

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht, Lärmschutzrecht

ID: Lfd. Nr.52/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 01.10.1997

Aktenzeichen: 11 A 10.96

Rechtsquellen:

§ 74 Abs. 2 u. 3 VwVfG,
§ 18 Abs. 1 AEG, § 20 Abs. 7 AEG,
§ 11 Abs. 6 EBO,
§ 3 EKrG,
§ 41 BImSchG, § 42 BImSchG, § 43 BImSchG ,
§ 1 16.BImSchV, § 2 16.BImSchV, § 3 16.BImSchV,

Schlagworte:

Planfeststellung für die Änderung eines Schienenweges; Abwägung der öffentlichen und privaten Belange; Grundsatz der Problembewältigung; Bahnübergang; schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche; Immissionsgrenzwerte im Außenbereich; Berechnung des Beurteilungspegels; Schienenbonus; besonders überwachtes Gleis; aufschiebend bedingter Entscheidungsvorbehalt; Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen; Erheblichkeit von Abwägungsmängeln; Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen; angemessene Geldentschädigung statt Schutzvorkehrungen;

Leitsätze:

Zum Gebot der Problembewältigung hinsichtlich des durch die Änderung eines Schienenweges der Eisenbahn aufgeworfenen Konfliktes um die Offenhaltung oder Schließung eines Bahnüberganges.

Zum Schutz von Wohnhäusern im Außenbereich vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche kann nicht die Einhaltung der gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete geltenden Grenzwerte verlangt werden (wie Urteil vom 26. Mai 1994 - BVerwG 7 A 21.93 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30 S. 3).

Ein Abwägungsmangel bei der Beurteilung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck ständen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist nur dann erheblich, wenn sich anhand der Planungsunterlagen oder sonst erkennbarer oder naheliegender Umstände ergibt, daß eine fehlerfreie Ermittlung und Abwägung möglicherweise zu einer dem betroffenen Nachbarn des Vorhabens günstigeren Einschätzung der Verhältnismäßigkeit geführt hätte.

Der Abzug von 3 dB(A) für das Verfahren „besonders überwachtes Gleis" steht nicht im Einklang mit dem durch § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels. Es gibt keine gesetzliche Grundlage dafür, den maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Lärmbelastung und die sich daraus zur Problembewältigung ergebenden Folgen für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durch einen aufschiebend bedingten Entscheidungsvorbehalt auf die Zeit zwei Jahre nach Inbetriebnahme des

geänderten Schienenweges zu verlagern. Insbesondere läßt eine solche Verfahrensweise außer acht, daß bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges und nicht erst zwei Jahre später ein Anspruch darauf besteht, daß die vom Gesetzgeber bestimmten Werte auch tatsächlich eingehalten werden. Die zusätzliche Berücksichtigung eines Korrekturwertes von 3 dB(A) wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nur dann zugelassen, wenn eine entsprechende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist. Daraus folgt, daß der Entscheidungsvorbehalt für den Fall des Ausbleibens der unterstellten Änderung der Sach- und Rechtslage jedenfalls nicht über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges hinaus hätte aufgeschoben werden dürfen. Daß die für das Jahr 2010 prognostizierte Schallbelastung für die Zeit unmittelbar nach Inbetriebnahme nicht ohne weiteres zu erwarten ist, da der Zugverkehr (noch) von den Prognosezahlen abweicht, reicht nicht aus, um den Aufschub der abschließenden Lärmschutzentscheidung zu rechtfertigen.

Urteil

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT IM NAMEN DES VOLKES URTEIL

BVerwG 11 A 10.96

Verkündet
am 1. Oktober 1997
Kettlitz
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

Der Frau _ _ _ Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte _ _ _ _

gegen

die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-
Bundesamtes, Außenstelle _ _ _ Beklagte,

Beigeladene:

1. Deutsche Bahn AG, vertreten durch den Vorstand, Geschäftsbereich Netz, Büro Recht
West, Außenbüro _ _ _

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte _ _ _ _

2. Kreis He.-La. vertreten durch den Kreisausschuß, _ _ _ _

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 1. Oktober 1997
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die
Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Bonk , Dr. Storost, Kipp und Vallendar

für Recht erkannt:

Soweit die Klagen zurückgenommen worden sind oder der Rechtsstreit in der Hauptsache für
erledigt erklärt worden ist, wird das Verfahren eingestellt.

Im übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu
1, jedoch mit Ausnahme etwaiger außergerichtlicher Kosten des Beigeladenen zu 2, trägt die
Klägerin.

Gründe:

I.

1. Die Klägerin ist Eigentümerin und Bewohnerin eines 32 264 m² großen Anwesens, das im
Außenbereich der Stadt Sch. liegt und mit einem Wohnhaus sowie zwei Nebengebäuden
bebaut ist. Das Wohnhaus liegt ca. 56 m südwestlich von km 251,8 des zweigleisigen
Schienenweges Ha.-Bü.-Be. der Beigeladenen zu 1, der dort jenseits eines an der
Nordostgrenze des Anwesens entlang führenden Weges in einem ca. 1,5 m tiefen Einschnitt
verläuft. Weitere Wohnhäuser befinden sich in weitem Umkreis nicht.

2. Mit Schreiben vom 27. Juni 1994 beantragte die Beigeladene zu 1 beim Eisenbahn-
Bundesamt unter Vorlage der entscheidungserheblichen Unterlagen über die
Umweltauswirkungen des Vorhabens die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für
den Ausbau des genannten Schienenweges im Abschnitt VI a von km 251,85 bis km 259 auf
dem Gebiet des Gutsbezirks Sa.. Nach dem eingereichten Plan war u.a. vorgesehen, die
beiden vorhandenen Bahngleise im betreffenden Bereich zu elektrifizieren, die Gleislage in
den Kurven um bis zu 5 m zu verschieben und den Bahnübergang in km 251,853 aufzuheben,
über den der in der Straßenbaulast des Beigeladenen zu 2 stehende öffentliche Fahrweg "Ra."
das Anwesen der Klägerin mit der nordöstlich jenseits der Bahnlinie verlaufenden
Bundesstraße 00 verbindet.

Zu den entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen gehörte auch
eine schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Ro. An. vom 17. Januar 1994. Darin
wurde ausgeführt, daß sich nach dem Ausbau der Bahnstrecke die Beurteilungspegel des
Schienenverkehrslärms am Wohnhaus der Klägerin auf der Grundlage des von der
Beigeladenen zu 1 prognostizierten Betriebszustands im Jahre 2010 unter Berücksichtigung
eines Abschlags von 3 dB(A) für besondere Überwachung des Gleiszustandes um 3,8 dB(A)
am Tage und um 6,1 dB(A) bei Nacht gegenüber dem Zustand im Jahre 1992 erhöhen
würden. Für das Wohnhaus der Klägerin ergaben sich daraus nach Abzug von 5 dB(A) zur
Berücksichtigung demgegenüber dem Straßenverkehr geringeren Störwirkungen des
Schienenverkehrs folgende Beurteilungspegel:

Erdgeschoß (Außenwohnbereich in 2 m Höhe) tags 61,8 dB(A)/nachts 62,7 dB(A)
Dachgeschoß tags 62,8 dB(A)/nachts 63,7 dB(A)

Aus diesen Beurteilungspegeln ergab sich nach der Richtlinie "Akustik 23" der Beigeladenen zu 1 bei Einstufung des betreffenden Bereichs als Mischgebiet für das Wohnhaus der Klägerin die Erforderlichkeit passiven Schallschutzes in Form von Fenstern der Schallschutzklasse 1.

