

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr.9/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 05.03.1997

Aktenzeichen: 11 A 25.95

Rechtsquellen:

Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG,
§ 74 Abs. 2 und 3 VwVfG,
§ 11 UVPG,
§ 41 BImSchG, § 42 BImSchG, § 43 BImSchG,
§ 18 Abs. 1 AEG, § 20 Abs. 7 AEG,
§ 2 Abs. 16 BImSchV, § 3 Abs. 16 BImSchV,
§ 2 Abs. 1 Abs. 1 24. BImSchV, § 3 Abs. 1 24. BImSchV,

Schlagworte:

Planfeststellung für die Änderung eines Schienenweges; Umweltverträglichkeitsprüfung; Abwägung der öffentlichen und privaten Belange; Alternativenprüfung; körperliche Unversehrtheit; schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche; Immissionsgrenzwerte; Berechnung des Beurteilungspegels; energieäquivalenter Dauerschallpegel; Schienenbonus; Verkehrsprognose; besonders überwachtes Gleis; aufschiebend bedingter Entscheidungsvorbehalt; Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen; Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen; angemessene Entschädigung in Geld statt Schutzvorkehrungen.

Leitsätze:

Zuständige Behörde für die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ist im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren die Planfeststellungsbehörde.

Weder die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte noch das in § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebene Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege verstoßen gegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG.

Bei der Planfeststellung für die wesentliche Änderung eines Schienenweges ist - vorbehaltlich einer durch § 41 Abs. 2 BImSchG begründeten Ausnahme - sicherzustellen, daß zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges die nach § 3 der 16. BImSchV berechneten Beurteilungspegel die sich aus § 2 der 16. BImSchV ergebenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Zu den Voraussetzungen eines Entscheidungsvorbehalts nach § 74 Abs. 3 VwVfG für den Fall des Ausbleibens einer für möglich gehaltenen Änderung der Sach- oder Rechtslage.

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. Insoweit besteht für die Planfeststellungsbehörde ein Abwägungsspielraum.

**BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
IM NAMEN DES VOLKES
URTEIL**

BVerwG 11 A 25.95

Verkündet
am 5. März 1997
Görlitz Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

- Prozeßbevollmächtigte : Rechtsanwälte Dr. R

Kläger,

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch. den Präsidenten des Eisenbahn-
Bundesamtes, Außenstelle EB

Beklagte,

Beigeladene:

Deutsche Bahn AG, vertreten durch den Vorstand, Zentralbereich Recht, Regionalbüro

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. J

Beteiligter:

Der Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 19.
Februar 1997

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die
Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. B o n k , Dr. Storost, Kipp und Dr. Rubel

für Recht erkannt:

1. Die Klage der Klägerin zu 16 wird abgewiesen.

2. Auf die Klagen der Kläger zu 1 bis 12, 15 und 17 wird die Beklagte verpflichtet, über die von diesen Klägern geforderten aktiven Schallschutzmaßnahmen und dem Grunde nach über die von den Klägern zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 geltend gemachten Ansprüche auf

Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Im übrigen werden die Klagen der Kläger zu 1 bis 12, 15 und 17 abgewiesen.

3. Von den Kosten des Verfahrens, die nicht bereits Gegenstand der Entscheidung in den Verfahren BVerwG 11 A 78.95, BVerwG 11 A 39.96 und BVerwG 11 A 61.96 waren, mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen die Beklagte und die Beigeladene je 7/60, die Kläger zu 2, 8, 16 und 17 je 1/15, die Kläger zu 5 bis 7, 9 bis 12 und 15 je 1/20 und die Kläger zu 1, 3 und 4 je 1/30. Von den außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen die nicht bereits Gegenstand der Entscheidung in den vorbezeichneten Verfahren waren, tragen die Beigeladene 7/30 sowie die Kläger zu 2, 8, 16 und 17 je 1/15, die Kläger zu 5 bis 7, 9 bis 12 und 15 je 1/20 und die Kläger zu 1, 3 und 4 je 1/30.

Gründe:

I.

1. Die Kläger zu 2, 5 bis 12 und 15 bis 17 sind Eigentümer und Bewohner von Grundstücken in We, die mit Wohnhäusern bebaut sind und in einem Wohngebiet liegen. Die Kläger zu 1, 3 und 4 wohnen als Angehörige der Klägerin zu 2 gemeinsam mit dieser auf deren Grundstück. Die Wohnhäuser liegen ca. 25 bis 200 m nordwestlich und südöstlich des Schienenweges Ha. – Bü. – Be. der Beigeladenen, der dort mitten durch das Wohngebiet führt.

2. Am 7. April 1994 veröffentlichten die Gemeinde We und die Stadt Re. in der Be. Zeitung unter der Überschrift "Gemeinsame amtliche Bekanntmachung der Gemeinde We. und Stadt Re." eine Verlautbarung des Ministers für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Sch.-Ho. als Anhörungsbehörde. Darin wurde bekanntgegeben, daß die Beigeladene ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des genannten Schienenweges im Abschnitt V a von km 264,95 bis km 268,63 auf dem Gebiet der Gemeinde We. und der Stadt Re. beantragt habe und daß der Plan mit den entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen in der Zeit vom 18. April bis einschließlich 18. Mai 1994 in den Rathäusern der Gemeinde We. und der Stadt Re. sowie im Bezirksamt Be. während der Dienststunden zur Einsichtnahme ausliege. In der Bekanntmachung wurde ferner u.a. darauf hingewiesen, daß jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt würden, bis einschließlich 1. Juni 1994 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei einer der auslegenden Gemeindebehörden Einwendungen gegen den Plan erheben könne und daß Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen seien.

Anschließend wurden der Plan und die genannten Unterlagen über die Umweltauswirkungen wie angekündigt zur Einsichtnahme ausgelegt. Danach war in Höhe der nordwestlich des Schienenweges gelegenen Grundstücke der Kläger zu 1 bis 4 und 8 bis 12 vorgesehen, südöstlich der bisher für den Fern- und S-Bahn-Verkehr genutzten beiden Gleise zwei neue Gleise für den Fernverkehr zu errichten, die vorhandenen Gleise der S-Bahn vorzubehalten und die Fernverkehrsstrecke zu elektrifizieren. Dabei sollten die vorhandenen Gleise um 1 bis 3 m an die Gebäude der Kläger zu 1 bis 4 und 8 bis 12 heranrücken, während sich die Entfernung zur Fernbahn um 6 bis 8 m vergrößerte. In Höhe der Grundstücke der Kläger zu 8 bis 10 war der Neubau einer 3,5 m hohen Schallschutzwand im Abstand von 3,8 m nordwestlich des nördlichen S-Bahn-Gleises vorgesehen. Diese Wand sollte sich in Höhe des

Grundstücks der Kläger zu 11 und 12 als Stütz- und Schallschutzwand fortsetzen, die gegenüber dem Grundstück der Kläger zu 1 bis 4 nur noch 3 m hoch sein sollte.

Weiter westlich in Höhe der südöstlich des Schienenweges gelegenen Grundstücke der übrigen Kläger war vorgesehen, nordwestlich der bisher für den Fern- und S-Bahn-Verkehr genutzten Bahngleise zwei neue Gleise für die S-Bahn zu errichten, die vorhandenen Gleise unter teilweiser Verschwenkung um bis zu 2 m dem Fernbahnverkehr vorzubehalten und zu elektrifizieren. Zugleich war in Höhe der Grundstücke der Kläger zu 5 und 15 bis 17 der Neubau einer 3 m hohen Stütz- und Schallschutzwand südöstlich der Fernbahngleise geplant, während in Höhe der Grundstücke der Kläger zu 6 und 7 dort nur noch eine 1 m hohe Schallschutzwand errichtet werden sollte.

Ferner war vorgesehen, daß der Eigentümer des Grundstücks der Klägerin zu 2 an der Südwest- und Nordostseite des zweiten Obergeschosses sowie an der Südostseite des Erdgeschosses und des ersten Obergeschosses des dortigen Wohnhauses auf Kosten der Beigeladenen Schallschutzfenster der Schallschutzklasse 2 einbauen lassen könne, nachdem die Erfordernisse aufgrund eines Einzelfallantrags durch die Beigeladene geprüft und anerkannt worden seien.

3. Sämtliche Kläger mit Ausnahme der Klägerin zu 16 erhoben innerhalb der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan. Wegen der Einzelheiten wird auf die bei den vorgelegten Verwaltungsvorgängen befindlichen Einwendungsschreiben verwiesen. In der Zeit von Oktober bis Dezember 1994 wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden und Verbände zu dem Plan von der Anhörungsbehörde mit der Beigeladenen, den Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben hatten, erörtert.

4. Durch Beschluß vom 19. Mai 1995 stellte das Eisenbahn Bundesamt den Plan für das Vorhaben fest. Dabei wurde die Planung in Höhe der Grundstücke der Kläger wie folgt verändert:

In Höhe der Grundstücke der Kläger zu 8 bis 10 sollte die dort vorgesehene nordwestliche Schallschutzwand nur noch 2 m hoch sein und im Abstand von 2,8 m vom nördlichen S-Bahn-Gleis verlaufen. Zusätzlich sollte jedoch eine 3 m hohe Mittelwand zwischen den Fern- und S-Bahn-Gleisen errichtet werden. Entsprechendes war auch in Höhe der Grundstücke der Kläger zu 1 bis 4, 11 und 12 vorgesehen. Dafür entfiel der Anspruch auf passiven Schallschutz für die Klägerin zu 2. In Höhe der Grundstücke der Kläger zu 5 und 15 bis 17 sollte die Stütz- und Schallschutzwand südöstlich der Fernbahngleise auf 4 m erhöht werden. Für Schallschutzwände, die parallel zu Straßen verlaufen, wurde eine beidseitig schall absorbierende Qualität vorgeschrieben. Ziel dieser Änderung des aktiven Schallschutzes war es, die Tagesgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung auch in den Hochparterretagen einzuhalten und die Schallsituation an der Oberen Bahnstraße zu verbessern.

a) Für die Grundstücke der Kläger ergaben sich daraus folgende Beurteilungspegel für den von der Beigeladenen prognostizierten Betriebszustand im Jahre 2010 unter Berücksichtigung eines Abschlags von 3 dB(A) für besondere Überwachung des Zustands der Fernbahngleise und von weiteren 5 dB(A) zur Berücksichtigung der gegenüber dem Straßenverkehr geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs:

Kläger zu 1 bis 4:

Südwest:

EG: tags 52,7/nachts 53,4
1. OG: tags 54,5/nachts 55,2
2. OG: tags 56,8/nachts 57,6

Südost:

EG: tags 56,1/nachts 56,8
1. OG: tags 58,0/nachts 58,7
2. OG: tags 60,7/nachts 61,4

Nordost:

EG: tags 51,8/nachts 52,5
1. OG: tags 54,1/nachts 54,8
2. OG: tags 56,5/nachts 57,3
Garten: tags 54,7/nachts 55,5

Kläger zu 5:

West:

EG: tags 48,5/nachts 49,3
OG: tags 50,4/nachts 51,1

Kläger zu 6 und 7:

West:

EG: tags 50,8/nachts 51,6
1. OG: tags 51,2/nachts 52,1
2. OG: tags 51,6/nachts 52,4

Nord:

EG: tags 50,4/nachts 51,3
1. OG: tags 51,0/nachts 51,8
2. OG: tags 51,4/nachts 52,3

Kläger zu 8:

Süd:

EG: tags 50,9/nachts 51,7
1. OG: tags 52,6/nachts 53,4
2. OG: tags 54,1/nachts 54,9

Ost:

EG: tags 51,1/nachts 51,9
1. OG: tags 52,9/nachts 53,7
2. OG: tags 54,6/nachts 55,3

Kläger zu 9 und 10:

Süd:

EG: tags 46,8/nachts 47,6
1. OG: tags 47,9/nachts 48,7
2. OG: tags 49,0/nachts 49,9

Ost:

EG: tags 47,8/nachts 48,6

1. OG: tags 48,7/nachts 49,5

2. OG: tags 49,7/nachts 50,6

Kläger zu 11 und 12:

Süd:

EG: tags 45,5/nachts 46,3

1. OG: tags 46,7/nachts 47,5

2. OG: tags 47,6/nachts 48,4

Ost:

EG: tags 45,8/nachts 46,7

1. OG: tags 47,1/nachts 47,9

2. OG: tags 47,9/nachts 48,8

Kläger zu 15 und 16:

West:

EG: tags 46,9/nachts 47,4

OG: tags 47,2/nachts 47,9

Nord:

EG: tags 48,1/nachts 48,9

OG: tags 48,4/nachts 49,2

Kläger zu 17 :

Haupthaus West:

EG: tags 52,7/nachts 53,6

1. OG: tags 55,7/nachts 56,6

2. OG: tags 58,8/nachts 59,5

Garten: tags 55 1/nachts 55,9

Nebenhaus: Süd:

EG: tags 51,5/nachts 52,3

OG: tags 53,7/nachts 54,4

West:

EG: tags 55,2/nachts 56,0

OG: tags 57,8/nachts 58,5

Nord:

EG: tags 51,5/nachts 52,4

OG: tags 54,3/nachts 55,0

b) Der Planfeststellungsbeschuß enthielt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Darin wurde u.a. ausgeführt, Trassenvarianten seien nicht geprüft worden, da es sich um den Ausbau einer vorhandenen Strecke handele. Alternativtrassen wären nur unter erheblich größeren Eingriffen in Natur, Landschaft und bebaute Gebiete möglich, zumal die vorhandene Trasse bestehen bliebe. In den Bereichen, in denen eine Einhaltung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung mit vertretbarem Aufwand als nicht möglich bzw. als für das Ortsbild nicht akzeptabel angesehen worden sei, sei die Beigeladene bei der Festlegung der aktiven Schallschutzmaßnahmen in der Regel von

dem Ziel ausgegangen, die Grenzwerte tags in den ebenerdigen Terrassen und Gärten bzw. an den Gebäuden in Erdgeschoßhöhe einzuhalten. In Teilabschnitten solle die Schallschutzwand um bis zu einen Meter gegenüber den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen erhöht werden, um die Grenzwerte für den Tag auch an höher gelegenen Erdgeschossen, also im Hochparterre, einzuhalten. Zwar sei auf den Erörterungsterminen von Anliegern die Befürchtung geäußert worden, daß bei einer Realisierung der Magnetschwebebahn zwischen Ha und Be Grenzwertüberschreitungen an der Ausbaustrecke zunähmen, weil durch entfallende Personenzüge freiwerdende Streckenkapazitäten durch lautere Güterzüge aufgefüllt werden könnten. Nach Angabe der Beigeladenen sei jedoch selbst bei einer "worst-case-Betrachtung" keine spürbare Änderung zu erwarten, da in der kritischeren Nachtzeit maximal drei Personenzüge je Richtungsgleis ersetzt werden könnten.

c) In der Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde wurde zu den Schallimmissionen folgendes ausgeführt:

In der etwa 2,5 Jahre dauernden Bauzeit sei zwar mit erhöhten Schallbelastungen zu rechnen. Durch eine Reihe von Maßnahmen sollten diese Auswirkungen jedoch begrenzt werden. So werde in der Nacht auf den Einsatz von Typhonen in der Regel verzichtet; bei stärkeren Belastungen würden von der Beigeladenen die Kosten für Hotelübernachtungen übernommen; es würden nach Möglichkeit Vibrationsrammen anstelle von Explosionsrammen eingesetzt; Rammarbeiten in der Ortslage von Wentorf würden nachts vermieden; die Anwohner würden rechtzeitig und umfassend über bevorstehende schallintensive Arbeiten informiert.

