

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht (Fernstraßen), Lärmschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 7/98

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 14. 01. 1998

Aktenzeichen: 8 A 95.40057  
8 A 95.40059

Rechtsquellen:

Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG , Art. 76 BayVwVfG,  
§§ 41 ff. BImSchG,  
§ 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV, § 3 Anlage 1 16. BImSchV

Schlagworte:

Auf Lärmschutz gerichtete Planergänzungsansprüche; planabweichende Herstellung des Vorhabens; Korrekturwert bei nachgewiesener dauerhafter Lärminderung aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen; Publizitätserfordernis für anerkannte Korrekturwerte;

Leitsätze:

Weicht die Verwaltung bei der Ausführung des Straßenbauvorhabens von dem planfestgestellten Zustand ab, so errichtet sie eine Anlage, die in diesem Punkt nicht mehr durch die öffentlichrechtliche Gestattung „Planfeststellungsbeschluß“ gedeckt ist. Es handelt sich insoweit vielmehr um ein „aliud“, das in formeller Hinsicht nicht planfestgestellt („nicht genehmigt“) ist und bezüglich der Einhaltung der materiellen Anforderungen - hier des Lärmschutzes - einer gesonderten (neuen) Beurteilung bedarf

Die Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV [ihr entspricht für den Schienenverkehr die Fußnote zu Tabelle C der Anlage 2] ist eine Öffnungsklausel, welche die Ansetzung eines Korrekturwertes gestattet, wenn der „dauerhafte Nachweis der Lärminderung“ auf Grund „neuer bautechnischer Entwicklungen“ nach Erlass der Verordnung und außerhalb des Ordnungsverfahrens geführt wird.

Urteil

- 8 A 95.40057-  
- 8 A 95.40059-

**Bayerischer Verwaltungsgerichtshof  
im Namen des Volkes**

-----  
- Kläger -

bevollmächtigt zu 1 bis 2:  
Rechtsanwälte La. und Kollegen,  
He.Ma.-Straße 00, Ba.,

gegen

Freistaat Bayern,  
vertreten durch die Landesrechtsanwaltschaft Bayern,

- Beklagter -

wegen

Planfeststellung A 00 (B 5\_ \_), Ba.-Sch.,  
erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,

durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Kissner,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Scheunemann,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Allesch,

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 2. Dezember 1997  
am 14. Januar 1998

folgendes

**Urteil:**

- I. Die Klagen werden abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.
- III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

**Tatbestand:**

Die Klagen betreffen auf Schallschutzmaßnahmen gerichtete Planergänzungsansprüche von Eigentümern bebauter Grundstücke.

Mit Planfeststellungsbeschuß vom 31. März 1995 stellte die Regierung von Oberfranken den Plan für den Ausbau der Bundesstraße B 5\_ \_ zur Bundesautobahn A 00 "Sch.-Ba.-Bay." im Abschnitt Autobahnkreuz Ba. bis zur Anschlußstelle Sch. von Bau-Kilometer 66 + 996 bis Bau-Kilometer 76 + 487 fest.

Der Kläger im Verfahren 8 A 95.40057 (Kläger zu 1) ist Miteigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Fl.Nr. 9\_/2 \_ der Gemarkung We., das im Ortsteil We. der Gemeinde Me. in einem im Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet dargestellten Bereich liegt und von der Autobahn ca. 350 m entfernt ist. Der Kläger im Verfahren 8 A 95.40059 (Kläger zu 2) ist ebenfalls Miteigentümer eines mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks (Fl.Nr. 2\_ \_/5 der Gemarkung We.); sein Anwesen befindet sich im selben Ortsteil ebenfalls in einem als allgemeines Wohngebiet bewerteten Bereich und weist zur Autobahn eine Entfernung von ca. 500 m auf. Die Lärmbelastung der Kläger in dB(A) gibt die Straßenbauverwaltung (Autobahndirektion Nordbayern) wie folgt an:

Schreiben Vom	Kläger zu 1		Kläger zu 2	
	tags	nachts	tags	nachts
18.09.1996	52	46	53	47
22.10.1997	(verschiedene Immissionsorte)		(verschiedene Immissionsorte)	
-ohne Reflexion	48,6 - 53,0	43,0 - 47,4	52,1 - 52,2	46,5- 46,6
-mit Reflexion	49,0 - 53,8	43,4 - 48,2	52,9 - 53,0	47,3 - 47,4
13.11.1997	(jeweils Erdgeschoß Ostseite)		(jeweils Erdgeschoß Südseite)	
- genaue Werte	51,5	45,9	52,1	46,5
- gerundet	52	46	53	47

Die Immissionsberechnungen im Planfeststellungsbeschluß vom 31. März 1995 beruhen auf einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 35.000 Kfz/Tag und einem Lkw-Anteil von 25% tags/ 35% nachts sowie einem Abzug von 2 dB(A) für die Verwendung von nicht abgesplittetem Splittmastixasphaltbelag.