Das Eisenbahn-Bundesamt leitete die Unterlagen unter dem 29. Juni 1994 dem schleswig-holsteinischen Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zu. Auf Veranlassung der Anhörungsbehörde wurden der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen vom 12. August bis zum 12. September 1994 u.a. in der Stadt Sch. zur Einsicht ausgelegt.

3. Mit Schreiben vom 22. September 1994, das am folgenden Tage bei der Anhörungsbehörde einging, erhob die Klägerin Einwendungen gegen den Plan. Sie machte geltend, für die Ausbaumaßnahme bestehe kein Bedarf mehr, da eine Magnetschwebbahn jeglichen Personenverkehr zwischen Be. und Ha. erfassen werde. Die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs Ra. sei nicht erforderlich und widerspreche dem Straßen- und Wegerecht. Sie beseitige die einzige ausreichende Verbindung des Anwesens der Klägerin über das öffentliche Verkehrsnetz zur Stadt Sch.

Für das Anwesen der Klägerin sei aktiver Schallschutz erforderlich, da sich durch das Vorhaben der Beurteilungspegel dort um mehr als 3 dB(A) erhöhe. Statt der Berechnung der Immissionspegel seien Messungen durchzuführen, insbesondere für den Ist-Zustand. Angesichts der örtlichen Verhältnisse könne die Klägerin die Einhaltung der für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte beanspruchen. Dabei müsse der Lärmprognose bei realistischer Betrachtung ein nächtlicher Verkehr von mindestens vier statt nur zwei ICE-Zugpaaren zugrunde gelegt werden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung sei lückenhaft, da sie nur die bereits abgeschlossenen Planungen berücksichtige, keine Alternativenprüfung enthalte und ihre Verfasser sich größtenteils auf Unterlagen stützten, die sie nicht selbst erarbeitet oder geprüft hätten. Für die Minimierung der in der Bauphase zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen seien keine Maßnahmen vorgesehen.

4. In der Zeit von Dezember 1994 bis November 1995 wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden und Verbände zu dem Plan mit der Beigeladenen zu 1, den Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben hatten, erörtert. Bei dieser Erörterung, an der auch die Klägerin teilnahm, legte die Beigeladene zu 1 ein Konzept vor, nach dem als Ersatz für die Schließung des Bahnübergangs Ra ein Wegeausbau westlich der Bahnlinie vorgesehen war, der außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch den Beigeladenen zu 2 vorgenommen werden sollte. Die Klägerin hielt diesen Ausbau wegen der für sie damit verbundenen Umwege jedoch nicht für ausreichend. Außerdem erhielt sie ihre Forderung nach aktivem Lärmschutz aufrecht.

Nach Abschluß der Erörterung legte das von der Beigeladenen zu 1 mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro dem Eisenbahn-Bundesamt ein Zusatzgutachten vom 5. Februar 1996 vor. Daraus ergaben sich unter Berücksichtigung eines Korrektursummanden $K=4$ und unter Einstufung des Wohnhauses der Klägerin als zu einem Wohngebiet gehörend bei der Dimensionierung passiver Schallschutzmaßnahmen die Schallschutzklassen 2 für das Erdgeschoß und 3 für das Dachgeschoß dieses Gebäudes. Ferner wurde in dem Zusatzgutachten dargelegt, daß nach einer Testrechnung für die Gebäude der Klägerin eine

2 m über Schienenoberkante hohe Schallschutz- wand eine Länge von mindestens 100 m haben müßte, damit eine Abschirmwirkung von 5 dB(A) erzielt würde. Bei Annahme von Kosten in Höhe von 1 000 DM/m² Wand wäre deshalb ein Aufwand von 200 000 DM erforderlich, ohne daß damit der Immissionsgrenzwert nachts eingehalten werden könnte. Demgegenüber würde passiver Schallschutz für zehn Fenster bei einem Stückpreis von 2 000 DM nur ein Zehntel dieser Summe kosten.

5. Durch Beschluß vom 13. Februar 1996 stellte das Eisenbahn-Bundesamt den Plan für das Vorhaben fest. Dabei wurde die Planung in Bezug auf das Anwesen der Klägerin dahin gehend verändert, daß für das dortige Wohngebäude passiver Schallschutz der Schallschutzklasse 2 im ersten Stock und der Schallschutzklasse 3 im zweiten Stock vorzusehen sei. Bezüglich der Ausgleichsansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG wurde auf ein "Rundschreiben des Ministers für Verkehr vom 25. Mai 1993" verwiesen. Die Einwendungen der Klägerin wurden, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, mit im Wesentlichen folgender Begründung zurückgewiesen:

Der Bedarf für die Ausbaumaßnahme sei im Erläuterungsbericht ausreichend begründet und im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgelegt. Allein mit dem Belassen der Strecke in ihrem bisherigen Zustand ließe sich das verkehrspolitische Ziel, die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden größten deutschen Städten im Interesse des Gemeinwohls in eine den modernen Verhältnissen angepaßten Zustand zu bringen, nicht verwirklichen.

Die Aufhebung des Bahnübergangs Ra. sei erforderlich, weil bei Streckengeschwindigkeiten über 160 km/h höhengleiche Bahnübergänge unzulässig seien, für die Ausbaustrecke Ha.-Bü.-Be. jedoch eine Option auf 200 km/h vorgesehen sei. Zudem sei jeder höhengleiche Bahnübergang ein Konfliktpunkt, der gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz beseitigt werden müsse. Ersatzmaßnahmen erfolgten durch den Wegebau seitens des Beigeladenen zu 2. Dieser werde verpflichtet, die dem mit ihm abgestimmten, den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Wegebauplan entsprechenden Feststellungen und Festsetzungen außerhalb des Verfahrens zu treffen. Der Bahnübergang dürfe erst dann endgültig geschlossen werden, wenn sämtliche Ersatzmaßnahmen für die Träger öffentlicher Belange, nämlich der genannte Wegebau, erfolgt seien. Die Belegenheit des Grundstücks der Klägerin bleibe von der Gemeinde Br. südlich der Strecke aus erhalten.

Aktiver Schallschutz für das Anwesen der Klägerin sei nicht erforderlich. Zwar sollten zum Schutz der betroffenen Bebauung vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, wenn durch deren Abschirmwirkung eine Verbesserung von mindestens 5 dB(A) zu erwarten sei. Für die Gebäude der Klägerin sei jedoch durch eine Testrechnung festgestellt worden, daß eine 2 m über Schienenoberkante hohe Schallschutzmauer eine Länge von mindestens 100 m haben müßte, damit ein Abschirmeffekt von 5 dB(A) erzielt würde. Aus diesem Grunde seien unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit aktive Schallschutzmaßnahmen nicht anzuwenden. Jedoch bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz im festgestellten Umfang nach der VDI-Richtlinie 2719.

Für die geplante Überwachung des Gleiszustandes mit dem Ansatz von 3 dB(A) sei folgende Vorbehaltsregelung zu beachten: Sollte zwei Jahre nach Inbetriebnahme ein Eintrag für das besonders überwachte Gleis in die Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung oder eine diesbezügliche Feststellung durch das Eisenbahn-Bundesamt als anerkannte Regel der Technik gemäß § 2 Abs. 1 und 2, § 3 Abs. 2 Nr. 1 der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung nicht oder nur mit einem geringeren Wert als in der vorgenommenen Berechnung, angenommen erfolgen, so sei ein ergänzendes Genehmigungsverfahren gemäß § 18 AEG mit

entsprechenden Nachbesserungen für passive und aktive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

6. Nach Erhebung der vorliegenden Klage gegen den Planfeststellungsbeschuß änderte das Eisenbahn-Bundesamt diesen Beschuß durch Bescheid vom 3. Januar 1997 dahin gehend ab, daß die Genehmigung der Schließung des Bahnübergangs Ra. zurückgenommen, die zugelassene maximale Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h festgesetzt wurde und der im Zuge der Schließung des Bahnübergangs vorgesehene Wegeausbau entfiel. Nachdem die Klägerin auch gegen diesen Bescheid gesondert Klage erhoben hatte, ergänzte das Eisenbahn-Bundesamt ihn am 27. Februar 1997 um folgenden Satz: "Im Falle einer konkret geplanten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf über 160 km/h ist die Genehmigung der Schließung des Bahnübergangs von der Vorhabensträgerin erneut zu beantragen."