In der Betriebsphase würden die Immissionswerte der Verkehrslärmschutzverordnung für die Nachtzeit teilweise um bis zu über 10 dB(A) überschritten. Wenn man die Vorbelastung nicht berücksichtige, seien die Belastungen deshalb als stark negativ zu bewerten. Eine sehr viel günstigere Bewertung des Vorhabens ergebe sich aber, wenn dabei die durch die bereits vorhandene Strecke verursachte hohe Vorbelastung berücksichtigt werde. Eine Gegenüberstellung von prognostizierten Beurteilungspegeln mit und ohne Ausbau zeige nämlich, daß das Vorhaben deutliche Verringerungen der Belastungen bewirke.

d) Die Einwendungen der Kläger wurden, soweit ihnen durch den Planfeststellungsbeschluß nicht entsprochen wurde, mit im Wesentlichen folgender Begründung zurückgewiesen:

Im Rahmen der Baumaßnahme werde als zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahme das Verfahren "besonders überwachtes Gleis" ausgeführt. Dabei handele es sich um ein Gleis, bei dem die Fahrflächen der Schienen in optimalem Zustand gehalten würden. Bis zur Aufnahme dieses Verfahrens in die Verkehrslärmschutzverordnung und einer damit verbundenen Fristenregelung für Überwachungsintervalle sei der Planfeststellungsabschnitt in regelmäßigen Abständen von sechs bis zwölf Monaten von der Beigeladenen mit einem vom Eisenbahn Bundesamt anerkannten Verfahren zu überwachen. Bei festgestellten Mängeln sei das Gleis von der Beigeladenen zu überarbeiten. Die mit dem Schallmeßwagen ermittelten jeweiligen Meßwerte über die von den Bahnanlagen im planfestgestellten Abschnitt ausgehenden Lärmimmissionen habe die Beigeladene dem Eisenbahn Bundesamt umgehend mitzuteilen. 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 Ziff. 1 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht oder mit einem geringeren Wert als in der vorgenommenen Berechnung angenommen erfolgen, so sei ein ergänzendes Genehmigungsverfahren gemäß § 18 AEG mit entsprechenden Nachbesserungen für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Der aktive Schallschutz könne mit zumutbaren und verhältnismäßigen Mitteln nicht so dimensioniert werden, daß passiver Schallschutz gänzlich entbehrlich werde. Deshalb seien zusätzlich zu den vorgesehenen Schallschutzwänden in einigen Bereichen passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Deren Bemessung richte sich nach der Richtlinie Akustik 23 für die Schalldämmung von Fenstern bei Schienenverkehrslärm. Dabei seien Schallschutzfenster nur für Wohn- und Schlafräume vorzusehen. Die Eigentümer aller betroffenen Wohnhäuser, bei denen hiernach zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich seien, könnten Schallschutzfenster gemäß den erforderlichen Schallschutzklassen einbauen lassen, nachdem das Erfordernis aufgrund von Einzelanträgen durch die Beigeladene geprüft und anerkannt worden sei. Hierbei würden die Forderungen der Einwender als Einzelantrag gewertet. Dies gelte, sofern die vorhandenen Außenbauteile nicht bereits die erforderlichen Dämmwerte besäßen. Die Beigeladene werde die Investitionskosten übernehmen. Einzelheiten würden durch eine besondere Vereinbarung zwischen den Grundstückseigentümern und der Beigeladenen geregelt.

Die Beigeladene habe das Grundstück der Kläger zu 11 und 12 schalltechnisch zu prüfen; im Bereich ihres Hauses werde mit den nunmehr vorgesehenen Schallschutzwänden auch der Nachtgrenzwert eingehalten. Das sei auch auf dem Grundstück des Klägers zu 15 der Fall; passiver Schallschutz sei dort nicht erforderlich. Beim Kläger zu 17 habe die Beigeladene eine Einzelprüfung vorzunehmen und zur Einhaltung der Tagesgrenzwerte auf dem Balkon passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Im Erdgeschoß würden hier die Tagesgrenzwerte eingehalten.

Beweissicherungen würden von der Beigeladenen an Objekten durchgeführt, die durch Lage und Entfernung eine Berechtigung unter Würdigung aller technischen Gesichtspunkte hätten. Die Kläger zu 6 und 7 hätten hierauf keinen Anspruch, wohl aber der Kläger zu 17.

Ein erschütterungstechnisches Gutachten mit Meßwerten von den Grundstücken Obere Ba-Straße 00 und Be-Weg 0 a liege der Beigeladenen vor. Infolge der baulichen Änderungen an den Bahnanlagen werde durch den Bahnbetrieb insgesamt keine Vermehrung der Erschütterungen verursacht. Besondere Maßnahmen zur Minderung von betriebsbedingten Erschütterungen seien daher nicht begründet.

Für Grundstücke, die weder durch (Teil-)Erwerb noch durch dingliche Belastung in Anspruch zu nehmen seien, werde eine entschädigungspflichtige Wertminderung nicht als gegeben anerkannt. Selbst wenn aber Anspruch auf eine Wertminderungsentschädigung bestände, wären die nach dem Planfeststellungsbeschluß zu erstellenden Anlagen nicht anders zu errichten. Der Nachweis eines solchen Anspruchs wäre durch eine Entscheidung der Landesenteignungsbehörde zu erbringen. Wenn im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfeststellungsverfahren unanfechtbar ein solcher Anspruch festgestellt worden sei, werde der Beigeladenen auferlegt, diese zu leisten.

Die Forderungen nach einer "Überdachung" der Strecke seien unter Berücksichtigung aller technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Belange nicht realisierbar und würden zurückgewiesen. Brems- und Beschleunigungsmanöver im Bereich des Planfeststellungsabschnitts und ggf. darüber hinaus, die durch Geschwindigkeitsabsenkungen verursacht würden, seien ökologisch und ökonomisch ebenfalls nicht sinnvoll und würden daher zurückgewiesen. Die Herabsetzung der zulässigen maximalen Streckengeschwindigkeit würde den Summenpegel nur geringfügig beeinflussen, da er vorwiegend durch die ohnehin

langsam fahrenden Güterzüge bestimmt werde, und widerspräche auch dem Ziel der Gesamtmaßnahme.

Eine Neutrassierung an anderer Stelle führe zu unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und in Rechte Dritter, weil neben der Inanspruchnahme einer bisher nicht in dieser Weise belasteten Landschaft die bisherige Strecke in jedem Fall erhalten bleiben müßte. Insofern sei vorliegend die Gestaltungsfreiheit hinsichtlich denkbarer Alternativlösungen eingeschränkt, da Planungsalternativen weder ernsthaft in Betracht kämen noch solche Alternativen sich anböten oder gar aufdrängten. Der unschwer erkennbare größere Kostenaufwand für die Errichtung, die erheblich längere Verfahrens- und Bauzeit und nicht zuletzt die in großem Umfang notwendig werdenden Zugriffe auf fremdes Eigentum würden dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zuwiderlaufen. Außerdem und unabhängig davon sei das Vorhaben als "Ausbaustrecke Ha. – Bü. – Be." im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgeschrieben.

Unter Berücksichtigung der östlich von Au durch Fern- und Nahverkehrszüge bereits überschrittenen Vollauslastung könnten die westlich von Au durch Wegfall der Nahverkehrszüge zur Verfügung stehenden Fahrplantrassen nicht voll genutzt werden, so daß bei Einbeziehung des gemischten Verkehrs und der Betriebsabwicklung die Zugzahlen der schalltechnischen Untersuchung der Vollauslastung dieses Streckenabschnitts entsprächen.

Der Einbau von Elastomermatten werde nur auf Brücken und in Tunneln ausgeführt, da dort eine seitliche Lagestabilität gewährleistet sei. Der Einbau solcher Matten zwischen Schotterbett und Erdkörper sei aus statischen Gründen nicht Stand der anerkannten Regeln der Technik und müsse aus Sicherheitsgründen zurückgewiesen werden.

5. Gegen den ihnen am 1. und 2. Juni 1995 zugestellten Planfeststellungsbeschluß haben die Kläger am 30. Juni 1995, Klage erhoben und diese am EL August 1995 im wesentlichen wie folgt begründet:

Ruhe und Schlaf der Kläger würden durch die von der Trasse ausgehenden Immissionen nachhaltig gestört. Im Haus des Klägers zu 5 sei das Schließen von Fenstern zur Nachtzeit nicht erträglich, passiver Lärmschutz deshalb unzumutbar. Der Kläger zu 8 sei gesundheitlich vorgeschädigt und leide unter chronischer Schlaflosigkeit; ihm drohe bei steigender Lärmbelastung ein erhebliches zusätzliches Gesundheitsrisiko. Die Klägerin zu 10 leide an chronischer Bronchitis und müsse deshalb stets bei offenem Fenster schlafen. Ihr Wohngebäude werde durch den Betrieb der Eisenbahn nachhaltig erschüttert. Da die Oberkante der Bahnschiene ca. 1 m unterhalb des Höhenniveaus ihres Grundstücks liege, steige der Lärm auf dem Grundstück, wenn die Lärmschutzwände erhöht würden. Auch das denkmalgeschützte Wohnhaus der Kläger zu 11 und 12 erleide durch die von der festgestellten Trasse ausgehenden Erschütterungen Schäden. In der Vergangenheit seien die Scheiben im Wintergarten bereits zweimal wegen der Erschütterungen geplatzt. Es werde der Familie zukünftig nicht mehr möglich sein, wie bisher nachts bei offenem Fenster zu schlafen. Das gelte auch für die Kläger zu 15 und 16. Wegen der Hanglage ihres Grundstücks könnten Schallschutzwände den Lärm nicht mindern, sondern würden im Gegenteil zu einer Mehrbelastung führen. Dem Kläger zu 15 wäre es bei Lärmbelastung nicht mehr möglich, einen Teil seiner Arbeit als Werbeberater und Kommunikationsforscher wie bisher zu Hause auszuüben. Das Grundstück des Klägers zu 17 werde besonders intensiv vom Lärm der Bauarbeiten betroffen, die seit Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt würden. Die mit dem einspurigen Verkehr in der Bauphase verbundenen Geräusche beim Anhalten und Wiederanfahren der Lokomotiven vor der Einfahrt in den Bahnhof Re. schlossen einen

Schlaf aus. Darüber hinaus werde, erheblicher Lärm durch die Gleiserneuerungsarbeiten verursacht. Zusätzlich gebe es gesundheitsgefährdende Abgasimmissionen. Da alle Schlafbereiche in Richtung der Bahngleise lägen, sei es generell nicht möglich, die Räume ohne Aufnahme geruchsbelästigender und gesundheitsschädlicher Abgase ausreichend zu belüften. Es sei künftig ausgeschlossen, wie bisher die Freizeit im Garten zu verbringen und bei geöffneten Fenstern zu leben:

Bezüglich der Kläger zu 8, 15 und 16 sei das Abwägungsgebot schon deshalb verletzt, weil die Beurteilungspegel für ihre Grundstücke nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses berechnet worden seien; insoweit habe eine Abwägung überhaupt nicht stattgefunden. Außerdem seien sämtliche Kläger dadurch in ihren Rechten verletzt worden, daß ihnen die veränderten aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bekanntgemacht worden seien. Die äquivalenten Dauerschallpegel seien fehlerhaft berechnet worden. Zum einen beruhten sie auf einer Prognose des Zugverkehrs, die weit hinter der technisch möglichen Vollauslastung der Strecke zurückbleibe. Zum anderen habe der Abzug für ein "besonders überwachtes Gleis" in der Verkehrslärmschutzverordnung keine Rechtsgrundlage. Auch der Abschlag von 5 dB(A) für den sog. Schienenbonus sei fehlerhaft. Unberücksichtigt geblieben sei ferner, daß nach Einführung einer Magnetschwebbahn zwischen Berlin und Hamburg die Werte für den ICE- und IC-Verkehr durch Werte für den Güterverkehr ersetzt werden müßten, was eine weitere Erhöhung des Immissionspegels bedeute. Zusätzliche Erhöhungen ergäben sich daraus, daß die Beigeladene ab 1996 auch Dritte auf ihren Gleisen fahren lassen müsse.

Aufgrund dieser Fehler seien die privaten Belange der Kläger verkannt worden. Die nach dem Planfeststellungsbeschluß für die Kläger verbleibenden schädlichen Umwelteinwirkungen seien unzumutbar. Dabei sei entgegen der Auffassung der Beklagten der Beurteilung nicht nur die Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde zu legen. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil vom 21. Mai 1976 die Grenze des noch zumutbaren Straßenverkehrslärms bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 45 dB(A) bei Nacht festgelegt habe, hätte eine abweichende politische Entscheidung nicht durch Rechtsverordnung, sondern nur durch förmliches Gesetz erfolgen dürfen. Solange dieses fehle, seien die Grenzwerte allein aufgrund des jeweiligen konkreten Falles zu bestimmen. Hiernach hätten die Kläger Anspruch auf Einhaltung der vom Bundesverwaltungsgericht genannten Grenzwerte, weil sich die Beklagte nicht auf den Verkehr berufen dürfe, der erst nach Durchführung eines im Rahmen der Gesamtmaßnahme erfolgten Planfeststellungsverfahrens mit Wiederherstellung des nach dem Zweiten Weltkrieg für über 45 Jahre demontierten zweiten Gleises auf die Trasse gelangt sei.

Jedenfalls werde aber der Anspruch der Kläger auf Lärmschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung verletzt. Denn der in dieser Verordnung für die Nacht festgelegte Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in Wohngebieten werde bei allen Klägern erheblich überschritten. Gründe für das Unterbleiben ausreichender Schutzmaßnahmen habe die Beklagte im Planfeststellungsbeschluß nicht dargelegt. Eine tatsächlich bestehende Vorbelastung könne die Überschreitung des Grenzwertes nicht rechtfertigen. Wenn es nicht möglich sei, den gebotenen aktiven Lärmschutz zu gewährleisten, müsse die Maßnahme unterbleiben.