Mit ihrer Klage tragen die Kläger im Wesentlichen vor:

Die DTV sei fehlerhaft zu niedrig angesetzt. Die Verkehrsprognose sei aufgrund veralteter Daten nicht repräsentativ und ungenau. Die Verkehrsmehrung aufgrund der Wiedervereinigung und Öffnung des früheren Ostblocks sei nicht hinreichend berücksichtigt worden. Eine 24-Stunden-Verkehrszählung der Bürgerinitiative "Lärmschutz We." aus dem Jahre 1991 habe einen Wert von ca. 17.600 Kfz/Tag und im September 1996 einen Wert von 22.295 Kfz/Tag ergeben. Infolge der zu erwartenden Verkehrssteigerungen werde der Prognosewert 2010 für die DTV von 35.000 Kfz/Tag vorzeitig überschritten werden.

Auch der Lkw-Anteil sei zu niedrig angesetzt. Nach der Verkehrslärmschutzverordnung betrage er nachts 45%. Die Verkehrszählungen 1990 und 1993 stünden im Widerspruch zu den Zählungen der Bürgerinitiative. Die A 00 als die erste leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Süden Deutschlands weise ein atypisch hohes Schwerlastverkehrsaufkommen auf; daher seien insoweit die üblichen Straßenverkehrszählungen ungeeignet. Es müsse zumindest bei dem 45%-Lkw-Anteil der Verkehrslärmschutzverordnung verbleiben, wie er auch in anderen Bereichen der A 00 beim Ba. Kreuz angesetzt worden sei.

Der Abzug von 2 dB(A) für Splittmastixasphalt sei ebenfalls fehlerhaft und als bloße "kosmetische" Maßnahme anzusehen. Er sei nach der Verkehrslärmschutzverordnung zwar möglich, doch die Voraussetzungen dafür seien nicht erfüllt, weil es sich bei Splittmastixasphalt um "keine bautechnische Entwicklung" handle. Dem insoweit maßgeblichen Einführungsschreiben der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 25. April 1991 komme auch keinerlei Rechtsnormqualität zu. Ferner fehle der Nachweis einer dauerhaften Lärminderung; vielmehr nutze sich der offenporige Asphalt nach zwei bis drei Jahren soweit ab, daß dann mit einer Lärmerhöhung zu rechnen sei.

Der Beklagte habe entgegen Tz. V.2 des Planfeststellungsbeschlusses nicht hoch absorbierende, sondern reflektierende Lärmschutzwände an den Brückenbauten errichtet.

Die Kläger beantragen:

Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluß der Regierung von Oberfranken vom 31. März 1995 um zusätzliche Auflagen zu ergänzen, die gewährleisten, daß die auf die Wohnanwesen der Kläger in We. treffenden Lärmbelastungen nicht die Grenzwerte für Wohngebiete überschreiten, und dies durch Maßnahmen des aktiven, hilfsweise passiven Lärmschutzes.

Der Beklagte beantragt,

die Klagen abzuweisen.

Die Annahme einer DTV von 35.000 Kfz/Tag und eines Lkw-Anteils von 35% nachts sei rechtlich nicht zu beanstanden; die angeordneten Lärmschutzmaßnahmen seien daher ausreichend. Nur um Unsicherheiten auszuschließen, habe man eine DTV 2010 von 35.000 Kfz/Tag angesetzt. Dieser Wert liege weit auf der sicheren Seite. Die Verkehrsbedeutung der A 00 im Hinblick auf die Grenzöffnung und der Lkw-Anteil aus den osteuropäischen Staaten seien in den eingeholten Verkehrsgutachten berücksichtigt worden. Die Verkehrszählung der Bürgerinitiative beruhe auf fehlerhaften Annahmen.

Beim Lkw-Anteil sei entsprechend den gesetzlichen Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung von dem Wert von 45% nachts abgegangen worden, da projektbezogene Untersuchungen vorlägen und diese niedrigere Werte ergeben hätten. Der Korrekturwert für die Verwendung von Splittmastixasphalt entspreche dem Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 25. April 1991. Nach den Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen gewährleiste dieser Belag eine dauernde Schallpegelminderung. Der Belag sei nicht offenporig. Die Erneuerung der Fahrbahn erfolge in der Regel in Zeitabständen von 14 bis 20 Jahren.

Der Wechsel der Bauart bei den Lärmschutzwänden in den Brückenbereichen könne vernachlässigt werden, weil dies Pegelerhöhungen von lediglich 0,4 - 1,0 dB(A) nach sich ziehe.

Aufgrund eines Aufklärungsbeschlusses vom 26. September 1996 hat der Verwaltungsgerichtshof den Beklagten um fachkundige Äußerung zu den Streitpunkten Lärminderung durch Splittmastixasphalt, Rechtfertigung eines mittleren Lkw-Anteils nachts von 35% und Verkehrsuntersuchungen zu der im Planfeststellungsbeschluß zugrunde gelegten DTV für das Prognosejahr 2010 gebeten. Aufgrund eines Beweisbeschlusses vom 10. November 1997 hat der Verwaltungsgerichtshof Beweis erhoben durch die Vernehmung von Dipl.-Ing. H. St. vom Fi GmbH Forschungsinstitut als Sachverständigen zu der Frage, ob für den für das Vorhaben vorgesehenen Straßenbelag "Splittmastixasphalt, nicht abgesplittet", aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung von 2 dB(A) gegenüber dem in Tabelle 4, RLS 90, enthaltenen Wert nachgewiesen sei.