Diese Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wurde im wesentlichen wie folgt begründet: Aufgrund der vorliegenden Klage habe die Planfeststellungsbehörde nach nochmaliger Prüfung festgestellt, daß sie beim Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses von fehlerhaften Informationen ausgegangen sei, soweit diese das Abwägungsmaterial für die Entscheidung über die Schließung des Bahnübergangs betreffen. Abweichend von den der Planfeststellungsbehörde seinerzeit vorliegenden Unterlagen beabsichtige die Beigeladene zu 1 nämlich nicht, demnächst schneller als 160 km/h zu fahren. Außerdem sei der Bahnübergang abweichend von der dem Planfeststellungsbeschuß zugrundeliegenden Annahme im vorhandenen Zustand technisch optimal gesichert. Die Planfeststellungsbehörde gehe davon aus, daß sich diese Sachlage auch schon bei Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses in der gleichen Weise dargestellt habe. Danach sei eine Schließung des Bahnübergangs weder gesetzlich vorgeschrieben noch aus Gründen der allgemeinen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich, zumal die Klägerin, die in erster Linie den Übergang nutze, für sich gerade dessen Aufrechterhaltung fordere. Auch dringende wirtschaftliche Interessen der Beigeladenen zu 1 zwingen nicht zur Schließung des Übergangs; denn diese würde mit den dann erforderlichen Ersatzmaßnahmen für den Wegeausbau keine geringeren Kosten verursachen als die Erhaltung des Übergangs über eine Dauer von zehn Jahren. Unter diesen Umständen müsse das Interesse der Beigeladenen zu 1 an der Aufhebung des Bahnübergangs gegenüber dem Interesse der Klägerin an dessen Aufrechterhaltung zurücktreten.

7. Gegen den ihr am 14. Februar 1996 zugestellten Planfeststellungsbeschuß hat die Klägerin am 11. März 1996 Klage erhoben und diese am 19. April 1996 im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Schließung des Bahnübergangs verletze das Abwägungsgebot durch mangelhafte Sachverhaltsaufbereitung und fehlerhafte Gewichtung der Interessen. Aktiver Schallschutz werde der Klägerin rechtswidrig verweigert. Sie habe Anspruch auf Einhaltung der für Kleinsiedlungsgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A), zumindest aber der für Mischgebiete geltenden Grenzwerte von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A). Die Beurteilungspegel im Dachgeschoß ihres Wohnhauses lägen jedoch mindestens bei 71 dB(A) tags und 72 dB(A) nachts. Die in der schalltechnischen Untersuchung errechneten Werte seien um 8 dB(A) zu niedrig, weil der ihnen zugrundeliegende Abzug von 3 dB(A) für besondere Gleisüberwachung und von 5 dB(A) für Besonderheiten des Schienenverkehrs nicht gerechtfertigt sei. Würde man ihn berücksichtigen, wäre der nächtliche Grenzwert von 49 dB(A) mit dem verfassungsrechtlich gebotenen Schutz der Gesundheit unvereinbar. Passiver Lärmschutz könne nicht an die Stelle des gebotenen aktiven Lärmschutzes treten, da das Leben mit ständig geschlossenen Fenstern

menschenunwürdig sei. Bei Bestand des Planfeststellungsbeschlusses wäre die Klägerin somit gesundheitsschädlichen Belastungen ausgesetzt.

Eine Relativierung des Anspruchs auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sei unzulässig, weil bereits bei der Festlegung dieser Grenzwerte finanzielle Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle gespielt hätten. Auch auf die Zahl der Betroffenen komme es nicht an. Einzelobjekte würden im Rahmen der Gesamttrasse auch an anderen Stellen geschützt. Vertreter der Beigeladenen zu 1 hätten in den Erörterungsterminen mehrfach gegenüber der Klägerin bekundet, die Beigeladene zu 1 sei bereit, der Klägerin mit Überschußmaterial aus der Baumaßnahme einen Lärmschutzwall zu erstellen. Die Erwägung der Beklagten, daß aktiver Lärmschutz nur dann geplant werden solle, wenn durch die Abschirmwirkung der Schallschutzwand oder des Schallschutzwalles eine Verbesserung von mindestens 5 dB(A) zu erwarten sei, sei gesetzwidrig. Die Annahme der Beklagten, aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutze der Klägerin seien unverhältnismäßig, sei hiernach nicht ausreichend begründet. Die Behauptung, eine 2 m über Schienenoberkante hohe Schallschutzmaßnahme müßte eine Länge von mindestens 100 m haben, damit ein Abschirmeffekt von 5 dB(A) erzielt würde, werde bestritten. Im Übrigen wären die Kosten für eine solche Maßnahme nicht unverhältnismäßig. Sie würden bei einer Schallschutzwand von 2 m Höhe und 100 m Länge nur 30 000 bis 60 000 DM, bei einer Höhe von 1 m nur 15 000 bis 20 000 DM betragen. Eine sachgerechte Abwägung hätte jedenfalls die Prüfung und Darstellung vorausgesetzt, welche Wirkungen und Kosten bei einer Höhe der Schallschutzwand von 1, 2, 3, 4 oder 5 m zu erwarten seien.

Die für die Lärmberechnung maßgebliche Prognose von 264 Zügen täglich sei falsch. Sie werde nicht nach den Maßstäben der Rechtsprechung belegt. Der verantwortliche Projektleiter der Beigeladenen zu 1 habe erklärt, daß mit einem Zuwachs von 40 bis 60 % auf die bisherigen Vorgaben gerechnet werden müsse. Technisch möglich und machbar sei es, jedenfalls bei EDV-gesteuerter Maximal-Trassenauslastung mit einer Zugfolge von 2,1 Minuten und einem Blockabstand von 5 km 1370 Züge täglich zu fahren.

Zumindest hätte der Klägerin im Planfeststellungsbeschluß dem Grunde nach eine angemessene Entschädigung zuerkannt werden müssen. Dies sei nicht geschehen.

8. Gegen den Änderungsbescheid vom 3. Januar 1997 hat die Klägerin am 31. Januar 1997 gesondert eine weitere Klage erhoben und diese am 11. März 1997 im wesentlichen wie folgt begründet:

Die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses löse den durch die Planung ausgelösten Konflikt zwischen dem Interesse der Klägerin an dauerhafter Offenhaltung der Wegeverbindung zur Bundesstraße 404 und dem Interesse der Beigeladenen zu 1 an der billigsten Aufhebung des Bahnübergangs nicht. Der Grundsatz der Problembewältigung gebiete es, Entwicklungen, die mit Wahrscheinlichkeit einträten, in die Abwägung einzubeziehen und dauerhaft zu lösen. Dazu gehöre hier die zukünftige Erhöhung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h. Das Hinausschieben einer dauerhaften Lösung des dadurch entstehenden Konflikts degradiere die Klägerin zu einem bloßen Objekt staatlicher Planung und mißhandele sie in ihrer Menschenwürde.