Die geplante Trasse wandle die reinen Wohngebiete, in denen sämtliche Grundstücke lägen, in Industriegebiete um, da der Betrieb auf der Trasse die Wohngrundstücke erdrücken werde. Alle Kläger wären gezwungen, tags und nachts die Fenster zu schließen, und könnten sich nicht mehr in ihren Gärten aufhalten. Die Fauna und Flora auf ihren Grundstücken werde

ebenfalls großen Schaden nehmen, da eine stark befahrene Bahnstrecke für viele Tierarten eine unüberwindliche oder lebensgefährliche Barriere bilde und auch Leben und Fortpflanzung der Vögel erheblich beeinträchtige. Dies verstoße gegen Art. 20 a GG.

Ein weiterer Mangel bestehe darin, daß die Maximalpegel, die bei der Vorbeifahrt eines Zuges entstanden, nicht erfaßt, bewertet und abgewogen worden seien. Die in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung angenommene Vorbeifahrt eines Güterzuges von 700 m Länge mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h verursache jedoch Maximalpegel von 100 dB(A) und mehr. Wenn solche Maximalpegel - wie hier - häufig aufträten, seien sie gesundheitsschädlich. Die Berücksichtigung der Maximalpegel sei deshalb erforderlich, um exponierte Personen vor kritischen Spitzenbelastungen zu schützen. Sie sei auch durch § 41 BImSchG geboten. Diese Vorschrift werde durch die auf Mittelungspegel abstellende Verkehrslärmschutzverordnung nicht abschließend konkretisiert. Die fehlende Ermittlung der Maximalpegel könne auch nicht durch bloße Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren geheilt werden, da von dem Ausbau der Trasse 125 000 Menschen betroffen würden und die Abwägungsfehler die Gesamtkonzeption der Planung betreffen.

Die vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung sei in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft durchgeführt worden. So habe der Technische Überwachungs-Verein Nord e.V. im Auftrag der Beigeladenen die Umweltverträglichkeitsuntersuchung erstellt, im Auftrag der Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gefertigt und schließlich im Auftrag der Planfeststellungsbehörde die Bewertung dieser Auswirkungen vorgenommen. Die vom Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung gewollte Teilung der Aufgaben sei damit unterlaufen worden. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hätten mangels entsprechender Ausstattung ihre Kompetenzen nicht ausüben können. Hierdurch würden die Kläger in eigenen Rechten beeinträchtigt, da es Zweck des genannten Gesetzes sei, den Schutz der Umwelt durch behördliche Kontrolle auch im Interesse von Betroffenen zu gewährleisten.

Abgesehen davon fehle eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung der gesamten Ausbaustrecke. Dies verstoße gegen die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung der Gesamtstrecke sei auch deshalb erforderlich, weil andernfalls keine Alternativenprüfung stattfinden könne. Eine solche werde jedoch sowohl durch die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung als auch durch das zu ihrer Umsetzung ergangene Gesetz vorgeschrieben. Außerdem seien in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung die angegebenen Zugzahlen für 1993 und die prognostizierten Zugzahlen und Zugarten nicht belegt, die Anzahl der Lkw-Fahrten in der Bauphase unbekannt und die Darstellungen zu den Schallschutzwänden überholt. Die Untersuchungen zur Bauphase seien lückenhaft, obwohl durch den Bau rücksichtslos in die Natur und in die Rechte der Kläger auf Abwehr von Lärm und auf Reinhaltung der Luft eingegriffen werde. Insoweit sei auch das Abwägungsgebot verletzt, weil die Beeinträchtigungen der Kläger durch die Bauarbeiten nicht abgewogen worden seien. Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen während der Bauphase seien der Beigeladenen nicht auferlegt worden. Indirekte Inanspruchnahmen der Grundstücke der Kläger und deren Beanspruchung durch den Transport von Bau- und Erdmaterialien seien in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht dargestellt. Diese Untersuchung gehe ferner zu Unrecht davon aus, daß die angeblich anlagebedingte Flächeninanspruchnahme trotz mehr als zweijähriger Dauer nur vorübergehend sei und sich diese Emissionen nach Abschluß der Maßnahme verringerten bzw. total entfielen. Entgegen § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG werde die aktuelle Schallbelastungssituation nicht dargestellt, während die prognostizierte Zugzahl weit hinter der technisch möglichen Zugzahl zurückbleibe. Die Annahme der Beklagten, daß sich

die Schallbelastung der Kläger unter Einbeziehung der Schallschutzwände künftig jedenfalls nicht erhöhen werde, sei deshalb nicht belegt. Tatsächlich würden ohne Verwirklichung des Vorhabens die Schallimmissionen im Prognosezeitraum erheblich sinken, weil das Verkehrsaufkommen ohne Ausbau und Elektrifizierung der Trasse zurückgehen würde.

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung fehlten Angaben über Erschütterungen. Die Anregung, erschütterungsintensive Arbeiten in der Nacht zu vermeiden, habe keinen Eingang in den Planfeststellungsbeschluß gefunden. Der Einsatz von Herbiziden beeinträchtige die Nutzung der trassennahen Grundstücke und sei gesundheitsgefährdend. Dasselbe gelte für den Kupferabrieb und den Elektrosmog. Die aktuelle Luftbelastungssituation sei nicht ermittelt worden. Die behaupteten Emissionen der Diesellokomotiven seien nicht belegt. Die Bewertung der Vegetation und Fauna sei nicht ausreichend. Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung seien nicht berücksichtigt worden.

Die vorgenommene Abschnittsbildung sei rechtsfehlerhaft, weil der planfestgestellte Abschnitt keine selbständige Verkehrsfunktion habe und eine sachgerechte Abwägung des Interessenausgleichs sowie ein Rechtsschutz für die Kläger nur möglich sei, wenn der Gesamtbereich Ha. – Bo. zusammengefaßt werde.

Detaillierte Angaben zu den Belastungen in der Bauphase seien im Planfeststellungsbeschluß nicht enthalten. Ob und welche die Nachtruhe ausschließenden Bauarbeiten durchgeführt würden, müsse aber in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Für den Ausbau der Strecke bestehe kein Bedarf, da die Fahrzeit zwischen Ha und Be über Uelzen und Stendal sowie auf der Magnetschwebebahn erheblich kürzer sein werde.

Der rechtswidrige Eingriff in die Rechte der Kläger sei bereits dadurch ausgelöst worden, daß ein Raumordnungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 1992 nicht stattgefunden habe. Außerdem sei unter Verstoß gegen § 2 Abs. 1 VerkPiG keine Linienbestimmung erfolgt.

Schließlich habe die Beklagte ihre Verpflichtung verletzt, Alternativtrassen zu prüfen. Als eine solche habe sich die Trasse an der Bundesautobahn A 00 über Ge., La. und Bo. aufgedrängt. Sie vermiede die Durchschneidung des Sachsenwaldes und würde dem planerischen Grundsatz besser gerecht, kleine Gemeinden großräumig zu umgehen und nach Möglichkeit Verkehr zu bündeln. Die demgegenüber von der Beigeladenen bisher für die planfestgestellte Trasse angegebenen Kosten könnten nicht nachvollziehbar dargestellt werden. Auch die Trasse über Lü., Ue. und Ste. wäre als Alternative in Betracht gekommen und könnte zu einer erheblich kürzeren Fahrzeit führen. Tatsächlich werde diese Trasse auch bereits für den ICE-Verkehr ausgebaut.

Ergänzend haben die Kläger nach Ablauf der Klagebegründungsfrist im wesentlichen noch folgendes vorgetragen:

Der Kostenaufwand für die Alternativtrasse über Ge. und La. wäre nicht wesentlich größer. Ebenso wenig würden Zugriffe auf fremdes Eigentum in wesentlich größerem Umfang notwendig. Daß die Verfahrens- und Bauzeit sich verlängern würde, sei angesichts der um nur 20 km/h höheren Geschwindigkeit nach dem Ausbau hinzunehmen. Auf Dauer sei die genannte Alternative sogar kostengünstiger.

Eine im Raumordnungsverfahren für die Magnetschwebebahn Be. – Ha. vorgenommene Alternativenprüfung habe ergeben, daß ohne die Magnetschwebebahn mit 6,95 Millionen

Fahrgästen im durchgehenden IC-Verkehr zwischen beiden Städten für 2010 zu rechnen sei. Hinzu kämen Fahrgäste auf den Interegio-Strecken Ha. – Be., Sch. – Be. und Ha. – Ste. – Be., zusammen in einer Querschnittsbelastung von etwa 4,5 Millionen Fahrgästen, variierend je Teilstrecke. Diese Daten wichen erheblich von der Prognose der Beigeladenen ab, die in das vorliegende Verfahren Eingang gefunden habe. Insbesondere sei nach der neuen Prognose auf der vorhandenen Trasse mit höheren Zugzahlen und höheren Zuggeschwindigkeiten zu rechnen. Folge der noch intensiveren Nutzung der Strecke für den Fernverkehr wäre, daß der besonders laute Güterfernverkehr in einer Alternative total in die Nachtstunden gelenkt würde. All dies hätte erhebliche Konsequenzen für die Schallbelastung. Jedenfalls hätten die für die Magnetschwebbahn geprüften Alternativen in die Trassenuntersuchung im anhängigen Planfeststellungsverfahren einbezogen werden müssen. Zumindest hätte bei der schalltechnischen Untersuchung eine Geschwindigkeit von 200 km/h berücksichtigt werden müssen, weil sich die Beigeladene dafür eine Option habe einräumen lassen. Darüber hinaus hätten Geschwindigkeiten bis 230 km/h für IC-Triebzüge mit Neigetchnik geprüft werden müssen, weil solche Geschwindigkeiten ohne wesentliche Änderungen der Trasse möglich wären. Es müsse davon ausgegangen werden, daß den Planern der weitere Ausbau der in Rede stehenden Strecke am vorzugswürdigsten erscheinen werde, falls die Magnetschwebbahn nicht gebaut werde. Denn er sei von ihnen als erheblich kostengünstiger angesehen worden als die untersuchten Alternativen, nämlich eine Neubaustrecke über Ge. und Bo. oder eine kombinierte Ausbau- und Neubaustrecke über Ue. und Ste.. Tatsächlich sei aber die von den Klägern bevorzugte Alternativtrasse, die hinter Bo. auf die alte Bahntrasse nach Be. führe, die kostengünstigste. Sie hätte in Gesetzesform verabschiedet und damit in angemessen kurzer Zeit realisiert werden können.

Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes sei es derzeit ausgeschlossen, den Nachweis dafür zu erbringen, daß ein besonders überwachtes Gleis zu Emissionsminderungen führe. Für den Güterfernverkehr, der in der Nachtzeit auf dem Streckenabschnitt nahezu ausschließlich durchgeführt werden solle, sei es technisch unmöglich, einen solchen Zustand herzustellen. Aufgrund des entsprechenden Vorbehalts im Planfeststellungsbeschluß könnten die Kläger jedenfalls später keine Verbesserungen des aktiven Lärmschutzes mehr durchsetzen. Es verletze aber den planerischen Grundsatz der Konfliktlösung, ein unbewältigtes Problem dauerhaft offen zuhalten. Zumindest hätte geregelt werden müssen, welche Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes die Beigeladene durchzuführen habe, wenn der Vorbehalt "leerlaufe", weil sich auch in zwei Jahren nichts geändert habe.

Der Schienenbonus von 5 dB(A) dürfe nicht angesetzt werden, weil es den bei seiner Ermittlung vorausgesetzten Zustand in der Praxis nicht gebe. Für die Annahme einer geringeren Lästigkeit von Schienenverkehrslärm werde vorausgesetzt, daß dieser zeitlich begrenzt und von Geräuschphasen unterbrochen sei, überwiegend den gleichen Klangcharakter habe und gleich laut sei sowie durch eine Regelmäßigkeit der Schallereignisse gekennzeichnet sei. Demgegenüber würden auf der Strecke Ha. - Be. Züge mit verschiedensten Lärmimmissionen eingesetzt, wobei Güterfernverkehrszüge sogar einen Informationsnachhaltigkeitszuschlag bis zu 6 dB(A) rechtfertigten. Außerdem gebe es keine Werte über Umfang und Dauer der besonderen Lästigkeit von Neubaustrecken und wieder in Betrieb genommenen Strecken, obwohl allgemein von einer solchen besonderen Lästigkeit ausgegangen werde. Schließlich hätten die dem Schienenbonus zugrundeliegenden Untersuchungen sich nicht auf die den heutigen technischen Gegebenheiten entsprechenden und auf der Strecke Ha. - Be. möglichen Verkehrsmengen von bis zu 1 370 Zügen pro Tag erstreckt und zudem den auf dieser Strecke nachts dominanten Güterverkehrslärm nur unzureichend untersucht. Eine Gewöhnung an Schienenverkehrslärm zur Nachtzeit trete überhaupt nicht ein.

Abgesehen davon verstoße auch der nächtliche Grenzwert von 49 dB(A) gegen Art. 2 GG. Ein gesundes Wohnen sei nämlich nur bei einem Innenpegel von 25 bis 30 dB(A) möglich, was einem Außenpegel von 35. bis 40 dB(A) entspreche. Die Lärmspitzen müßten unter 40 dB(A) liegen. Passiver Lärmschutz führe im Prinzip zu menschenunwürdigen Wohnverhältnissen und verstoße zudem gegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, wenn es im konkreten Fall. Gesundheitsgefährdend sei, bei geschlossenem Fenster zu schlafen. Jedenfalls könne eine dauerhafte Lärmbelästigung, auch wenn sie nicht extrem sei, die Gesundheit stark schädigen. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes erhöhe ein dauerhafter Lärmpegel von 65 dB(A) tags das Herzinfarktrisiko um 20 %. Ein äquivalenter Dauerschallpegel von 55 dB(A) nachts erhöhe also gleichermaßen stark das Gesundheitsrisiko. Dies gelte unabhängig davon, ob der Lärm als mehr oder weniger lästig empfunden werde.

Auf § 41 Abs. 2 BImSchG könne sich die Beklagte demgegenüber nicht berufen. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung seien nämlich das Minimum, das auch durch Einzelfallbetrachtung nicht überwunden werden könne. Allenfalls in absoluten Einzelfällen könnten Ausnahmen von der Einhaltung dieser werte erwogen werden, nicht aber, wenn es - wie hier - darum gehe, einen ganzen Ort zu schützen. Die Angaben der Beigeladenen über die Kosten des aktiven Lärmschutzes seien zudem überhöht und widersprüchlich. Erschwerniskosten für das Bauen bei Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs dürften ebenso wenig zu Lasten der Kläger angerechnet werden wie allgemeine Reparatur- und Instandsetzungskosten. Zudem sei es möglich, statt der von der Beigeladenen kalkulierten Lärmschutzwände aus Beton solche aus Aluminium mit gleicher Wirkung, aber erheblich billiger, zu bauen.

