zu den Prinzipien, nach denen beim „Bau“ („der wesentlichen Änderung“) sicherzustellen ist, dass keine vermeidbaren schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden. Die Beklagte durfte diesen Gesichtspunkt nicht, wie geschehen, im Rahmen eines allgemeinen Abwägungsprogrammes „wegwägen“.

VI.

Abwägungskriterien

A Verkehrsprognose

1.)

Zur Verkehrsprognose führt der PfB auf Bl. 42 zu 3.3 (vor Ziff. 1.) wörtlich aus:

„Aus den Verkehrsprognosen ergibt sich bis zum Jahre 2015 ein Verkehrsaufkommen, das in etwa im Bereich der heutigen Größenordnung liegt. Hinsichtlich des Lkw- und Schwerlastverkehrs kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sogar evtl. von einer Abnahme ausgegangen werden. Diese Auffassung stützt sich auf Maßnahmen, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens und auch nicht durch das Verfahren bedingt, durchgeführt wurden.“

Schon hier bestätigt die Beklagte, dass sie vollständige und belastbare Ermittlungen des künftigen Verkehrs nicht durchgeführt hat, - mindestens nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf solcher Basis ist jedoch eine ordnungsgemäße Abwägung der maßgebenden Belange nicht möglich.

Die Beklagte legt auch nicht dar, warum sie es für ausreichend hält, sich hinsichtlich der *planbedeutsamen* Prognosedaten lediglich *informativ* auf Erhebungen zu stützen, die außerhalb (!) des Planverfahrens gewonnen worden sind. Die Prognosedaten sind von erheblicher Bedeutung für

- die Frage der Notwendigkeit des (breiteren) Ausbaus der Fahrbahn überhaupt und natürlich
- die Frage der zu erwartenden Sekundärbelastungen (Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigung).

Über diese entscheidenden Punkte hätte die Beklagte nicht so leichtfertig hinweggehen dürfen. Es ist ja schon fraglich, wie die Beklagte angesichts ihrer eigenen Prognosedaten überhaupt zu dem Ergebnis kommen konnte, dass ein erweiterter vierspuriger Ausbau der Fahrbahnen notwendig sei.

2.)

Die Feststellung der Beklagten, dass sich das Verkehrsaufkommen nicht (wesentlich) erhöhen werde, steht auch nicht nur im Widerspruch zur Feststellung im IVU-Gutachten (S. 1, Ziff. 1.), dass durch den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße „die Verkehrsbelastung ansteigen“ werde.

Kritisch setzt sich mit der zurückhaltenden Prognose der Beklagten bezüglich eines moderaten Rückganges der Verkehrsbelastung auf der Schwachhauser Heerstraße auch das *Theine*-Gutachten der Handelskammer Bremen auseinander, das (Bl. 28 f.) darauf hinweist, dass sich die Erwartung der Beklagten, die Verkehrsbelastung werde abnehmen, lediglich auf die vermeintlichen Auswirkungen hinsichtlich künftiger begleitender Verkehrsplanungen stütze, die bis zum Jahre 2015 realisiert werden sollten (im einzelnen a. a. O., S. 29). Das *Theine*-Gutachten bezweifelt diese optimistische Prognose (S. 29), weil sich die Erschließungsfunktion der Schwachhauser Heerstraße insbes. durch die Herstellung der A 281 nicht merklich ändern werde.

Auch der von den Beiräten Schwachhausen/Vahr-Mitte und Östliche Vorstadt herangezogene Verkehrssachverständige Dipl.-Ing. *Stempel* kommt in seinem Gutachten

vom 24.11.2004 zu dem Ergebnis, dass sich die Erwartung einer Verminderung der Verkehrsbelastung (bis 2015) in der Prognose der Beklagten so *nicht* erfüllen werde. Das Stempel-Gutachten hält der Beklagten vor, dass sie die Verkehrsentwicklung für die (zunächst) kommenden 10 Jahre nicht sorgfältig genug recherchiert habe, indem sie insbes.