In der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 hat der Vertreter des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz (LfU) die Lärmbelastung der Kläger am jeweils ungünstigsten Immissionsort wie folgt angegeben (in dB(A)):

Reflexion	Immissionsort	Kläger zu 1		Kläger zu 2	
		tags	nachts	tags	nachts
ohne	Wohnhaus Südseite, 1. OG	52,5	46,9	52,4	46,8
mit	Wohnhaus Südseite, 1. OG	52,9	47,3	52,7	47,1

Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme sowie der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichts- und Behördenakten sowie auf die Niederschriften über die mündlichen Verhandlungen vom 24. September 1996 und vom 2. Dezember 1997 Bezug genommen.

### Entscheidungsgründe:

Die zulässigen Klagen sind unbegründet. Die Kläger haben keinen Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz im Wege der Planergänzung. Der Planfeststellungsbeschluß der Regierung von Oberfranken vom 31. März 1995 ist insoweit nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat die für den Lärmschutz der Kläger maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange erkannt und gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen. Die durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen überschreiten die Lärmgrenzwerte des § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036), welche die Grenze der nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festlegen, den Klägern gegenüber nicht.

1. Für die Beurteilung, welche Lärmbelastung auf die beiden Kläger einwirkt, ist maßgeblich auf die vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz überprüfte Lärmberechnung abzustellen.

a) Diese Lärmberechnung, die Baudirektor Bo vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 im einzelnen erläutert hat, ist nach der Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs zutreffend. Sie beruht im Gegensatz zu den verschiedenen Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern auf einer genaueren Erfassung der Topographie des Ortsteils We. und des baulichen Umfelds der jeweiligen Immissionsorte (Wohnanwesen der Kläger). Darüber hinaus haben die Autobahndirektion und die Landesadvokatur Bayern im vorliegenden Verwaltungsstreitverfahren die am meisten belasteten Immissionsorte der Wohngebäude der Kläger nicht richtig bezeichnet. So liegt der am meisten belastete Immissionsort beim Kläger zu 1 nicht auf der Ostseite im Erdgeschoß, sondern auf der Südseite im ersten Obergeschoß. Die Lärmbelastung beträgt dort 52,5 dB(A) tags und 46,9 dB(A) nachts ohne Einrechnung der Reflexionen durch die abweichende Brückenbauweise sowie 52,9 dB(A) und 47,3 dB(A) mit Berücksichtigung der Reflexionen; gerundet (vgl. Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV) ergibt dies Werte von 53/47 dB(A) ohne Reflexionen und 53/48 dB(A) mit Reflexionen (gegenüber 51,5/45,9 dB(A) bzw. gerundet 52/46 dB(A) für den von der Autobahndirektion angenommenen abweichenden Immissionsort). Beim Kläger zu 2 befindet sich der am meisten belastete Immissionsort nicht auf der Südseite im Erdgeschoß, sondern auf der Südseite im ersten Obergeschoß. Die Lärmbelastung beträgt dort 52,4 dB(A) tags und 46,8 dB(A) nachts ohne Reflexionen durch die abweichende Bauweise an Brücken sowie 52,7 dB(A) tags und 47,1 dB(A) mit Reflexionen; gerundet ergibt dies Werte von 53/47 dB(A)

ohne und 53/48 dB(A) mit Reflexionen (gegenüber 52,1/46,5 dB(A) bzw. gerundet 53/47 dB(A) für den von der Autobahndirektion angenommenen abweichenden Immissionsort).

b) Innerhalb der vom Landesamt für Umweltschutz ermittelten Beurteilungspegel sind für die Beurteilung der Planergänzungsansprüche der Kläger die Werte ohne Reflexionen infolge der abweichenden Bauweise der Lärmschutzwände an den Brücken ("schallhart" anstatt "hoch absorbierend") heranzuziehen.

