

Sachgebiete: Planfeststellungsrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. N r. 04/00

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 12.04.2000

Aktenzeichen: 11 A 18.98

Rechtsquellen:

Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG; Art. 14 Abs. 1 GG; Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG;
§ 41 BImSchG; § 42 BImSchG; § 43 BImSchG; § 50 BImSchG;
§ 1 Abs. 2 16. BImSchV;
§ 18 Abs. 1 S. 2 AEG; § 20 Abs. 7 S.1 AEG;
§ 12 BbG; § 14 BbG; § 44a BbG;

Stichworte:

Abwägungsgebot; Erheblichkeit von Abwägungsmängeln; „Teilentwidmung“ einer Bahnanlage; Funktionslosigkeit; Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt unterbrochener Schienenwege; planungsrechtliche Situation als schutzmindernde Vorbelastung; Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigung durch Verkehrslärm; kommunale Planungshoheit; Erschütterungen; Weichenlage;

Leitsätze des Gerichtes:

1. Bei der Wiederinbetriebnahme von Gleisen, die aufgrund einer Unterbrechung des betreffenden Schienenwegs infolge der deutschen Teilung zwar nicht entwidmet, aber außer Betrieb gestellt und abgebaut oder in einer dem Abbau gleichkommenden Weise verfallen waren, findet die Berücksichtigung der bisherigen planungsrechtlichen Situation als schutzmindernde Vorbelastung dort ihre Grenze, wo über die tatsächliche Vorbelastung hinausgehende Einwirkungen zu erwarten sind, die Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen können (vgl. BVerwGE 107, 350 <357> und Urteil vom 17. November 1999 - BVerwG 11 A 4.98 -). Eine Anwendung dieser Rechtsprechung kommt auf den in der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung genannten Strecken westlich der innerdeutschen Grenze bis zu den dortigen Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes in Betracht.
2. Eine Gemeinde kann einem Planfeststellungsbeschluss, der der Wiederertüchtigung von Bahnanlagen dient, die infolge der deutschen Teilung tatsächlich (teilweise) stillgelegt, aber planungsrechtlich nicht entwidmet waren, nicht entgegenhalten, ihre Planungshoheit sei dadurch verletzt, dass die Wiederinbetriebnahme zu Lärmbeeinträchtigungen für Siedlungsgebiete führe. Die Rechtsprechung des Senats zu möglichen Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen in solchen Fällen (vgl. BVerwGE 107, 350 und Urteil vom 17. November 1999 - BVerwG 11 A 4.98 -) kann auf die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit nicht entsprechend angewandt werden.
3. Der Einbau einer Weiche in einen Schienenstrang stellt im Vergleich mit den allgemeinen, trotz moderner Sicherheitsvorkehrungen nicht völlig auszuschließenden Gefahren des Eisenbahnverkehrs kein gesteigertes Risiko dafür dar, dass ein Anliegergrundstück infolge eines Unfalls beeinträchtigt wird. Folglich muß insoweit die Lage einer Weiche in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde nicht einbezogen werden.

Das Selbstverwaltungsrecht wird nicht schon dann in verteidigungsfähiger Weise beeinträchtigt, wenn Fachplanungen das Gemeindegebiet berühren und damit notwendigerweise die Ausgangslage für zukünftige, noch nicht konkretisierte Planungen beeinflussen. Der allgemeine Hinweis auf die Wahrnehmung des öffentlichen Wohls oder die abstrakte Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Planungshoheit genügt nicht.

Urteil

- BVerwG 11 A 18.98 - Bundesverwaltungsgericht
Verkündet am 12. April 2000
Stoffenberger, Justizsekretärin als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

1. der Stadt _ _ _ _ ,
2. des Herrn _ _ _ _ ,
3. des Herrn _ _ _ _ ,
4. der Frau _ _ _ _ , Kläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte _ _ _ _ _

gegen

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

Beigeladene:

DB Netz AG, vertreten durch den Vorstand, _ _ _ _ _ ,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte _ _ _ _ _

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 15. März 2000
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Hien und die Richter am
Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost, Kipp, Vallendar und Prof. Dr. Rubel

am 12. April 2000 für Recht erkannt:

Soweit die Klage zurückgenommen oder der Rechtsstreit von den Beteiligten in der Hauptsache für erledigt erklärt worden ist, wird das verfahren eingestellt.

Auf die Hilfsanträge der Kläger zu 3 und 4 wird die Beklagte verpflichtet, übe die von diesen Klägern geforderten aktiven Schallschutzmaßnahmen zum Schutze ihres Eigentums und ihrer Gesundheit und dem Grunde nach über die von diesen Klägern geltend gemachten Ansprüche auf Entschädigung für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen tragen die Klägerin zu 1 die Hälfte, der Kläger zu 2 ein Fünftel, die Kläger zu 3 und 4 je ein Zwanzigstel sowie die Beklagte und die Beigeladene je ein Zehntel. Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen tragen die Klägerin zu 1 die Hälfte, der Kläger zu 2 ein Fünftel sowie die Kläger zu 3 und 4 je ein Zwanzigstel. Im übrigen tragen die Beklagte und die Beigeladene ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Gründe:

I.

1. Die Kläger zu 2 bis 4 sind Eigentümer und – mit Ausnahme des Klägers zu 2 – auch Bewohner von Grundstücken im Gebiet der Klägerin zu 1 in unmittelbarer Nachbarschaft des Streckenabschnitts Wi. -Ue. der alten Eisenbahntrasse St. -Ue.

Diese Trasse wurde aufgrund einer landesherrlichen Genehmigung vom 12. Juni 1867 im hier in Rede stehenden Abschnitt zunächst im Jahre 1873 als eingleisige Bahnstrecke in Dienst gestellt und bis zum Ersten Weltkrieg als zweigleisige Hauptbahn ausgebaut. Bis 1945 stellte sie die kürzeste Verbindung zwischen dem mitteleuropäischen Raum und den Nordseehäfen dar. Auf ihr verkehrten vor dem Zweiten Weltkrieg pro Tag 14 Züge im Fernreiseverkehr, 18 Züge im Regionalverkehr und 6 bis 8 Güterzüge. Im Juli 1945 wurde der Bahnbetrieb über die östlich von Ni. gelegene Demarkationslinie zwischen der britischen und sowjetischen Besatzungszone eingestellt. In den folgenden Jahren wurden die Gleisanlagen zwischen Salzwedel und Ni. auf einer Länge von etwa 14 km bis auf den Schotterkörper vollständig, zwischen Ni. und Wi., wo die Strecke nach Gifhorn-Braunschweig abzweigt, eingleisig demontiert. Im Bereich der damaligen Grenzsicherungsanlagen wurde zusätzlich der gesamte hier in Dammlage verlaufende Bahnkörper auf ca. 200 m Länge beseitigt. Der Streckenabschnitt Ni. - Wi. wurde nach vollständiger Übernahme des Personenverkehrs durch Bahnbuslinien im Jahre 1974 auf die niedrigste Stufe des vereinfachten Nebenbahnbetriebes (ohne Signaltechnik und mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit) umgestellt.

Der Abschnitt Wi. -Ue. blieb zunächst zweigleisig, diente aber nur noch der Abwicklung des regionalen Personen- und Güterverkehrs zwischen Ue. und Braunschweig, dem auf der Nebenbahnstrecke Wi. -Braunschweig nur ein Gleis zur Verfügung stand. Mit Schreiben vom 27. Dezember 1983 beantragte die Deutsche Bundesbahn beim Bundesminister für Verkehr gemäß § 14 Abs. 3 Buchst. d des Bundesbahngesetzes die Genehmigung für den dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb der an Werktagen nur noch von 20 Zügen befahrenen Strecke Wi. -Ue., um sonst notwendige größere Investitionen – u. a. bei der anstehenden Erneuerung des Kreuzungsbauwerks am Bahnhof Ue. – zu vermeiden und die Vorhaltungskosten für das überflüssige zweite Streckengleis einzusparen. Mit Erlaß vom 22. Februar 1984 erteilte der Bundesminister für Verkehr die beantragte Genehmigung, um es der Deutschen Bundesbahn zu ermöglichen, ihr Wirtschaftsergebnis durch Aufgabe der nicht benötigten Kapazität eines zweiten Streckengleises zu verbessern.

Mit Verfügung vom 7. März 1985 bestimmte die Bundesbahndirektion Ha. , daß die genehmigte Maßnahme zur Vermeidung anstehender Investitionen und zur kostengünstigen Gestaltung der Bahnanlage unter Beibehaltung des Streckengleises Wi. -Ue. ab 21. März 1985 realisiert werde. Der Tenor dieser Entscheidung wurde am 15. März 1985 im Amtsblatt der Bundesbahndirektion Ha. unter der Überschrift "Betriebsdienst" mit dem Zusatz "An alle beteiligten Stellen" bekanntgemacht. Gleichzeitig wurden der Bundesminister für Verkehr und die oberste Landesverkehrsbehörde des Landes Niedersachsen von der Entscheidung unterrichtet.

In der Folgezeit wurde die Bahnstrecke entsprechend zurückgebaut, so daß auch zwischen Wi. und Ue. nur noch ein Gleis verlief. Im Februar 1986 ordnete die Bundesbahndirektion Ha. die Erneuerung der Eisenbahnüberführung der Strecke Hamburg-Hannover über die Strecke Wi. -Ue. am Bahnhof Ue. an. Da die unterführte Strecke auf ein Gleis zurückgebaut werden sollte, wurde das neue Bauwerk als Stahlbeton-Rahmenbauwerk zwischen den vorhandenen Widerlagern erstellt und das verbleibende Gleis Wi. -Ue. um 1,5 m in Brückenmitte verschoben. Ein Planfeststellungsverfahren wurde hierfür nicht durchgeführt. Nach Genehmigung des Gleisabsteckentwurfs durch die Bundesbahndirektion wurde der Bau im April 1987 begonnen und im Mai 1988 fertiggestellt.

2. Die Klägerin zu 1 ist eine kreisangehörige Stadt mit ca. 35 000 Einwohnern. Sie war vor der Teilung Deutschlands ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Die in Nord-Süd-Richtung durch ihr Stadtgebiet verlaufende Bahnstrecke Hamburg-Hannover entwickelte sich bis heute zu einer Verkehrsader mit auch international überragender Bedeutung. Dagegen wurde der Ost-West-Verkehr auf der sie hier kreuzenden Strecke Berlin-Stendal-Ue. -Bremen durch die Teilung Deutschlands unterbunden.

Im Süden des Stadtgebiets bildet der Stadtteil Ve. einen Schwerpunkt des Siedlungswachstums nach dem Zweiten Weltkrieg. Seine Wohngebiete werden durch die in einem Bogen verlaufende Bahntrasse Stendal-Ue. südlich begrenzt. Durch seine Lage zwischen den Bundesstraßen 4 und 71 sowie der Eisenbahnstrecke Hannover-Hamburg ist er vor allem zu Verkehrsspitzenzeiten und bei West- oder Südwind erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt.

