

**Abschrift**



**Bundesverwaltungsgericht**

	z.d.A.	m.A.	
ab m.d.B. u. Stellungn	WOLTER • HOPPENBERG Rechtsanwälte Partnerschaft mbB		at 16.7.19 u. Eried
ab z.K	Eing.	16. Juli 2019	u. 08 u. Rückruf
	Büro Münster		
	Verfügung/WV		

**IM NAMEN DES VOLKES**

**URTEIL**

BVerwG 9 A 22.18

Verkündet  
am 10. April 2019  
Franke  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

der Stadt Wuppertal,  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal,

Klägerin,

- Prozessbevollmächtigte:  
Wolter Hoppenberg  
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB,  
Hafenweg 14, 48155 Münster -

g e g e n

das Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch die Bezirksregierung Düsseldorf,  
Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf,

Beklagten,

- Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwälte Cornelius, Bartenbach, Haesemann & Partner,  
Bismarckstraße 11 - 13, 50672 Köln -

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 9. April 2019  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bier,  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Bick und  
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Steinkühler, Dr. Martini und  
Dr. Dieterich

am 10. April 2019 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.

#### G r ü n d e :

##### I

- 1 Die Stadt Wuppertal wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 31. Juli 2018 zum 6-streifigen Ausbau der A 46 auf ihrem Gebiet zwischen der Brücke Westring und dem Sonnborner Kreuz.
- 2 Der rund 2,8 km lange Abschnitt, der im Bedarfsplan des Bundes als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist, stellt den letzten Bauabschnitt für den 6-streifigen Ausbau der A 46 zwischen Düsseldorf und Wuppertal dar. Derzeit wird die Belastungsgrenze des Streckenabschnitts durch das Verkehrsaufkommen von bis zu 93 000 Kraftfahrzeugen pro Tag häufig überschritten. Für das Jahr 2025 wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 100 000 Kraftfahrzeugen prognostiziert. Das im Planfeststellungsabschnitt liegende Brückenbauwerk Westring wird wegen dringenden Erneuerungsbedarfs außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erneuert. Nach den Lärmberechnungen des Vorhabenträgers nimmt die Lärmbelastung im Stadtgebiet der Klägerin gemessen an der Anzahl von Immissionsorten mit Grenzwertüberschreitungen vorhabenbedingt nicht zu.

- 3 Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung aus. Die Klägerin beteiligte sich im Verfahren sowohl als Trägerin öffentlicher Belange als auch mit Einwendungen. Der Planfeststellungsbeschluss lag vom 29. August bis zum 12. September 2018 aus.
- 4 Am 7. September 2018 hat die Klägerin Klage erhoben, die sie am 17. Oktober 2018 begründet hat. Sie sieht sich durch den Planfeststellungsbeschluss in ihren Rechten verletzt, weil in von ihr ausgewiesenen Baugebieten die Lärmgrenzwerte überschritten seien und mit weiterem Lärmzuwachs gerechnet werden müsse. Dies sei gesundheitsgefährdend, deshalb müssten Lärmschutzwände erhöht und zusätzlich auf dem Mittelstreifen angebracht werden, selbst wenn damit nur eine geringfügige Verbesserung erreichbar sei. Der zusätzliche Verkehr durch den vorgesehenen Lückenschluss der L 419 zur A 1 sei nicht berücksichtigt und auf den die A 46 kreuzenden Straßen sei ein zu geringes Verkehrsaufkommen angenommen worden. Die Untersuchung der Lärmbelastung hätte auch auf die umliegenden Straßen und auf Bereiche außerhalb des Planfeststellungsabschnitts erstreckt werden müssen. Der zugesagte Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) auf der Brücke Westring sei im Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet. Bei der Luftschadstoffberechnung hätte nicht der zu weit in der Zukunft liegende Prognosezeitpunkt 2025 betrachtet werden dürfen. Die Schadstoffbelastung an der Pina-Bausch-Gesamtschule hätte untersucht werden müssen. Das Regenklärbecken mit Dauerstau entspreche nicht einer zukunftsorientierten Bauweise. Es habe zur Folge, dass während der Standzeiten nach einem Regenereignis eine massive Sauerstoffzehrung auftrete. Mit einer Verschlechterung der Wasserqualität der Wupper sei deshalb zu rechnen.
- 5 Die Klägerin beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 31. Juli 2018 für den 6-streifigen Ausbau der Autobahn A 46 zwischen Wuppertal/Bauwerk Westring und dem Sonnborner Kreuz aufzuheben,