Die Umstände, die dem Planfeststellungsbeschluß zugrunde gelegen und zur Aufhebung des Bahnübergangs wesentlich mit beigetragen hätten, hätten sich tatsächlich nicht geändert. Es bestehe nach wie vor eine Gefahr beim Überqueren des Übergangs, der sich die Klägerin

nicht aussetzen wolle. Sie verlange vielmehr Maßnahmen, die die Gefahrensituation beseitigten. Die dem Planänderungsbeschuß zugrundeliegende Annahme, der Bahnübergang sei technisch optimal gesichert, werde bestritten.

Nach dem Planfeststellungsbeschuß sei der Beigeladenen zu 1 eine Option auf 200 km/h eingeräumt. Die Ausübung dieses Optionsrechts bedeute, daß die Beigeladene zu 1 ohne Beteiligung der Klägerin berechtigt werde, durch einseitige Erklärung gegenüber der Beklagten 200 km/h zu fahren und die dafür erforderliche Schließung des Bahnübergangs Ra. vorzunehmen. Die Klägerin, deren Grundstück nur über diesen Übergang ausreichend mit dem allgemeinen Verkehrsnetz verbunden sei, werde damit rechtlos gestellt. Tatsächlich beabsichtige die Beigeladene zu 1 auch, demnächst schneller als 160 km/h zu fahren. In allen Planfeststellungsabschnitten zwischen Ha. und Be. sei ihr eine Option auf 200 km/h eingeräumt worden. Der gesamte Schienenweg im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts sei baulich bereits jetzt auf diese Geschwindigkeit ausgelegt. Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Ha.-Be. strebe die Beigeladene zu 1 die Aufhebung sämtlicher höhengleichen Bahnübergänge an.

Ergänzend hat die Klägerin nach Ablauf der Klagebegründungsfrist noch folgendes vorgetragen:

Die Planung der Beigeladenen zu 1, zukünftig höhere Geschwindigkeiten als 160 km/h auf dem Streckenabschnitt zu fahren, wirke bereits heute auf das Grundstück und dessen Verkehrswert ein. Es sei schon heute unverkäuflich, da es bei Realisierung dieser Planung keine Zuwegung mehr haben werde. Diese Vorwirkung der Planung erfordere es, die dadurch ausgelöste Konfliktlage bereits jetzt zu lösen. Das sei auch deshalb geboten, weil es sich aufdränge, mit einer Gesamtlösung auch den Lärmschutz zu realisieren, auf den die Klägerin einen Rechtsanspruch habe. Dies könne dadurch geschehen, daß ein Lärmschutzwall und eine Überbrückung der Gleise miteinander verbunden würden.

9. In der mündlichen Verhandlung über die vom erkennenden Senat zu gemeinsamer Verhandlung und Entscheidung verbundenen Klageverfahren hat die Klägerin ihr zunächst in erster Linie verfolgtes Begehren auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses zurückgenommen, ihr zunächst hilfsweise verfolgtes Begehren, im Wege einer Planergänzung die Offenhaltung des Bahnüberganges Ra., hilfsweise dessen Ersatz durch eine Brücke, hilfsweise eine Entschädigung für den Wegfall dieser Zuwegung zu ihrem Anwesen zu erreichen, in der Hauptsache für erledigt erklärt und ihr zunächst ebenfalls hilfsweise geltend gemachtes Begehren, im Wege einer Planergänzung Maßnahmen gegen Schäden durch Erschütterungen und elektromagnetische Strahlungen zu erreichen, nicht mehr weiterverfolgt. Sie beantragt nunmehr nur noch,

a) im Wege einer Planergänzung durch Festsetzung geeigneter Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes dafür Sorge zu tragen, daß durch die von dem Bau und Betrieb der Bahnanlage ausgehenden Verkehrsgeräusche folgende Immissionsgrenzwerte auf ihrem Grundstück nicht überschritten werden:

tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A),

hilfsweise
tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A);

hilfsweise,

im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß die Klägerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für Lärmschutz an den baulichen Anlagen der auf dem Grundstück befindlichen Gebäude hat für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen, die Schallschutz nach der VDI-Richtlinie 2719, Tabelle 6, Ziff. 1 und 2 ohne Einbeziehung eines Abschlags für das besonders überwachte Gleis und nach § 3 Satz 2 der 16. BImSchV gewährleisten, und darüber hinaus der Klägerin dem Grunde nach ein darüber hinausgehender Entschädigungsanspruch zusteht wegen Wertminderung des Grundstücks, Minderung seines Nutzungswerts, Schädigung der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen durch Lärm,

b) im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß der in Bahn-km 251,853 der Strecke der Beigeladenen zu 1 Ha. – Bü. (- Be.) befindliche höhengleiche Bahnübergang nicht zurückgebaut, sondern dauerhaft offengehalten wird,

hilfsweise,

eine Überführung im Kreuzungspunkt Ra. für Fußgänger, Radfahrer und Pkw anzuordnen,

hilfsweise,

festzustellen, daß der Klägerin dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung bei einem Zurückbau des genannten Bahnübergangs zusteht, weil das Grundstück Ra 2 infolge des Zurückbaus des Bahnübergangs nicht mehr über eine zumutbare Erschließung und Zuwegung von und nach Sch. verfügt.

10. Die Beklagte schließt sich der teilweisen Erledigungserklärung an und beantragt im übrigen,

die Klagen abzuweisen.

Sie meint, aufgrund des Planänderungsbeschlusses vom 3. Januar 1997 sei die Klage gegen den ursprünglichen Planfeststellungsbeschuß gegenstandslos geworden. Durch den Änderungsbeschuß sei die Klägerin nicht beschwert. Da der Planfestsetzungsbeschuß infolge der Änderung nicht mehr die beantragte Schließung des Bahnübergangs Ra. umfasse, müsse die Beigeladene zu 1, wenn sie diesen Übergang in Zukunft beseitigen wolle, hierfür einen neuen Antrag gemäß § 18 AEG stellen. Die Festsetzung der zugelassenen maximalen Geschwindigkeit auf 160 km/h trage lediglich dem § 11 der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung Rechnung, wonach auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h Bahnübergänge unzulässig seien. Gegen die Entscheidung über einen etwaigen neuen Antrag der Beigeladenen zu 1 hinsichtlich der Schließung des Bahnübergangs könnte die Klägerin wiederum Klage erheben.

Hilfsweise trägt sie vor, aktive Schallschutzmaßnahmen seien technisch nicht möglich, da bei offengehaltenem Bahnübergang aufgrund der dann bestehenden Lücke in der Schallschutzwand keine effektive Lärmreduzierung erreicht werden könne. Auch bei geschlossenem Bahnübergang wären aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig, da zur Einhaltung des Nachtgrenzwerts von 54 dB(A) eine 3,5 m hohe und 200 m lange Schallschutzwand erforderlich wäre. Die dafür entstehenden Kosten, von ca. 590 000 DM ständen außer Verhältnis zu den Kosten der Schallschutzverglasung des Anwesens, die deutlich unter 50 000 DM lägen.

Die Beigeladene zu 1 beantragt ebenfalls, die Klagen abzuweisen.