3. Im August 1996 beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen bei der Beklagten die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Strecke Stendal-Ue. im Bereich der Klägerin zu 1. Der Ausbau dieser Strecke, die in der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 9. Juni 1992 (BGBl I S. 1014) als Fernverkehrsweg im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bestimmt ist, wird im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Tz. I Buchst. b Nr. 2 der Anlage 1 zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) als vordringlicher Bedarf bezeichnet. Er soll der Verbindung des mitteldeutschen und des Berliner Raums mit den deutschen Nordseehäfen dienen. Vorgesehen ist ein zweigleisiger Ausbau für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h mit Elektrifizierung und modernen Signal- und Telekommunikationseinrichtungen. Nach dem Erläuterungsbericht liegt dem Ausbau eine langfristige Prognose zugrunde, wonach im Zeitraum nach 2010 täglich mit 26 Zügen des Personenfernverkehrs, 54 Zügen des Personennah- und Regionalverkehrs und 53 Zügen des Güterverkehrs zu rechnen sei. Daraus ergab sich bei einer den Planunterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchung, daß in dem an die Trasse angrenzenden Wohngebiet Ve. schienenverkehrsbedingte Schallimmissionen mit Beurteilungspegeln von teilweise über 64 dB(A) zu erwarten waren.

Zur Begründung der Streckenführung auf dem vorhandenen Bahnkörper wurde in einer den Antragsunterlagen beigefügten Umweltverträglichkeitsstudie folgendes ausgeführt: Eine 1992 in Auftrag gegebene Untersuchung von Varianten habe zum Ergebnis gehabt, daß ein Ausbau auf der vorhandenen Trasse unter ökologischen Gesichtspunkten vorteilhafter sei als eine von der Klägerin zu 1 geforderte weiträumige Südumgehung des Stadtteils Ve. ("Ve. Bogen"). Zwar seien hoch zu bewertende Auswirkungen für diesen Stadtteil und die Erholungsräume durch Schallemissionen zu erwarten, während für die übrigen Schutzgüter geringe bis mittlere Beeinträchtigungen angesetzt werden könnten. Bei der Neutrassierung südlich von Ve. wären jedoch hohe Eingriffe auf Flora und Fauna, Boden und Grundwasser zu erwarten.

4. Die Beklagte übersandte den Plan im Dezember 1996 der Bezirksregierung Lüneburg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens. Innerhalb der Einwendungsfrist erhoben die Kläger Einwendungen.

a) Die Klägerin zu 1 machte im wesentlichen folgendes geltend:

Die ausgelegte Planung sei unvollständig, die Abschnittsbildung willkürlich. Es fehlten Überlegungen zur Alternativtrasse "Ve. Bogen" und zu dabei möglichen Kosteneinsparungen. Die Planung verstoße gegen materielles Kreuzungs- und Immissionsschutzrecht im Hinblick auf zu erwartende Verkehrsstaus und fehlenden Lärmschutz. Das Anhörungsverfahren sei fehlerhaft, weil Akten der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen und des Bundesministers für Verkehr über die Rückstufung der Strecke Wi. -Ue. auf dauernd eingleisigen Verkehr nicht beigezogen worden seien und der Klägerin zu 1 keine Gelegenheit gegeben worden sei, hierin Einsicht zu nehmen.

Die Beibehaltung der alten Trasse beeinträchtige die Stadtentwicklung und damit die kommunale Planungshoheit. Ziel der Klägerin zu 1 sei es, die Bauflächen Ve. nach Süden über die alte Trasse hinweg zu entwickeln. Dabei seien Wohnbauflächen, ein gemischt zu nutzendes Gebiet und gewerbliche Bauflächen geplant. Dieses Ziel werde Grundlage der bevorstehenden Flächennutzungsplanänderung sein, für die bereits seit Februar 1993 ein Entwurf vorliege.

Außerdem werde die Klägerin zu 1 als Grundstückseigentümer und Träger kommunaler Einrichtungen wie des Kindergartens und der Grundschule Ve. durch Lärm von der geplanten Bahnlinie beeinträchtigt werden. Für beide Einrichtungen sei Lärmschutz erforderlich, wenn sie auf Dauer weiter genutzt werden sollten.

Die zu erwartenden Schrankenschließzeiten mit entsprechenden Stauauswirkungen auf den kreuzenden Straßen führten zu einer verkehrspolitischen Strangulierung im südlichen Stadtbereich, der die Stadtentwicklung, den öffentlichen Personennahverkehr, das Rettungswesen, die Industrieansiedlung und die Realisierung neu ausgewiesener Bau- und Gewerbegebiete nachhaltig beeinträchtigen werde.

Da die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung weit überschritten würden, kollidiere die vorgelegte Planung mit den Bebauungsplänen La. von 1966 und Se. von 1978/1979, mit denen die Klägerin zu 1 Wohngebiete an der Bahntrasse ausgewiesen habe. Die zu erwartende Lärmsituation werde das gesamte Wohngebiet in Ve. verändern. Die für die Alternativtrasse "Ve. Bogen" zu erwartenden Mehrkosten ließen sich durch entsprechende Änderung der Planfeststellung für die im Zuge der Bundesstraße 4 geplante Ortsumgehung wieder einsparen.

b) Der Kläger zu 2 ist u.a. Eigentümer von drei insgesamt 554 876 m² großen Waldgrundstücken in Flur _ der Gemarkung Ve. . Nach dem vorgelegten Plan sollten hiervon 324 m² des Flurstücks 5_/1 zur dinglichen Sicherung von Aufwuchsbeschränkungen zur Freihaltung von Hochspannungs- und Starkstromleitungen sowie 437 m² des Flurstücks 6_/2 und 582 m² des Flurstücks 6_/1 vorübergehend für die Bauzeit in Anspruch genommen werden. Der Kläger zu 2 erhob Einwendungen gegen diese Inanspruchnahme, da sie der hohen Umweltbedeutung des Waldes im naturnahen Auenbereich nicht Rechnung trage und den Waldmantel beiderseits der Bahntrasse zerstöre. Außerdem werde er durch Überschreitung der zulässigen Lärmimmissionsgrenzwerte in seinem Grundeigentum und seinem Recht auf Gesundheit beeinträchtigt. Im übrigen schloß er sich den Einwendungen der Klägerin zu 1 an.

c) Die Kläger zu 3 und 4 sind seit 1972 Eigentümer eines 964 m² großen, unmittelbar nördlich der Trasse gelegenen Wohngrundstücks, von dem nach dem vorgelegten Plan 111 m² zur dinglichen Sicherung einer Aufwuchsbeschränkung zur Freihaltung von Hochspannungs- und Starkstromleitungen in Anspruch genommen werden sollten. Das Anfang der siebziger Jahre auf diesem Grundstück errichtete Einfamilienhaus liegt in einem durch den seit 1966 rechtsverbindlichen Bebauungsplan La. ausgewiesenen reinen Wohngebiet des Stadtteils Ve. ca. 24 m nördlich des vorhandenen Gleises, das dort mittels zweier Weichen mit dem wiederherzustellenden südlichen Richtungsgleis verbunden werden soll.

Sie wandten im wesentlichen ein, das Planfeststellungsverfahren müsse mit dem für den benachbarten Abschnitt 2_ gemeinsam durchgeführt werden. Die dort durch Schaffung einer neuen Ostanbindung des Bahnhofs Ue. vorgesehene wesentliche Änderung mache Schallschutzmaßnahmen im gesamten Bereich erforderlich. Aber auch der Wiederaufbau des zweiten Gleises im vorliegenden Abschnitt sei eine wesentliche Änderung, die einen Anspruch auf aktive und passive Schallschutzmaßnahmen für ihr Grundstück begründe. Wegen dessen unmittelbarer Nähe zum Bahnkörper sei mit schweren und unerträglichen Immissionen durch Lärm und Erschütterungen zu rechnen, die unter Überschreitung der Enteignungsschwelle in ihr Grundeigentum eingriffen. Da die Deutsche Bundesbahn keine Einwendungen gegen den für ihr Wohngebiet aufgestellten Bebauungsplan erhoben habe, hätten sie bei Erwerb und Bebauung des Grundstücks darauf vertrauen können, daß wesentliche Änderungen auf dieser Strecke nicht eintreten würden.

Durch den Bau einer Weiche vor ihrem Grundstück werde dieses durch Lärm und Erschütterung zusätzlich unverhältnismäßig beeinträchtigt. Außerdem werde dadurch die Gefahr eines Zugunglücks erheblich gesteigert, bei dem Lokomotive und Anhänger des Zuges auf ihr Grundstück fallen, das Gebäude vernichten und ihr Leben gefährden könnten.

Infolge der vorgesehenen Aufwuchsbeschränkungen müßte der ihr Grundstück südlich abschließende Zaun ca. 4 m vor der Spitze des Hauses neu errichtet werden. Eine Bepflanzung mit Büschen und Bäumen, die auch dem Schallschutz diene, wäre dann aus Platzgründen nicht mehr möglich.

Ohne Schallschutzmaßnahmen seien durch die langen Güterzüge und die notwendige Verminderung der Zuggeschwindigkeit insbesondere nachts schwere und unerträgliche Lärmbelästigungen zu erwarten; dies gelte sowohl für das Schlafen bei offenen als auch bei geschlossenen Fenstern.

5. Nach Erörterung der Einwendungen übersandte die von der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen beauftragte Planungsgesellschaft der Beklagten überarbeitete Unterlagen, aus

denen sich ergab, daß infolge von Änderungen des Baustraßenkonzepts die vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstücks 6_/2 des Klägers zu 2 nicht mehr erforderlich war und die Inanspruchnahme des Flurstücks 6_/1 um ca. 25 % vermindert werden konnte. Ferner teilte die Planungsgesellschaft der Beklagten mit, der Antrag auf Planfeststellung werde u.a. dahin gehend geändert, daß die bisher vorgesehene Verschwenkung des Streckengleises Ue. -Wi. von der Westeinbindung des Bahnhofs im Bereich des Abzweigs der später vorgesehenen Ostanbindung bis auf weiteres nicht mehr verfolgt werde, sondern daß es hier bei der eingleisigen Streckenführung auf dem Planum des vorhandenen (nördlichen) Streckengleises Wi. -Ue. verbleiben solle. Eine der im Bereich des Grundstücks der Kläger zu 3 und 4 vorgesehenen beiden Weichen solle die Funktion einer Schutzweiche für das nunmehr etwa 100 m weiter westlich blind endende südliche Gleis übernehmen.

6. Durch Beschluß vom 30. April 1998 stellte das Eisenbahn- Bundesamt den Plan für das Vorhaben in der Weise fest, daß nur einzelne Teile des Vorhabens genehmigt wurden. Dazu gehörten u.a. die vorgesehene Anpassung der Signal-, Telekommunikations- und Starkstromanlagen, die Erstellung einer Regeloberleitung mit Stromführungsmasten, die vorgesehenen Maßnahmen an Eisenbahn- und Straßenüberführungen, die vorgesehenen Änderungen an Bahnübergangsanlagen, die Erstellung der beiden Überleitverbindungen sowie die Anpassung des Bahndamms bzw. der Einschnittsböschungen. Nicht genehmigt wurde u.a. die genannte Verschwenkung des Gleises Ue. -Wi. Schallschutzmaßnahmen wurden nicht angeordnet. Die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme des Flurstücks 6_/2 des Klägers zu 2 wurde in den planfestgestellten Unterlagen gestrichen, während Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne hinsichtlich der Inanspruchnahme der übrigen Grundstücke der Kläger zu 2 bis 4 unverändert blieben.