hilfsweise: festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf,

hilfsweise: den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um zusätzliche Schutzauflagen zur Ver-

meidung von Lärmbeeinträchtigungen und unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu ergänzen,

hilfsweise: den Beklagten zu verpflichten, über weitergehende Schutzauflagen zur Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen und unzumutbaren Schadstoffbelastungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

- 6 Der Beklagte beantragt,  
die Klage abzuweisen.
- 7 Er verteidigt den Planfeststellungsbeschluss.

## II

- 8 A. Die Klage ist zulässig, insbesondere ist die Klägerin klagebefugt. Sie kann im Sinne von § 42 Abs. 2 VwGO geltend machen, ihre kommunale Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 GG) werde dadurch verletzt, dass von ihr ausgewiesene Baugebiete vorhabenbedingt durch Lärmzuwachs erheblich beeinträchtigt werden. Sie kann ferner geltend machen, es seien Vorkehrungen gegen die Luftschadstoffbelastung an einer in ihrer Trägerschaft stehenden Schule erforderlich. Ob diese Belange tatsächlich abwägungsbeachtlich sind und ob sie fehlerfrei berücksichtigt wurden, betrifft nicht die Zulässigkeit, sondern die Begründetheit der Klage (stRspr, vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 - 9 A 30.15 - BVerwGE 159, 1 Rn. 12 m.w.N.).
- 9 B. Die Klage ist jedoch unbegründet. Die Klägerin kann weder die Aufhebung oder die Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses noch die Verpflichtung des Beklagten zur Ergänzung des Beschlusses um zusätzliche Schutzauflagen oder zur Neubescheidung hierzu beanspruchen, denn der Planfeststellungsbeschluss weist hinsichtlich der kommunalen Planungshoheit der Klägerin keinen Abwägungsfehler auf.
- 10 1. Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nach-

haltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (stRspr, vgl. zuletzt BVerwG, Urteile vom 27. April 2017 - 9 A 30.15 - BVerwGE 159, 1 Rn. 17 und vom 9. November 2017 - 3 A 2.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 79 Rn. 30).

- 11 Eine Gemeinde ist dagegen nicht befugt, die Lärmschutz- oder Luftreinhalteinteressen der Bewohner in ihren Baugebieten gerichtlich geltend zu machen. Ihre Rügebefugnis umfasst nicht den Belang der Luftreinhaltung ohne Bezug zu einer gemeindlichen Rechtsposition; Art. 28 Abs. 2 GG vermittelt den Kommunen keinen Anspruch auf Lärmsanierung im Einflussbereich von Straßenbauvorhaben in ihrem Gemeindegebiet anlässlich eines solchen Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteile vom 15. Dezember 2016 - 4 A 4.15 - BVerwGE 157, 73 Rn. 13 m.w.N. und vom 9. November 2017 - 3 A 2.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 79 Rn. 26). Deshalb kann die Klägerin hier nicht geltend machen, die Verkehrsbelastung auf den über die A 46 hinweggeführten Straßen sei zu gering angesetzt worden und die Bewohner im Geltungsbereich ihrer Bebauungspläne mit Wohnnutzung seien teilweise gesundheitsgefährdenden Lärmbeeinträchtigungen durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Entsprechendes gilt für die ohne Bezug zu kommunalen Einrichtungen erhobene Rüge, zusätzliche Schutzmaßnahmen wie die Erhöhung oder Anbringung von Lärmschutzwänden auf dem Mittelstreifen seien zu Unrecht nicht angeordnet worden. Ebenso gilt dies für die generelle Kritik am Prognosezeitpunkt für die Luftschadstoffberechnung und für den Einwand, der Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) auf der Brücke Westring sei im Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet. Im Übrigen trifft letztgenannter Einwand auch nicht zu. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger im verfügenden Teil des Beschlusses (S. 31) aufgegeben, auch auf dem Brückenbauwerk Westring den angesprochenen Fahrbahnbelag aufzubringen.
- 12 2. Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit kann dann vorliegen, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind (stRspr, vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 - 9 A 30.15 - BVerwGE