Sie trägt vor, durch die planfestgestellte Maßnahme werde sich keine Zunahme von Geräuschbeeinträchtigungen für das Grundstück der Klägerin ergeben. Die dortigen Gebäude lägen außerdem im Bereich des Planfeststellungsabschnitts VI b, für den der Planfeststellungsbeschuß seit 1992 rechtsbeständig sei. Wenn die Option, die Geschwindigkeit auf 200 km/h zu erhöhen, ausgeübt würde, was derzeit nicht beabsichtigt sei, hätte dies zur Voraussetzung, daß vorab zusätzliche bauliche Maßnahmen an der Strecke durchgeführt werden müßten. Dazu gehörten eine Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge und die Anpassung der Signaltechnik, insbesondere die Installation der sog. Linienzugbeeinflussung. Daneben müßten Flankenschutzweichen installiert und weitere bauliche Maßnahmen geringeren Umfangs am Unter- und Oberbau getroffen werden.

Der Beigeladene zu 2, hat sich in den Verfahren nicht zur Sache geäußert. Er stellt keine Anträge.

II.

Soweit die Klägerin ihre Klagen ausdrücklich oder konkludent zurückgenommen oder in der Hauptsache für erledigt erklärt hat, ist das Verfahren einzustellen (vgl. § 92 Abs. 3 VwGO). Soweit die Klagen aufrechterhalten worden sind, sind sie abzuweisen.

Der Planfeststellungsbeschuß vom 13. Februar 1996 galt nach Erlaß des Änderungsbescheides vom 3. Januar 1997 nur noch in der Fassung, die er durch diesen Änderungsbescheid erhalten hatte, und wurde in dieser Fassung Gegenstand der Klagen (vgl. BVerwGE 61, 307 <308 f.>; 98, 126 <129 ff.>; Urteil vom 12. Dezember 1996 – BVerwG 4 C 19.95 - DVB1 1997, S. 714 <715>). Entsprechendes gilt für die am 27. Februar 1997 vorgenommene Ergänzung des Änderungsbescheides. Grundlage der allein noch geltend gemachten Planergänzungsansprüche ist demgemäß die Rechtsbehauptung der Klägerin, der Planfeststellungsbeschuß vom 13. Februar 1996 in der Fassung des Änderungsbescheides vom 3. Januar 1997 und der dazu vorgenommenen Ergänzung vom 27. Februar 1997 sei ohne die von ihr begehrten weiteren Ergänzungen rechtswidrig und verletze sie in ihren Rechten. Die auf diese Rechtsbehauptung gestützte Klage kann jedoch keinen Erfolg haben.

1. Zu Unrecht macht die Klägerin als Abwägungsmangel geltend, der durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikt um den Bahnübergang Ra. sei unter Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung nicht dauerhaft gelöst worden. Diese Rüge ist unbegründet. Die Beklagte hat durch den Änderungsbescheid vom 3. Januar 1997 i.d.F. der Ergänzung vom 27. Februar 1997 dem Anliegen der Klägerin Rechnung getragen, daß der genannte Bahnübergang nicht zurückgebaut, sondern offengehalten wird. Damit hat sie den Konflikt im Wege einer die Belange der Beigeladenen zu 1 zurückstellenden Abwägung zugunsten der Klägerin gelöst. Die Befürchtung der Klägerin, die Beigeladene zu 1 könne ohne ihre Beteiligung durch einseitige Erklärung gegenüber der Beklagten doch noch die Schließung des Bahnübergangs herbeiführen, ist spätestens durch die am 27. Februar 1997 angefügte Ergänzung des Änderungsbescheides gegenstandslos geworden. Denn danach bedarf es für eine künftige Schließung des Bahnübergangs eines neuen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gemäß § 18 AEG. Gegen eine in diesem Verfahren ergehende Entscheidung stände der Klägerin, soweit sie dadurch beschwert wäre, der Rechtsweg offen.

Eine weitergehende Bewältigung des genannten Konflikts im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wäre nur dann geboten gewesen, wenn bereits bei Abschluß dieses Verfahrens hinreichend sicher zu erwarten gewesen wäre, daß die Verwirklichung der mit dem Plan verfolgten Ziele weitere Maßnahmen hinsichtlich des Bahnübergangs erforderlich macht. Ziel des Vorhabens ist u.a. die Anhebung der maximalen Streckengeschwindigkeit von bisher 140 km/h auf 160 km/h, wobei die Beigeladene zu 1 längerfristig eine weitere Erhöhung auf 200 km/h wünscht. Für die zunächst vorgesehene und im Änderungsbescheid festgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h waren weitergehende Maßnahmen am genannten Bahnübergang nicht erforderlich, nachdem die Beigeladene zu 1 dem Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 11. Juli 1996 versichert hatte, der Übergang sei mit der vorhandenen Sicherungsart (Lichtzeichen mit Halbschranken) technisch optimal gesichert. Daß die Klägerin diese Aussage unsubstantiiert bestreitet, reicht zur Begründung aufklärungsbedürftiger Zweifel nicht aus, zumal § 11 Abs. 6 der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung i.d.F. der 3. Änderungsverordnung vom 8. Mai 1991 (BGB1.1 S. 1098) und § 3 EKrG diese Sicherungsart bei Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu 160 km/h ausdrücklich erlauben und die Klägerin selbst noch in der Begründung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschuß hervorgehoben hat, daß der Übergang sich seit 150 Jahren trotz zeitweiligen Verkehrs mit höherer Geschwindigkeit nicht als Gefahrenpunkt erwiesen habe.

Daß bei Abschluß des Planfeststellungsverfahrens die von der Beigeladenen zu 1 längerfristig gewünschte weitere Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h hinreichend sicher zu erwarten war, ist um so weniger anzunehmen, als die Klägerin selbst gewichtige Bedenken gegen einen längerfristigen Bedarf für Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der in Rede stehenden Strecke vorträgt. Dann aber war der Plan so festzustellen, wie es sich nach den im Zeitpunkt der Entscheidung vorliegenden Gegebenheiten als notwendig erwies. Die Schließung des Bahnübergangs Ra. gehörte dazu nicht. Unter diesen Umständen war die Beklagte auch nicht verpflichtet, sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob bei einer etwaigen späteren Veränderung jener Gegebenheiten in dem dann erforderlichen neuen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren die von der Klägerin hilfsweise begehrten Ersatzmaßnahmen bzw. Entschädigungsleistungen anzuordnen wären. Vielmehr verstieße eine derartige Vorabbindung des künftigen Planungsermessens ihrerseits gegen das Abwägungsgebot.

2. Des weiteren macht die Klägerin als einen entsprechende Planergänzungsansprüche auslösenden Abwägungsmangel geltend, die von ihr zu erwartenden Belastungen durch Lärm seien in ihrer Bedeutung nicht hinreichend erkannt und nicht angemessen berücksichtigt worden. Auch dieser Einwand kann ihrer Klage nicht zum Erfolg verhelfen.

Soweit sie die Ausgewogenheit der Planung damit in Frage stellt, daß der von der Beklagten bei der Ermittlung der Lärmbelastung vorgenommene Abschlag in Höhe von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms im Vergleich zum Straßenverkehrslärm nicht gerechtfertigt sei, hat sich der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - (UPR 1997, S. 296 f.) mit der Rechtswirksamkeit dieses in Anlage 2 zu § 3 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) vorgeschriebenen, durch § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG gedeckten sog. Schienenbonus befaßt und diese bejaht. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf dieses den Parteien bekannte Urteil verwiesen werden.