In der Begründung dieses Beschlusses wurde folgendes ausgeführt:

Da eine Entwidmung der Strecke nicht erfolgt sei, bestehe sie rechtlich in ihrem ursprünglichen Zustand als zweigleisige Strecke fort. Für die Sanierungsmaßnahmen, die nicht als Gegenstand der Genehmigung aufgeführt seien, sei keine Planfeststellung erforderlich, weil die bloße Wiederherstellung der Strecke weder den Bau noch eine Änderung der Strecke im Sinne des Fachplanungsrechts darstelle. Eine Entwidmung des Streckenabschnitts sei nicht anzunehmen. Der im Jahre 1985 vorgenommene dauernde Übergang vom zweigleisigen auf den eingleisigen Betrieb gemäß § 14 Abs. 3 Buchst. b des Bundesbahngesetzes habe keine planfeststellungsrechtlichen Auswirkungen, sondern nur einen den Betrieb der Bahn betreffenden Erklärungswert.

Ebensowenig sei eine faktische Entwidmung anzunehmen; denn die Bahntrasse sei keiner anderen Nutzung zugeführt worden. Der ursprüngliche Zustand der Strecke lasse sich ohne weiteres wiederherstellen und der ursprüngliche Nutzungszweck damit unproblematisch weiterverfolgen. Daß die Eisenbahnbrücke über die hier zu behandelnde Strecke im Bereich des Kreuzungsbauwerks der Strecke Hannover-Hamburg mit ihrer lichten Weite nur noch einen eingleisigen Betrieb zulasse, sei unerheblich, da dort die Wiederherstellung des zweiten Gleises zur Zeit nicht beabsichtigt sei.

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers, aus Anlaß des Ausbavorhabens die Strecke teilweise neu zu trassieren, bestehe nicht. Der Vorhabenträger wäre nämlich auch ohne das Planfeststellungsverfahren in der Lage, nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit – wenn auch mit Dieseltraktion – diejenigen Zuggattungen und Zugzahlen auf der Strecke verkehren zu lassen, die nach Durchführung der jetzt planfestgestellten Baumaßnahmen auf der Strecke verkehren könnten. Mit der Planfeststellung würden jedenfalls die Auswirkungen der Strecke

auf die Umwelt nicht dergestalt nachteilig verändert, daß deren Neutrassierung erforderlich würde. Eine Neutrassierung könnte die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auch unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt auferlegen. Zudem könne bei dem ebenfalls anzustellenden Vergleich der Kosten einer alternativen Trassenführung mit den Kosten der planfestgestellten Baumaßnahmen nicht ernsthaft davon ausgegangen werden, daß eine Neutrassierung kostengünstiger wäre.

Die Planfeststellungsbehörde sei auch gehindert, dem Vorhabenträger Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Soweit der Vorhabenträger lediglich den bestehenden Bahnkörper entsprechend den heutigen betrieblichen Anforderungen wiederherstelle und das zweite Gleis wiedererrichte, liege weder eine bauliche Erweiterung noch ein den Beurteilungspegel erhöhender erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor. Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 BImSchG sei insoweit nicht gegeben. Daran, daß der Vorhabenträger den Eisenbahnbetrieb ohne Einholung einer planungsrechtlichen Genehmigung nach Sanierung der Bahnanlagen wie vorgesehen weiterführen könnte, werde deutlich, daß die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes auf zukünftig wieder zwei Gleisen in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluß stehe. Deshalb wären die sich aus der Weiterführung des zweigleisigen Betriebes als solcher möglicherweise ergebenden lärmbedingten Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen mit dem Vorhabenträger im Rahmen des bürgerlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnisses direkt zu klären. Die Planfeststellungsbehörde sei insoweit als Aufsichtsbehörde in lediglich öffentlich-rechtlicher Hinsicht nicht regelungsbefugt.

Erschütterungen aus dem wiederaufzunehmenden Eisenbahnbetrieb würden durch die planfestgestellten Baumaßnahmen nicht nachteilig verändert.

Forderungen, anstelle der Bahnübergänge die Einrichtung höhenungleicher Querungsmöglichkeiten anzuordnen, seien zurückzuweisen, weil mit der Durchführung der planfestgestellten Maßnahmen keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens ursächlich verbunden sei.

7. Die Kläger haben am 9. Juni 1998 die vorliegende Klage erhoben, mit der sie die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise dessen Ergänzung, begehren.

In der mündlichen Verhandlung hat das Eisenbahn-Bundesamt das Grunderwerbsverzeichnis dahin gehend geändert, daß die für die Baustraße und die Aufwuchsbeschränkungen vorgesehenen Grundstücke des Klägers zu 2 nicht mehr benötigt werden. Das gleiche gelte für das Grundstück der Kläger zu 3 und 4. Daraufhin haben die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit insoweit in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Zur Begründung ihres aufrechterhaltenen Klagebegehrens tragen die Kläger im wesentlichen folgendes vor:

Der angefochtene Beschluß greife in die Planungshoheit der Klägerin zu 1 ein, weil die zu erwartende Verlärmung der Wohngebiete entlang der Bahnlinie zu Änderungen der Bauleitplanung zwingt und zu grundlegenden Veränderungen der Bevölkerungsstruktur jener Gebiete führen werde. Die gleichen Auswirkungen seien festzustellen, wenn von dem zu erwartenden Güterzugverkehr starke Erschütterungen ausgingen, die auf Dauer die Substanz der Gebäude an der Bahn beschädigen würden. Im Bereich der Bebauungspläne La. und Se. sei die Bebauung in den sechziger Jahren mit Zustimmung der Deutschen Bundesbahn

vorgenommen worden. Durch den Ausbau der alten Trasse werde die Stadtentwicklung nach Süden beeinträchtigt, die im Entwurf für den Flächennutzungsplan Ve. -Süd vom Februar 1993 vorgesehen sei.

Die kommunale Infrastruktur der Klägerin zu 1 werde durch die bei Vollausslastung der Strecke zu erwartenden Schrankenschließzeiten von 6 bis 10 Stunden täglich am Bahnübergang der Bundesstraße 4, durch die hohe Lärm- und Erschütterungsbelastung des Kindergartens und der Grundschule Ve. und durch die, von den zwei Überleitverbindungen südlich der Wohnbebauung ausgehenden Gefahren beeinträchtigt. Von diesen Gefahren seien die dort wohnenden Kläger zu 3 und 4 besonders betroffen.

Die Eigenjagd des Klägers zu 2 im Ve. Wald werde durch steigenden Bahnlärm entwertet. Auch die Holzbewirtschaftung dieses Waldes werde nachhaltig beeinträchtigt, weil die beiden dafür genutzten Bahnübergänge unpassierbar geworden seien. Er habe ein vertragliches Recht auf Nutzung eines früher bestehenden Bahnübergangs bei km 10,3 zum Transport von Holz aus seinen Revieren südlich der Bahnlinie sowie auf einen ausreichend hohen Durchlaß bei km 10,396 der für Langholztransporter zu niedrig sei und deshalb geändert werden müsse.

Die Kläger zu 3 und 4 befürchteten Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit und ihres Eigentums infolge der Nähe ihres Hauses zur Bahntrasse. Die Untergründe übertrügen Erschütterungen so stark, daß sie nach Inbetriebnahme der zweigleisigen Güterzugstrecke Beschädigungen ihres Hauses erwarteten. Der Planfeststellungsbeschluß habe sich damit nicht auseinandergesetzt. Die zu erwartende Lärmbelastung ihres Hauses überschreite nicht nur die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern gefährde auch ihre Gesundheit.

Der Planfeststellungsbeschluß verstoße zu Lasten der Kläger gegen Verfahrensrecht, weil das Bodengutachten und das erschütterungstechnische Gutachten nicht mit ausgelegt worden seien, die Streckenakten über die Rückstufung des Abschnitts Wi. -Ue. trotz Aufforderung der Anhörungsbehörde nicht vorgelegt und den Klägern zur Einsicht überlassen worden seien, die durch die Planung aufgeworfenen Konflikte nur unzureichend bewältigt worden seien, die genehmigten Erdarbeiten und die vorgesehene Verbreiterung des Bahnkörpers sowie die Weiterführung in den Bahnhof Ue. nicht hinreichend bestimmt geregelt seien, der Kläger zu 2 zu Änderungen des landespflegerischen Begleitplans im Bereich seiner Waldgrundstücke nicht angehört worden sei, das dem Kläger zu 2 vertraglich zustehende Bahnübergangsrecht bei km 10,308 und eine schon jetzt anstehende Absenkung der Gleise unter dem Kreuzungsbauwerk der Bahnlinie Hannover-Hamburg um 30 cm nicht berücksichtigt worden seien. Diese Verfahrensfehler hätten zugleich entsprechende Abwägungsmängel zur Folge. Jedenfalls stellten die vorgesehenen Baumaßnahmen eine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar.

Durch die Überleitweichen südlich der Wohnbebauung, die nur 20 m vom Grundstück der Kläger zu 3 und 4 entfernt seien, werde außerdem ein vermeidbares Risiko geschaffen, da Weichen erfahrungsgemäß eine nicht unerhebliche Rolle beim Zustandekommen von Eisenbahnunfällen spielten. Dies habe die Planung nicht berücksichtigt.

Die Kläger beantragen unter Zurücknahme einer zunächst gestellten Zwischenfeststellungsklage und weitergehender Hilfsanträge,

den Planfeststellungsbeschluß aufzuheben,

hilfsweise

- für den Kläger zu 2, die Beklagte zu verpflichten, den angegriffenen Planfeststellungsbeschluß um Anordnungen zu ergänzen, wonach eine für den Langholzabtransport ausreichende Unterführung unter der Bahnlinie hergestellt wird,
- für die Kläger zu 3 und 4,
 - a) den Planfeststellungsbeschluß insoweit aufzuheben, als die beiden Weichen (Überleitverbindungen) neu hergestellt werden,
 - b) die Rechtssache zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Maßnahmen des Lärmschutzes an die Beklagte zurückzugeben.

8. Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Angesichts des über Jahrzehnte andauernden zweigleisigen Betriebs auf der früheren Eisenbahnstrecke Ue. -Stendal bestünden keine ernsthaften Zweifel daran, daß diese Strecke als zweigleisige Strecke gewidmet gewesen sei. Im übrigen verweist sie auf die Ausführungen im angefochtenen Planfeststellungsbeschluß. Bei Erlass dieses Beschlusses sei sie auch nicht davon ausgegangen, daß damit die Wiedererrichtung des ehemals entfernten zweiten Gleises bezweckt und ermöglicht werde. Dementsprechend sei sie nicht verpflichtet gewesen, den aus der Weiterführung des zweigleisigen Eisenbahnbetriebs als solcher resultierenden Schienenverkehrslärm dem planfestgestellten Vorhaben immissionsschutzrechtlich zuzuordnen. Dasselbe gelte für die Erschütterungen aus dem zukünftigen Eisenbahnbetrieb. Die Beigeladene wäre planungsrechtlich in der Lage, auch bei einem vollständigen Hinwegdenken der streitgegenständlichen Planfeststellung unter Berufung auf den planungsrechtlichen Fortbestand der Eisenbahnstrecke diese tatsächlich im vorgegebenen rechtlichen Rahmen wieder einzurichten und so weiterzubetreiben, daß auf ihr dieselben Zuggattungen und Zugzahlen mit denselben Geschwindigkeiten verkehren könnten, wie dies nach Durchführung der planfestgestellten Baumaßnahmen möglich sein werde. Dazu möglicherweise erforderliche Anpassungen an die heute übliche Betriebsleittechnik ließen sich durch das Verwenden moderner Schalttechnik ohne Planfeststellung bewerkstelligen. Die vorgesehene Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h sei bei den bereits gegebenen Trassierungselementen (Gradiente, Gleisbögen) möglich und könne auch mit Dieseltraktion erreicht werden.

Die Bebauungspläne der Klägerin zu 1 könnten der Beigeladenen nicht entgegengehalten werden, da sie erst erlassen worden seien, als die Eisenbahnstrecke Ue. -Stendal bereits über viele Jahre errichtet war und zweigleisig betrieben wurde. Entsprechendes gelte für die Wohnbebauung der Kläger zu 3 und 4. Neue oder weitergehende Risiken als bisher würden mit der Planfeststellung ursächlich nicht geschaffen. Daher könne die Klägerin zu 1 auch mit ihren städtebaulichen bzw. planerischen Bedenken nicht durchdringen. Eine schwerwiegende Beeinträchtigung ihrer städtebaulichen oder planerischen Entwicklung durch die bestehende Strecke oder die streitgegenständliche Planung sei nicht ersichtlich. Die Kläger zu 3 und 4 hätten die von ihnen jetzt beklagte Konfliktsituation selbst verursacht und müßten deshalb auch die prognostizierten Schalleinwirkungen aus dem Bahnbetrieb dulden.

Hinsichtlich der befürchteten Erschütterungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb hätten die Kläger bei ihren Plan- und Bauvorhaben ebenfalls den Bestand der Strecke berücksichtigen müssen. Abgesehen davon werde die vorgesehene Sanierung des Ober- und Unterbaues

entsprechend dem heutigen Stand der Technik zu einer erheblichen Verbesserung des Erschütterungsverhaltens des Schienenweges führen.

Der in den Einwendungen der Kläger zu 3 und 4 enthaltene Hinweis auf das gefahrsteigernde Risiko der in der Nähe ihres Grundstücks vorgesehenen Weichen sei nicht geeignet, die Notwendigkeit einer Abwägung über den Ort dieser Weichen zu begründen. Da eine Weiche unabhängig von ihrer Lage im Netz höchsten Sicherheitsanforderungen genügen müsse, sei kein Raum für die Frage, wo eine Weiche aus Sicherheitsgründen zweckmäßigerweise zu platzieren sei. Mögliche Schwachpunkte der Eisenbahntechnik hätten die Kläger nicht hinreichend technisch versiert vorgetragen. Unabhängig davon gebe es nach den derzeit verfügbaren technischen Erkenntnissen der Beklagten auch tatsächlich keine Veranlassung zu der Annahme, eine Weiche würde in signifikanter Weise die einem Schienenverkehrsweg innewohnende sozialadäquate und damit hinzunehmende Gefahr steigern.

9. Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Sie führt ergänzend zum Vorbringen der Beklagten im wesentlichen folgendes aus:

Die Umstellung auf eingleisigen Betrieb zwischen Wi. und Ue. im Jahre 1985 habe nicht zur Folge, daß der Teil der Bahnanlage, auf dem das zweite Gleis gelegen habe, entwidmet worden sei. Es fehle sowohl eine Entwidmungsentscheidung als auch eine entsprechende Bekanntgabe an jedermann. Der Teil der Bahnanlage, auf dem das zweite Gleis gelegen habe, sei auch nicht funktionslos geworden. Deshalb habe die Beklagte bei der Planfeststellung vom Fortbestand einer zweigleisigen Strecke ausgehen müssen. Da der vorhandene Unter- und Oberbau den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen nicht entspreche, müsse er vor Wiederinbetriebnahme dieser Strecke vollständig ersetzt werden. Gleichwohl handele es sich lediglich um eine Instandhaltungsmaßnahme, die nicht planfeststellungsrelevant sei. Deshalb habe auch das Baugrundgutachten nicht zum Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen gemacht werden müssen.

Wegen des rechtlichen Fortbestandes der Strecke und der für ihre vollständige Wiederinbetriebnahme erforderlichen Änderungen habe für den Vorhabenträger und die Beklagte keine Veranlassung bestanden, eine Alternativenprüfung vorzunehmen. Abgesehen davon hätte sich die Alternative einer völlig neuen Trassenführung über den "Ve. Bogen" erst dann aufgedrängt, wenn öffentliche und private Belange mit so großem Gewicht gegen das planfestgestellte Vorhaben sprächen, daß das Festhalten an der bestehenden Eisenbahnstrecke im Vergleich mit einem deutlich geringeren Gewicht der von der Alternative "Ve. Bogen" betroffenen Belange nicht zu rechtfertigen wäre. Das sei jedoch nicht der Fall. Der für das Jahr 2010 prognostizierte Zugbetrieb könne auf der vorhandenen Strecke in dem hier interessierenden Planfeststellungsabschnitt abgewickelt werden. Demgegenüber würde mit dem "Ve. Bogen" die Landschaft vollkommen neu durchschnitten. Die dafür notwendige erstmalige Inanspruchnahme privaten Grund und Bodens sei mit Blick auf die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie nicht zu rechtfertigen. überragende öffentliche und private Gründe gegen die Beibehaltung der bestehenden Strecke, die dieses Eigentumsinteresse der vom "Ve. Bogen" betroffenen Grundstückseigentümer überwögen, lägen nicht vor. Außerdem seien mit dem "Ve. Bogen" erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden, die wegen der bestehenden Bahnanlage vermeidbar seien.

Ferner lägen die Kosten für den "Ve. Bogen" deutlich über denen für die planfestgestellte Trasse.

Auch im Hinblick auf den von der Klägerin zu 1 befürchteten Verkehrsinfarkt in ihrem Stadtgebiet liege kein Abwägungsfehler vor. Die bereits vorhandenen Planungen für Umgehungsstraßen zeigten, daß schon jetzt straßenverkehrliche Konflikte beständen, die aus dem unzureichenden Straßennetz und dem starken Kraftfahrzeugverkehr resultierten. Deshalb könne die vollständige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke auf zwei Gleisen nicht die Ursache für den befürchteten Verkehrsinfarkt sein. Bei konservativer Prognose anhand des für 2010 vorgesehenen Betriebsprogramms sei zudem an der Bundesstraße 4 nur mit Schrankenschließzeiten von knapp 4 Stunden täglich zu rechnen.

Die Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche nach § 1 der 16. BImSchV lägen nicht vor. Den von der zweigleisigen Strecke ausgehenden Schall müßten sich die Kläger als Vorbelastung entgegenhalten lassen. Bei Zugrundelegung des unverändert geltenden Zugmengengerüsts der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen vom Juli 1994, das für die Strecke Wi. -Ue. im Jahre 2010 täglich 130 Züge prognostiziert, ergäben sich allerdings für das Wohnhaus der Kläger zu 3 und 4 folgende Beurteilungspegel der Schallbelastung:

Südseite: EG tags 66 dB(A)/nachts 68 dB(A)
OG tags 67 dB(A)/nachts 69 dB(A)

Ostseite: EG tags 61 dB(A)/nachts 63 dB(A)
1. OG tags 63 dB(A)/nachts 65 dB(A)

Nordseite: EG tags 47 dB(A)/nachts 50 dB(A)
1. OG tags 52 dB(A)/nachts 54 dB(A)

Westseite: EG tags 56 dB(A)/nachts 59 dB(A)
1. OG tags 61 dB(A)/nachts 63 dB(A).

Die für dieses Wohnhaus zu erwartenden Erschütterungen bei Vorbeifahrt von IC/IR-Zügen mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h bzw. von Nahverkehrs- und Güterzügen mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h errechneten sich auf $KB_{FTim} = 0,36$ tags und $0,27$ nachts und lägen damit unter der Zumutbarkeitsschwelle von $KB_{FTim} = 0,4$.

Die vorgesehenen Überleitweichen entsprächen den technischen Regelwerken und stellten kein erhöhtes Risiko für den Bahnbetrieb und die Anwohner dar. Die streitbefangene Überleitverbindung sei für den Bahnbetrieb erforderlich; die Lage der Überleitverbindungen sei planerisch geboten. Sie dienten im Rahmen der für einen späteren Planfeststellungsabschnitt vorgesehenen Spaltung der zweigleisigen Strecke in zwei eingleisige Ein- bzw. Ausfädelungen in und aus dem Bahnhof Ue. insbesondere dazu, kurzzeitig wendende Züge des Nah- und Regionalverkehrs von und nach Stendal bzw. Gifhorn je nach der jeweils freien Kapazität auf beide Seiten des Bahnhofs leiten zu können. Hierfür seien zwei Überleitverbindungen mit je zwei Weichen erforderlich. Da unmittelbar westlich die Spaltung der Strecke beginnen solle, käme nur eine Verschiebung dieser Überleitverbindungen nach Osten in Betracht. Dafür werde ein 400 bis 460 m langer gerader Gleisabschnitt benötigt, der außerhalb von Siedlungen erst mehr als 4 km entfernt zu finden sei. Die damit verbundene Verlängerung der beiden eingleisigen Streckenteile würde die Streckenkapazität deutlich senken, die Betriebsflüssigkeit beeinträchtigen und die Dispositionsmöglichkeiten für die Strecke erheblich erschweren. Im übrigen sei die Sicherheit

des Eisenbahnbetriebs im allgemeinen und der von Weichen im besonderen einer Abwägung nicht zugänglich.

Der Kläger zu 2 sei mit seinen Einwendungen zur Entwertung der Eigenjagd und zur Beeinträchtigung der Waldbewirtschaftung präkludiert. Der Bahnübergang bei km 10_,3 sei bereits seit 1985 geschlossen; diese Schließung sei kein Regelungsgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

II.

Soweit die Klage zurückgenommen oder der Rechtsstreit von den Beteiligten in der Hauptsache für erledigt erklärt worden ist, ist das Verfahren entsprechend § 92 Abs. 2 Satz 1 VwGO einzustellen. Im übrigen kann die Klage nur mit dem für die Kläger zu 3 und 4 gestellten Hilfsantrag zu b) teilweise Erfolg haben.

A.

Mit dem auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag ist die Klage zwar zulässig, jedoch unbegründet. Denn der angefochtene Planfeststellungsbeschuß leidet an keinem Rechtsfehler, der seine – vollständige oder teilweise – Aufhebung auf die vorliegende Klage hin rechtfertigen könnte.