Dies ergibt sich aus den Klagebegehren der Kläger. Sie greifen den Planfeststellungsbeschuß vom 31. März 1995 mit der Begründung an, das planfestgestellte Maß der Lärmeinwirkungen auf ihre Wohnanwesen sei rechtswidrig und verletze sie in ihren nachbarlichen Rechten; deshalb müsse der Planfeststellungsbeschuß um Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) bzw. hilfsweise des passiven Lärmschutzes nach § 42 Abs. 1 BImSchG ergänzt werden (zur Abgrenzung dieser Anspruchsgrundlagen vgl. BVerwGE 97, 367). Das Maß der Lärmbelastung, welches von den Anliegern der Autobahn nach dem Planfeststellungsbeschuß hinzunehmen ist, ist dabei unter Einbeziehung der Lärmschutzaufgaben des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln. Dazu gehört die darin enthaltene Auflage Tz. V.2, wonach die Lärmschutzwände zur Vermeidung von Reflexionen straßenseitig "hoch absorbierend" auszubilden sind. Dieser planfestgestellte Zustand ist demnach Teil des Streitgegenstands des mit der Klage verfolgten Planergänzungsanspruchs. Weicht die Verwaltung bei der Ausführung des Straßenbauvorhabens von dem planfestgestellten Zustand ab, so errichtet sie eine Anlage, die in diesem Punkt nicht mehr durch die öffentlich-rechtliche Gestattung "Planfeststellungsbeschuß" (vgl. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gedeckt ist. Es handelt sich insoweit vielmehr um ein "aliud", das in formeller Hinsicht nicht planfestgestellt ("nicht genehmigt") ist (vgl. Art. 76 BayVwVfG) und bezüglich der Einhaltung der materiellen Anforderungen - hier des Lärmschutzes - einer gesonderten (neuen) Beurteilung bedarf (vgl. Bonk in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 4. Aufl. 1993, § 74 RdNr. 16 und § 76 RdNr. 2; Kopp, VwVfG, 6. Aufl. 1996, § 76 RdNr. 6; Stürer, DVBl 1990, 35). Für den Rechtsschutz des betroffenen Straßenanliegers bedeutet dies, daß er im Falle einer planabweichenden Ausführung des Vorhabens - will er sich gegen sie wenden - auch und gerade diese Planabweichung mit der Begründung angreifen muß, sie verletze seine nachbarlichen Rechte. Dies kann er im Verhältnis zu einer anhängigen Klage gegen den Planfeststellungsbeschuß nur in einem zusätzlichen Verfahren geltend machen, indem er dort öffentlich-rechtliche Abwehr-, Unterlassungs- oder (Folgen-) Beseitigungsansprüche erhebt (vgl. BVerwGE 62, 243/248 f.; BVerwG vom 22. Februar 1980 NJW 1981, 239/241; Bonk in: Stelkens/Bonk/Sachs, § 74 VwVfG RdNr. 16 und 55). In formeller Hinsicht kann er derartige Ansprüche im Wege der Klageänderung in das anhängige, auf Planergänzung gerichtete Verwaltungsstreitverfahren einbeziehen. Eine solche Klageänderung (Klageergänzung, vgl. § 91 VwGO) haben die Kläger indes nicht vorgenommen, obwohl dazu in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 Gelegenheit gegeben war (vgl. Niederschrift S. 6).

Dies bedarf indes keiner Vertiefung. Selbst wenn man davon ausgeht, die Planfeststellungsbehörde habe sich die Planabweichung zu eigen gemacht, es hätte ferner nach Art. 76 Abs. 2, 1. Alt. BayVwVfG insoweit keiner neuen Planfeststellung bedurft, weil nur eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung vorliege, welche die Belange Dritter nicht berühre, und die Planabweichung sei schließlich Gegenstand des Klagebegehrens, könnten die Kläger nicht obsiegen. Denn auch bei Einbeziehung der Erhöhung der Beurteilungspegel durch die "schallharte" Ausführung der Lärmwände an den Brücken

werden die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, in dem die Anwesen der Kläger unstreitig liegen, nicht überschritten. Dies ergibt sich eindeutig aus der vom Landesamt für Umweltschutz überprüften und in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 von Baudirektor Bo. näher erläuterten Lärmberechnung, wonach die Beurteilungspegel mit Reflexionen beim Kläger zu 1 52,9/47,3 dB(A) und beim Kläger zu 2 52,7/47,1 dB(A) betragen. Die Grundlagen dieser Lärmberechnung, die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und der dabei angesetzte Lkw-Anteil (dazu unten 2.) sowie der in Ansatz gebrachte Abzugsbetrag für die Verwendung von nicht abgesplittetem Splittmastixasphaltstraßenbelag von 2 dB(A) (dazu unten 3.), sind nämlich nicht zu beanstanden.

2. Die Einwendungen gegen die vom Beklagten bei der Ermittlung der Lärmbelastung zugrundegelegten Berechnungsfaktoren (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Lkw-Anteil) sind nicht begründet.

a) Die Planfeststellungsbehörde ist im Planfeststellungsbeschuß für das Prognosejahr 2010 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 35.000 Kfz/Tag ausgegangen (vgl. PFB S. 70, 90; zur Maßgeblichkeit des Prognosejahrs 2010 vgl. BVerwG vom 21. März 1996 NVwZ 1996, 1006). Die Einwendungen der Kläger hiergegen gehen fehl. Dieser Wert wurde vom Beklagten soweit über den maßgeblichen Verkehrsprognosen angesetzt, daß ein Überschreiten des offensichtlich darin enthaltenen Sicherheitsspielraums ausgeschlossen erscheint. Die entsprechenden Darlegungen des vom Beklagten beigezogenen Sachverständigen Prof. Dr. Ku., auf dessen Prognose sich der Planfeststellungsbeschuß stützt, sind nach der Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs plausibel und frei von rechtlichen Fehlern.