Die Beklagte habe auch nicht nachgewiesen, daß die Kosten des aktiven Lärmschutzes außer Verhältnis zu den Kosten des passiven Lärmschutzes ständen. Maßgeblich für letztere sei nicht die im Planfeststellungsbeschluß zugrunde gelegte Richtlinie Akustik 23, sondern die Richtlinie VDI 2719, weil im konkreten Fall das Schallspektrum von Güterzügen den Lärm zur Nachtzeit beherrschen werde. Während die Richtlinie Akustik 23 davon ausgehe, daß Fenster in besonderem Maße geeignet seien, den vom Betrieb ausgehenden höher frequenten Schienenverkehrslärm zudämmen, sei die Dämmwirkung von Fenstern gegenüber dem von Güterzügen ausgehenden tief frequenten Schall schlechter. Die Richtlinie VDI 2719 fange diese größere Störwirkung durch einen Korrektursummanden ab. Dem habe die Beklagte in anderen Planfeststellungsabschnitten bereits selbst Rechnung getragen. Wenn sich dadurch die Kosten für passiven Lärmschutz wesentlich erhöhten, müsse vorrangig höherer aktiver Lärmschutz gewährt. werden.

Eine Vorbelastung sei im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG unerheblich. Wenn es nicht möglich sei, den aus § 41 Abs. 1 BImSchG herzuleitenden, mit der Verkehrslärmschutzverordnung konkretisierten Schutzanspruch zu realisieren, müsse die Maßnahme unterbleiben und alternativ geplant werden. Wenn die Einhaltung der Grenzwerte nur durch Einhausung der Trasse zu erreichen sei, hätten die Kläger einen Rechtsanspruch darauf. Zumindest sei eine Erhöhung der Schallschutzwände auf 6 m zumutbar. Allerdings hätten sich seit Errichtung der Lärmschutzwände in der planfestgestellten Höhe die Lärmimmissionen im Bereich des Grundstücks der Kläger zu 15 und 16 ganz erheblich verstärkt. Dadurch sei der Wert dieses Grundstücks um mindestens 25 % gesunken. Wirksame Abhilfe für alle Kläger könnte also nur durch eine Einhausung der Trasse geschaffen werden. Ansonsten würden auch die übrigen Kläger Wertverluste ihrer

Grundstücke erleiden, wobei nach den Erfahrungen in der Regel ebenfalls von 25 % des Verkehrswertes auszugehen sei.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn Bundesamtes vom 19. mai 1995 aufzuheben,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten,

a) im Wege einer Planergänzung durch Festsetzung geeigneter Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG dafür Sorge zu tragen, daß durch die von dem Bau und dem Betrieb der Bahnanlage ausgehenden Verkehrsgeräusche folgende Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden: nachts 45 dB(A), hilfsweise 49 dB(A) ohne Abschlüge für ein besonders überwachtetes Gleis und einen Schienenbonus,

b) im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß die Kläger - soweit Grundstückseigentümer - dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den auf ihren Grundstücken befindlichen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen haben, soweit diese nach der VDI-Richtlinie 2719 in Verbindung mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG trotz einer Erweiterung des aktiven Schallschutzes notwendig sind,

c) im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß den Klägern dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch zusteht wegen Wertminderung der Grundstücke, Minderung des Nutzungswertes der Grundstücke, Schädigung der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen durch Lärm, soweit diese trotz der Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes verbleiben.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie macht geltend, der Kläger zu 8 habe keine gültige Einwendung erhoben. Erhebliche Abwägungsmängel lägen nicht vor. Ein anderer als der nunmehr festgestellte Ausbau der in Rede stehenden Bahnstrecke wäre schon begrifflich nicht in Betracht gekommen. Abgesehen davon habe sich bei einer Vorauswahl aufgrund von ersten groben Bewertungskriterien ergeben, daß der Ausbau des bereits seit langem vorhandenen Schienenweges die geringsten Eingriffe in die Natur und Landschaft und den Lebensraum der Menschen in diesem Gebiet bedeute. Damit habe die Beklagte andere Planungsalternativen für die weitere Detailanalyse ausscheiden können. Die Belastung der Anlieger durch Lärm und Erschütterungen werde sich durch das Vorhaben verbessern. Daß eine neue Bahnstrecke über Ge. und La. dem Ausbau der vorhandenen Strecke unter ökonomischen und Umweltaspekten eindeutig vorzuziehen sei, treffe nicht zu. Vielmehr sei der Ausbau der Bahnstrecke ganz offensichtlich erheblich umweltschonender und kostengünstiger und zudem schneller zu realisieren als ein Streckenneubau.

Eine Verbesserung der aktiven Schallschutzmaßnahmen für die Kläger sei grundsätzlich noch möglich, scheitere jedoch an § 41 Abs. 2 BImSchG. Generell sei aktiver Schallschutz im Rahmen der geltenden Lärmschutzvorschriften insoweit planfestgestellt worden, als er dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entspreche, also die Kosten der Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehe, d.h. zu einer

deutlich spürbaren Verringerung der Dezibelwerte führe, und der Beigeladenen zumutbar sei. Es sei daher sachgerecht, mittels aktiven Schallschutzes in allen bewohnten Stockwerken mindestens den gesetzlichen Tagesgrenzwert einzuhalten; weitergehender Schallschutz könne jedoch in der Regel nicht gewährt werden. Gegen die Einhaltung des gesetzlichen Nachtgrenzwerts allein mittels aktiven Schallschutzes spreche im konkreten Fall, daß eine Schallschutzwand grundsätzlich negative Auswirkungen auf andere Schutzgüter habe. So hätten bereits mehrere Betroffene ihren Protest für den Fall einer Erhöhung der Schallschutzwände über die festgesetzten Maße hinaus angekündigt, weil die Landschaft und konkrete Sichtbeziehungen beeinträchtigt und der Lichteinfall verringert würden. Außerdem müsse die Vorbelastung der Grundstückssituation der Kläger einbezogen werden. Sie hätten bewußt und in voller Kenntnis an eine schon über ein Jahrhundert bestehende Eisenbahnlinie gebaut. Würde keine planfeststellungsbedürftige Änderung des Schienenweges vorgenommen, so wäre allein aufgrund des ansteigenden Zugverkehrs die Lärmbelastung der Betroffenen deutlich höher als im planfestgestellten Fall. Unter diesen Umständen müßten die Betroffenen eine Verschiebung vom aktiven auf den passiven Schallschutz zur Einhaltung des gesetzlichen Grenzwertes hinnehmen. Zudem drohten der Beigeladenen bei weiterer Erhöhung der Schallschutzwände unzumutbare Belastungen durch unverhältnismäßig ansteigende Kosten für eine immer geringer werdende Lärminderung und zum Teil durch statische Probleme. Die Mittelungspegel seien gemäß Anlage 2 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung ermittelt und berechnet worden. Auf die Maximalpegel komme es demzufolge nicht an.

Die von der Beigeladenen eingereichten Unterlagen seien vollständig gewesen und hätten den gesetzlichen Ansprüchen genügt. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sei vom Umweltministerium Sch.-Ho. überprüft und für richtig befunden worden. Diese Vorgehensweise sei zwischen der Beklagten und der Anhörungsbehörde abgesprochen worden, da diese für die zusammenfassende Darstellung erheblich mehr Zeit benötigt hätte. Ein Mangel der zusammenfassenden Darstellung sei darin nicht zu sehen, zumal dieser auch von der Beklagten anschließend noch einmal überprüft worden sei. Die Bewertung der Umweltauswirkungen sei von der Beklagten ebenfalls nicht unreflektiert übernommen worden. Das Vorgehen sei sachdienlich gewesen. Darüber hinaus handele es sich bei der zusammenfassenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen um behördeninterne Schriftstücke.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls, die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, die Lärmschutzmaßnahmen bewirkten für sämtliche Kläger eine deutliche Verminderung der vor der Maßnahme gegebenen Geräuschbelastungen. Gesundheitlichen Schäden seien die Kläger nicht ausgesetzt. Für ihre Grundstücke sei keine Wertminderung, sondern eine Wertsteigerung durch die Lärmschutzmaßnahmen eingetreten. Eine Einhausung der Trasse sei wegen der notwendigen Höhe des dann entstehenden Baukomplexes unvertretbar; eine Tieferlegung scheide wegen des Grundwasserstandes aus.

Der Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht beteiligt sich an dem Verfahren. Er unterstützt die Rechtsauffassung der Beklagten. Ergänzend führt er folgendes aus:

Der in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen begegne keinen rechtlichen Bedenken. Es sei allgemein anerkannt, daß Schienenverkehrslärm als weniger lästig empfunden werde als Straßenverkehrslärm. Bei der Berücksichtigung dieses Schienenbonus stehe dem Verordnungsgeber regelmäßig ein größerer Spielraum zu als dem für eine Entscheidung

zuständigen Gericht. Die gesetzliche Grenze der Verordnungsermächtigung habe der Verordnungsgeber hier nicht verlassen. Langfristige Untersuchungen hätten ergeben, daß bei Zugrundelegung eines Mittelungspegels im Bereich von 50 bis 70 dB(A) der Schienenbonus tagsüber mit mindestens 5 dB(A) und nachts sogar mit 10 dB(A) eingesetzt werden könne.

Bei der im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung könne der Grad der Vorbelastung nicht unberücksichtigt bleiben. Denn bei dieser Prüfung sei das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme beim Zusammentreffen verschiedener Nutzungsarten zu beachten. Aufgrund dessen könnten Bewohner, die schon bisher Verkehrslärm ausgesetzt waren, nicht erwarten, daß ihnen der gleiche Schutz zuteil werde wie Bewohnern unbelasteter Gebiete. Trotz des grundsätzlichen Vorrangs der Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen könne deshalb die Planfeststellungsbehörde einen Anlieger aufgrund einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, zu denen auch eine entsprechende Lärmvorbelastung gehöre, auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. Bei der Prüfung, ob aktive Lärmschutzmaßnahmen geboten seien, müßten auch sonstige Parameter - wie z.B. das Landschaftsbild - berücksichtigt werden. Insoweit sei die Prüfung des Verhältnisses der aktiven zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen untrennbar mit der allgemeinen fachplanerischen Abwägung verbunden.

Gemessen an diesen Vorgaben begegne die Entscheidung der Beklagten keinen rechtlichen Bedenken, weil die durch noch höhere Lärmschutzwände der Beigeladenen entstehenden Kosten in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutz ständen und das Landschaftsbild zu sehr beeinträchtigt würde. Entscheidend sei, daß bei allen Klägern mit Ausnahme der im Südosten gelegenen Bereiche des zweiten Obergeschosses der Kläger zu 1 bis 4 aufgrund der im Planfeststellungsbeschluß vorgesehenen Lärmschutzwände die durch die Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehenen Tagesgrenzwerte eingehalten würden. Schon deshalb sei tendenziell anzunehmen, daß die Kosten zusätzlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck ständen. Soweit demgemäß einzig die Überschreitung der Nachtgrenzwerte in Frage stehe, seien die erheblichen Vorbelastungen zu berücksichtigen. Dabei sei hervorzuheben, daß sich aufgrund der vorliegenden Berechnungen bei den meisten Klägern der Beurteilungspegel, gemessen am derzeitigen Zustand, schon bei Zugrundelegung der Zugzahlen für 1992 verbessere. Soweit dies nicht der Fall sei, liege jedenfalls aufgrund der im Planfeststellungsbeschluß vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand mit den für das Jahr 2010 prognostizierten Zugzahlen vor. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass der Außenbereich wetterbedingt nur über wenige Monate genutzt werden könne und dabei vom Normzweck her nicht unbedingt die Einhaltung der strengeren Nachtgrenzwerte erforderlich sei. Hinsichtlich des Innenbereichs sei den Anwohnern generell zumutbar, die Fenster zu schließen. Schon unter Berücksichtigung dieser Vorgaben seien die Überschreitungen der Nachtgrenzwerte zumutbar. Darüber hinaus bewirke jede weitere Erhöhung der Lärmschutzwände eine nur noch geringfügige Lärminderung. Außerdem sei zu berücksichtigen, daß Lärmschutzwände ab einer Höhe von ca. 4 m über Schienenoberkante generell mit dem Orts- und Landschaftsbild nur schwer zu vereinbaren seien, wobei sogar negative Auswirkungen auf die Fauna und die Flora möglich seien. In Bezug auf das Landschaftsbild werde dies gerade im Planbereich durch die nahe an die Bahntrasse angrenzende Wohnbebauung deutlich.

Auch der im Planfeststellungsbeschluß enthaltene Vorbehalt hinsichtlich des besonders überwachten Gleises begegne keinen rechtlichen Bedenken. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand sei davon auszugehen, daß die im Zusammenhang damit zu gegenwärtigen technischen Probleme zu lösen seien und das in der Anlage 2 zur

Verkehrslärmschutzverordnung geregelte Berechnungsverfahren entsprechend ergänzt werde. Beabsichtige die Beigeladene, demgemäß eine Überwachung der Gleise auf der hier zu ändernden Gleisanlage vorzunehmen, sei es nicht gerechtfertigt, den Klägern damit verbundene Vorteile zu verschaffen. Selbst wenn sich im nachhinein herausstellen sollte, daß im Rahmen eines erforderlich werdenden ergänzenden Verfahrens kein ausreichender aktiver und passiver Lärmschutz erreichbar wäre, hätten die Kläger keinen Anspruch auf Planaufhebung, sondern könnten allenfalls ergänzend angemessene Entschädigung in Geld beanspruchen. Bei der Frage, ob den Klägern für eine Übergangszeit von zwei Jahren erhöhte Lärmimmissionen zumutbar seien, sei generell zunächst auch hier darauf abzustellen, daß sie schon jetzt erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt seien. Darüber hinaus seien jeder Planung gewisse Risiken immanent. § 75 Abs. 2 VwVfG zeige, daß bis zur Behebung etwaiger Mängel dem Betroffenen regelmäßig gewisse Lasten zugemutet würden. Entscheidend sei im Übrigen, daß im Zuge des Aufbaus einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern Unzuträglichkeiten grundsätzlich für eine Übergangszeit hingenommen werden müßten.

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch Beschluß vom 29. November 1995 - BVerwG 11 VR 15.95 - den Antrag der Kläger zu 1. bis 4, die aufschiebende Wirkung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluß anzuordnen, abgelehnt. Das Gericht hat ferner gemäß Beschluß vom 28. Februar 1996 durch Augenscheinseinnahme Beweis erhoben; für das Ergebnis der Beweisaufnahme wird auf die in der Niederschrift vom 22. und 23. April 1996 protokollierten Feststellungen Bezug genommen.

II.

A) Mit dem auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag ist die Klage zwar zulässig, jedoch unbegründet. Denn der angefochtene Planfeststellungsbeschluß leidet an keinem Rechtsfehler, der seine Aufhebung auf die vorliegende Klage hin rechtfertigen könnte.