- dem in der Planung befindlichen „Autobahnring“ um Bremen eine zu große Bedeutung beimesse, weil
- die Erschließungsfunktion der Schwachhauser Heerstraße in Ost-West-Richtung als Verbindung zwischen der A 27 (Anschluss Vahr) und der B 75 zu gering einschätze.
- Die *Induktionswirkung* des Ausbaus des strittigen Abschnittes völlig vernachlässige. Die „Verflüssigung“ des Verkehrs auf der Schwachhauser Heerstraße werde zu einer *Attraktivitätssteigerung* dieser Verbindung führen, die den Verkehr dort jedenfalls tendenziell steigen lasse.

Insgesamt - so der Gutachter Stempel - fehle es an einer seriösen Prognose-Analyse, die allein aber erst eine Ausbauplanung dieses Umfanges rechtfertige. Einerseits (s. o.) müsse die „Induktion“ von Verkehrsflüssen durch „verlockende“ Verbindungen tatsächlich ausgewertet werden. Auch wenn etwa rückläufige Tendenzen geltend gemacht werden sollen (z. B. die demographische Entwicklung der Bevölkerung in Deutschland (Europa) sowie die ggf. rückläufigen Zulassungszahlen für Kfz), müssten diese belastbar geprüft und dargelegt werden. An allem fehlt es auch hier!

3.)

Die Kläger machen sich diesen Standpunkt zu eigen: Zuverlässige Prognosewerte liegen nicht vor. Die Beklagte stützt sich auf Untersuchungen ihres eigenen Hauses (IVU-Gutachten, S. 1, Ziff. 2.), deren Grundlagen mit den Planunterlagen jedoch *nicht offen gelegt* worden sind. Auch hier liegt ein *Verfahrensfehler* vor, der eine ordnungsgemäße und sachgerechte Abwägung sämtlicher sich daran anschließender Fragen ausschließt.

4.)

Wir werden im übrigen noch eine **weitere Stellungnahme des Gutachters Stempel vorlegen**, aus der sich ergeben wird, dass *auch die Grundannahmen* der Beklagten hinsichtlich der bestehenden Verkehrsfrequenzen nicht zutreffend ermittelt sind. Die im IVU-Gutachten vom ASV übernommenen Werte haben sich aufgrund einer neuen Auszählung des Gutachters *Theine* als fehlerhaft erwiesen. Theine kommt zu deutlich höheren Zahlen als das ASV (was von diesem, dem Vernehmen nach, auch bereits bestätigt worden sein soll). Theine allerdings geht selbst von unzutreffenden *Tagesganglinien* aus, weil er die Spitzenwerte in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zu hoch ansetzt. Das hat Stempel aufgrund neuerer methodischer Untersuchungen festgestellt. Das wird aber, wie erwähnt, noch näher dargestellt werden.

5.)

Ergänzend ist hier darauf hinzuweisen, dass auch die Lärm- und Erschütterungswirkungen des zunehmenden *Bahnverkehrs* in die Prognose hätten eingestellt werden müssen. Dazu später u. lit. C und D.

Insgesamt muss also die Darstellung zu den Verkehrsdaten neu geschrieben werden. Die gegenwärtigen Zahlen sind in jeder Hinsicht falsch und lassen eine realistische und methodengerechte Abwägung überhaupt nicht zu!

B Variantenprüfung

1.)

Die Festlegung auf die jetzt vorliegende Beschlussvariante (Straßenbreite: mind. 2 x 2 x 2,75 m) hat die Beklagte offenbar daran gehindert, sorgfältig auch die Belastbarkeit anderer Gestaltungsmöglichkeiten (Varianten) zu prüfen, die mit geringerem Aufwand, insbes. aber mit geringerem Eingriffspotential für die Kläger (und die übrigen Anwohner) verbunden wären. Kläger und Anwohner haben sich als Mitglieder verschiedener Interessengemeinschaften mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass eine *reduzierte Ausbauplanung* stattfinde, die nicht von einer je zweispurigen Fahrbahn neben dem Gleiskörper, sondern von einer

mit je 4,50 m überbreiten einspurigen Fahrbahn

ausgeht. Die Kläger und ihre „Mitreiter“ im verwaltungsrechtlichen Vorverfahren haben sich dabei insbesondere auf die Untersuchungen des Sachverständigen *Stempel* bezogen, der im Kern ausgeführt hat:

- Der Verkehrsfluss auf der Schwachhauser Heerstraße, insbes. auf dem hier fraglichen Abschnitt, sei schon jetzt (zum Teil nur eng einspurig!) problemlos und benötige keine Erweiterung.
- Maßgeblich für die Auflösung von evtl. Verkehrsstauen sei nicht in erster Linie die Straßenbreite (jedenfalls bei den hier fraglichen Dimensionen), sondern die Steuerung des Verkehrs durch Verkehrsampeln (LSAen).
- Die gegenwärtige und künftige Verkehrskapazität benötige in keinem Falle eine Ausweitung des Straßenkörpers.
- Soweit die Beklagte und auch der Sachverständige Theine zu anderen Ergebnissen kämen, gingen sie von *unzutreffenden Bemessungszahlen* aus; vgl. dazu schon oben zu A (Verkehrsprognose).

2.)

Der Sachverständige *Stempel* stellt darüber hinaus fest - auch das machen sich die Kläger zu eigen -, dass die Beklagte bei ihrer Auswertung der EAHV (1993) von einer veralteten und nicht mehr zeitgerechten Methodik der Bemessung von Straßenquerschnitten für bestimmte Verkehrsfrequenzen ausgegangen sei. Auch das wird Gegenstand einer **ergänzenden Begutachtung des Büros Stempel** sein.

Herr *Stempel* bezieht sich bei seinen Bemessungen auf das neuere (2001) „Handbuch für Bemessungen von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Köln). Nur dieses sowie die neueren Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heftreihe „bast“) geben den Stand der Wissenschaft im Verkehrswesen zutreffend wieder.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Das belegt bereits unter diesem Aspekt, dass das Abstellen der Beklagten auf die EAHV als „gängige Richtlinie“ keine Grundlage hat und deshalb *nicht zu vertreten* ist.

Schon gar nicht geht es aber an, dass die EAHV gewissermaßen als „Gesetz“ betrachtet wird und sie (wie es die Beklagte tut) *völlig kritiklos* zu übernehmen. Die EAHV ist eine (*veraltete*) *Empfehlung* derselben (!) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Köln), die auch das neue Handbuch (HBS, s. o.) herausgegeben hat. Bei einer ordnungsgemäßen Prüfung der Grundlagen für Eingriffe in die Rechte der Kläger (und anderer Bürger) hätte die Beklagte ihre Methodengrundlagen einer aktuellen (!), sorgfältigen und kritischen Prüfung unterziehen müssen. Das ist nicht geschehen; darin liegt auch hier ein *erheblicher Verfahrensfehler*.

C Lärmauswirkungen

1.)

Die Auswirkungen des Verkehrslärms werden von der Beklagten unter Bezugnahme auf ein Zusatzgutachten des Büros Bonk, Maire, Hoppmann - im folgenden: BMH - vom 31.01.2005 dargestellt. Das Zusatzgutachten wurde notwendig, weil die Beklagte im Rahmen des Vorverfahrens zur Planfeststellung die Straßenbreiten ein wenig reduziert sowie eine Haltestelle geringfügig verlegt hatte und darum die Belastungswerte aus dem Straßenverkehr neu festlegen musste. Das Gutachten befindet sich bei den Behördenakten.

2.)

Das BMH-Gutachten geht von den tatsächlichen Verkehrsbelastungen aus, die auch die Beklagte ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat. Eigene und insbes. neue (Gutachten Theine!) Zahlen sind von BMH weder selbst erhoben noch von dritter Seite übernommen worden. Bereits dies macht die gutachtliche Aussage BMH für dieses Verfahren *wertlos*. Die *Prognosezahlen stimmen nicht*, wie oben zu A dargelegt worden ist.

3.)