Wie Prof. Dr. Ku - ein nach Kenntnis des Senats aus zahlreichen Verfahren anerkannter Fachmann für Verkehrsplanung - in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 und in seinen schriftlichen Äußerungen vom 18. April 1997, 28. Mai 1997 und 27. Juni 1997 erläutert hat, beruht seine Beurteilung des Ansatzes von 35.000 Kfz/Tag als "deutlich auf der sicheren Seite liegend" auf einer Reihe von Großraumuntersuchungen, Verkehrszählungen (zuletzt im Juli 1996 und im Juni 1997) unter Auswertung der Ergebnisse der Dauerzählstelle "Bay.-West", die wegen der gleichförmigen Verkehrscharakteristik auf der gesamten A 00 von Ba. bis Bay. gültig sind. Nach den Zählungen der Dauerzählstelle ergab sich im Juli 1996 eine Belastung der streitbefangenen Autobahn mit ca. 16.000 bis 17.000 Kfz/Tag. Eine Verkehrszählung vom 4. Juli 1996 erbrachte eine Belastung von 17.600 Kfz/Tag, eine vom 10. Juni 1997 18.916 Kfz/Tag. Eine detaillierte "Verkehrsuntersuchung der A 00 Sch.-Ba.-Bay. 1996" vom 14. März 1997 mit vollständiger Zählung und Verkehrsbefragung an allen Anschlußstellen der A 00 kam aufgrund des "Verkehrsmodells Fernstraßennetz Bayern" zu einer Prognosebelastung 2010 von 27.000 Kfz/Tag, was einer Verkehrszunahme gegenüber dem Zählwert vom 4. Juli 1996 von 53% entspricht. Die im Planfeststellungsbeschuß tatsächlich angesetzte Verkehrsbelastung 2010 liegt ca. 100% über diesem Wert von 1996 und weist somit eine überaus große Sicherheitsmarge auf

Die von den Klägern diesen projektbezogenen Untersuchungen gegenübergestellten eigenen Verkehrszählungen vermögen eine Fehlerhaftigkeit des Ansatzes des Beklagten nicht zu belegen. Die planende Behörde ist mit den durchgeführten Erhebungen den normativen Anforderungen der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV gerecht geworden. Die Kläger verkennen in diesem Zusammenhang, daß sich der Lärmschutz im Straßenbau nicht an möglichen

- durchaus auch über einen längeren Zeitraum anhaltenden - Spitzenbelastungen, sondern an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung orientiert, der auf einem Jahresmittelwert beruht (vgl. Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV und dazu BVerwG vom 21. März 1996 NVwZ 1996, 1006). Die Zählungen der Bürgerinitiative, an der die Kläger beteiligt sind, stellen reine 24Stunden-Zählungen dar, die dem methodischen Ansatz der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS 90)", welche in der Verkehrslärmschutzverordnung teilweise kodifiziert wurden, nicht entsprechen. Die Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke erfolgt nämlich aufgrund eines Verfahrens, in das nicht nur Zählwerte, sondern sowohl tatsächliche Erhebungen (die sich jeweils nur über 8, nicht über 24 Stunden erstrecken) als auch Berechnungen anhand von Prognose- und Erfahrungswerten eingehen, weil nur so der maßgebliche Durchschnittswert in Gestalt des Jahresmittelwerts gefunden werden kann. Aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke ist sodann der Jahresmittelwert der stündlichen Verkehrsstärke zu ermitteln, der - zusammen mit dem Lkw-Anteil - maßgeblich für die Berechnung des Beurteilungspegels ist (vgl. Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV). Die Zählungen der Bürgerinitiative 1991 und 1996 sind daher an sich nicht geeignet, die Annahmen des Beklagten zu erschüttern. Gleichwohl hat Prof. Dr. Ku. festgestellt, daß die Verkehrszählung der Bürgerinitiative vom September 1996 bei entsprechender Umrechnung in demselben Rahmen liegt wie die Erhebungen des Beklagten; sie bestätigt daher nur dessen Annahmen (vgl. Schreiben von Prof. Dr. Ku. vom 27. Juni 1997 S. 3 und seine Ausführungen in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 Niederschrift S. 2).

Ebenso wenig in Frage stellen konnten die Kläger die Annahmen des Beklagten über den Anstieg der Verkehrsbelastung bis zum Prognosejahr 2010. Zwar haben die Kläger in ihrem Schriftsatz vom 16. Juni 1995 behauptet, der prognostizierte DTV- Wert von 35.000 Kfz/Tag werde auf der Basis einer Zunahme von 3,1%/Jahr bereits nach fünf Jahren erreicht sein. Dieser Vortrag war aber damals schon nicht schlüssig und ist jedenfalls durch die mittlerweile durchgeführten Großraumuntersuchungen, Verkehrszählungen und die Auswertung der Ergebnisse der Dauerzählstelle "Bay.-West" ersichtlich überholt (vgl. dazu insbesondere die schriftlichen Stellungnahmen von Prof. Dr. Ku. vom 18. April 1997, 28. Mai 1997 und 27. Juni 1997). Gegen diese projektbezogenen Untersuchungsergebnisse haben die Kläger keinerlei substantiierte Einwendungen mehr erhoben.