1. Aus den von den Klägern erhobenen Rügen geben die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses läßt sich kein Grund für die Aufhebung dieses Beschlusses herleiten. Soweit die Kläger beanstanden, daß ein Raumordnungsverfahren für die Planung des Vorhabens nicht durchgeführt worden ist und dem angefochtenen Beschluß kein Linienbestimmungsverfahren nach § 2 Abs. 1 VerkPBG a.F. vorangegangen ist, hat der Senat bereits in seinem im vorläufigen Rechtsschutzverfahren der Kläger zu 1 bis 4 ergangenen Beschluß vom 29. November 1995 - BVerwG 11 VR 15.95 - (Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 7 S. 16 f.) ausgeführt, daß und warum diese Rügen nicht zur Rechtswidrigkeit des angefochtenen Beschlusses führen. Da im Klageverfahren hierzu keine neuen Gesichtspunkte vorgetragen wurden, kann auf diese Ausführungen verwiesen werden.

Dasselbe gilt grundsätzlich auch für die Rüge der Kläger, daß das Gesamtvorhaben rechtsfehlerhaft in Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt worden sei. Mit diesem Vorbringen hat sich der Senat ebenfalls in seinem Beschluß vom 29. November 1995 (a.a.O. S. 17 f.) bereits im Einzelnen auseinandergesetzt. An dem dort eingenommenen Rechtsstandpunkt wird festgehalten. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß entgegen der Ansicht der Kläger eine selbständige Verkehrsfunktion für jeden Planfeststellungsabschnitt im Eisenbahnrecht nicht verlangt werden kann (Beschluß des Senats vom 21. Dezember 1995 - BVerwG 11 VR 6.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 9-).

Eine nachträgliche Planänderung, zu der die Kläger gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG hätten gesondert gehört werden müssen, hat nicht stattgefunden. Der im Planfeststellungsbeschuß enthaltene bzw. im Klageverfahren nachgereichte Vergleich der Beurteilungspegel zeigt, daß durch die veränderten aktiven Schallschutzmaßnahmen Belange der Kläger jedenfalls nicht stärker als bisher berührt waren.

Im Ergebnis nichts anderes folgt aus der Rüge der Kläger, die vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung sei in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft durchgeführt worden. Insoweit beanstanden die Kläger zunächst, durch die Einschaltung des Technischen Überwachungsvereins Nord e.V. bei der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen und der Bewertung dieser Auswirkungen sei die gesetzliche Kompetenzverteilung im Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (§§ 6, 11, 12 UVPG) unterlaufen worden, weil weder die Anhörungsbehörde noch die Planfeststellungsbehörde ihren Kompetenzen entsprechend ausgestattet worden und deshalb ihre Aufgaben in Wahrheit durch den genannten Verein wahrgenommen worden seien. Insoweit ist darauf hinzuweisen, daß sich die Behörden bei der ihnen gemäß §§ 10, 24 VwVfG obliegenden Ermittlung des Sachverhalts auch der Hilfe von Sachverständigen bedienen können, wie § 26 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 VwVfG ausdrücklich hervorhebt. Das Gesetz setzt damit als selbstverständlich voraus, daß die für eine Behörde tätigen Amtsträger in der Lage sind, den maßgeblichen Sachverhalt zu erfassen und die Zuarbeit von Sachverständigen kritisch zu beurteilen, bevor sie sich die Ergebnisse dieser Zuarbeit zu eigen machen. Es ist nämlich gerade die Aufgabe eines Sachverständigen, aufgrund seiner besonderen Fachkenntnisse einer Behörde oder einem Gericht bei der Erfassung des Sachverhalts zu helfen.

Allerdings ergibt sich aus dem Vortrag der Beklagten zu diesem Punkt, daß die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsbeschuß entgegen dem in der Überschrift des entsprechenden Abschnitts erweckten Eindruck nicht einmal in diesem mittelbaren Sinne von der dort genannten Anhörungsbehörde - dem Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Sch.-Ho. stammt, sondern nach Absprache zwischen der Beklagten und der Anhörungsbehörde statt von dieser vom Umweltministerium Sch.-Ho. überprüft und für richtig befunden wurde. Auch hierin liegt jedoch - trotz der unrichtigen Angabe im Planfeststellungsbeschuß - kein Verfahrensfehler.

Zuständige Behörde ist auch für die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen die Behörde, die für das verwaltungsbehördliche Verfahren im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG zuständig ist, deren unselbständiger Teil die Umweltverträglichkeitsprüfung ist (Tz. 0.1.3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPVwV - vom 16. September 1995 <GMBI S. 671)), also die für die Zulassungsentscheidung zuständige Behörde. Fallen - wie hier - im Planfeststellungsverfahren Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde auseinander, so ist die Planfeststellungsbehörde zuständig (vgl. Peters, UVPG, 1996, § 11 Rn. 7). Dies ergibt sich schon daraus, daß die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 Satz 4 UVPG in der Begründung der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens erfolgen kann, für die allein die Planfeststellungsbehörde verantwortlich zeichnet. Dem damit übereinstimmenden Vortrag der Beklagten, sie habe die zusammenfassende Darstellung im Anschluß an das Umweltministerium Sch.-Ho. vor Aufnahme in den Planfeststellungsbeschuß nochmals überprüft, sind die Kläger nicht entgegengetreten.

Eine weitere Verletzung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung sehen die Kläger im Fehlen einer auf die Gesamtstrecke bezogenen Prüfung von Trassenalternativen. Mit dieser Rüge hat sich der Senat im erwähnten Beschluß vom 29. November 1995 (a.a.O. S. 17 f.) bereits im Rahmen der Prüfung der Abschnittsbildung auseinandergesetzt; hierauf kann an dieser Stelle verwiesen werden.

Ob, was die Kläger umfänglich bezweifeln, die in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthaltenen Angaben richtig und vollständig sind, ist keine verfahrensrechtliche Frage, sondern kann nur unter dem materiellrechtlichen Gesichtspunkt erheblich sein, Ob ein entsprechendes Ermittlungs- und Bewertungsdefizit zu einem Mangel bei der Abwägung der bei dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange geführt hat.

2. Aus dem Vortrag der Kläger und dem aus den Verwaltungsvorgängen ersichtlichen Sachverhalt ergibt sich auch keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch der Kläger auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründen könnte.

Dabei ist zunächst darauf hinzuweisen, daß zwar der Kläger zu 8 entgegen der Ansicht der Beklagten nicht umfassend präkludiert ist; denn er hat ausweislich der Verwaltungsvorgänge eine Sammeleinwendung unterzeichnet. Dagegen hat die Klägerin zu 16 im Verwaltungsverfahren keine Einwendungen erhoben und ist deshalb gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG auch im der Planfeststellung nachfolgenden gerichtlichen Verfahren mit solchen Einwendungen ausgeschlossen, da die Bekanntmachung des Plans in Wentorf den dafür geltenden Vorschriften entsprach.

Daß es dem planfestgestellten Vorhaben nicht an der erforderlichen Planrechtfertigung fehlt, hat der Senat bereits im Beschluß vom 29. November 1995 (a.a.O. S. 19 f.) im einzelnen dargelegt. Da die Kläger hierauf im Hauptsacheverfahren nicht mehr zurückgekommen sind, sind Ergänzungen hierzu nicht veranlaßt.

Der Schwerpunkt des Klagevorbringens im Hauptsacheverfahren liegt in der Rüge von Mängeln bei der durch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung. Solche Mängel, die gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG erheblich sind und den Anspruch der Kläger zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 auf eine gerechte Abwägung ihrer Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen oder den Anspruch der Kläger zu 1 bis 12, 15 und 17 auf Schutz ihrer körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und auf Schutz vor technisch mit angemessenen Kosten vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche (§ 41 BImSchG) verletzen, liegen jedoch nicht vor.

a) Daß eine Abwägung der Belange der Kläger zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 mit entgegenstehenden anderen Belangen überhaupt stattgefunden hat, ergibt sich aus der ausführlichen Begründung des Planfeststellungsbeschlusses. Es ist nicht ersichtlich, daß in diese Abwägung nicht alle nicht präkludierten Belange der Kläger eingestellt wurden, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden mußten. Dazu gehörten insbesondere die zu erwartenden Belastungen der Kläger durch Lärm und Erschütterungen in der Bau- und Betriebsphase, mit denen sich der Planfeststellungsbeschluß eingehend auseinandersetzt. Soweit die Kläger zu 8 und 10 allerdings auf ihren besonders angegriffenen Gesundheitszustand hinweisen, sind sie gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG mit diesbezüglichen Einwendungen ebenso ausgeschlossen wie der Kläger zu 17 mit seinem Vortrag, von Abgasimmissionen betroffen zu sein. Denn sie haben eine solche Betroffenheit nicht innerhalb der Einwendungsfrist geltend gemacht. Daß die genauen Beurteilungspegel für die Grundstücke der Kläger zu 8 und 15 nicht bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses

berechnet wurden, rechtfertigt nicht den Schluß, die Lärmschutzbelange dieser Kläger seien nicht in die Abwägung einbezogen worden. vielmehr hat die Beklagte sich erkennbar mit der Schallbelastung für alle Bewohner der angrenzenden Gebiete auseinandergesetzt.

b) Im Kern ihres Vorbringens vertreten die Kläger die Auffassung, daß zu ihren Lasten bei der Planfeststellung die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt oder jedenfalls der Ausgleich zwischen diesen in einer Weise vorgenommen worden sei, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis stehe. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann ihre Anfechtungsklage keinen Erfolg haben.

aa) Insoweit machen sie zum einen geltend, der Abwägungsvorgang sei fehlerhaft, weil die Beklagte Alternativtrassen nicht geprüft habe. Ein erheblicher Abwägungsmangel wird damit jedoch nicht dargetan. Zwar ist der Abwägungsvorgang fehlerhaft, wenn die Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Betracht kommende Planungsvarianten nicht beachtet (BVerwGE 69, 256 <273>)). Bei der Erörterung von Planungsvarianten steht ihr jedoch ein Recht zur Vorauswahl auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien zu. Diese festzulegen ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei. Daher ist es bei abstrakter Betrachtung nicht zu beanstanden, wenn sich eine Planfeststellungsbehörde beim Ausbau eines bereits vorhandenen Schienenweges aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Neutrassierung ausspricht und auf dieser Grundlage entsprechende Planungsalternativen aus der weiteren Betrachtung ausscheidet. In diesem Stadium der Planung bedarf es noch keiner exakten Ermittlung des jeweiligen Abwägungsmaterials. Dieses muß vielmehr "nach Lage der Dinge" nur so genau und vollständig sein, daß es jene erste vorauswählende Entscheidung zuläßt (vgl. BVerwG, Beschluß vom 26. Juni 1992 - BVerwG 4 B 1-11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 91 f.). Aus dem Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich nichts anderes (vgl. BVerwG, Beschluß vom 16. August 1995- BVerwG 4 B 92.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 104 S. 49).

Vorliegend hat die Beklagte in Tz. B.4.1.13 des Planfeststellungsbeschlusses eine Neutrassierung an anderer Stelle in erster Linie mit der Erwägung ausgeschlossen, diese führe zu unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und in Rechte Dritter, weil neben der Inanspruchnahme einer bisher nicht in dieser Weise belasteten Landschaft die vorhandene Strecke in jedem Fall erhalten bleiben müsse. In sofern sei hier die Gestaltungsfreiheit hinsichtlich denkbarer Alternativlösungen eingeschränkt, da Planungsalternativen weder ernsthaft in Betracht kämen noch solche Alternativen sich anböten oder gar aufdrängten. Der unschwer erkennbare größere Kostenaufwand für die Errichtung, die erheblich längere Verfahrens- und Bauzeit und nicht zuletzt in großem Umfang notwendig werdende Zugriffe auf fremdes Eigentum würden dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zuwiderlaufen. Diese Erwägung ist sachlich ohne weiteres nachvollziehbar. Sie verstößt auch nicht gegen den von den Antragstellern in anderem Zusammenhang herangezogenen Optimierungsgrundsatz des §50 BImSchG, da das Gebot, Schienenwege möglichst schonend für Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete zu trassieren, durch planerische Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwGE 71, 163 <165>)). Dabei kann hier nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Landschaft im Verlauf der alten Trasse bereits durch diese vorgeprägt ist und daß auch die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des Wohngebiets der Kläger durch die dort bestehende Geräusch- und Erschütterungsvorbelastung infolge der vorhandenen Bahnstrecke wesentlich gemindert sind. Hinzu kommt, daß die von den Klägern vorgeschlagene alternative Linienführung mit ihren insgesamt 19,5 km langen Tunnelstrecken im Bereich des Gehangs und der Umgehung Bo. nach den dazu von den Klägern vorgelegten Gutachten nicht nur bei Bi. - Mo. und Bo. - Ne.

zu neuen Landschaftszerschneidungen führt und zwischen Be. und Ge. sowie La. und Ho. sensible Tallagen quert, sondern schon wegen der erforderlichen Verlegung der Bundesstraße an der Tunnelleinfahrt und der Errichtung von vier neuen - z.T. in Tiefenlage vorgesehenen - Bahnhöfen bei Zugrundelegung realistischer Annahmen auch erheblich höhere Gesamtkosten befürchten läßt. Daneben benötigt diese Trasse wegen der Tunnelbereiche eine wesentlich längere Bauzeit und müßte zudem erst noch detailliert auf die technische Realisierbarkeit der Tunnelstrecken und die dabei auftretenden zusätzlichen Umwelt- und Kostenrisiken untersucht werden.

Unter diesen Umständen kann keine Rede davon sein, daß der Planfeststellungsbeschluß hinsichtlich der Trassenwahl auf einem offensichtlichen Abwägungsmangel im Sinne von § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG beruht. Denn eine exaktere, mit erheblichem finanziellen und zeitlichen Planungsaufwand verbundene Ermittlung des Abwägungsmaterials war nach Lage der Dinge - auch im Hinblick auf das dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu entnehmende Ziel des Gesetzgebers, die Planungszeiten für die Fernverkehrsverbindungen zwischen den neuen Bundesländern und dem übrigen Bundesgebiet so zu verkürzen, daß so schnell wie möglich deren Zustand verbessert werden kann (vgl. BPDruks 12/1092, S. 1) - für die vorauswählende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gerade nicht zu verlangen.

bb) Zum anderen machen die Kläger als Abwägungsmangel geltend, die von ihnen zu erwartenden Belastungen durch Lärm und Erschütterungen in der Bau- und Betriebsphase seien in ihrer Bedeutung nicht hinreichend erkannt und nicht angemessen berücksichtigt worden. Dabei ist im Hinblick auf die Möglichkeit von Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu beachten, daß ein solcher Mangel nur dann zu einem Anspruch auf Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen kann, wenn er für die Planungsentscheidung insgesamt von so großem Gewicht ist, daß dadurch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage gestellt wird. Läßt sich eine im Planfeststellungsbeschluß nicht angeordnete oder unzureichende Schutzauflage nachholen oder nachbessern, ohne daß dadurch die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt und ohne daß in dem Interessengeflecht der Planung nunmehr andere Belange nachteilig betroffen werden, so korrespondiert der objektiven Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht ein subjektiver Anspruch des Betroffenen auf Planaufhebung, sondern allein ein Anspruch auf Planergänzung (BVerwGE 56, 110 <133>; 71, 150 <160>); Beschluß vom 12. November 1992 - BVerwG 7 ER 300.92 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 22 S. 45). Von einer solchen Lage ist hier für die Kläger auszugehen.