159, 1 Rn. 19). Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben. Die Klägerin hat bereits nicht dargetan, konkrete Änderungsplanungen für die bereits abgeschlossene Bauleitplanung in ihren Wohngebieten entlang des Vorhabens zu haben, die beeinträchtigt werden könnten.

- 13 Im Übrigen können Gemeinden zwar auch das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen als eigenen abwägungserheblichen Belang geltend machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 - 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152). Dies setzt jedoch voraus, dass die ausgewiesenen Baugebiete durch vorhabenbedingten Lärmzuwachs nachhaltigen Störungen ausgesetzt sind. Daran fehlt es hier. Die vorhandene hohe Lärmbelastung entlang der A 46 im Stadtgebiet der Klägerin nimmt durch das Vorhaben nicht zu, sondern verringert sich durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Das Vorhaben führt hiernach insgesamt zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Stadtgebiet im Vergleich zum derzeitigen Zustand.
- 14 Diese Annahme des Planfeststellungsbeschlusses (S. 138) kann die Klägerin durch ihr Vorbringen zur Verkehrsuntersuchung nicht in Zweifel ziehen. Ihre Kritik, der Lückenschluss der L 419 zur A 1 führe zu einer nicht in den Blick genommenen Verkehrszunahme auf der A 46, ist unberechtigt. In der Verkehrsuntersuchung ist ausdrücklich festgestellt, dass die Bedeutung des Lückenschlussvorhabens für den Verkehr auf der A 46 berücksichtigt ist. Davon geht auch der Planfeststellungsbeschluss aus (S. 123).
- 15 Die Klägerin kann die Lärmermittlung auch nicht mit dem Argument erschüttern, der Verkehr im nachgeordneten Straßennetz sei zu niedrig angesetzt worden. Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt den Verkehr auf klassifizierten Straßen, soweit dieser Verkehr über die Zu- und Abfahrten die Verkehrszahlen auf der Autobahn beeinflusst. Von vornherein unerheblich für die Betrachtung der von dem Ausbau verursachten Lärmbelastung sind dagegen die Verkehre auf den über die Autobahn ohne Zu- bzw. Abfahrt hinweggeführten Straßen.

- 16 3. Die von der Klägerin angesprochenen kommunalen Einrichtungen werden durch die vom Vorhaben ausgehende Lärm- und Luftschadstoffbelastung nicht erheblich beeinträchtigt.
- 17 a) Eine erhebliche Beeinträchtigung kommt in Betracht, wenn die Lärmberechnung nach der 16. BImSchV zu einer Überschreitung der jeweils maßgeblichen Grenzwerte führt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18. März 2008 - 9 VR 5.07 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 197 Rn. 13 ff.). Das ist hier nicht der Fall. Für die von der Klägerin betriebene Pina-Bausch-Gesamtschule errechnet die schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung der vorgesehenen neuen Lärmschutzmaßnahmen den höchsten Pegel an der Südostfassade im dritten Obergeschoss mit 55 dB(A). Damit wird der für Schulen allgemein gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV maßgebliche Tagesgrenzwert von 57 dB(A) eingehalten.
- 18 b) Allerdings liegt die Pina-Bausch-Gesamtschule nicht mehr im Planfeststellungsabschnitt, sondern im Auswirkungsbereich des Vorhabens jenseits des östlichen Endes der Planfeststellung. Der dort durch den Verkehr entstehende Lärm strahlt jedoch auf die Schule aus. Für diese Situation sieht die Methodik nach Nr. 27 der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 vor, dass bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt die volle Verkehrsstärke (d.h. die Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und diejenige des sich anschließenden, nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt wird, während für die Ermittlung des Beurteilungspegels des nicht geänderten Bereichs nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich ist. Die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist hiernach außer Acht zu lassen, d.h. mit "Null" anzusetzen.
- 19 Diese Methode, die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegt, ist nicht zu beanstanden. Die 16. BImSchV gilt nur für den Lärm, der von der zu ändernden Straße selbst ausgeht (BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 - 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 <155>), also im Planfeststellungsabschnitt entsteht. Sie findet demgegenüber keine Anwendung im weiteren "Ausstrahlungsbereich" des Vorhabens. Die Wirkungen solchen ausstrahlenden Lärms sind jedoch im