Das BMH-Gutachten geht im übrigen davon aus, dass aufgrund der (geringfügigen) Verminderung der Fahrbahnbreiten in der Beklagten-Planung eine Reihe von Grundstücken keinen Anspruch auf Lärmschutz mehr hatten (vgl. a. a. O., Tabelle Bl. 12), während andere Belastete hinzugekommen sind. Das Grundstück der Klägerin zu 1.) (neben „Knigge“) fällt nach der Bewertung von BMH jetzt aus der Liste der „Anspruchsberechtigten“ heraus. - *Die Klägerin zu 1.) bestreitet,*

- dass sie auch nach der Neuplanung der Beklagten keinen Anspruch auf Lärmschutz mehr habe, insbes. aber,
- dass sie durch den *verbleibenden* Lärm nicht weiterhin so geschädigt werde, dass sie daraus einen Abwehranspruch gegen die Beklagte ableiten kann.

Zu der Frage, aufgrund welcher Erwägungen und Umstände Anlieger anspruchsberechtigt für etwa passiven Schallschutz sind, verweist BMH (Bl. 12 d. GA vom 31.01.2005) auf die Gutachten-Anlage 10.3 A/10.3 B. Diese Anlagen müssen (und werden gegebenenfalls) die Kläger ihrerseits auswerten lassen, weil sie aus sich heraus nicht verständlich sind. Die Klägerin zu 1.) behauptet *und wird dies noch darlegen*, dass die Lärmbelastung ihres Grundstückes auch bei der streitgegenständlichen Planung noch so erheblich ist, dass sie in ihren Rechten auf Gesunderhaltung und Entfaltung ihrer Persönlichkeit (Art. 2 GG) verletzt ist.

4.)

Es kommt hinzu, dass die Beklagte wie - entsprechend - das Büro BMH den *zusätzlich zu erwartenden Güterverkehr der DB* überhaupt nicht in ihre Betrachtung einbeziehen. Auch das macht die Entscheidungsgrundlage fehlerhaft. Im einzelnen dazu u. zu. lit. D unter dem Titel „Erschütterungen“.

D Erschütterungswirkungen

1.)

Wie den Lärm, erachtet die Beklagte auch die *Erschütterungen* vom künftigen Straßenverkehr auf die anliegenden Gebäude der Kläger und die übrigen Anwohner als gering. Zwar wird auf Bl. 47 des PfB unter Bezug auf die Begutachtung von BMH (s. o., Abschnitt C) zugestanden, dass der Schwerlastverkehr auf der Schwachhauser Heerstraße zu „erheblichen (!) Belastungen“ führen werde. Diese Belastungen seien aber „geringfügig“(!) und deshalb hinzunehmen (Bl. 47). Dieser - bereits in sich widersprüchlichen - Aussage des PfB *kann nicht gefolgt werden*:

2.)

Zunächst können wir dem neuen Gutachten BMH vom 31.01.2005 eine Auseinandersetzung mit Erschütterungswirkungen des Verkehrs nicht entnehmen. Worauf stützt sich die Beklagte? - Zum anderen fehlt es auch hier wiederum an der Einbeziehung „zutreffender“ Prognosewerte hinsichtlich künftiger Verkehre, insbes. des *Schwerlastverkehrs*. Wir haben oben (VI. A) darauf hingewiesen, dass gerade in diesem Bereich mit Frequenzzunahmen gerechnet werden muss. Die Bewertung der Beklagten kann deshalb nicht richtig sein.

3.)

Es kommt hinzu, dass sich das Wohnhaus der *Klägerin zu 1.)* in einem baulichen Zustand befindet, in dem es wesentliche zusätzliche Erschütterungsbelastungen nicht mehr aushält,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Mit solchen zusätzlichen (erheblichen) Erschütterungen *muss* prognostisch aber gerechnet werden. - Wegen des stärker gewordenen Bahnverkehrs musste die Klägerin ihr Gebäude bereits zu einem früheren Zeitpunkt (soweit möglich) *sanieren lassen*. Weitere Sicherungsmöglichkeiten bestehen an diesem Gebäude nicht mehr,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Bereits eine Zunahme des Schwerlastverkehrs *bis zu 25 v. H.* würde

das Eigentum der Klägerin zu 1.) schwer und unerträglich treffen,

weil dann mit erheblichen Rissen und Bauschäden zu rechnen ist, die möglicherweise ein Bewohnen des Gebäudes gar nicht mehr zulassen,

Beweis: Sachverständigengutachten.