Im übrigen trägt die Klägerin vor, die der Ermittlung ihrer Lärmbelastung zugrundeliegenden Berechnungen beruhten auf einer fehlerhaften Prognose; auch seien die Möglichkeiten, ihr aktiven Schallschutz zu gewähren, nicht hinreichend ermittelt worden. Soweit sich diese Einwände auf in der Zukunft nur mögliche, nicht jedoch voraussichtliche Entwicklungen der Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung stützen, insbesondere nicht von dem Vorhaben in seiner durch den Planfeststellungsbeschuß festgelegten Gestalt und mit seiner in der Planfeststellung vorausgesetzten Verkehrsfunktion ausgehen, sind sie unerheblich, da solche Entwicklungen ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot bei der Planfeststellung außer Ansatz gelassen werden dürfen (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 1976 - BVerwG IV C 49-52.74 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 23 S. 46). Hierzu gehören insbesondere die Ausführungen der Klägerin zu den technischen Möglichkeiten einer Erweiterung des Zugverkehrs. Aber auch die übrigen Einwände der Klägerin gegen die Bewältigung der sie betreffenden Lärmprobleme rechtfertigen es nicht, ihren auf entsprechende Planergänzung gerichteten Anträgen stattzugeben.

a) Insoweit begehrt die Klägerin sinngemäß in erster Linie die Verurteilung der Beklagten zu aktivem Schallschutz für ihr Anwesen. Mit diesem Begehren ist die Klage zulässig. Da der angegriffene Planfeststellungsbeschuß den Schallschutz für dieses Anwesen thematisch umfassend behandelt und geregelt hat, kann ihr insbesondere nicht entgegengehalten werden, die dortigen Gebäude lägen im Bereich eines anderen Planfeststellungsabschnitts.

Der Antrag auf Verpflichtung der Beklagten, im Wege der Planergänzung aktive Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Klägerin festzusetzen, ist jedoch unbegründet.

Maßgeblich für den aktiven Schallschutz, den die Klägerin beanspruchen kann, ist die Regelung der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV. Nach dieser Regelung ist bei der wesentlichen Änderung eines Schienenweges grundsätzlich sicherzustellen, daß der nach § 3 der 16. BImSchV berechnete Beurteilungspegel bestimmte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet; dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Insoweit kann der Senat, weil es für das Ergebnis des Rechtsstreits nicht darauf ankommt, ohne weiteres mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschuß und den diesem zugrunde liegenden schalltechnischen Gutachten davon ausgehen, daß durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke und die teilweise Verlegung der Gleise ein erheblicher baulicher Eingriff im gesamten Bereich dieses Planfeststellungsabschnitts erfolgt, durch den der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht wird und der deshalb eine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV darstellt (vgl. dazu BayVGH, Urteil vom 15. Oktober 1996 - 20 A 95.40052 u.a. - UPR 1997, S. 300 <n.L.>). Daraus folgt jedoch nicht, daß die Klägerin die Einhaltung der gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete geltenden Grenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) verlangen könnte. Denn nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV sind für bauliche Anlagen im Außenbereich die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit heranzuziehen. Das bedeutet, daß für Wohnhäuser im Außenbereich nur die entsprechende Anwendung der Werte nach Nr. 3 für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete in Höhe von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) oder nach Nr. 4 für Gewerbegebiete in Höhe von tags 69 dB(A) und nachts 59 dB(A) in Betracht kommen kann. Ein Verstoß gegen höherrangiges Recht liegt darin nicht; zutreffend wird in der amtlichen Begründung zu dieser Vorschrift (BRDruckS 661/89 S. 35 f.) darauf hingewiesen, daß Wohnhäuser im Außenbereich weniger schutzbedürftig sind als Wohngebiete, weil der

Außenbereich grundsätzlich nicht für eine Bebauung bestimmt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 1994 - BVerwG 7 A 21.93 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30 S. 3).

Werden hier zugunsten der Klägerin mit der schalltechnischen Untersuchung der Beigeladenen zu 1 die Wette des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV angewandt, so ergibt sich, daß durch die von dem planfestgestellten Schienenweg zu erwartenden Verkehrsgeräusche bei der Klägerin der Nachtgrenzwert von 54 dB(A) überschritten wird; für den Tagesgrenzwert von 64 dB(A) hängt die Beantwortung dieser Frage davon ab, ob die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Berechnung den Einwänden der Klägerin standhält. Das ist nur teilweise der Fall.

Insoweit macht die Klägerin zum einen geltend, die der Berechnung zugrunde liegenden, für das Jahr 2010 prognostizierten Zugzahlen blieben weit hinter der technisch möglichen Vollauslastung der Strecke zurück, seien nicht belegt und ständen mit einer Prognose des Verantwortlichen Projektleiters der Beigeladenen zu 1 nicht in Einklang. Wie bereits ausgeführt wurde, sind diese Einwände unerheblich, soweit sie sich auf in der Zukunft nur mögliche, jedoch nicht voraussichtliche Entwicklungen der Verkehrsmenge stützen. Vielmehr ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß bei einem Vorhaben, das im gesetzlich festgelegten Bedarfsplan des Bundes von 1993 als "vordringlicher Bedarf" dargestellt ist, auf das Jahr 2010 als Prognosehorizont für die Lärmberechnung abgestellt werden darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 35 ff.). Anhaltspunkte dafür, daß die Entscheidung, bei der Prognose auf das Jahr 2010 abzustellen, sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Dem Vorbringen der Klägerin läßt sich auch nichts dafür entnehmen, daß die von der Beigeladenen zu 1 prognostizierten Betriebsdaten willkürlich zu Lasten der Klägerin von der im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses tatsächlich zu erwartenden Entwicklung abwichen. Der Vortrag, diese Daten seien nicht belegt und ständen mit anderslautenden Prognosen eines Projektleiters nicht in Einklang, reicht dafür nicht aus.

Zum anderen macht die Klägerin geltend, der der Beurteilung ihrer Lärmbelastung zugrunde gelegte Abzug von 3 dB(A) für das Verfahren "Besonders überwachtes Gleis" habe in der Verkehrslärmschutzverordnung keine Rechtsgrundlage und sei sachlich nicht gerechtfertigt. Insoweit ist ihr zuzugeben, daß dieser Abzug mit dem durch § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels nicht in Einklang steht. Zur Begründung kann auf die entsprechenden Ausführungen in dem bereits erwähnten Urteil des erkennenden Senats vom 5. März 1997 (a.a.O., S. 298) verwiesen werden. Auch im vorliegenden Verfahren haben weder die Beklagte noch die Beigeladene zu 1 neue Erkenntnisse dargelegt, die eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten. Die Beklagte hat vielmehr gemeint, sie könne den maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Lärmbelastung und die sich daraus zur Problembewältigung ergebenden Folgen für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in Erwartung einer Änderung der Sach- oder Rechtslage durch einen aufschiebend bedingten Entscheidungsvorbehalt auf die Zeit zwei Jahre nach Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges verlagern. Dafür gibt es jedoch keine gesetzliche Grundlage.