Wege der allgemeinen Abwägung gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen.

- 20 Danach lässt sich eine erhebliche Beeinträchtigung der kommunalen Einrichtung nicht feststellen. Der Beklagte hat ermittelt, dass dann, wenn abweichend von der Methodik der Verkehrslärmschutzrichtlinien auch die Verkehrsbelastung im Ausstrahlungsbereich berücksichtigt wird, der oben genannte Grenzwert für Schulen an zwei Immissionspunkten in der dritten Etage des Schulgebäudes zwischen 0,2 und 1,6 dB(A) geringfügig überschritten wird, wobei die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt zu Pegelverbesserungen an der Schule zwischen 1 und 8 dB(A) führen. Unter diesen Umständen kann von einer erheblichen Beeinträchtigung der kommunalen Einrichtung nicht die Rede sein.
- 21 c) Entsprechendes gilt für die im Planfeststellungsabschnitt gelegenen Einrichtungen Kindertagesstätte Rappenweg 35 und die Kleingartenanlagen im Bereich Hippenhaus. Es kommen lediglich marginale Grenzwertüberschreitungen in Betracht. Im Übrigen fehlt eine substantiierte Auseinandersetzung der Klägerin mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept für diese Bereiche.
- 22 d) Auch in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung lässt sich keine erhebliche Beeinträchtigung der Pina-Bausch-Gesamtschule feststellen. Die maßgeblichen Grenzwerte aus der 39. BImSchV werden an der Schule eingehalten.
- 23 Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenz-



werte überschreiten. Ansonsten geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 38 und vom 11. Oktober 2017 - 9 A 14.16 - BVerwGE 160, 78 Rn. 120).

- 24 Der Planfeststellungsbeschluss (S. 186) nimmt an, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV für die hier maßgeblichen Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> sowie PM<sub>2,5</sub>) an allen beurteilungsrelevanten Fassaden nicht überschritten werden.
- 25 Zu Unrecht kritisiert die Klägerin, dass die Luftschadstoffuntersuchung mit dem Prognosehorizont des Jahres 2025 erstellt worden ist. Sie ist der Auffassung, es müsse der voraussichtliche Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ausgebauten Abschnitts im Herbst 2020 zugrunde gelegt werden, weil erst aufgrund der technologischen Fortentwicklung in der Zukunft mit einer Reduzierung der Schadstoffemissionen zu rechnen sei.
- 26 Dem kann nicht gefolgt werden. Der Bezugspunkt des Jahres 2025 ist nicht zu beanstanden, weil die Bewältigung der Luftschadstoffbelastung prognostisch auf die Zukunft ausgerichtet sein muss. Ein Prognosehorizont zwischen 10 und 15 Jahren wird in der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Zusammenhang mit Verkehrsprognosen als sachgerecht angesehen (vgl. Urteile vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 23 ff. und vom 15. Februar 2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180 Rn. 16). Nichts anderes kann für Luftschadstoffprognosen gelten. Es wäre im Gegenteil zu kurz gegriffen, wenn die Planfeststellungsbehörde lediglich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme abstellen würde. Im Übrigen geht die Aktualisierung der Schadstoffuntersuchung aus dem Jahr 2016 bereits von einer weniger günstigen Einschätzung der Schadstoffsituation bis zum Jahre 2025 aus, indem ein stagnierender Trend aus den für die Jahre 2015/2016 angesetzten Hintergrundwerten zugrunde gelegt wird (PFB S. 180 f.). Auch mit diesem Ansatz werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub jedoch an keinem repräsentativen Messpunkt erreicht. Bei Stickstoffdioxid schöpft die Hinter-