Es kommt hinzu, dass aufgrund künftiger wirtschaftlicher Entwicklungen

- nicht nur mit einer weiteren Zunahme des Schwerlastverkehrs (s. o.), sondern insbesondere auch
- mit einer erheblichen Zunahme des *Güter-Bahnverkehrs* zu rechnen ist.

Der Güterverkehr wird zutreffend auch von der Beklagten im PfB in die Gesamtabwägung eingestellt. Die Klägerin zu 1.) greift das auf, muss aber die Annahmen des PfB korrigieren. - Die Verkehrspolitik der Bundesrepublik bemüht sich seit langem, den Güterverkehr möglichst weitgehend „auf die Schiene“ zu bringen. Schon das wird tendenziell die Auslastung der Schienen auch am Bremer Hauptbahnhof wesentlich verstärken. Es kommt aber hinzu, dass die zu erwartende Zunahme des Güterumschlages (CT IV in Bremerhaven!) sowie die Errichtung des Weser-Jade-Ports bei Wilhelmshaven zu einer ganz erheblichen Steigerung des Güterumschlages auf der Schiene führen wird. Damit wird jedoch für das Grundstück der Klägerin zu 1.) eine Belastungssituation eintreten, die sie nicht mehr hinnehmen kann und muss. Die Klägerin zu 1.) ist deshalb *enteignungsgleich in ihren Eigentumsrechten betroffen (Art. 14 GG)* - und hat bereits aus diesem Grunde einen Abwehranspruch. Zu den weiteren Rechtsschutzaspekten dieser Situation vgl. u. zu VII. - Die Klägerin zu 1.) behält sich vor, die bauliche Situation ihres Hauses ergänzend zu belegen.

E Sonstige Umweltbelange / Luftreinhaltung

1.)

Die Beklagte geht auch hier (S. 48) unter Bezug auf das IVU-Gutachten davon aus, dass mittelfristig mit einer Überschreitung der zulässigen Werte nicht zu rechnen sei.

Die Beklagte räumt allerdings ein, dass *die Messstation* „Dobbenweg“, nahe des Grundstückes des Klägers zu 2.), *bereits jetzt erhöhte Werte* enthalte und auch in Zukunft die Grenzwerte der 22. BimSchVO *nicht* eingehalten werden könnten! Bereits diese eigene Prognose der Beklagten lässt auch nur eine geringfügige weitere Belastung des Gebietes (ebenso des Grundstückes des Klägers zu 2.) mit Schadstoffemissionen nicht mehr zu.

2.)

Es kommt hinzu, dass die Beklagte auch an dieser Stelle ihres Beschlusses von einem *Wunschdenken* ausgeht. Obwohl sie selbst einen eindeutigen Zahlenbeleg (!) für die Unschädlichkeit des Ausbaus der Schwachhauser Heerstraße nicht führen kann, schließt ihre Argumentation auf Bl. 48 mit dem überraschenden Satz:

„Es ist nicht erkennbar, dass der geplante Ausbau den Zielen der Luftreinhalteplanung und den voraussichtlich zutreffenden Maßnahmen entgegensteht.“

Das verstehe einer! Aus dem Vorstehenden hätte genau das Gegenteil abgeleitet werden können und müssen. Offenbar hofft die Beklagte auf die heilende Wirkung der Zeit oder auf wundersame Entwicklungen, die die jetzt bereits überlasteten Grundstücke dieses Bereiches entlasten können. Solche Entwicklungen sind jedoch zur Zeit überhaupt nicht zu erkennen. Es ist deshalb auch an dieser Stelle erforderlich, dass die Beklagte

- über die Stellungnahme des im März 2003 erstatteten IVU-Gutachtens und
- über die unzulängliche eigene Verkehrsprognose hinaus sowie
- unter Einschluss der Luftreinhalteplanung der Stadtgemeinde

eine *völlig neue Begutachtung* der Schadstoffsituation vornimmt, die die realen Belastungen aufzeigt und auswertet. Nach der Überzeugung der Kläger wird sich dann ergeben, dass der beabsichtigte Straßenausbau *gar nicht möglich* ist.