Darüber hinaus hat Prof. Dr. Ku. plausibel dargelegt, daß in den genannten Erhebungen auch der gestiegene Ost-West-Verkehr nach der Wiedervereinigung und der Öffnung der ehemals kommunistischen Staaten eingeflossen ist (vgl. insbesondere seine Stellungnahme vom 28. Mai 1997 nebst Anlagen). Ebenso wenig würde sich eine Änderung oder der Wegfall des Straßenbauprojekts der Autobahn A 00 in relevanter Weise auswirken (vgl. Stellungnahme Prof. Dr. Ku. in der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1997 Niederschrift S. 3). Auch gegen diese Ausführungen haben die Kläger keine erheblichen Einwendungen vorgebracht.

b) Rechtserhebliche Fehlbeurteilungen vermag der Senat auch bei der Ermittlung des Lkw-Anteils nicht zu erkennen. Zwar sind sowohl die Autobahndirektion wie auch Prof. Dr. Ku. bei ihren Berechnungsansätzen von einem Lkw-Anteil von weniger als dem Basiswert von 45% der Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV ausgegangen. Dazu waren sie aber berechtigt, weil sie sich insoweit jeweils auf projektbezogene Untersuchungsergebnisse stützen können (vgl. Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV). Im einzelnen braucht auf die genannten Erhebungen, ihr Abstellen auf jeweils unterschiedliche DTV-Werte und die Einwendungen der Kläger hierzu jedoch nicht eingegangen zu werden, weil auch bei Ansatz des Basiswerts der Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV, d.h. bei Ansatz eines Lkw-Anteils von 45%

die Beurteilungspegel des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet (59/49 dB(A)) nicht überschritten werden. Nicht problematisiert zu werden braucht deshalb auch die Frage, welche Bedeutung der Umstand hat, daß im Gefolge einer Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. Art. 1 Nr. 2 der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997, BGBl I S. 2028 und Art. 1 Nr. 11 der Sechszwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. August 1997, BGBl I S. 2051), die auch bei Straßenverkehrszählungen zugrunde gelegt werden, Kraftfahrzeuge erst ab 3,5 t Gesamtgewicht als Lkw zu werten sind, während die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) weiterhin auf die 2,8 t- Grenze abstellt.

Auf Grundlage eines Lkw-Anteils von 45% (nachts) gemäß Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV (hinsichtlich des Tagwerts sind die Beurteilungspegel weit vom Grenzwert von 59 dB(A) entfernt) und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 35.000 Kfz/Tag ergibt sich nach den Sachverständigenausführungen von Baudirektor Bo vom Landesamt für Umweltschutz eine Erhöhung der (Gesamt-)Beurteilungspegel nachts von 0,83 dB(A) (vgl. Niederschrift vom 2. Dezember 1997 S. 5). Damit errechnen sich selbst im ungünstigsten Fall, d.h. unter Berücksichtigung der Reflexionen infolge der abweichenden Bauweise der Lärmwände auf Brücken, nur Beurteilungspegel nachts von 48,13 dB(A) (Kläger zu 1) und 47,93 dB(A) (Kläger zu 2) - gerundet nach Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV 49 dB(A) bzw. 48 dB(A). Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte liegt mithin nicht vor.

c) Bei dieser Sachlage kann auch dahingestellt bleiben, auf welchen Zeitpunkt das Gericht für die Beurteilung der auf Planergänzung gerichteten Verpflichtungsklagen der Kläger im Ergebnis abzustellen hat - ob also wegen des Abwägungsspielraums der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich ist (vgl. BVerwGE 80, 7/13; BVerwG vom 23. April 1997 UPR 1997, 409) oder ob etwa bei begehrten Änderungen der Planung, die sich allein auf das - bilaterale - Beziehungsgeflecht zwischen dem Planungsträger und dem einzelnen Anlieger auswirken, der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung heranzuziehen ist.

3. Der von der Planfeststellungsbehörde angesetzte Korrekturwert "D-StrO" (Abzugsbetrag) von 2 dB(A) für die Verwendung von nicht abgesplittetem Splittmastixasphalt als lärm minderndem Straßenbelag gemäß der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV ist Rechtsens. Die Voraussetzungen der Fußnote a.a.O., daß "aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist", sind nach der Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs erfüllt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Beurteilungspegel der Kläger daher zu Recht um 2 dB(A) gemindert.

a) Die Fußnote a.a.O. ist in formeller Hinsicht nicht zu beanstanden.