grundbelastung den Grenzwert für den Jahresmittelwert zu 70 % aus, vorhabenbedingt treten lediglich Belastungen in Höhe von 8 % des Grenzwerts hinzu. Noch günstiger sind die Verhältnisse bei der Feinstaubbelastung mit einem Gesamtausschöpfungsgrad (Hintergrundbelastung plus vorhabenbedingte Belastung) für die Jahresmittelwerte von 62 % bzw. 64 % der jeweiligen Grenzwerte (PFB S. 182).

- 27 Auch die Rüge, die Luftschadstoffbelastung an der Pina-Bausch-Gesamtschule sei nicht ermittelt, sondern lediglich aus einem anderen vom Beklagten als repräsentativ angesehenen Messpunkt abgeleitet worden, führt auf keinen erheblichen Fehler der Planung.
- 28 Der Planfeststellungsbeschluss (S. 186) nimmt allerdings zu Unrecht an, eine Schule müsse schon deshalb nicht als Immissionspunkt in der Luftschadstoffuntersuchung gewählt werden, weil sie nicht zum ständigen Aufenthalt von Menschen diene. Die Grenzwerte der 39. BImSchV bezwecken den Schutz der menschlichen Gesundheit. Von vornherein außer Betracht bleiben lediglich Orte, die zum Aufenthalt von Menschen ungeeignet sind. Zu untersuchen sind daher auch Bereiche, die zwar nicht zum Daueraufenthalt dienen, in denen der Einzelne sich aber nicht nur vorübergehend aufhält, sondern über einen längeren Zeitraum Schadstoffen ausgesetzt ist (BVerwG, Urteile vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 42 und vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 160). Dazu gehören auch Schulen.
- 29 Der Beklagte sieht den im Planfeststellungsabschnitt liegenden Aufpunkt 08 als repräsentativ für die bereits außerhalb des Abschnitts belegene Pina-Bausch-Gesamtschule an und legt zugrunde, dass die Schadstoffsituation an der Schule nicht ungünstiger ist. An dem Referenzpunkt werden die Luftschadstoffgrenzwerte eingehalten. Darüber hinaus hat der Beklagte, wie die Erörterung in der mündlichen Verhandlung ergeben hat, unabhängig davon auch für Fassadenaufpunkte an der Schule Berechnungen erstellt, die zu dem Ergebnis kommen, dass am ungünstigsten Aufpunkt mit einem konservativen Ansatz die Grenzwerte für Stickstoffdioxid sowie für PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> nicht erreicht werden. Die Belastung mit Stickstoffdioxid beträgt weniger als 34 µg/m<sup>3</sup> bei einem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für das Jahresmittel gemäß § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV, die Zahl

der zugelassenen Überschreitungen des Stundenmittels von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vier Stunden pro Jahr bei einer gemäß § 3 Abs. 1 der 39. BImSchV zugelassenen Überschreitungshäufigkeit von 18 Stunden pro Jahr. Auch für die Feinstaubpartikel  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  werden die Grenzwerte gemäß §§ 4, 5 der 39. BImSchV eingehalten. Bei  $\text{PM}_{10}$  ist im Jahresmittel mit einer Belastung von weniger als  $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gegenüber einem Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (§ 4 Abs. 2 39. BImSchV) zu rechnen, bei  $\text{PM}_{2,5}$  wird eine Belastung von weniger als  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel bei einem Grenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (§ 5 Abs. 1 der 39. BImSchV) prognostiziert.

30 4. Die Art der Ausführung des Regenklärbeckens kann die Klägerin im Rahmen ihrer Rechtsposition nach Art. 28 Abs. 2 GG nicht rügen.

31 C. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Dr. Bier

Prof. Dr. Bick

Steinkühler

Dr. Martini

Dr. Dieterich

#### B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 60 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG, Ziff. 34.3 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

Dr. Bier

Dr. Martini

Dr. Dieterich