3.)

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Bremen gerade dabei ist, einen *Luftreinhalteplan* aufzustellen, der sowohl eine Bestandsaufnahme als

auch ein Entwicklungskonzept zeigt. Die *Bestandsaufnahme* unter Ziff. 3.4 (S. 35) des Entwurfes vom 19.09.2005 zeigt, dass insbes. das Gebäude des *Klägers zu 2.)* in einem hoch belasteten Gebiet liegt, in dem die Grenzwerte der 22. BimSchVO *überschritten* werden.

Wir bitten das Gericht,

**den Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen vom
19.09.2005 von der Beklagten beizuziehen.**

Sollte das nicht möglich sein, sind wir bereit, dem Gericht dazu eigene Unterlagen zu präsentieren. Wegen des Umfangs dieser Dokumente einschl. zahlreicher farbiger Grafiken erscheint es aber zweckmäßiger, wenn dem Gericht Originalunterlagen der Beklagten zur Verfügung gestellt werden.

Aus dem Luftreinhalteplan ergibt sich, dass die Kreuzung Schwachhauser Heerstraße/Dobbenweg/Bismarckstraße zu den *besonders gefährdeten Gebieten* gehört und deshalb auch mit einer Zunahme von Feinstaubbelastungen gerechnet werden muss. Auch das Grundstück des *Klägers zu 2.)* ist insoweit mit schädlichen Luftbelastungen betroffen und muss mit einer Zunahme schädlicher Einwirkungen rechnen,

Beweis: Sachverständigengutachten,

so dass diese Situation bei der Abwägung nicht übergangen werden darf. Es ist unverständlich, dass/wie die Beklagte diese Situation aus ihrer Betrachtung praktisch ausblendet.

Wir behalten uns vor, hierzu auch in tatsächlichen Hinsicht weiter vorzutragen. - *Schon die feststehenden Erhebungen und Prognosen zur Schadstoff- und insbes. Feinstaubbelastung des Klägers zu 2.) schließen die Durchführung der vorgesehenen Ausbauplanung der Beklagten jedoch aus.*

4.) *Ergänzende Bewertung des Anspruches auf Luftreinhaltung*

a)

Die Bedeutung der Einhaltung der Grenzwerte für Staubpartikel der 22. BimSchV ist im PfB verkannt worden. Hierzu werden im folgenden nur kursorische Ausführungen gemacht, die nachfolgend noch präzisiert werden. Die Grenzwerte für Staubpartikel werden, wie auch der PfB einräumt, in unzulässiger Weise überschritten. Die Effektivität der im Entwurf eines Luftreinhalteplanes geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen wird in Zweifel gestellt. Zumindest durch die Induzierung neuen Verkehrs ist damit zu rechnen, dass sich diese Situation nicht verbessert, sondern noch verschlechtert und zwar auch auf dem Grundstück des Klägers.

b)

Nach BVerwGE 121, 57, 61 sind die Grenzwerte kein Planungsleitsatz, sondern nur Maßgabe für das Konfliktbewältigungsgebot. Die Kläger bezweifeln, dass diese Sichtweise mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist.

Angesichts des planerischen Ansatzes der RL 96/62/62 ist zunächst einzuräumen, dass gemeinschaftsrechtlich nicht ganz deutlich wird, ob Vorhaben, die in Belastungsgebieten verwirklicht werden sollen, unzulässig sind, wenn das Vorhaben weitere Schadstoffeinträge verursacht. Dagegen spricht, dass die Grenzwerte sich ja auf sehr unterschiedliche Quellen beziehen und der Betreiber einer Anlage darauf verweisen könnte, dass eine andere Quelle eintreten müsse, bzw., wenn ein Maßnahmenprogramm noch nicht vorliegt, dass nicht feststehe, welche Quellen in dem ausstehenden Programm primär herangezogen werden.