1. Aus den von den Klägern erhobenen Rügen gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses läßt sich kein Grund für die Aufhebung dieses Beschlusses herleiten.

1.1 Die Kläger beanstanden insoweit zunächst, daß das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG i.V.m. § 20 Abs. 1 AEG, in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft durchgeführt worden sei. Diese Rüge rechtfertigt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht.

a) Daß das in Nr. 26.001.Ia Abs. 4 des Bauwerksverzeichnisses in Bezug genommene Baugrundgutachten im Anhörungsverfahren nicht zur Einsicht ausgelegt wurde, führt nicht zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Die Beklagte hat die in Nr. 26.001.Ia des Bauwerksverzeichnisses aufgeführten Maßnahmen nicht zum Gegenstand der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemacht (vgl. Pkt. I.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Deshalb kann sich der behauptete Verfahrensfehler auf die von diesem Beschluß betroffenen materiellrechtlichen Rechtspositionen der Kläger nicht ausgewirkt haben (vgl. BVerwGE 61, 256 <275>).

b) Dasselbe gilt im Ergebnis für die Rüge der Kläger, daß die im Auftrag der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen angefertigte erschütterungstechnische Untersuchung nicht mit ausgelegt wurde. Daß der Planfeststellungsbeschuß davon absah, den Schutz der Kläger zu 3 und 4 vor Erschütterungen aus dem künftigen Eisenbahnbetrieb in die der Planfeststellung zugrundeliegende Abwägung einzubeziehen, beruht auf der Annahme, Erschütterungen aus diesem Betrieb würden durch die mit dem Planfeststellungsbeschuß genehmigten, gegenständlich beschränkten Baumaßnahmen nicht nachteilig verändert (vgl. Pkt. B.3.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses). Es ist nichts dafür vorgetragen oder sonst ersichtlich, daß diese Annahme anders ausgefallen wäre, wenn die Kläger bereits bei Auslegung des Plans Einsicht in die genannte erschütterungstechnische Untersuchung erhalten hätten (vgl. BVerwGE 69, 256 <269 f. >).

c) Soweit die Kläger beanstanden, ihnen sei trotz Antrags die Einsichtnahme in nicht zum Verfahren beigezogene Akten verweigert worden, folgt daraus schon deshalb kein Anhörungsmangel, weil das aus den §§ 29, 72 Abs. 1 VwVfG folgende Recht auf fehlerfreie Ermessensausübung über die Gewährung von Akteneinsicht nur die von der Anhörungs- oder Planfeststellungsbehörde geführten oder beigezogenen Akten betrifft (vgl. Kopp, VwVfG, 6. Aufl. 1996, § 29 Rn. 5).

d) Die Rüge des Klägers zu 2, er hätte zu den Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes angehört werden müssen, ist unbegründet. Aus den planfestgestellten Unterlagen läßt sich nicht nachvollziehen, inwiefern er durch diese Änderungen nachteilig betroffen sein soll. Die ursprünglich vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche seines von der Maßnahme A6 betroffenen Grundstücks Gemarkung Ve. Flur _ Flurstück 6_/2 wurde im Planfeststellungsbeschluß gestrichen. Damit entfällt auch jede Grundlage für das von ihm befürchtete Fällen von Bäumen auf diesem Grundstück.

1.2 Die Kläger beanstanden darüber hinaus sinngemäß insbesondere, daß die Beklagte ihrer aus § 24 VwVfG folgenden Ermittlungspflicht nicht ausreichend nachgekommen sei, nämlich die "Streckenakten" nur unvollständig beigezogen habe. § 24 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 26 Abs. 1 VwVfG überläßt es in den vom Gegenstand des Verfahrens gezogenen Grenzen jedoch grundsätzlich der nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffenden Entscheidung der Behörde, welche Mittel sie zur Erforschung des Sachverhalts anwendet (vgl. Kopp, a.a.O., § 24 Rn. 6 mit weiteren Nachweisen). Ausgehend von der – für die Verfahrensweise maßgeblichen – materiellrechtlichen Auffassung der Beklagten, als Bau oder Änderung von Schienenwegen gemäß § 18 Abs. 1 AEG planfeststellungsbedürftig seien nur solche baulichen Maßnahmen, die über den widmungsrechtlichen Anlagenbestand hinausgingen (vgl. Pkt. B.3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses), kam es auf in weiteren Behördenakten möglicherweise zu findende interne Schriftstücke nicht an. Denn die Beklagte ging im Anschluß an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. Dezember 1988 - BVerwG 4 C 48.86 - (BVerwGE 81, 111 <118>) davon aus, daß widmungsrechtlich relevante Hoheitsakte öffentlicher Bekanntmachung gegenüber jedermann bedurft hätten. Anhaltspunkte für das Vorhandensein solcher weiteren, über die bereits bei den Akten befindlichen Urkunden hinausgehenden Entwidmungsakte sind weder von den Klägern vorgetragen noch sonst ersichtlich. Unter diesen Umständen kann die Nichtbeziehung weiterer Behördenakten nicht als ermessensfehlerhaft beanstandet werden. Daraus, daß die Anhörungsbehörde die Beziehung solcher Akten vergeblich versucht hat und die Vorlage dieser Akten möglicherweise unter Verletzung von Amtshilfe bzw. Mitwirkungspflichten verweigert wurde, können die Kläger nichts herleiten (vgl. Beschluß des erkennenden Senats vom 26. August 1998 - BVerwG 11 VR 4.98 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 22 S. 51).

1.3 Schließlich können die Kläger die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht mit ihrer Rüge erreichen, die Abschnittsbildung sei fehlerhaft, weil die von der Beigeladenen geplante Ostanbindung des Bahnhofs Ue. nicht einbezogen worden sei. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, daß die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (vgl. Beschluß des erkennenden Senats vom 29. November 1995 - BVerwG 11 VR 15.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 7 S. 17 m.w.N.).

Daß die Kläger die Abschnittsbildung hier aus einem dieser Gründe zu Recht beanstanden könnten, ist nicht ersichtlich. Sie vereitelt insbesondere nicht ihren Rechtsschutz; denn sie können ihre Rechte im vorliegenden Verfahren uneingeschränkt geltend machen, auch soweit die Gesamtplanung des Vorhabens betroffen ist. Auch inhaltlich kann keine Rede davon sein, daß die Abschnittsbildung eine Gesamtabwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange unmöglich gemacht hat oder jedenfalls der vorliegend betroffene Teilabschnitt ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet wurde. Denn der Grundsatz umfassender Problembewältigung bleibt durch die anerkannten Regeln des Fachplanungsrechts gewahrt. Dazu gehört das Gebot, in jedem Abschnitt die Möglichkeiten der Weiterführung der Strecke über den jeweiligen Abschnitt hinaus und die sich daraus ergebenden Zwangspunkte in die Entscheidung einzubeziehen. Einen solchen Zwangspunkt hat die Planfeststellungsbehörde verneint, weil die Einbindung in den Bahnhof Ue. mit Hilfe der vor dem Grundstück der Kläger zu 3 und 4 vorgesehenen Überleitverbindung wie bisher eingleisig auf der Westseite erfolgen kann. Ob diese Betrachtungsweise den materiellrechtlichen Anforderungen des Fachplanungsrechts genügt, ist keine verfahrensrechtliche Frage.

2. Aus dem Vortrag der Kläger und dem vom Gericht dazu ermittelten Sachverhalt folgt auch keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch der Kläger auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründen könnte.

2.1 Eine solche Verletzung ergibt sich nicht schon aus der Rüge der Kläger, der Planfeststellungsbeschluß sei entgegen § 37 Abs. 1 VwVfG inhaltlich nicht hinreichend bestimmt.

a) Soweit Nr. 26.001.Ia Abs. 4 des Bauwerksverzeichnisses für die darin beschriebene Bodenbehandlung auf das Baugrundgutachten verweist, das selbst nicht Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist, folgt daraus keine Unbestimmtheit des Planfeststellungsbeschlusses. Denn die in Nr. 26.001.Ia des Bauwerksverzeichnisses aufgeführten Maßnahmen sind – wie dargelegt – nicht Gegenstand der Genehmigungswirkung dieses Beschlusses und damit kein Teil der mit diesem Verwaltungsakt getroffenen Regelung.

b) Soweit die Kläger behaupten und rügen, die Lagepläne seien hinsichtlich der Dammbreite und der Lage der Sickergräben ungenau, ist nicht ersichtlich, inwiefern sie hierdurch in ihren Rechten verletzt sein könnten. Die befürchtete Inanspruchnahme von Grundstücksflächen der Kläger zu 2 bis 4 für diese Anlagen ist im Planfeststellungsbeschluß nicht vorgesehen und kann da mit nicht zu dessen Rechtswidrigkeit führen. Dasselbe gilt für die von den Klägern beanstandete Unklarheit über die Planungen für einen anschließenden Planfeststellungsabschnitt.

2.2 Mängel bei der durch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung könnten einen Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nur begründen, soweit sie gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG erheblich sind und nicht durch Planergänzung behoben werden können. Solche Mängel liegen hier nicht vor.

a) Unzutreffend ist zunächst der Standpunkt der Kläger, daß es sich im vorliegenden Fall rechtlich um den Bau eines neuen Schienenweges oder zumindest um seine bauliche Erweiterung um ein neues Gleis handelt, so daß das Vorhaben in Wirklichkeit als Neubau einer umfassenderen Planfeststellung bedurft hätte und die von der Beklagten vorgenommene gegenständliche Beschränkung der Genehmigung schon deshalb gegen den aus dem

Abwägungsgebot folgenden Grundsatz der Konfliktbewältigung verstieß. Eine derartige Feststellung läßt sich nicht treffen.

Unstreitig verläuft im betreffenden Planfeststellungsabschnitt ein Schienenweg, der von 1907 bis 1985 zweigleisig betrieben wurde, jedoch seit 1985 nur noch für einen eingleisigen Betrieb zur Verfügung steht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird der Austausch alter Anlagenteile nicht allein deswegen zu einer über eine Instandsetzung hinausgehenden planfeststellungsbedürftigen Änderungsmaßnahme, weil die neuen Bauteile den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen (BVerwG, Beschluß vom 27. Januar 1995 - BVerwG 7 VR 16.94 - NVwZ 1995, S. 586). Entgegen der Ansicht der Kläger folgt deshalb die Planfeststellungsbedürftigkeit der in Nr. 26.001.Ia des Bauwerksverzeichnisses aufgeführten baulichen Maßnahmen nicht schon daraus, daß dazu die Abtragung und völlige Erneuerung des gesamten alten Bahnkörpers gehören mag. Ebensowenig können diese Maßnahmen nur deswegen dem planfeststellungsbedürftigen Streckenausbau zugeordnet werden, weil sie im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit ihm durchgeführt werden sollen (BVerwG, a.a.O.).