Insbesondere läßt diese Verfahrensweise außer acht, daß die Klägerin bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges und nicht erst zwei Jahre später einen Anspruch darauf hat, daß die Werte, die der Gesetzgeber ihr zumutet, auch tatsächlich eingehalten werden. Die zusätzliche Berücksichtigung eines Korrekturwertes von 3 dB(A) für die Fahrbahn bei der Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV und die dadurch bedingte Herabsetzung dieses Pegels, der an den Grenzwerten des

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu messen ist, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nur dann zugelassen, wenn eine entsprechende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist. Daß dieser Nachweis möglicherweise in absehbarer Zeit erwartet werden kann, rechtfertigt es deshalb nicht, auch nur vorübergehend zu Lasten der Klägerin von dem sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV ergebenden gesetzlichen Gebot abzuweichen, daß - vorbehaltlich einer durch § 41 Abs. 2 BImSchG begründeten Ausnahme - bei der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sichergestellt sein muß, daß die nach § 3 der 16. BImSchV berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht nicht überschreiten. Daraus folgt, daß der Entscheidungsvorbehalt für den Fall des Ausbleibens der von der Beklagten bei der Zulassung des Korrekturwertes von 3 dB(A) unterstellten Änderung der Sach- oder Rechtslage jedenfalls nicht über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges hinaus hätte aufgeschoben werden dürfen. Daß die für das Jahr 2010 prognostizierte Schallbelastung der Klägerin für die Zeit unmittelbar nach Inbetriebnahme nicht ohne weiteres zu erwarten ist, da der Zugverkehr zumindest hinsichtlich der Geschwindigkeit der ICE- und IC-Züge von den der Prognose zugrundeliegenden Zahlen abweicht, reicht nicht aus, um den Aufschub der abschließenden Lärmschutzentscheidung auf einen Zeitpunkt zwei Jahre nach Inbetriebnahme zu rechtfertigen. Denn eine nachvollziehbare Prognose der Schallbelastung der Klägerin für diesen Zwischenzeitraum und eine darauf beruhende Abwägung der davon berührten öffentlichen und privaten Belange hat die Beklagte nicht vorgenommen.

Ist hiernach auf der Grundlage des geltenden Rechts davon auszugehen, daß am Wohnhaus der Klägerin die Tages- und Nachtgrenzwerte von 64 bzw. 54 dB(A) überschritten werden, so kann die Klägerin gemäß § 41 BImSchG grundsätzlich aktiven Schallschutz beanspruchen, soweit dieser nach dem Stand der Technik möglich ist und die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck ständen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 5. März 1997, a.a.O., S. 299). Diese Prüfung ist daher untrennbar mit der allgemeinen fachplanerischen Abwägung verbunden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob und inwieweit das Gewicht der privaten Belange der Anwohner durch Vorbelastungen von dem zu ändernden Schienenweg gemindert ist (dazu vgl. Beschluß des Senats vom 10. Oktober 1995 - BVerwG 11 B 100.95 - NVwZ-RR 1997, S. 336 <337 f.>), ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (dazu vgl. HambOVG, Urteil vom 23. Mai 1995 - OVG Bf II 67/90 P S. 49), und mit welchen Mehrkosten der Schutz des Außenwohnbereichs im Verhältnis zu wirksamem passiven Schallschutz verbunden ist (dazu vgl. BayVGH, Urteil vom 21. Februar 1995 - 20 A 93.40080 u.a. -, S. 61 ff.; Kuschnerus, in: Schutz vor Lärm, 1990, S. 93 <101>). Insoweit besteht für die Planfeststellungsbehörde ein Abwägungsspielraum, der vom Gericht nicht inhaltlich ausgefüllt, sondern nur auf die Einhaltung seiner rechtlichen Grenzen hin überwacht werden kann (vgl. HambOVG, a.a.O., S. 49 f.; BayVGH, Urteil vom 15. Oktober 1996 - 20 A 95.40052 u.a. -, S. 33 f.).

Den dafür geltenden, dem Abwägungsgebot zu entnehmenden Maßstäben wird die Entscheidung der Beklagten, auf aktive Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Klägerin zu verzichten, nicht in jeder Hinsicht gerecht. Zum einen wurde bei dieser Entscheidung die Bedeutung der betroffenen Schallschutzbelange der Klägerin nicht ausreichend erkannt, weil

die Beklagte - wie dargelegt - von einer um 3 dB(A) niedrigeren Schallbelastung der Klägerin ausging, als sie nach geltendem Recht zugrunde zu legen war, und deshalb nicht berücksichtigte, daß am Wohnhaus der Klägerin auch die Einhaltung des Tagesgrenzwerts von 64 dB(A) nicht sichergestellt war. Zum anderen fehlte es an einer nachvollziehbaren, objektiven Ermittlung der jeweiligen Kosten aller ernsthaft in Betracht kommenden, d.h. sich nach Lage der Dinge anbietenden Alternativen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie ihrer jeweiligen Auswirkungen auf die Lärmbetroffenheit der Anwohner und anderer öffentlicher und privater Belange. Ohne eine derartige Ermittlung bleibt die im Planfeststellungsbeschluß wiedergegebene Erwägung der Beklagten, daß aktive Schallschutzmaßnahmen vorrangig nur dann vorzusehen seien, wenn durch deren Abschirmwirkung eine Verbesserung von mindestens 5 dB(A) zu erwarten sei, hinter den Vorgaben des § 41 BImSchG zurück.

Der darin liegende Mangel bei der Abwägung kann gleichwohl den geltend gemachten Anspruch der Klägerin auf planergänzende Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht begründen. Aus § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG folgt, daß ein sich aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG ergebender Anspruch auf gerechte Abwägung durch Mängel bei der Abwägung nur dann verletzt sein kann, wenn diese Mängel auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Das Vorliegen dieses Tatbestandsmerkmals ist dann zu bejahen, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit besteht, daß die Entscheidung der Planungsbehörde ohne den Mangel anders ausgefallen wäre (dazu vgl. BVerwGE 64, 33 <39 f.>; 100, 238 <250>). Daran fehlt es hier. Anhand der Planungsunterlagen oder sonst erkennbarer oder naheliegender Umstände ergibt sich nicht, daß eine fehlerfreie Ermittlung und Abwägung möglicherweise zu einer der Klägerin günstigeren Einschätzung der Verhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen geführt hätte. Angesichts der allenfalls geringfügigen Überschreitung des Tagesgrenzwerts von 64 dB(A) im ebenerdigen Außenwohnbereich, der jedenfalls erheblichen Mehrkosten einer zur Einhaltung des Nachtgrenzwerts von 54 dB(A) und damit zur Einsparung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen führenden Schallschutzwand, der Vorbelastung des Anwesens der Klägerin durch einen den Nachtgrenzwert schon vor dem Ausbau erheblich überschreitenden Schienenverkehrslärm und der tendenziellen Minderung des prognostizierten Lärms durch Festsetzung der zugelassenen maximalen Streckengeschwindigkeit auf nur 160 km/h spricht im Gegenteil alles dafür, daß die Beklagte auch ohne Berücksichtigung des Gleispflegeabschlags und nach genauer Ermittlung der Kosten und Auswirkungen aller bei Offenhaltung des Bahnübergangs noch in Betracht kommenden Schallschutzmöglichkeiten in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis gelangt wäre, daß der Bau von Schallschutzwällen oder -wänden zum Schutz des allein stehenden Wohnhauses im Außenbereich unangemessen aufwendig wäre, da dem Schutzzweck auch durch passive Schallschutzmaßnahmen, die den Einbau schalldämmender Lüftungseinrichtungen einschließen, und Entschädigung für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs Rechnung getragen werden kann. Hier war auch zu berücksichtigen, daß der Klägerin ein die rechtlichen Anforderungen übersteigender passiver Schallschutz zugestanden worden ist (vgl. dazu im Folgenden unter b).

b) Hilfsweise begehrt die Klägerin sinngemäß die Verurteilung der Beklagten, im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß sie dem Grunde nach einen weitergehenden als den ihr zuerkannten Anspruch auf Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen hat, soweit diese nach der VDI-Richtlinie 2719 für Wohn- und Schlafräume notwendig sind und nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen Abhilfe geschaffen wird. Auch insoweit ist die Klage als Verpflichtungsklage zulässig, da die

Beklagte die Festsetzung weitergehenden passiven Schallschutzes für das Anwesen der Klägerin im Planfeststellungsbeschuß konkludent abgelehnt hat.