Auf diesen Standpunkt hat sich das BVerwG im Dresden-Urteil gestellt. Die Einhaltung des Grenzwertes für Feinstaub sei keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der Planfeststellung für einzelne Vorhaben. Es genüge, dass die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen, soweit sie ihm zur Verfügung stehen, gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss oder in einem nachfolgenden Verfahren auferlege, und dass sie im übrigen die Sorge für die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren und den Behörden der Luftreinhalteplanung überlasse (BVerwGE 121, 57 (62)). Nur in ungewöhnlichen Fällen wie zentralen Verkehrsknotenpunkten oder besonders starken Schadstoffvorbelastungen, in denen

„die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise (nicht) zu sichern“ ist, sei das Vorhaben unzulässig (BVerwGE 121, 64).

Abgesehen davon, dass das BVerwG mit seinen Aussagen zur Natur der Grenzwerte und Luftreinhalteplanung nach Art. 234 Abs. 3 EG den Gerichtshof hätte anrufen müssen (insoweit wird hier angeregt, eine Vorlage nachzuholen), übersieht diese Auffassung, dass nach dem Konzept der RL 96/62/EG die Luftreinhalteplanung dem Zeitpunkt des Verbindlichwerdens des Grenzwertes vorgeschaltet sein muss. Ist die Planung unterblieben und sind Maßnahmen nicht zeitgerecht ergriffen worden, so dass die nunmehr verbindlichen Grenzwerte überschritten werden, ist der Zeitraum für solche Maßnahmen gekommen, die in Aktionsplänen i. S. d. Art. 7 Abs. 3 RL 96/62 festzulegen sind. Dies bedeutet, dass „kurzfristig“ konkrete Kontrollmaßnahmen ergriffen werden müssen, bis hin „zur Aussetzung der Tätigkeiten ..., die zu einer Überschreitung der Grenzwerte beitragen, einschließlich des Kraftfahrzeugverkehrs“. Das weite Ermessen der Maßnahmenprogramme verengt sich auf die kurzfristig und effektiv zur Verfügung stehenden Maßnahmen. Bei Straßenbauvorhaben kann dann nicht mehr z. B. auf verbesserte Motorentechnik oder ökonomische Steuerungsinstrumente verwiesen werden. Die Optionen verdichten sich im Wesentlichen auf verkehrsmindernde Maßnahmen. Für das Vorhaben selbst ergibt sich daraus, dass, wenn die Maßnahmen effektiv sind, die Planrechtfertigung fraglich werden kann, und wenn sie nicht effektiv sind, das Vorhaben selbst unzulässig. Jedenfalls ist aber in ein solchen Belastungssituation unzulässig, neue Kapazitäten zu bauen, die zusätzlichen Verkehr heranführen und damit die Emissionen weiter steigern.

c)

Im übrigen ist es so, dass die vom BVerwG ins Auge gefasste Sondersituation - *Ausweglosigkeit* der Belastung bei Zuführung immer neuen Verkehrs (vgl. BVerwGE 121, 57, 64) – im vorliegenden Fall in gerade exemplarischer Form gegeben ist. Die Mammutkreuzung (Grunowstraße, Dobben, Bismarckstraße, Schleifmühle, Schwachhauser Heerstraße ist hoffnungslos überlastet. Sie bildet durch ihre Bebauung eine Art Trog, der schlecht durchlüftet ist. Andere Auswege aus der Situation der Staubüberlastung als solche der Verkehrslenkung *und* der Vermeidung jeglicher Kapazitätsausweitung sind nicht ersichtlich.

VII.

Geschützte Rechtspositionen der Kläger

1.)

Zur *Klägerin zu 1.)* haben wir unter VI. D bereits vorgetragen, dass sie nicht nur in ihren Rechten nach Art. 2 GG, sondern auch nach Art. 14 GG betroffen ist, weil insbes. die zu erwartenden weiteren *Erschütterungen* des ihr gehörenden Gebäudes vom Straßenverkehr und Bahnverkehr zu Gebäudeschäden führen werden, die sie als Eigentümerin nicht hinnehmen muss.

2.)