Auch die Wiedererrichtung des nach dem Übergang zum eingleisigen Betrieb abgebauten zweiten Gleises wäre eine planfeststellungsbedürftige Änderung nur dann, wenn es sich bei der nach dem Abbau des Gleises betriebenen Bahnlinie nicht nur tatsächlich, sondern auch planungsrechtlich nur noch um eine eingleisige Strecke gehandelt hätte (vgl. BVerwGE 99, 166 <168>). So verhielt es sich jedoch nicht.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verliert eine Betriebsanlage der Eisenbahn ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung nur durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offen stehen (BVerwGE 81, 111 <118>; 99, 166 <168>; 102, 269 <272>; Beschluß vom 26. Februar 1996 - BVerwG 11 VR 33.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 12 S. 42). Möglich ist allerdings auch, daß die bestehende Fachplanung einer Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet wird (BVerwGE 81, 111 <117>; 99, 166 <169>; Beschluß vom 26. Februar 1996 a.a.O.). Hiervon ausgehend läßt sich feststellen, daß der in Rede stehende Schienenweg, an dessen Widmung als einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke entgegen der Auffassung der Kläger – trotz lückenhafter Unterlagen – keine ernsthaften Zweifel möglich sind, im vorliegenden Abschnitt zunächst bis 1985 fortbestanden hat. Der gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 10, § 14 Abs. 3 Buchst. d, § 44 Buchst. a des Bundesbahngesetzes in diesem Jahr vollzogene dauernde Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb hat hieran nichts geändert. Nach Wortlaut und Systematik dieser Vorschriften betreffen diese und ihr Vollzug grundsätzlich nur den Betrieb der Bahnstrecke, nicht aber deren planungsrechtliche Qualität (vgl. Beschluß des erkennenden Senats vom 26. August 1998 - BVerwG 11 VR 4.98 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 22 S. 53).

Anderes ergibt sich auch nicht aus der jener Betriebsumstellung zugrundeliegenden Verfügung der Bundesbahndirektion Ha. vom 7. März 1985. Diese Verfügung läßt nicht den Willen erkennen, den räumlichen Bereich des zweiten Gleises anderen Nutzungen durch die Bahn oder Dritte zu eröffnen, sondern beschränkt sich darauf, aus wirtschaftlichen Gründen die Einschränkung des Betriebs anzuordnen und den Termin hierfür festzulegen. Hinzu kommt, daß die Bekanntmachung des bloßen Tenors dieser Verfügung, der nur die Umstellung des Betriebs, nicht aber den Abbau des Gleises erwähnt, im Amtsblatt der Bundesbahndirektion unter der Überschrift "Betriebsdienst" mit dem Zusatz "An alle beteiligten Stellen" nicht ausreichte, um mit der für die erforderliche Publizität gegenüber

jedermann geeigneten Klarheit erkennbar zu machen, daß eine über die Betriebseinschränkung hinausgehende Umgestaltung der Bahnanlagen beabsichtigt war. Eine das zweite Streckengleis erfassende "Teilentwidmung" der Bahnanlage durch einen darauf gerichteten Hoheitsakt scheidet demnach unter den genannten Gesichtspunkten aus.

Ebensowenig hat die in der Folgezeit vorgenommene tatsächliche Umgestaltung der Bahnanlagen zu einer Entwidmung des zweiten Gleises infolge Funktionslosigkeit geführt, soweit dieses Gleis im Zuge des planfestgestellten Vorhabens wiederhergestellt werden soll. Eine solche Funktionslosigkeit könnte nur angenommen werden, wenn die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hätten, der die Verwirklichung des zweigleisigen Streckenbetriebs auf unabsehbare Zeit ausschloß (BVerwGE 99, 166 <170>; 107, 350 <354>). Diese Voraussetzungen waren hier nicht erfüllt. Dabei muß der ohne Planfeststellung in den Jahren 1987/1988 erfolgte Umbau der Eisenbahnüberführung der Strecke Hamburg-Hannover über die hier in Rede stehende Strecke, der nur noch für ein Gleis Platz ließ, außer Betracht bleiben, weil in diesem Bereich der Einbindung in den Bahnhof Ue. zunächst auch künftig nur ein Gleis vorgesehen ist. Der im übrigen verbleibende bloße Zeitablauf von höchstens 13 Jahren seit Entfernung des zweiten Gleises und die dadurch bedingte, ohne weiteres behebbare Änderung der Erdoberfläche können allein nicht die Annahme rechtfertigen, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt (vgl. BVerwGE 99, 166 <170>; 107, 350 <354>).

b) Auch wenn sich nach alledem die Planfeststellung auf den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke beschränken durfte, wies allerdings die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials einen Mangel auf.

aa) Die Beklagte hat die von den Klägern zu 1, 3 und 4 geltend gemachten Belange mit dem Hinweis darauf als nicht abwägungsbeachtlich angesehen, die planfestgestellten Änderungen seien nicht ursächlich für die zu erwartende Zunahme des Schienenverkehrs und seine möglichen nachteiligen Auswirkungen. Sie hat dazu in ihrer auch in diesem Verfahren vorgelegten technischen Stellungnahme vom 13. August 1999 (81. 264 ff. d.A.) nachvollziehbar dargelegt, daß auch ohne die am Bahndamm vorgesehenen Arbeiten und die Errichtung der Oberleitung das im Planfeststellungsbeschluß für 2010 prognostizierte Zugaufkommen hätte abgewickelt werden können, wenn die Beigeladene den Schienenweg mit dem Ausrüstungsstandard der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wiederherrichten würde. Die vorgesehenen Maßnahmen nach dem Stand der Technik dienten überwiegend nur der Rationalisierung gegenüber dem ursprünglichen Zustand und der Minimierung der künftigen Unterhaltung. Die Kläger sind diesem Vortrag nicht substantiiert entgegengetreten.

bb) Nicht beantwortet ist damit allerdings die Rechtsfrage, ob und in welchem Umfang sich aus der planfeststellungsbedürftigen Änderung der vorhandenen Anlage gleichwohl die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde ergab, alle von der zu ändernden Anlage ausgehenden Umwelteinwirkungen in die Abwägung einzubeziehen, also nicht nur etwaige änderungsbedingte Belastungen, sondern auch die Vorbelastungen (vgl. BVerwGE 56, 110 <129>; 59, 253 <264>; 107, 350 <356>).

Jedenfalls bei der Wiederinbetriebnahme von Gleisen, die aufgrund einer Unterbrechung des betreffenden Schienenweges infolge der deutschen Teilung außer Betrieb gestellt und abgebaut oder in einer dem Abbau gleichkommenden Weise verfallen waren, findet nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats die Berücksichtigung der bisherigen planungsrechtlichen Situation als schutzmindernde Vorbelastung dort ihre Grenze, wo über

die tatsächliche Vorbelastung hinausgehende Einwirkungen zu erwarten sind, die Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen können, und dies substantiiert geltend gemacht wird oder sich der Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muß (vgl. BVerwGE 107, 350 <357>; Urteil vom 17. November 1999 - BVerwG 11 A 4.98 - S. 20). Dieser Grundsatz findet auch im vorliegenden Fall Anwendung.

Das planfestgestellte Vorhaben dient, wie im Erläuterungsbericht mehrfach ausdrücklich hervorgehoben wird, maßgeblich dem Zweck, die durch die Teilung Deutschlands seit 1945 verursachte nachhaltige Durchtrennung der bedeutsamen und ehemals zweigleisigen Ost-West-Hauptstrecke Stendal-Ue. durch Wiederinbetriebnahme dieser Strecke in ihrer früheren Funktion als Verbindung zwischen dem mitteldeutschen und dem Berliner Raum mit den deutschen Nordseehäfen zu beseitigen. Dieser Umstand, der zusätzlich durch die Aufnahme der Strecke in die Fernverkehrswegebestimmungsverordnung belegt wird, rechtfertigt es, einerseits zu Lasten der Kläger im Wege der juristischen Fiktion davon abzusehen, den tatsächlich erfolgenden Neubau auch rechtlich als solchen oder zumindest als bauliche Erweiterung um ein neues Gleis zu behandeln. Dann aber ist es folgerichtig, die vom erkennenden Senat für Fälle teilungsbedingt – ganz oder teilweise – unterbrochener Schienenwege entwickelten Grundsätze zur Anwendung dieser Fiktion auch insoweit heranzuziehen, als sie sich zugunsten der Kläger auswirken. Die in den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - (BVerwGE 107, 350) und 17. November 1999 - BVerwG 11 A 4.98 - entwickelte Rechtsprechung zur Berücksichtigung von Lärmbeeinträchtigungen bei der Wiederinbetriebnahme zuvor teilungsbedingt stillgelegter Bahnstrecken gilt auch für Anwohner solcher Streckenabschnitte, die nicht insgesamt, sondern nur durch den Abbau oder die Vernachlässigung eines Gleises teilweise stillgelegt waren und bei denen teilungsbedingt eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsmenge eingetreten war. Eine Anwendung dieser Rechtsprechung kommt auf den in der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung genannten Strecken westlich der innerdeutschen Grenze bis zu den dortigen Knoten des Hauptfernverkehrsnetzes in Betracht.

Auf eine vergleichbare Rechtsstellung kann die Klägerin zu 1 sich nicht mit Erfolg berufen. Grundrechte und sonstige Rechte ihrer Bewohner kann die Gemeinde nicht für sich in Anspruch nehmen. Das für sie durch Art. 28 Abs. 2 GG gewährleistete und die Planungshoheit umschließende Recht der gemeindlichen Selbstverwaltung steht in dem vorliegenden Zusammenhang den Grundrechten lärm betroffener Anwohner aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG nicht gleich. Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG enthält eine institutionelle Garantie der kommunalen Selbstverwaltung (BVerfGE 83, 363 <381>), die als staatsorganisatorisches Aufgabenverteilungsprinzip wirkt (vgl. BVerfGE 79, 127 <150 ff.>). Zu dieser Aufgabenverteilung gehört die Abgrenzung zwischen kommunaler Planungshoheit und konkurrierender Fachplanung. Eine Gemeinde muß den Stand der Fachplanung so hinnehmen, wie er sich entwickelt hat. Eine Eisenbahnstrecke, die nicht entwidmet oder funktionslos ist, kann von ihr nicht "überplant" werden. Ob und wie lange der Betrieb auf dieser Strecke ruht, ist – abgesehen von der Frage der Funktionslosigkeit – für die Grenzen der kommunalen Planungshoheit belanglos. Gleiches gilt für die Anwendung des Trennungsgrundsatzes durch die kommunale Bauleitplanung (vgl. § 50 BImSchG).

Daraus wird die Wesensverschiedenheit der kommunalen Planungshoheit zu den Grundrechten hinreichend deutlich. Die vom Senat zugunsten potentiell grundrechtsbetroffener Anwohner entwickelte Rechtsprechung zur Berücksichtigung von Lärmgesichtspunkten in der Abwägung der Planfeststellungsbehörde kann auf die Klägerin zu 1 als Kommune somit nicht übertragen werden. Für sie erweist sich deshalb die Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses als fehlerfrei.

cc) Dem danach aus dem Abwägungsgebot folgenden Anspruch der Kläger zu 3 und 4 auf eine gerechte Abwägung ihrer Belange, deren mögliche Grundrechtsrelevanz sich der Planfeststellungsbehörde schon aufgrund der den Planunterlagen beigelegten schalltechnischen Untersuchung aufdrängen mußte, trägt der angefochtene Planfeststellungsbeschuß nicht ausreichend Rechnung. Zwar ergibt sich aus seiner Begründung, daß eine Abwägung stattgefunden hat. In diese wurden jedoch die Lärmschutzbelange der Kläger zu 3 und 4 mit der Begründung nicht eingestellt, daß die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht regelungsbefugt sei, weil die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben stehe und die sich daraus möglicherweise ergebenden lärmbedingten Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen deshalb mit dem Vorhabenträger im Rahmen des bürgerlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnisses direkt zu klären seien. Die Beklagte hielt sich also für rechtlich gehindert, der Beigeladenen Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Kläger zu 3 und 4 aufzuerlegen oder aus Gründen des Lärmschutzes gar eine neue Trassierung als geboten anzusehen. Diese Auffassung entspricht nicht der Rechtslage (vgl. BVerwGE 107, 350 ff.).