Soweit die Kläger die Ausgewogenheit der Planung damit in Frage stellen, daß die von der Beklagten zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl S. 1036) wegen Verstoßes gegen den Vorbehalt des Gesetzes unwirksam seien und der Planung stattdessen niedrigere Grenzwerte zugrunde gelegt werden müßten, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die genannte Verordnung beruht auf dem gesetzlichen Regelungsauftrag des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, der mit dem Vorbehalt des Gesetzes in Einklang steht (BVerfGE 79, 174 <195 f.>). Auch nach dem Maßstab des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG können die hier angewandten Grenzwerte nicht beanstandet werden. Bei der Erfüllung der aus dieser Vorschrift folgenden Schutzpflicht des Staates kommt sowohl dem Gesetzgeber als auch der vollziehenden Gewalt ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsbereich zu, der auch Raum läßt, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Die Entscheidung, welche Maßnahmen geboten sind, kann deshalb am Maßstab des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG von den Gerichten nur in

begrenztem Umfang nachgeprüft werden. Eine Verletzung der Schutzpflicht kann gerichtlich nur festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen hat oder offensichtlich die getroffenen Regelungen und Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das Schutzziel zu erreichen (BVerfGE 79, 174 <202>); vgl. Beschluß des Senats. vom 19. Januar 1996 - BVerwG 11 B 90.95 - Buchholz 11 Art. 2 GG Nr. 75 m.w.N.). Davon kann auch unter Berücksichtigung des Vortrags der Kläger weder bei den Grenzwerten in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV noch bei dem in § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege ausgegangen werden.

Da die Erforschung der Lärmempfindlichkeit und der Folgen von Lärmeinwirkungen noch in der Entwicklung begriffen ist und unumstrittene Erkenntnisse schwer zu gewinnen sind, läßt sich nicht feststellen, daß eine im vorgeschriebenen Verfahren errechnete Lärmbelastung für Grundstücke in Wohngebieten, die die genannten Grenzwerte erreicht, offensichtlich das Maß dessen überschreitet, was den Anwohnern nach der in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zum Ausdruck kommenden Wertentscheidung zugemutet werden darf. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es sich bei den Grenzwerten um Außenpegel handelt und die davon ausgehende Lärmbelastung für die Innenwohnbereiche durch passiven Schallschutz noch wesentlich gemindert werden kann. So kann bei Räumen üblicher Größe mit Fenstern üblicher Größe und Konstruktion in massiven Außenwänden bei geschlossenem Einfachfenster ein Unterschied von 20 bis 25 dB(A) zwischen den Mittelungspegeln außen und innen angenommen werden (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO, 7. Aufl. 1992, § 15 Rn. 15.1). Zwar reduziert sich dieser Unterschied bei spaltbreit geöffnetem Fenster auf 5 bis 15 dB(A) und bei geöffnetem Fenster auf g 10 dB(A), wobei der Innenraumpegel in hohem Maße von der Möblierung des betreffenden Raumes abhängt. Weder Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG noch Art. 1 Abs. 1 GG gebieten es jedoch, die zulässigen Außenschallpegel durch Verkehrsgeräusche so zu begrenzen, daß stets bei einem voll geöffneten Fenster gewohnt und geschlafen werden kann. Daß der für einen durch spaltbreit geöffnetes Fenster belüfteten Schlafräum bei Einhaltung des Grenzwerts von 49 dB(A) nachts zu erwartende Innenraumpegel von über 30 dB(A) einen allgemeingültigen Schwellenwert für den Übergang zur Gesundheitsgefährdung überschreitet, ist auch unter Berücksichtigung der von den Klägern angeführten neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung jedenfalls nicht offensichtlich.

Nichts anderes gilt im Ergebnis für den aufgrund des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgesehenen Abschlag in Höhe von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms im Vergleich zum Straßenverkehrslärm und für die damit zusammenhängende, in derselben Anlage angeordnete Maßgeblichkeit eines Mittelungspegels statt der Maximalpegel. Bei der Festlegung des sog. Schienenbonus sind Gesetz- und Verordnungsgeber davon ausgegangen, daß die von dem Schienenverkehr ausgehenden Geräusche gegenüber gleich lauten Immissionen des Straßenverkehrs grundsätzlich als weniger lästig empfunden werden. Diese Annahme wurde durch mehrere Lärmwirkungsstudien aus den Jahren 1978 bis 1986 bestätigt (vgl. dazu HessVGH, NVwZ 1986, S. 668 <670>; OVG Bremen, NVWZ-RR 1993, S. 468 <471>); Möhler/Schuemer/Knall/ Schuemer-Kohrs, Vergleich der Lästigkeit von Schienen- und Straßenverkehrslärm, ZfL 1986, S. 132 <141>; Schuemer/Schuemer-Kohrs, Lästigkeit von Schienenverkehrslärm im Vergleich zu anderen Lärmquellen, ZfL 1991, S. 1 ff.; Hauck, Lästigkeitsunterschied zwischen den Geräuschen des Straßenverkehrs und des Schienenverkehrs, ZfL 1991, S. 162 ff.; Heimgirl, Beurteilung des Schienenverkehrs unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten, ETR 1992, S. 485 <487 ff.>). Aufgrund der Ergebnisse dieser Studien durfte der Verordnungsgeber davon ausgehen, daß ein Bonus von 5 dB(A) jedenfalls nicht über die ihm durch § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG erteilte Ermächtigung

hinausging. Neue, den jetzigen Kenntnisstand gesichert wiedergebende Forschungsergebnisse, die insoweit zu einer anderen Beurteilung führen müßten, liegen - soweit ersichtlich - nicht vor. Zwischen einzelnen Fachwissenschaftlern ausgetragene Kontroversen über die methodischen Grundlagen der angeführten Lärmwirkungsstudien (vgl. einerseits Windelberg, Typische Frequenzverteilung - Analyse einer problematischen Definition, ZfL 1994, S. 129 ff., und ders., Lästigkeit und Schienenbonus, ZfL 1995, S. 42 ff.; andererseits Möhler, Protokoll der 22. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 257 ff.) reichen dafür ebenso wenig aus wie die von den Klägern geäußerten Zweifel an der Repräsentativität der den Studien zugrundeliegenden Untersuchungen. Derartige Zweifel mögen Anlaß zu ergänzenden speziellen Lärmwirkungsstudien sein (dazu vgl. Hauck, Protokoll der 22. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 74 f., 107; Stellungnahme des Umweltbundesamtes, a.a.O., S. 415). Sie rechtfertigen es jedoch nicht, die durch die normative Festlegung des Schienenbonus in der Verkehrslärmschutzverordnung bewirkte Verbindlichkeit bereits jetzt in Frage zu stellen. Dies gilt umso mehr, als entsprechende Wirkungsuntersuchungen in anderen Staaten Mitteleuropas zu ähnlichen Ergebnissen geführt haben (vgl. Gottlob, Protokoll der 22. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 156; Hauck, a.a.O., S. 290; Köhler, a.a.O., S. 375) und eine psychoakustische Untersuchung den Schienenbonus erneut bestätigt hat (vgl. Fastl, Protokoll der 22. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 312 ff.).

Zur Frage des maßgeblichen Beurteilungspegels äußerten sich bei der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996 zur Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen die anwesenden Sachverständigen im wesentlichen übereinstimmend dahin, daß der international angewandte energieäquivalente Dauerschallpegel, der Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigt, ein geeignetes und besonders praktikables Maß für die Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen sei (vgl. Ising, Protokoll der 22. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, S. 11; Guski, a.a.O., S. 15; Schreiber, a.a.O., S. 17 f., 297 f.; Möhler, a.a.O., S. 368 f.; Heimerl, a.a.O., S. 425; Stellungnahme des Umweltbundesamtes, a.a.O., S. 403; Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung e.V., Antworten, zum Fragenkatalog, a.a.O., S. 188 f.; Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen, Fragenkatalog, a.a.O., S. 334. Ebenso zuvor schon Möhler, Spitzenpegel beim Schienenverkehrslärm, ZfL 1990, S. 35 ff.; Schreiber, Äquivalenter Dauerschallpegel oder Maximalpegel, ZfL 1995, S. 141 ff.). Zwar hätten neuere Untersuchungen zu den Auswirkungen von Nachtfluglärm ergeben, daß während des Schlafs bereits 16 Überflugeignisse mit Innenraum-Maximalpegeln von 55 d8(A) signifikante Streßhormonerhöhungen sowie deutliche Verschlechterungen der subjektiven Schlafqualität und der objektiven Schlaftiefe bewirkten (Ising, a.a.O., S. 15; Stellungnahme des Umweltbundesamtes, a.a.O., S. 411; vgl. Maschke/Ising/Arndt, Nächtlicher Verkehrslärm und Gesundheit: Ergebnisse von Labor- und Feldstudien, Bundesgesundheitsbl. 1995, S. 130 ff.; kritisch dazu: Jansen/Linnemeier/Nitsche, Methodenkritische Überlegungen und Empfehlungen zur Bewertung von Nachtfluglärm, ZfL 1995, S. 91 ff.). Solche Untersuchungen über Streßreaktionen seien jedoch mit Eisenbahnlärm noch nicht gemacht worden, sollten allerdings möglichst bald durchgeführt werden. Dabei könne sich durchaus ergeben, daß auch von der Streßreaktion her der Schienenbonus gerechtfertigt erscheine, weil mit dem Schienenverkehr weniger Ängste verbunden seien (Ising, a.a.O., S. 31).

Unter diesen Umständen kann nicht festgestellt werden, daß der Ordnungsgeber mit dem von ihm gewählten Verfahren ausschließlich auf die jeweiligen Mittelungspegel abzüglich eines Schienenbonus von 5 dB(A) abzustellen und Maximalpegel oder mittlere Maximalpegel nicht gesondert zu berücksichtigen, sein normatives Ermessen bei der Festsetzung von

Immissionsgrenzwerten überschritten hat (vgl. BayVGh, Urteil vom 21. Februar 1995 - 20 A 93.40080 u.a. -, S. 71).

Hilfsweise meinen die Kläger, sie hätten aus § 41 Abs. 1 BImSchG jedenfalls einen Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV, so daß das Vorhaben unterbleiben müsse, wenn es nicht möglich sei, diese Grenzwerte durch entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Das ist so nicht zutreffend. Insbesondere sind neben aktiven auch passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen. Genügt eine Schutzauflage dem Abwägungsgebot, weil die Planfeststellungsbehörde Schallschutzbelange Betroffener wegen der Wichtigkeit der für die Planung in ihrer konkreten Ausgestaltung sprechenden Belange - unter Anordnung aktiven oder passiven Schallschutzes - zurückstellen durfte, so besteht kein Anspruch des Betroffenen auf Planaufhebung (vgl. BVerwGE 56, 110 <133>; 71, 150 <160 f.>; 84, 31 <45>). An dieser Rechtslage hat sich durch das Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzverordnung nichts geändert (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1993 - BVerwG 4 C 11.93 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 96 S. 116). Die Ausgewogenheit der Planung wird also trotz Betroffenheit der Kläger durch Lärm oberhalb der Grenzwerte dieser Verordnung hier jedenfalls dann nicht berührt, wenn bei der umstrittenen Ausbaumaßnahme eine Planungsalternative ernsthaft nicht in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Kläger abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Daß die Beklagte eine Planungsalternative ernsthaft nicht in Betracht ziehen mußte, wurde bereits ausgeführt. Im übrigen geht der angefochtene Planfeststellungsbeschluß davon aus, daß aufgrund der darin vorgesehenen Maßnahme des aktiven Schallschutzes die Tagesgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in der Hochparterre etage und im ersten Obergeschoß sowie im Garten des Anwesens der Kläger zu 1 bis 4 und auf den Grundstücken der übrigen Kläger eingehalten werden, während sie im Südosten des zweiten Obergeschosses der Kläger zu 1 bis 4 ebenso wie die Nachtgrenzwerte in allen Bereichen der Kläger zu 1 bis 7 und 17 sowie im zweiten und teilweise auch im ersten Obergeschoß der Kläger zu 9 und 10 überschritten werden. Die Hinnahme dieser Überschreitung wurde damit gerechtfertigt, daß das Vorhaben, wegen der damit verbundenen aktiven Schallschutzmaßnahmen insgesamt deutliche Verringerungen der Vorbelastungen bewirke, jedoch der aktive Schallschutz mit zumutbaren und verhältnismäßigen Mitteln nicht so dimensioniert werden könne, daß passiver Schallschutz gänzlich entbehrlich werde (vgl. Tz. A. 3.2.2.10.1 und B. 4.2.23 des Planfeststellungsbeschlusses). Daraus ergibt sich, daß die Beklagte jedenfalls die gewählte Planungskonzeption als solche durch Erfordernisse des aktiven und passiven Lärmschutzes nicht in Frage gestellt sah. Das ist auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Kläger aus der Sicht des Abwägungsgebots des § 16 Abs. 1 Satz 2 AEG nicht zu beanstanden.

Die Kläger tragen allerdings vor, die der genannten Entscheidung zugrundeliegenden Berechnungen beruhten auf fehlerhaften Grundannahmen, insbesondere einer nicht nach den Regeln vorgenommenen Prognose; auch seien die Möglichkeiten, weitergehenden 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 Planfeststellungsbeschluß festgelegten Gestalt und mit seiner in der Planfeststellung vorausgesetzten Verkehrsfunktion ausgehend, 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 Kläger zu den technischen Möglichkeiten einer Erweiterung des Zugverkehrs und eines viergleisigen Fernbahnausbaus, zur Möglichkeit einer Änderung der Verkehrszusammensetzung nach Inbetriebnahme einer Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin und zugdenkbaren Auswirkungen eines Verkehrs anderer Träger auf dem Schienenwegenetz der Beigeladenen.

Ob die übrigen Einwände der Kläger gegen die Berechnung der Beurteilungspegel durchgreifen, kann nur im Rahmen der auf Planergänzung gerichteten Hilfsanträge der Kläger von Bedeutung sein. Denn im Hinblick auf die erheblichen Vorbelastungen, die die Beklagte durch die Beurteilungspegel nach den Zugzahlen von 1992 belegt hat und denen die Kläger ohne das Vorhaben und die damit verbundenen umfangreichen Schallschutzanlagen weiterhin ausgesetzt wären, fehlt es bei verständiger Würdigung der tatsächlichen Umstände jedenfalls an der konkreten Möglichkeit, daß etwa notwendige Korrekturen der Beurteilungspegel die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen und damit eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen könnten. Vielmehr kann solchen Korrekturen im Rahmen des rechtlich Gebotenen durch ergänzende Anordnung weitergehender aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Anhaltspunkte dafür, daß solche Vorkehrungen zur Vermeidung von Rechtsverletzungen tatsächlich nicht getroffen werden können, sind nicht erkennbar. Aber auch dann, wenn ein ausreichender aktiver und passiver Lärmschutz im Hinblick auf die einschränkenden Voraussetzungen in § 41 Abs. 2 und § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG nicht voll erreichbar sein sollte, hätten die Kläger keinen Anspruch auf Planaufhebung; in diesem Falle könnten sie für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen ergänzend angemessene Entschädigung in Geld nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG beanspruchen.