Mit ihrem Inhalt, daß für lärm mindernde Straßenoberflächen unter der Voraussetzung des dauerhaften Nachweises der Lärminderung ein bestimmter Korrekturwert (Abzugsbetrag - hier 2 dB(A)) berücksichtigt werden darf, handelt es sich bei der Fußnote a.a.O. um eine sogenannte "Öffnungsklausel". Durch sie wird das normativ in Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV geregelte Berechnungsverfahren in bezug auf bestimmte Arten von Straßenbelägen ergänzt, wobei allerdings die Ergänzung nicht abschließend in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) selbst niedergelegt ist, sondern der "dauerhafte Nachweis der Lärminderung" aufgrund "neuer bautechnischer Entwicklungen", also nach Erlass der Verordnung und außerhalb eines Ordnungsverfahrens geführt werden soll. Das hat für die Fallgruppe der nicht abgesplitteten Splittmastixasphalte in der Sache zwar eine Änderung der

Verkehrslärmschutzverordnung durch die (bloß) behördliche Anerkennung "neuer bautechnischer Entwicklungen" als lärm mindernd im Sinne der Fußnote a.a.O. zur Folge. Dennoch ist die Modifizierung des Berechnungsverfahrens rechtlich nicht unzulässig. Sie ist nämlich in der Verordnung selbst vorgegeben, damit bei formaler Betrachtung keine Änderung der Verordnung, und sie erfolgt normtechnisch unter Verwendung üblicher unbestimmter Rechtsbegriffe. Der Einsatz unbestimmter Rechtsbegriffe stellt ein gängiges und unbedenkliches Instrumentarium der Gesetzestechnik dar, sofern das notwendige Maß rechtsstaatlicher Bestimmtheit gewährleistet ist (vgl. BVerfGE 93, 213/238; 89, 69/84 f.). Auslegungsbedürftigkeit und Wertungsabhängigkeit machen eine, Norm nicht unbestimmt (vgl. BVerfG a.a.O.).

Von vorneherein unbedenklich ist deshalb das Tatbestandsmerkmal der Fußnote a.a.O., daß eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen sein muß; vergleichbare unbestimmte Rechtsbegriffe finden sich in einer Vielzahl von Gesetzen.

Näher einzugehen ist dagegen auf das Tatbestandsmerkmal "aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen", da insoweit auf Vorgänge (Forschungsergebnisse) außerhalb eines auf Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung gerichteten Verfahrens abgestellt wird. Aus Gründen der rechtsstaatlichen Bestimmtheit, der Normklarheit und der Gewährleistung wirkungsvollen Rechtsschutzes - insbesondere für die Anlieger von Straßenbauvorhaben - (vgl. Art. 19 Abs. 4 und Art. 20 Abs. 3 GG) wird insoweit zu verlangen sein, daß der Normadressat der Fußnote a.a.O. mit dem bei Normen üblichen Informationsaufwand von der Ausfüllung des in der Öffnungsklausel enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffs "aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen" Kenntnis nehmen kann. Nur wenn die Publizität der seitens der obersten Straßenbaubehörden erfolgten Anerkennung eines bestimmten Straßenbelags als "aufgrund neuer bautechnischer Erkenntnisse lärm mindernd" sichergestellt ist, ist es für die von einem Straßenbauvorhaben Betroffenen möglich, das Maß des auf sie einwirkenden Straßenlärms richtig zu erfassen und ihre möglichen Abwehransprüche zutreffend einzuschätzen (vgl. auch BVerfGE 65, 283/291). Eine Ausfüllung der Öffnungsklausel ohne gleichzeitige Veröffentlichung dieser Anerkennung in einem allgemein zugänglichen Veröffentlichungswerk wäre daher nicht ausreichend.

Auch insoweit sind aber Bedenken nicht zu erheben. Die Anerkennung von "Splittmastixasphalt 0/8 und 0/11 ohne Absplittung" als lärm minderndem Straßenbelag gemäß einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 25. April 1991 ist im Amtlichen Teil des vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Verkehrsblatts (VkBl) 1991, S. 480 f. veröffentlicht. Dort ist ferner ausgeführt, daß die Einordnung in die Beispielfälle lärm mindernder Straßenbeläge im Sinne der Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV aufgrund "neuerer Untersuchungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen" erfolgt ist; damit ist für Interessierte bzw. Betroffene auch insoweit der für eine Kenntnisnahme notwendige Zusammenhang hergestellt. Dies ist nach alledem ausreichend. Eine Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt Teil 1 war im übrigen nicht erforderlich, zumal selbst bei Rechtsverordnungen eine Verkündung im Bundesgesetzblatt nicht zwingend ist (vgl. Art. 82 Abs. 1 Satz 2 GG).

b) In der Sache selbst hat der Verwaltungsgerichtshof nach der Beweisaufnahme schließlich keine Zweifel, daß "Splittmastixasphalt 0/8 und 0/11 ohne Absplittung" einen lärm mindernden Straßenbelag darstellt, für den eine dauerhafte Lärminderung von 2 dB(A) nachgewiesen ist.

Der Beklagte hat insoweit im Verwaltungsstreitverfahren - über das (Anerkennungs-) Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 25. April 1991 hinaus - eine ausführliche

Stellungnahme .der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 28. August 1997 vorgelegt, in dem unter anderem auch die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dem Korrekturwert "D-StrO" (Abzugsbetrag) für nicht abgesplittete Splittmastixasphaltdecken von - 2 dB(A) dargestellt werden. Daraus ergibt sich, daß in Messungen mittlerer Fahrzeugvorbeifahrtpegel an nicht abgesplitteten Splittmastixasphaltdeckschichten auf Autobahnen der Korrekturwert von -2 dB(A) in vollem Umfang bestätigt wurde. Das Deckenalter betrug bei den Messungen bis zu drei Jahre, ohne daß signifikante Unterschiede in der Lärmdämmung erkennbar geworden wären.