Der darin liegende Mangel bei der Abwägung ist offensichtlich im Sinne des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG; denn er betrifft die Zusammenstellung und Aufbereitung des Abwägungsmaterials und ergibt sich ohne weiteres aus der Planbegründung (vgl. BVerwGE 64, 33 <38>). Erheblich wäre er aber gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG dennoch nur, wenn er auch auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen ist. Erhebliche Abwägungsmängel führen darüber hinaus gemäß § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung behoben werden können.

Daß ein Abwägungsmangel auf das Abwägungsergebnis "von Einfluß" gewesen ist, ist dann zu bejahen, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit besteht, daß ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre. Eine solche konkrete Möglichkeit besteht immer dann, wenn sich anhand der Planungsunterlagen oder sonst erkennbarer oder naheliegender Umstände bei realistischer Betrachtungsweise ergibt, daß sich ohne den Mangel im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ein anderes Abwägungsergebnis abgezeichnet hätte (vgl. BVerwGE 64, 33 <38 ff.>; 100, 370 <379 f.>; Urteil vom 27. November 1996 - BVerwG 11 A 100.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 18 S. 73 f.). Dabei kann im Rahmen des hier zu behandelnden Hauptantrags auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nur ein solches anderes Abwägungsergebnis erheblich sein, das nicht schon im Wege der Planergänzung verwirklicht werden kann.

Die nach den Umständen des vorliegenden Falles insoweit allein in Betracht zu ziehende konkrete Möglichkeit einer anderen Trassenwahl ist bei realistischer Betrachtungsweise zu verneinen. Nach dem eigenen Vortrag der Kläger ist die von ihnen bevorzugte Alternativtrasse "Ve. Bogen" selbst dann erheblich teurer als der Ausbau der bestehenden Trasse, wenn man Lärmschutzmaßnahmen bei diesem Ausbau durchführt. Die von ihnen ins Feld geführte Verrechnung mit größeren Einsparungen durch Änderung des bereits festgestellten Plans für die Ortsumgehung der Bundesstraße 4 läßt außer Betracht, daß die Beigeladene nicht Kostenträger dieser Ortsumgehung ist. Die Beigeladene hat zudem im gerichtlichen Verfahren eine gutachterliche Untersuchung vorgelegt, aus der sich ebenfalls ergibt, daß die Kosten für den "Ve. Bogen" deutlich über denen für die planfestgestellte Trasse lägen. Die in jener Untersuchung außerdem enthaltene Zusammenstellung der Vor- und Nachteile der beiden Trassen und die bereits dem Planfeststellungsantrag beigelegte Umweltverträglichkeitsstudie lassen zudem erkennen, daß die Neutrassierung nicht nur mit

jenem Kostennachteil, sondern auch mit erheblichen neuen Umweltbeeinträchtigungen verbunden wäre, während die Landschaft im Verlauf der alten Trasse bereits durch diese vorgeprägt und die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des angrenzenden Wohngebiets durch die dort bestehende Geräusch- und Erschütterungsvorbelastung infolge der vorhandenen Bahnstrecke wesentlich gemindert sind. Die von der Klägerin zu 1 darüber hinaus befürchteten nachteiligen Folgen der Schrankenschließungszeiten am Bahnübergang der Bundesstraße 4 für die städtische Infrastruktur reichen ebenfalls nicht aus, um die konkrete Möglichkeit einer anderen Trassenwahl zu belegen und damit die Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses zu rechtfertigen. Denn es ist nichts dafür vorgetragen, daß eine Ersetzung dieses bereits vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs durch eine Straßenüber- bzw. -unterführung im Wege der Planergänzung oder nach Maßgabe des § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht möglich wäre.

c) Im Ergebnis nichts anderes gilt für den von den Klägern geltend gemachten Belang, vor den von dem künftigen Bahnbetrieb zu erwartenden Erschütterungen verschont zu bleiben. Hinsichtlich des Klägers zu 2 liegt ein Abwägungsfehler schon deshalb nicht vor, weil er eine eigene Beeinträchtigung durch Erschütterungen im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hat und deshalb mit entsprechenden Einwendungen auch im Klageverfahren gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG präkludiert wäre. Hinsichtlich der Klägerin zu 1 fehlt es an jedem Anhaltspunkt dafür, daß die von ihr hierfür angeführten Gebäude von Kindergarten und Schule, die nach eigenen Angaben 80 bzw. 90 m von der Trasse entfernt liegen, von spürbaren Erschütterungen infolge des Bahnbetriebs betroffen werden könnten.

Hinsichtlich der Kläger zu 3 und 4, deren Haus in der ersten Baureihe an der vorhandenen Trasse liegt, ist zu prüfen, ob sich die Erschütterungsbelastung durch das Hinzutreten weiterer Erschütterungswirkungen zu der vorhandenen Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade darin eine unzumutbare Beeinträchtigung liegt. Dabei ist hier ebenso wie bei den Lärmimmissionen davon auszugehen, daß die Berücksichtigung der bisherigen planungsrechtlichen Situation als schutzmindernde Vorbelastung dort ihre Grenze findet, wo über die tatsächliche Vorbelastung hinausgehende Einwirkungen zu erwarten sind, die Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen können, und dies substantiiert geltend gemacht wird oder sich der Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muß. Dies hat die Planfeststellungsbehörde auch insoweit verkannt.

Aus der im Auftrag der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen bereits vor Einreichung des Planfeststellungsantrags angefertigten erschütterungstechnischen Untersuchung vom Juni 1995, die Gegenstand des Erörterungstermins vom 7. Juli 1997 war, ergab sich, daß in Häusern der ersten Baureihe die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 infolge des in Zukunft intensiveren Zugverkehrs und der höheren Geschwindigkeit während der Nacht mit großer Wahrscheinlichkeit überschritten würden. Übereinstimmend damit nahm auch die den Planunterlagen beigelegte Umweltverträglichkeitsstudie vom Mai 1996 an, daß sich die Anzahl der Erschütterungsereignisse aufgrund der steigenden Zugfrequenz erhöhen und somit durch den Ausbau eine Verschlechterung der Situation eintreten werde. Die Aussage des Planfeststellungsbeschlusses, Erschütterungen aus dem wieder aufzunehmenden Eisenbahnbetrieb würden durch die mit jenem Beschluß genehmigten Baumaßnahmen nicht nachteilig verändert, kann auf diesem Hintergrund nur so verstanden werden, daß die Planfeststellungsbehörde die tatsächlich zu erwartende Verschlechterung der Situation aufgrund der Fiktion einer fortbestehenden zweigleisigen Hauptstrecke für rechtlich unerheblich hielt. Bei zutreffender Erkenntnis der vorstehend dargestellten Rechtslage hätten sich ihr dagegen weitere Ermittlungen über das an den Häusern der ersten Baureihe zu

erwartende Ausmaß der Erschütterungen und die insoweit durch die Grundrechte der Betroffenen gezogenen Grenzen aufdrängen müssen.

Aus der von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren vorgelegten, von den Klägern nicht substantiiert in Frage gestellten Überarbeitung der erschütterungstechnischen Untersuchung ergibt sich jedoch, daß es im Falle der Kläger zu 3 und 4 an der konkreten Möglichkeit fehlt, daß ohne diesen Fehler die Planung anders ausgefallen wäre. Zwar ist danach anzunehmen, daß die gegenüber der tatsächlichen Vorbelastung prognostizierte Steigerung des Zugverkehrs zu einer zumindest quantitativen Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen führen wird. Dabei wird die maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} im Hause der Kläger zu 3 und 4 mit 0,16 für Güterzug- und Nahverkehr die in der DIN 4150-2 festgesetzten unteren Anhaltswerte von 0,15 tags und 0,1 nachts überschreiten, während die maximale bewertete Schwingstärke des IC/IR-Verkehrs mit 0,53 sogar über dem oberen Anhaltswert von 0,2 nachts liegt. Die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} liegt nach der in der erschütterungstechnischen Untersuchung dafür angegebenen Formel B_{FTr} mit 0,08 tags bzw. 0,06 nachts geringfügig über den zum Vergleich damit festgesetzten Anhaltswerten von 0,07 tags bzw. 0,05 nachts. Die in der genannten Untersuchung für das Haus der Kläger zu 3 und 4 errechneten mittleren Taktmaximalwerte KB_{FTim} über alle gemessenen Züge unter Berücksichtigung der prognostizierten Zugzahlen der einzelnen Zugarten bleiben jedoch mit 0,36 tags bzw. 0,27 nachts in dem Bereich zwischen 0,2 und 0,4, in dem der Taktmaximal-Effektivwert für einen hinreichenden Schutz gegen erhebliche Belästigungen durch Erschütterungseinwirkungen aus dem Schienenverkehr liegen sollte (vgl. Erläuterungen zu 6.5.3.1 DIN 4150-2 <Ausgabe Juni 1999>). Berücksichtigt man, daß alle diese Untersuchungswerte auf der Grundlage von Zuggeschwindigkeiten von 160 km/h (IC/IR) bzw. 100 km/h (Güterzüge/Nahverkehr) errechnet wurden, obwohl im Bereich des Grundstücks der Kläger zu 3 und 4 bereits die nur mit 80 km/h befahrbare Westeinbindung in den Bahnhof Ue. beginnt, fehlt es jedenfalls an hinreichenden Anhaltspunkten, daß die von ihnen zu erwartenden betriebsbedingten Erschütterungen die Schwelle einer Eigentumsbeeinträchtigung erreichen werden. Unter diesen Umständen ist der Frage, ob bei einer solchen Beeinträchtigung nicht allenfalls die konkrete Möglichkeit einer Planergänzung um entsprechende Schutzauflagen bestände, was eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht rechtfertigen würde, hier nicht weiter nachzugehen.