Zum *Kläger zu 2.)* ist gegenüber den Ausführungen o. zu VI. E (Luftverschmutzung) zu ergänzen, dass sich die Straßenbaumaßnahmen der Beklagten *baulich - konkret teilweise auf das Grundstück des Klägers zu 2.) erstrecken*. Die Baumaßnahmen können im Gehwegbereich nicht ohne Inanspruchnahme des klägerischen Grundstückes durchgeführt werden. Dazu sind Übertragungsakte notwendig, die bisher an den Kläger zu 2.) nicht herangetragen wurden. Die Beklagte mag dies bestätigen; ein weiterer Vortrag bleibt dazu vorbehalten.

Aus diesem Grunde liegt aber auch hier eine *Enteignungssituation* vor.

Beide Kläger können verlangen, dass es zu enteignenden Maßnahmen der Beklagten (ob diese nun formell durchgeführt werden oder nicht) nur kommen darf, wenn die Voraussetzungen der Planfeststellung *insgesamt objektiv gegeben* sind. Auf die Verletzung (nur) subjektiver Rechte kommt es nicht an.

3.)

Hinsichtlich der *Luftreinhaltung* ist allerdings ergänzend auf die Darstellung von *Callies* in NVwZ 2006, 1 ff. hinzuweisen, der zutreffend darlegt, dass aus europarechtlichen Gesichtspunkten eine Verletzung von Grenzwerten der 22. BimSchVO auch von Personen abgewehrt werden kann, die nicht unmittelbar im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO betroffen sind. Die Fragen dazu sind allerdings strittig.

Für den Kläger zu 2.) kommt es hierauf jedoch nicht an. Er ist aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte zur Feinstaubbelastung bereits jetzt unmittelbar betroffen (Art. 2 GG; § 42 Abs. 2 VwGO) und wird sich dem auch in Zukunft nicht entziehen können.

VIII.

Vermeidbarkeit des Eingriffes

Wir haben dargelegt, dass es ohne weiteres möglich wäre, den Gleiskörper der Straßenbahn zu separieren, ohne den jetzt vorgesehenen Straßenausbau vierspurig durchzuführen. Das ist im übrigen nicht nur ein rechtliches Gebot, sondern auch *politisch gewollt*. Es ist nicht nur Standpunkt der Kläger und der sie begleitenden Interessengemeinschaften, sondern auch *aller betroffenen Beiträge* (Schwachhausen/Vahr-Mitte; Östliche Vorstadt), den Ausbau zu reduzieren und lediglich - mit dem Gutachter Stempel - eine *überbreite einspurige Fahrbahn* auf jeder Seite vorzusehen. Es ist völlig unverständlich, warum die Beklagte darauf nicht eingeht.

IX.

Evtl. Planergänzung

Die Kläger behalten sich einen Anspruch auf Planergänzung nur vorsorglich vor. Er gehört auch nicht in das Eilverfahren. Ggf. kommt es in Betracht, dass die Kläger darauf bestehen, dass entgegen bisheriger Absicht der Beklagten doch ein „Flüsterasphalt“ verlegt wird. Dazu bleiben Ausführungen vorbehalten.

Ggf. kommen auch andere Maßnahmen nach § 41 BImSchG in Betracht. Auch das ist ggf. später auszuführen.

X.

Eilverfahren gem. § 80 Abs. 5 VwGO

Der Eilantrag ist im Hinblick auf die Fristbindung nach § 28 PBefG vorsorglich gestellt. Die Beklagte hat dem Unterzeichnenden fernmündlich mitgeteilt, dass sie be-

absichtige, mit der Umsetzung der Maßnahmen „in der zweiten Jahreshälfte 2006“ zu beginnen. Mag sich die Beklagte dazu noch einmal verbindlich äußern. Sinnvoll wäre es in jedem Falle, über die *Hauptsache* so frühzeitig zu verhandeln und zu entscheiden, dass es einer gesonderten Entscheidung über den Eilantrag nicht mehr bedarf.

Ganten, Hünecke, Bieniek & Partner
Rechtsanwälte

- Dr. Ganten -

Anlage:

Vollmachten