Nicht anders verhält es sich im Ergebnis, soweit die Kläger Erschütterungen auf ihren Grundstücken durch den Betrieb auf der planfestgestellten Trasse befürchten. Die Beklagte hat unter Vorlage eines erschütterungstechnischen Gutachtens für den Anwesen der Kläger zu 1 bis 4 und 17 benachbarte Grundstücke substantiiert dargelegt, daß die zu erwartenden Erschütterungen unter den werten des Ist-Zustandes liegen. Schlüssige Einwände haben die Kläger dagegen nicht erhoben.

Soweit die Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluß einwenden, er habe die zu erwartenden Schall- und Erschütterungsbelastungen in der Bauphase nicht hinreichend ermittelt und nicht angemessen berücksichtigt, liegt ein offensichtlicher Abwägungsmangel, der gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG Voraussetzung für die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses wäre, nicht vor. Denn die Beklagte hat die genannten Auswirkungen in der Bauphase, soweit sie vorher absehbar waren, im Planfeststellungsbeschluß (Tz. A. 3.1.5.10 und 3.2.2.10.1) eingehend dargestellt und gewürdigt. Dabei ist sie aufgrund von Zusagen der Beigeladenen davon ausgegangen, daß diese ihrer Natur nach vorübergehenden Auswirkungen in einem auch den Klägern zumutbaren Rahmen bleiben. Sollte sich die Beigeladene bei Ausführung der Bauarbeiten tatsächlich nicht an ihre Zusagen halten, wären diese Arbeiten insoweit vom Planfeststellungsbeschluß nicht gedeckt. Abgesehen davon käme auch in dieser Hinsicht allenfalls ein Anspruch auf planergänzende Anordnung von Schutzvorkehrungen und Entschädigungspflichten, nicht aber auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht.

B) Mit ihrem Hilfsantrag zu a begehren die Kläger sinngemäß die Verurteilung der Beklagten zur Erweiterung des ihnen im Planfeststellungsbeschluß zuerkannten aktiven Schallschutzes.

1. Auch insoweit ist die Klage zulässig. Da § 41 Abs. 1 BImSchG den Betroffenen keinen Anspruch auf bestimmte Schallschutzmaßnahmen gewährt, sondern der Planfeststellungsbehörde bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm ein Auswahlermessen einräumt, ist es grundsätzlich sachgerecht, ein Begehren nach weitergehendem aktiven Schallschutz im Wege einer Neubescheidungsklage entsprechend § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zu verfolgen (vgl. BVerwGE 87, 332 <345 ff.>). Zwar beschränken sich die Kläger mit dem Hilfsantrag zu a nicht auf ein bloßes Neubescheidungsbegehren, sondern wollen darüber hinaus, daß das Gericht im Rahmen der Verpflichtung der Beklagten zur Neubescheidung bestimmte Mindestanforderungen an die Wirkung der aktiven Schallschutzmaßnahmen festlegt. Damit konkretisieren die Kläger jedoch nur die Rechtsauffassung, die das Gericht bei seinem Urteil nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO der Verwaltungsbehörde zur Beachtung vorgeben soll. An der Zulässigkeit der Bescheidungsklage ändert sich dadurch nichts.

2. Der Hilfsantrag zu a ist auch teilweise begründet. Zwar haben die Kläger nicht in vollem Umfang Anspruch auf die von ihnen begehrte Erweiterung des aktiven Schallschutzes; jedoch war die im Planfeststellungsbeschluß getroffene Entscheidung der Beklagten, der Beigeladenen weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber den Klägern zu 1 bis 12, 15 und 17 nicht aufzuerlegen, rechtswidrig und verletzt diese Kläger in ihren Rechten. Dagegen kann die Klägerin zu 16 mit dem Hilfsantrag zu a insgesamt keinen Erfolg haben, da sie im Verwaltungsverfahren entsprechende Einwendungen nicht erhoben hat und deshalb gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG auch im nachfolgenden gerichtlichen verfahren damit ausgeschlossen ist.

Maßgeblich für den aktiven Schallschutz den die Kläger zu 1 bis 12, 15 und 17 beanspruchen können, ist die Regelung der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Nach dieser Regelung, deren Verfassungsmäßigkeit bereits im Rahmen der Prüfung des Hauptantrags bejaht wurde, ist bei der in Rede stehenden wesentlichen Änderung des vorhandenen Schienenweges grundsätzlich sicherzustellen, daß der nach § 3 der 16. BImSchV berechnete Beurteilungspegel auf den Grundstücken der Kläger den Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts nicht überschreitet; dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Aus den von der Beklagten eingeholten Lärmgutachten ergibt sich, dass bei sämtlichen Klägern mit Ausnahme der Kläger zu 11 und 12 der Nachtgrenzwert überschritten wird; beiden Klägern zu 11 und 12 hängt die Beantwortung dieser Frage davon ab, ob die der Lärmbegutachtung zugrundeliegende Berechnung den Einwänden der Kläger standhält. Dies ist nur teilweise der Fall.

Insoweit machen die Kläger zum einen geltend, die der Berechnung zugrunde liegenden, für das Jahr 2010 prognostizierten Zugzahlen, -arten und -geschwindigkeiten blieben weit hinter der technisch möglichen Vollauslastung der Strecke zurück, trügen den Folgen des Baus einer Magnetschwebbahn zwischen Be und Ha sowie der Freigabe des Schienenwegenetzes der Beigeladenen für andere Träger nicht Rechnung, seien nicht belegt und ständen mit neueren Prognosen aus dem Raumordnungsverfahren für die Magnetschwebbahn nicht in Einklang. Wie bereits bei der Prüfung des Hauptantrags ausgeführt wurde, sind diese Einwände unerheblich, soweit sie sich auf in der Zukunft nur mögliche, nicht jedoch voraussichtliche Entwicklungen der Verkehrsmenge und -zusammensetzung 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 (vgl. Anlage zu 1

des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 <BGB1 I S. 1874>), auf das Jahr 2010 als Prognosehorizont für die Lärmberechnung abgestellt wird (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 Kläger läßt sich auch nichts dafür entnehmen, daß die von der Beigeladenen prognostizierten Betriebsdaten, deren Übernahme im Planfeststellungsbeschluß näher begründet wurde, willkürlich von der im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses tatsächlich zu erwartenden Entwicklung abwichen. Der Vortrag, diese Daten seien nicht belegt und ständen mit nachträglichen neueren Untersuchungen nicht in Einklang, reicht dafür nicht aus.

Zum anderen machen die Kläger 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 ihnen zuzugeben, daß dieser Abzug mit dem durch § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels nicht in Einklang steht. Zwar enthält Tabelle C der Anlage 2 zu dieser Vorschrift die Anmerkung, daß für Fahrbahnen, bei denen aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich berücksichtigt werden können. Unstreitig war jedoch im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses weder nachgewiesen, daß aufgrund des in diesem Beschluß beschriebenen Gleispflegeverfahrens eine weitergehende dauerhafte Lärminderung gesichert war, noch daß diese einen Korrekturwert von 3 dB(A) rechtfertigte, der immerhin einer Halbierung des Verkehrsaufkommens entspricht. Vielmehr konnte dieser Nachweis ausweislich der einschlägigen Fachliteratur bis heute nicht geführt werden. Insbesondere ist noch nicht geklärt, ob eine durch das Schleifen der Gleise erzielte Pegelabsenkung nicht relativ bald wieder zurückgeht, so daß das im Planfeststellungsbeschluß vorgesehene Überwachungsintervall von sechs bis zwölf Monaten empirisch bisher nicht gerechtfertigt werden kann (dazu vgl. OVG Bremen, NVwZ-RR 1993, S. 468 <472>). So wurde bei ICE- und IC-Zügen eine Minderung um 3 dB(A), durch das Verfahren "Besonders überwachtes Gleis" nach den bisherigen Ergebnissen oft nicht erreicht (vgl. Giesler/Wende/Nolle, Geräuschemissionen von Zügen in Abhängigkeit von der Schwellenart und vom Zustand der Schienenlauffläche, ZfL 1995, S. 121 <126>). Bei klotzgebremsten Zügen auf Gleisen, die in einem Zeitraum von zwei bis acht Monaten vor der Messung geschliffen wurden, wurden sowohl kleinere als auch größere Werte als der in der Richtlinie Schall 03 für Betonschwellen angegebene Wert von 53 dB(A) festgestellt (Jahresbericht 1993 des Umwelt-Bundesamtes, S. 230); bei gleich lange (ca. neun Monate) zurückliegendem Pflgeetermin wurden hier Unterschiede bis zu 8 dB(A) beobachtet (Giesler/Nolle, Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen, ZfL 1990, s. 157 <161>). Für Güterzüge wurde ein Emissionspegel von 50 dB(A) für den, fiktiven Normzug auf Betonschwellen durch Schienenschleifen nur ausnahmsweise erreicht (Giesler/Nolle, a.a.O., S. 162; vgl. auch Wende/Giesler/Nolle, Geräuschemissionsdaten von Schienenfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn als Grundlagen für Prognoserechnungen, in: Fortschritte der Akustik, 1993, S. 577 f.; Giesler/Wende/Nolle, a.a.O., S. 121 ff.).

Allerdings waren und sind die Untersuchungen zum Nachweis von Umfang und Dauerhaftigkeit der Wirkungen des Verfahrens "Besonders überwachtes Gleis" noch nicht abgeschlossen (vgl. Hauck, Protokoll der 22. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 285). Im vorliegenden Verfahren haben weder die Beklagte noch die Beigeladene neue Ergebnisse oder Erkenntnisse über diese Untersuchungen dargelegt. 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.

Zum einen läßt diese Verfahrensweise außer Acht, daß die Kläger bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges und nicht erst zwei Jahre später einen Anspruch darauf haben, daß die Werte, die der Gesetzgeber ihnen zumutet, auch tatsächlich eingehalten werden (so auch Hauck, a.a.O.). 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 Kläger von dem sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 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 den Immissionsgrenzwert von 49 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. Die in der mündlichen Verhandlung geäußerte Annahme der Beklagten und der Beigeladenen, die für das Jahr 2010 prognostizierte Schallbelastung der Kläger sei für die Zeit unmittelbar nach Inbetriebnahme nicht ohne weiteres zu erwarten, da der Zugverkehr von den der Prognose zugrundeliegenden Zahlen abweiche, 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 Kläger für diesen Zwischenzeitraum und eine darauf beruhende Abwägung der davon berührten öffentlichen und privaten Belange hat die Beklagte gerade nicht vorgenommen.

Zum anderen und unabhängig davon war der Entscheidungsvorbehalt aber auch seinem Inhalt nach nicht durch § 74 Abs. 3 VwVfG gedeckt. Zwar läßt es diese Vorschrift ausdrücklich zu, daß bei der Planfeststellung Einzelfragen einer nachträglichen Regelung vorbehalten bleiben können, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, weil etwa bestimmte, dafür erforderliche Unterlagen noch fehlen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf ein solcher Vorbehalt jedoch nicht auf Kosten anderer einschlägiger öffentlicher oder privater Belange gehen, sondern ist nur zulässig, wenn er seinerseits dem Abwägungsgebot gerecht wird (BVerwGE 61, 307 <311>). Im Einzelnen bedeutet das: Die Planfeststellungsbehörde muß ohne Abwägungsfehler ausschließen, daß eine Lösung des offengehaltenen Problems durch die bereits getroffenen Festlegungen in Frage gestellt wird. Außerdem dürfen die mit dem Vorbehalt unberücksichtigt gebliebenen Belange kein solches Gewicht haben, daß die Planungsentscheidung nachträglich als unabweigend erscheinen kann. Der Vorbehalt setzt deswegen eine Einschätzung der später zu regelnden Konfliktlage wenigstens in ihren Umrissen voraus und ist nur zulässig, wenn sich im Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung dieser Konfliktlage notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen (BVerwG, Beschluß vom 17.

Dezember 1985 - BVerwG 4 B 214.85 - Buchholz 445.4 § 31 WHG Nr. 10 und Urteil vom 18. Dezember 1987 - BVerwG 4 C 49.83 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 71 S. 27).

An diesen Voraussetzungen fehlt es hier. Bei dem in Rede stehenden Vorbehalt war zu bedenken, daß das Problem nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges einschließlich der im Planfeststellungsbeschluß angeordneten Schallschutzwände nicht mehr in gleicher Weise gelöst werden kann wie bei der Planfeststellung selbst; denn eine Nachbesserung der aktiven Schallschutzmaßnahmen dürfte im der Regel erheblich teurer werden, als wenn entsprechende Maßnahmen bereits im Zuge der allgemeinen Bauarbeiten geschaffen worden wären. Damit können die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck anwachsen, was nach § 42 Abs. 2 BImSchG den Anspruch der Betroffenen auf aktiven Schallschutz einschränken und insoweit durch Geldentschädigungsansprüche nach § 42 BImSchG oder § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersetzen würde. Dieses Risiko, daß eine gerechte Lösung des offengehaltenen Problems durch die bereits getroffenen Festlegungen in Frage gestellt wird, weil dem Interesse der betroffenen Anwohner an vorrangig aktivem Schallschutz nachträglich nicht mehr im ursprünglich möglichen und gebotenen Umfang Rechnung getragen werden kann, wird durch den Planfeststellungsbeschluß nicht ausgeschlossen. Denn der darin enthaltene Vorbehalt eines ergänzenden Genehmigungsverfahrens "mit entsprechenden Nachbesserungen für passive und aktive Schallschutzmaßnahmen" bietet den Klägern keine verlässliche Handhabe dafür, später mit hinreichender Aussicht auf Erfolg der übereinstimmend geäußerten Auffassung der Beklagten und der Beigeladenen entgegenzutreten, wonach die Frage der Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen in jenem ergänzenden Genehmigungsverfahren nach den dann aktuellen Kostenverhältnissen unter Einbeziehung der durch die nachträgliche Ausführung entstehenden Mehrkosten zu beurteilen sei. Vielmehr hätte das genannte Risiko der Kläger nach den oben wiedergegebenen Grundsätzen dadurch auf ein ihnen zumutbares Maß begrenzt werden müssen, daß die Beklagte aufgrund einer zumindest umrißhaften Einschätzung der später möglicherweise zu regelnden Konfliktlage bereits im Planfeststellungsbeschluß selbst festlegte, welche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen sein würden, wenn der Ansatz des "Besonders überwachten Gleises" auch bei Inbetriebnahme des geänderten Schienenweges noch nicht von der Rechtsordnung gedeckt sein sollte. Anhaltspunkte dafür, daß sie sich im Zeitpunkt der Entscheidung die dafür notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand hätte verschaffen können, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Ist hiernach auf der Grundlage des geltenden Rechts davon auszugehen, daß trotz der im Planfeststellungsbeschluß vorgesehenen Schallschutzwände bei allen Klägern der maßgebliche Nachtgrenzwert von 49 dB(A) überschritten wird, so können diese - mit Ausnahme der präkludierten Klägerin zu 16 - gemäß § 41 BImSchG grundsätzlich weitergehenden aktiven Schallschutz beanspruchen, soweit dieser nach dem Stand der Technik möglich ist und die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck ständen.