Auch dieser Hilfsantrag ist jedoch unbegründet.

Maßgeblich für den passiven Schallschutz, den die Klägerin beanspruchen kann, ist die Regelung des § 42 BImSchG. Danach hat dann, wenn im Falle des § 41 BImSchG die in der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Geldentschädigung für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, es sei denn, daß die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist. Dabei kann durch Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG ein Rahmen für Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen festgelegt werden, der die Entschädigungspflicht begrenzt; § 42 BImSchG war jedoch auch ohne eine solche Rechtsverordnung anwendbar (vgl. BVerwG, Beschluß vom 17. Mai 1995 - BVerwG 4 NB 30.94 - Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 82).

Unter Bezugnahme auf die VDI-Richtlinie 2719 hat die Beklagte der Klägerin Anspruch auf Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen der Schallschutzklasse 2 im Erdgeschoß und der Schallschutzklasse 3 im Dachgeschoß zuerkannt. Zwar ging sie bei der dieser Festsetzung zugrundeliegenden Berechnung ebenso wie bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes von dem - wie dargelegt - unberechtigten Abschlag von 3 dB(A) für besondere Gleisüberwachung aus. Die von der Klägerin begehrte Anwendung der VDI-Richtlinie 2719 ohne Einbeziehung dieses Abschlags hätte jedoch zu keiner der Klägerin günstigeren Dimensionierung des passiven Schallschutzes geführt. Denn aufgrund der in Tabelle 6 Ziff. 1 und 2 der genannten Richtlinie enthaltenen Differenzierung zwischen Wohn-, Krankenhaus- und Kurgebieten einerseits und allen übrigen Gebieten andererseits hätten für das im Außenbereich gelegene Anwesen der Klägerin ebenso wie im Rahmen der Verkehrslärmschutzverordnung lediglich die für Mischgebiete geltenden Anforderungen herangezogen werden müssen. Dabei hätte sich nach den der Planfeststellung zugrundeliegenden Berechnungen unter Berücksichtigung des Korrektursummanden $K=4$ für beide Geschosse des Wohngebäudes der Klägerin lediglich die Schallschutzklasse 2 ergeben.

c) Hilfsweise begehrt die Klägerin weiter die Verurteilung der Beklagten, im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß ihr dem Grunde nach ein über die Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen hinausgehender Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung des Grundstücks, Minderung seines Nutzungswertes, Schädigung der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen durch Lärm zusteht. Dieser Hilfsantrag ist nur teilweise zulässig. In Abschnitt B 11 des Planfeststellungsbeschlusses hat die Beklagte bereits festgesetzt, daß auch der Klägerin dem Grunde nach ein über die Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen hinausgehender Entschädigungsanspruch wegen verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs durch Lärm zusteht, indem dort bezüglich der Ausgleichsansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 5. Mai 1993 verwiesen wird, das unter dem Datum 25. Mai 1993 veröffentlicht wurde (VkB1 1993, S. 504 ff.) und u.a. die Ermittlung der Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs nach dieser Vorschrift regelt. Damit werden derartige Entschädigungsansprüche hinreichend konkretisiert (vgl. BayVGh, Urteil vom 21. Februar 1995, a.a.O., S. 87). Insoweit fehlt der Klägerin für ihren Hilfsantrag das Rechtsschutzbedürfnis.

Soweit sie begehrt, über die Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen und für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs hinausgehende Entschädigungsansprüche dem Grunde nach festsetzen zu lassen, ist ihre Klage zulässig, jedoch unbegründet. Maßgeblich für den Geldentschädigungsanspruch, den die Klägerin hier geltend macht, ist die Regelung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Danach hat dann, wenn Vorkehrungen oder Anlagen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer erforderlich sind, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld; diese Vorschrift bleibt von den einschränkenden Voraussetzungen des § 42 Abs. 1 und 2 Satz 1 BImSchG nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG unberührt.

Daß trotz des passiven Schallschutzes für das Wohngebäude weitere - über die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs hinausgehende - nachteilige Wirkungen des Lärms verbleiben, die der Klägerin ohne finanziellen Ausgleich billigerweise nicht zugemutet werden können, ist so fernliegend, daß es rechtlich nicht beanstandet werden kann, wenn die Beklagte einen solchen Ausgleich nicht vorgesehen hat. Die Klägerin, deren im Außenbereich belegenes Anwesen in unmittelbarer Nähe einer seit über 100 Jahren bestehenden Fernbahnstrecke liegt, wäre nämlich den daraus folgenden erheblichen Vorbelastungen ohne das Änderungsvorhaben und den damit schon nach dem Planfeststellungsbeschluß verbundenen (passiven) Schallschutz bis zur Grenze einer nachweisbaren Gesundheitsgefahr oder eines Eingriffs in die Substanz ihres Eigentums weiterhin ungeschützt ausgesetzt gewesen. Sie mußte zudem stets damit rechnen, daß der Verkehr auf dieser Strecke durch Elektrifizierung dem modernen technischen Standard einer Schienenfernverbindung angepaßt wird. Ihrem Interesse am Schutz der Wohn- und Schlafräume gegenüber den damit verbundenen Lärmbelastungen wird durch die Entscheidung der Beklagten, passiven Lärmschutz zu gewähren, ausreichend Rechnung getragen. Das gilt im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten, durch Schallschutzfenster mit schallgedämpfter Lüftung wirksamen passiven Schallschutz ohne Beeinträchtigung der Frischluftversorgung der Wohnung zu gewährleisten, auch gegenüber dem Einwand, das Leben mit ständig geschlossenen Fenstern sei unzumutbar.

3. Soweit die Klägerin mit ihren Klagen unterlegen ist oder sie zurückgenommen hat, hat sie gemäß § 154 Abs. 1, § 155 Abs. 2 VwGO die Kosten des Verfahrens zu tragen. Soweit der Rechtsstreit für in der Hauptsache erledigt erklärt wurde, ist gemäß § 161 Abs. 2 VwGO nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung des bisherigen Sach- und Streitstandes über die Kosten zu entscheiden. Dabei erscheint es im Hinblick auf § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO angemessen, die Kosten auch insoweit der Klägerin aufzuerlegen. Denn diese hat zum einen die Erledigungserklärung erst in der mündlichen Verhandlung abgegeben und dadurch das Entstehen entsprechender Kosten für diese Verhandlung in Kauf genommen, obwohl das erledigende Ereignis spätestens am 27. Februar 1997 eingetreten war. Zum anderen betrifft die Erledigungserklärung nur einen auch ohne sie nicht mehr streitbefangenen und deshalb geringen Teil des Streitgegenstandes, nachdem der Planfeststellungsbeschluß vom 13. Februar 1996 nur noch in der Fassung des Änderungsbescheides vom 3. Januar 1997 und der dazu vorgenommenen Ergänzung vom 27. Februar 1997 galt und in dieser Fassung - wie dargelegt - Gegenstand der Klagen geworden war. Die Entscheidung über die Erstattungsfähigkeit außergerichtlicher Kosten der Beigeladenen beruht auf § 162 Abs. 3 VwGO.

Dr. Diefenbach, Dr. Bonk, Dr. Storost, Kipp, Vallendar.

Beschluß

Der Wert des Streitgegenstandes wird für die Zeit bis zur Verbindung auf 150 000 DM für das Verfahren BVerwG 11 A 10.96 und 50 000 DM für das Verfahren BVerwG 11 A 4.97, für die Zeit danach bis zur teilweisen Klagerücknahme auf 200 000 DM und für das weitere Verfahren auf 100 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG).

Dr. Diefenbach, Dr. Storost, Kipp.