Im Hinblick darauf, daß der Beklagte auf Anfrage des Verwaltungsgerichtshofs die durchschnittliche Zeitdauer für die Erneuerung des Oberflächenbelags bei Autobahnen mit 14 bis 20 Jahren angegeben hat, hat der Verwaltungsgerichtshof zur Frage der Dauerhaftigkeit der Lärminderung im Sinne der Fußnote a.a.O. ferner Dipl.-Ing. H. St. vom Fi.GmbH Forschungsinstitut als Sachverständigen vernommen; dieser war seit Ende der 80er Jahre an den Untersuchungen über die lärmdämmende Wirkung von Splittmastixasphalt ohne Absplittung in leitender Position beteiligt. Herr Dipl.-Ing. St. hat in seinen Erläuterungen die Lärminderung von 2 dB(A) bestätigt. Seine Untersuchungsergebnisse hätten zu dem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 25. April 1991 geführt. Die Lärminderung von 2 dB(A) sei ein durchgängiger Mittelwert in Bezug auf Verkehrsart und Geschwindigkeit. Zur Dauerhaftigkeit hat er namentlich ausgeführt, daß mittlerweile Erkenntnisse über Erprobungsstrecken mit Altersstufen von sechs bis neun Jahren vorlägen. In diesem Zeitraum sei ein merkbares Nachlassen der lärmmindernden Wirkung innerhalb gewisser Toleranzen nicht zu beobachten gewesen. Meßtechnische Erfahrungen über Lebensalterstufen von 14 bis 20 Jahren gebe es nicht. Im Hinblick auf die meßtechnischen Erfahrungen an Decken mit einem Alter bis zu neun Jahren könne jedoch die Aussage gemacht werden, daß die Abnutzung der Asphaltdecke durch Befahren diese glatter und damit tendenziell noch leiser mache. Die Grenze liege dort, wo es zu Kornausbrüchen komme. Diese führten zu einer Lärmerhöhung. Da solche Kornausbrüche aber gleichzeitig die Verkehrssicherheit der Straßenoberfläche berührten, müsse dann alsbald eine neue Decke aufgezogen werden, so daß damit auch die lärmmindernde Wirkung wieder sichergestellt werde.

Aufgrund dieser plausiblen und nachvollziehbaren Aussagen des Sachverständigen Dipl.-Ing. St. ist der Verwaltungsgerichtshof überzeugt, daß die Dauerhaftigkeit der Lärminderung für nicht abgesplittete Splittmastixasphaltdecken - die Lärminderung durch offenporige Asphaltdecken ("Flüsterasphalt") steht hier nicht in Rede - bis zum Eintritt der Reparaturbedürftigkeit der Deckschicht und somit innerhalb der Lebensdauer des Straßenbelags im Sinne der Fußnote a.a.O. gewährleistet ist. Auf die Tatsache, daß meßtechnische Erfahrungen derzeit nur für einen Zeitraum von neun Jahren und nicht für 14 bis 20 Jahre vorliegen, kommt es dagegen nicht an. Der Verwaltungsgerichtshof entnimmt den Erläuterungen des Sachverständigen, daß Kornausbrüche nicht nur zu einer Lärmerhöhung des Straßenbelags, sondern auch zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen, so daß der Straßenbaulastträger schon aus dem letzteren Grund zu einer alsbaldigen Erneuerung der Decke gezwungen ist, und zwar ohne Rücksicht auf das Alter der Decke und die üblichen Reparaturintervalle von 14 bis 20 Jahren. Der Abzug von 2 dB(A) ist deshalb zu Recht erfolgt (ebenso im Ergebnis BVerwG vom 13. Mai 1997 Az. 4 A 7.94 UA S. 9; ohne abschließende Aussage VGH Bad.-Württ. vom 13. März 1996 VBIBW 1996, 423). Die Kläger haben gegen die einleuchtenden Darlegungen des Sachverständigen im übrigen keine substantiierten Einwendungen vorgebracht. Soweit sie die Frage nach dem Meßverfahren aufgeworfen haben (Meßanhänger oder Punktmessung), hat der Sachverständige unwidersprochen und plausibel erläutert, daß das Punktmeßverfahren geeigneter sei.

Kostenentscheidung: § 154 Abs. 1 VwGO.

Vorläufige Vollstreckbarkeit der Kosten: § 167 VwGO, 708 Nr. 10 ZPO.

Nichtzulassung der Revision: § 132 Abs. 2 VwGO.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muß die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Kissner

Scheunemann

Dr. Allesch

### **Beschluß:**

Der Streitwert wird auf 30.000 DM festgesetzt, wobei auf jeden der beiden Kläger ein Einsatzwert von 15.000 DM entfällt (vgl. § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG).

Kissner

Scheunemann

Dr. Allesch