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. BVerwG, Beschluß vom 30. August 1989 - BVerwG 4 B 97.89 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5). Diese Prüfung ist daher, worauf der Oberbundesanwalt zu Recht hinweist, 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. den Beschluß des Senats vom 10. Oktober 1995 - BVerwG 11 B 100.95 - S. 12), ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung. - 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 der Außenwohnbereiche im Verhältnis zu wirksamen passiven Schallschutz verbunden ist (dazu vgl. BayVGH, Urteil vom 21. Februar 1995, a.a.O., 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, die aktiven Schallschutzmaßnahmen auf den planfestgestellten Umfang zu beschränken, in mehrfacher Hinsicht nicht gerecht. Zum einen wurde bei dieser Entscheidung die Bedeutung der betroffenen Schallschutzbelange der Kläger schon deshalb verkannt, weil die Beklagte - wie dargelegt - von einer um 3 dB(A) niedrigeren Schallbelastung der Kläger ausging, als sie nach geltendem Recht zugrunde zu legen war. Zum anderen fehlte es für eine sachgerechte Beurteilung der Verhältnismäßigkeit an einer nachvollziehbaren, objektiven Ermittlung der jeweiligen Kosten aller in Betracht kommenden Alternativen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie ihrer jeweiligen Auswirkungen auf die Lärmbetroffenheit der Anwohner und andere öffentliche und private Belange. Ohne eine derartige Ermittlung bleibt das im Planfeststellungsbeschluß angegebene Ziel der Beklagten, nur die Tagesgrenzwerte in Höhe der Erd- und Hochparterregeschosse einzuhalten, offensichtlich hinter den Vorgaben des § 41 BImSchG zurück. Die dem Planfeststellungsbeschluß zugrundeliegende Überlegung, eine Gegenüberstellung von prognostizierten Beurteilungspegeln mit und ohne Ausbau zeige, daß das Vorhaben deutliche Verringerungen der Belastungen bewirke, rechtfertigt schon deshalb keine andere Beurteilung, weil sich bei den dem Gericht vorgelegten, nach Auskunft der Beklagten vollständigen Planfeststellungsunterlagen keine derartige Gegenüberstellung, sondern nur ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln befindet, die sich aus dem für die Zeit nach dem Ausbau bis 2010 prognostizierten Verkehr unter Berücksichtigung der sich aus dem Ausbau ergebenden natürlichen Abschirmungen, jedoch ohne Berücksichtigung von aktiven Schallschutzmaßnahmen ergeben. Die Annahme, daß der Verkehr auf der in Rede stehenden Strecke ohne den Ausbau genauso verlaufen werde wie mit dem Ausbau, ist jedoch weder nachvollziehbar belegt noch so naheliegend, daß sie ohne entsprechende, hier unterbliebene Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der dieser obliegenden Abwägung anerkannt werden könnte.

Die im gerichtlichen Verfahren auf der Grundlage der Zugzahlen von 1992 vorgelegten Beurteilungspegel für den Zustand vor dem Ausbau lassen demgegenüber erkennen, daß sich durch die planfestgestellten Maßnahmen nur für die besonders nahe an der Bahntrasse wohnenden Kläger zu 1 bis 5 und 17 gesicherte Verbesserungen der Außenpegel gegenüber dem Zustand vor dem Ausbau ergeben, während die am weitesten entfernt von der Trasse wohnenden Kläger zu 6, 7 und 15 mit einer erheblichen Verschlechterung gegenüber dem früheren Zustand rechnen müßten. Bei den in mittlerem Abstand zur Trasse gelegenen Grundstücken der Kläger zu 8 bis 12 ist ebenfalls eine Verschlechterung der Lärmsituation zu befürchten, da der den günstigeren Beurteilungspegeln des Planfeststellungsbeschlusses

zugrundeliegende Abschlag von 3 dB(A) für das Verfahren "Besonders überwachtes Gleis" - wie dargelegt - vom geltenden Recht nicht gedeckt wird.

Auf den Hilfsantrag zu a ist die Beklagte deshalb zu verpflichten, über die von den Klägern zu 1 bis 12, 15 und 17 geforderten weitergehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden; sie wird hierzu die genannten erforderlichen Ermittlungen nachzuholen und auf der Grundlage von um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegeln die gebotene Einzelfallbetrachtung mit Abwägung der Vor- Und Nachteile durchzuführen haben.

Soweit dagegen die Kläger mit dem Hilfsantrag zu a weitergehend begehren, die Beklagte zur Festsetzung aktiven Schallschutzes bis zur Schwelle bestimmter Grenzwerte zu verpflichten, ist die Klage abzuweisen. Denn mit einer derartigen Verpflichtung würde das Gericht unzulässig in den Abwägungsspielraum der Beklagten eingreifen.

C) Mit dem Hilfsantrag zu b begehren die Kläger zu 2, 5 bis 12 und 15 bis 17 die Verurteilung der Beklagten, im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß sie dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen haben, soweit diese nach der VDI-Richtlinie 2719 i.V.m. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG trotz einer Erweiterung des aktiven Schallschutzes notwendig sind. Insoweit ist die Klage als Verpflichtungsklage zulässig, da die Beklagte eine derartige Festsetzung für die Grundstücke der genannten Kläger im Planfeststellungsbeschluß abgelehnt hat.

Auch dieser Hilfsantrag ist teilweise begründet. Zwar haben die genannten Kläger nicht in vollem Umfang Anspruch auf die von ihnen damit sinngemäß begehrte Neubemessung des passiven Schallschutzes für ihre Grundstücke. Jedoch war die im Planfeststellungsbeschluß getroffene Entscheidung der Beklagten, den Klägern zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 Entschädigungsleistungen für passive Schallschutzmaßnahmen vorzuenthalten, weil solche Schallschutzmaßnahmen nach der Richtlinie Akustik 23 für ihre Grundstücke nicht erforderlich seien, rechtswidrig und verletzt diese Kläger in ihren Rechten. Dagegen kann die Klägerin zu 16 auch mit dem Hilfsantrag zu b insgesamt keinen Erfolg haben, da sie im Verwaltungsverfahren entsprechende Einwendungen nicht erhoben hat und deshalb gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG auch im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren damit ausgeschlossen ist.

Maßgeblich für den passiven Schallschutz, den die Kläger zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 beanspruchen können, ist die Regelung des § 42 BImSchG. Danach hat dann, wenn im Falle des § 41 BImSchG die in der Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzten 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).

Ob den Klägern hiernach ein Entschädigungsanspruch zusteht, hängt zunächst untrennbar davon ab, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der auf den Hilfsantrag zu a zu treffenden erneuten Entscheidung zu ihren Gunsten festgesetzt werden; denn erst dann läßt

sich feststellen, ob die in der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte an ihren baulichen Anlagen noch überschritten werden. Insoweit bedarf es zunächst der Abwägung der Beklagten über Art und Umfang des aktiven Schallschutzes, so daß die Sache auch hinsichtlich des Antrags der Kläger auf passiven Schallschutz noch nicht spruchreif ist. Gleichsam als Kehrseite der Entscheidung über den aktiven Schallschutz teilt die Entscheidung über den passiven Schallschutz damit auch prozessual deren Schicksal und muß ebenso erneut getroffen werden wie jene. Dabei wird die Beklagte allerdings- anders als im Planfeststellungsbeschluß vorgesehen - nicht die Richtlinie Akustik 23 für die Schalldämmung von Fenstern bei Schienenverkehrslärm (Ausgabe 1990), sondern die inzwischen in Kraft getretene 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl I S. 172) zugrunde zu legen haben. Anders als die genannte Richtlinie berücksichtigt diese Verordnung die schlechtere Dämmwirkung von Fenstern gegenüber tieffrequentem Schall, der im Frequenzspektrum bei Güterzügen mit einem hohen Anteil klotzgebremster Wagen überwiegt, durch einen Korrektursummanden von 2 dB, was bei dem nachts vorherrschenden Güterverkehr auf der für die Lärmbelastung der Kläger maßgeblichen Fernbahnstrecke für Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, zu einer um eine Stufe günstigeren Fensterklasse führen kann (vgl. BRDrucks 463/96, S. 16 f.; BayVGh, Urteil vom 21. Februar 1995, a.a.O., 5. 83 f.; Kröger/Hendlmaier, Bemessung von Schallschutzfenstern - ein Vergleich verschiedener Regelwerke, ZfL 1994, S. 156 <160 f.>). Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Entscheidung des Verordnungsgebers, in überwiegend zum Schlafen genutzten Räumen mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen, die den Einbau von dem Stand der Technik entsprechenden Lüftungseinrichtungen einschließen, unter Berücksichtigung des Schienenbonus von 5 dB(A) einen Beurteilungspegel von 30 dB(A) sicherzustellen (vgl. BRDrucks 463/1/96, S. 3, 7 f.), bestehen aus den bereits bei der Behandlung des Hauptantrags ausgeführten Gründen nicht.

Auf den Hilfsantrag zu b hin ist die Beklagte deshalb zu verpflichten, über die von den Klägern zu 2, 5 bis 12, 15 und 17 geltend gemachten Ansprüche auf Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dem Grunde nach erneut zu entscheiden. Soweit dagegen die Kläger mit dem Hilfsantrag zu b weitergehend begehren, die Beklagte zur Festsetzung solcher Entschädigungsansprüche auf der Grundlage der VDI-Richtlinie 2719 zu verurteilen, ist die Klage abzuweisen.

D) Mit dem Hilfsantrag zu c begehren die Kläger weiter die Verurteilung der Beklagten, im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß ihnen dem Grunde nach ein über die Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen hinausgehender Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung der Grundstücke, Minderung ihres Nutzungswerts, Schädigung der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen durch Lärm zusteht. Auch insoweit ist die Klage als Verpflichtungsklage zulässig, da die Beklagte die Festsetzung einer Entschädigung wegen Wertminderung im Planfeststellungsbeschluß ausdrücklich abgelehnt und eine Entschädigung für sonstige Beeinträchtigungen jedenfalls nicht festgesetzt hat. Der Hilfsantrag zu c ist jedoch unbegründet.

Die Klage der Klägerin zu 16 kann auch insoweit schon deshalb keinen Erfolg haben, weil sie im Verwaltungsverfahren entsprechende Einwendungen nicht erhoben hat und deshalb gemäß

§ 20 Abs. 2 Satz 1 AEG auch im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren damit ausgeschlossen ist.

Maßgeblich für den Geldentschädigungsanspruch, den die Kläger hier geltend machen, 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.

Ob den Klägern zu 1 bis 12, 15 und 17 hiernach ein Entschädigungsanspruch als Ersatz für sonst notwendige Schutzmaßnahmen zusteht, hängt an sich zunächst davon ab, welche aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der auf die Hilfsanträge im übrigen zu treffenden erneuten Entscheidung zu ihren Gunsten festgesetzt werden; denn erst dann läßt sich feststellen, ob nicht alle Vorkehrungen oder Anlagen festgesetzt sind, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf ihre Rechte erforderlich sind. Insoweit bedürfte es zunächst der Abwägung der Beklagten über Art und Umfang des aktiven Lärmschutzes und sodann der vom Ergebnis dieser Abwägung abhängigen Entscheidung darüber, ob den Klägern aus § 42 Abs. 1 und 2 Satz 1 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen zusteht. Stellt sich dabei heraus, daß nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf nicht präkludierte Rechte der Kläger verbleiben, die ihnen ohne finanziellen Ausgleich billigerweise nicht zugemutet werden können, müßte die Beklagte dafür eine entsprechende Entschädigung festsetzen. Im Hinblick auf die erheblichen Vorbelastungen, die die Beklagte durch die Beurteilungspegel nach den Zugzahlen von 1992 belegt hat und denen die Kläger ohne das Vorhaben und die damit schon nach dem Planfeststellungsbeschluß verbundenen Schallschutzanlagen bis zur Grenze einer nachweisbaren Gesundheitsgefahr oder eines Eingriffs in die Substanz des Eigentums weiterhin ausgesetzt wären, aber auch im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten, durch Schallschutzfenster mit schallgedämpfter Lüftung wirksamen passiven Schallschutz ohne Beeinträchtigung der Frischluftversorgung der Wohnung zu gewährleisten (vgl. OVG Bremen, NVwZ-RR 1993, S. 468 <472>), erscheint ein derartiger Sachverhalt hier jedoch so fernliegend, daß es rechtlich nicht beanstandet werden kann, daß die Beklagte von einer solchen Festsetzung im Planfeststellungsbeschluß abgesehen hat. Der verbleibenden Unsicherheit, ob nicht im Einzelfall die Grenze einer schweren und unerträglichen und damit ohne Entschädigung mit Art. 14 GG unvereinbaren Beeinträchtigung des Eigentums überschritten wird, trägt die im Planfeststellungsbeschluß enthaltene Auflage An die Beigeladene, eine Wertminderungsentschädigung zu leisten, wenn im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfeststellungsverfahren unanfechtbar ein Anspruch hierauf festgestellt wird, ausreichend Rechnung (vgl. BVerwGE 61, 295 <306>; BGHZ 97, 11.4 <119>).

E) Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 154 Abs. 3, § 155 Abs. 1 Satz 1, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. 100 Abs. 2 ZPO. Dabei wird die Bedeutung des von den Klägern mit ihren Hilfsanträgen erstrittenen Bescheidungsurteils mit einem Viertel der Gesamtbedeutung ihres Begehrens berücksichtigt und zugleich der Kostenanteil jedes Klägers so festgesetzt, wie es dem Wertanteil der von ihm in den Rechtsstreit eingebrachten Rechtspositionen an der Gesamtheit der streitigen Rechtsverhältnisse entspricht.

Dr. Diefenbach, Prof. Dr. Bonk, Dr. Storost, Kipp, Dr. Rubel.

Beschluß

Der Wert des Streitgegenstandes wird für die Zeit bis zur Abtrennung des Verfahrens BVerwG 11 A 78.95 auf 580. 000 DM, für die Zeit danach bis zur Abtrennung des Verfahrens BVerwG 11 A 39.96 auf 530. 000 DM und für das weitere Verfahren auf 450. 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. § 5 ZPO; vgl. Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, NVwZ 1996, S. 563 ff. <Planfeststellungsrecht: Klage eines drittbetroffenen Privaten>).

Dr. Diefenbach

Dr. Storost

Kipp