d) Auf die von den Klägern zu 3 und 4 in ihrer fristgerechten Einwendung darüber hinaus geltend gemachte Befürchtung, durch den direkt vor ihrem Grundstück vorgesehenen Einbau einer Überleitverbindung mit Weichen werde die Gefahr eines möglichen Zugunglücks an dieser Stelle erheblich gesteigert, wobei Lokomotive und Anhänger auf ihr Grundstück fallen, das Gebäude vernichten und ihr Leben gefährden könnten, ist die Planfeststellungsbehörde nicht eingegangen. Auch in den beigezogenen Verwaltungsvorgängen findet sich kein Hinweis darauf, daß den behaupteten Risikopotentialen der Lage von Weichen gerade in unmittelbarer Nähe eines Wohngrundstücks näher nachgegangen wurde. Ein rechtlich erheblicher Abwägungsmangel liegt hierin jedoch nicht. Die Beigeladene hat zu Recht darauf hingewiesen, daß Weichen unabhängig von ihrer Lage im Netz stets höchsten Sicherheitsanforderungen genügen müssen. Sie hat in der mündlichen Verhandlung unter Vorlage entsprechenden statistischen Materials nachvollziehbar dargelegt, daß die Eintrittswahrscheinlichkeit für einen Zugunfall an einer Weiche mit $2,1 \times 10^{-4}$ außerordentlich gering ist und deshalb eine Weiche im Vergleich mit den allgemeinen, trotz moderner Sicherheitsvorkehrungen nicht völlig auszuschließenden Gefahren des Eisenbahnverkehrs kein herausgehobenes Risiko darstellt. Das von den Klägern geltend gemachte Risiko, daß bei einem Zugunfall an der in Rede stehenden Überleitverbindung Teile des Zuges gerade auf ihr Grundstück geraten könnten, bleibt hinter diesem ohnehin schon geringen Restrisiko noch

zurück und brauchte deshalb bei der planfestgestellten Situierung der Weichen nicht abwägend berücksichtigt zu werden. Auch der Hilfsantrag der Kläger zu 3 und 4, den Planfeststellungsbeschluß insoweit teilweise aufzuheben, ist deshalb unbegründet.

e) Die vom Kläger zu 2 erstmals im Klageverfahren erhobenen Einwendungen, das planfestgestellte Vorhaben entwerfe seine Eigenjagd und beeinträchtige seine Waldbewirtschaftung, sind gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG präkludiert und können schon deshalb nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen. Lage und Gestaltung der Bahnübergänge bzw. -überführungen waren aus den ausgelegten Planunterlagen ersichtlich, wurden vom Kläger zu 2 jedoch innerhalb der Einwendungsfrist nicht beanstandet. Soweit der Kläger zu 2 hinsichtlich der Erhaltung eines im Planfeststellungsbeschluß nicht mehr vorgesehenen Bahnübergangs und der Höhe eines zu erneuernden Durchlasses auf besondere privatrechtliche Titel verweist, sind die aus diesen Titeln folgenden rechtlichen Beziehungen gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG nicht Gegenstand der Planfeststellung. Der von diesem Kläger gestellte Hilfsantrag auf eine entsprechende Planergänzung kann aus denselben Gründen keinen Erfolg haben.

B.

Der für die Kläger zu 3 und 4 gestellte Hilfsantrag zu b), mit dem diese Kläger sinngemäß die Verurteilung der Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen begehren, ist zulässig. Da weder § 41 Abs. 1 BImSchG noch das planerische Abwägungsgebot dem Betroffenen einen Anspruch auf bestimmte Schallschutzmaßnahmen gewährt, ist es grundsätzlich sachgerecht, das Begehren, im Rahmen der Planfeststellung für Bau oder Änderung einer Verkehrsanlage Schallschutz zu erhalten, im Wege einer Neubescheidungsklage entsprechend § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zu verfolgen (vgl. BVerwGE 87, 332 <345 ff.>; 104, 123 <134>). Zwar beschränken sich die Kläger zu 3 und 4 nicht auf ein bloßes Neubescheidungsbegehren, sondern wollen darüber hinaus, daß das Gericht im Rahmen der Verpflichtung der Beklagten zur Neubescheidung vorschreibt, daß der Planfeststellungsbeschluß um Maßnahmen des Lärmschutzes ergänzt werden muß. Damit konkretisieren sie jedoch nur die Rechtsauffassung, die das Gericht nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO der Verwaltungsbehörde zur Beachtung vorgeben soll.

Der Hilfsantrag zu b) ist auch teilweise begründet.

1. Ob den Klägern zu 3 und 4 der geltend gemachte Anspruch auf Schallschutz zusteht, richtet sich in erster Linie nach den §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 3 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Nach dieser Regelung ist bei der wesentlichen Änderung eines Schienenweges grundsätzlich durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, daß der nach § 3 der 16. BImSchV berechnete Beurteilungspegel auf den in der Nachbarschaft gelegenen Grundstücken bestimmte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Werden infolgedessen die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung halten.

Daß die Beklagte es abgelehnt hat, den Klägern zu 3 und 4 Schallschutz nach Maßgabe dieser Vorschriften zu gewähren, ist jedoch rechtlich nicht zu beanstanden. Denn die Tatbestandsvoraussetzungen hierfür liegen nicht vor.

a) Daß es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine im immissionsschutzrechtlichen Sinne wesentliche Änderung des vorhandenen Schienenweges handelt, folgt entgegen der Ansicht der Kläger nicht schon aus § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV. Wäre die Wiederherstellung des Mitte der achtziger Jahre abgebauten zweiten Gleises eine bauliche Erweiterung des Schienenweges im Sinne dieser Vorschrift, so läge die Rechtswidrigkeit der Planfeststellung allerdings auf der Hand. Denn diese Wiederherstellung hängt mit den planfestgestellten Maßnahmen baubetrieblich und funktional so eng zusammen, daß sie in diesem Falle zum Gegenstand einer einheitlichen Planfeststellung für das Gesamtvorhaben hätte gemacht werden müssen (vgl. Beschluß des erkennenden Senats vom 27. August 1996 - BVerwG 11 VR 10.96 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 14 S. 55 f. m.w.N.). Voraussetzung hierfür wäre jedoch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, daß es sich bei der nach dem Abbau des Gleises betriebenen Bahnlinie nicht nur tatsächlich, sondern auch planungsrechtlich nur noch um eine eingleisige Strecke gehandelt hätte (vgl. BVerwGE 99, 166 <168>). So verhielt es sich jedoch nicht, wie bereits im Zusammenhang mit dem Hauptantrag der Kläger festgestellt wurde. Darauf kann hier verwiesen werden.

b) Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ist die Änderung eines Schienenweges auch dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird; dasselbe gilt gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dann, wenn der Beurteilungspegel außerhalb von Gewerbegebieten schon vorher mindestens 60 dB(A) in der Nacht beträgt und durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird. Wie sich aus der Entstehungsgeschichte dieser Vorschriften ergibt, ist ein baulicher Eingriff nur dann erheblich, wenn in die Substanz des Schienenweges, d.h. der Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich einer Oberleitung (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - NVwZ 1999, S. 67), eingegriffen wird, soweit es sich nicht lediglich um Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere Baumaßnahmen handelt.

Die hier vorgesehene Sanierung des Bahndamms bzw. der Einschnittböschungen ist kein erheblicher baulicher Eingriff in diesem Sinne, sondern lediglich als Nachholung jahrelang versäumter Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen zu bewerten. Daß die dabei hergestellten Anlagenteile einem neueren Stand der Technik entsprechen und den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, ändert daran nichts (vgl. BVerwG, Beschluß vom 27. Januar 1995, a.a.O.). Denn insoweit würde sich der zukünftige Zustand der Trasse nicht wesentlich von demjenigen Zustand unterscheiden, der – fiktiv – bestanden hätte, wenn die Trasse ohne die Teilung Deutschlands als zweigleisige Hauptstrecke instandgehalten worden wäre. Die Verbreiterung des Bahndamms um 1,3 m zur Herstellung des Regelprofils bei im übrigen gleichbleibender Lage und Höhe überschreitet als solche den Rahmen einer kleineren, nicht erheblichen Baumaßnahme nicht. Daß die Bauarbeiten insgesamt aus technischer Sicht einem Neubau nahekommen, ist rechtlich insoweit unerheblich.

Die Errichtung der Oberleitung stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Durch sie wird jedoch – auch in Kombination mit der Grundinstandsetzung – der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms jedenfalls nicht im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erhöht. Dies ergibt sich aus der bereits bei der Erörterung des Hauptantrags erwähnten technischen Stellungnahme der Beklagten vom 13. August 1999, der die Kläger nicht substantiiert entgegengetreten sind.

2. Scheiden Ansprüche der Kläger auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung oder der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung hiernach aus, so umfaßt der Hilfsantrag das Begehren, zumindest den – weniger weitreichenden – Schallschutz zu erhalten, der im Einzelfall zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit geboten erscheint. Soweit diese Schutzgüter von dem Vorhaben möglicherweise berührt sind, waren sie als Belange in die gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG vorzunehmende Abwägung einzustellen und ihrer Bedeutung und Objektiven Gewichtigkeit entsprechend zu behandeln.

Dies ist nicht geschehen. Denn die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Abwägung weist, wie bereits bei der Prüfung des Hauptantrags festgestellt wurde, bei der Behandlung des Belanges der Kläger zu 3 und 4, vor Beeinträchtigungen von Eigentum und Gesundheit durch den künftig zu erwartenden Bahnlärm geschützt zu sein, einen im Sinne des § 20 Abs. 7 AEG offensichtlichen Mangel auf. Dieser war hinsichtlich der Kläger zu 3 und 4 auch von Einfluß auf das Abwägungsergebnis; denn nach den Umständen des vorliegenden Falles besteht die konkrete Möglichkeit, daß hinsichtlich dieser Kläger ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre. Es bestehen nämlich hinreichende Anhaltspunkte dafür, daß sie hinsichtlich ihres Grundstücks nach Ausführung des planfestgestellten Vorhabens über die tatsächliche Vorbelastung hinausgehenden Eigentumsbeeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt sein könnten, die die Grenze einer entschädigungslos zulässigen Eigentumsbindung überschreiten und deshalb von diesen Klägern nicht ohne weiteres geduldet werden müssen. Entsprechend der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle darf dabei die Bewertung nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionsgrenzwerte abhängig gemacht werden. Vielmehr läßt sich die Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalles ziehen (vgl. BGHZ 122, 76 <80/81> mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Dabei können auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen.

Die für das in einem Wohngebiet liegende Grundstück der Kläger zu 3 und 4 zu erwartenden Beurteilungspegel liegen nach den von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren vorgelegten Berechnungen an drei Hausseiten nachts über 60 dB(A) und damit in einem Bereich, der sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bereits unmittelbar der Enteignungsschwelle nähert oder diese schon erreicht (vgl. BGHZ 97, 361 <366>; 122, 76 <81>). Auf der bahnzugewandten Seite wird die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle mit Beurteilungspegeln von nachts 68 bzw. 69 dB(A) sogar deutlich überschritten. Unter diesen Umständen erscheint es naheliegend, daß das Eisenbahn-Bundesamt – vorbehaltlich näherer Prüfung der Eignung und Erforderlichkeit anhand der örtlichen Verhältnisse im Einzelfall – entsprechende Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes angeordnet hätte, wenn es seine Abwägungspflicht zutreffend erkannt hätte. Einer weiteren gerichtlichen Aufklärung der Beschaffenheit und Nutzung des betroffenen Gebäudes im einzelnen bedarf es für die hier allein zu treffende Feststellung der konkreten Möglichkeit, daß die Planung hinsichtlich der Anordnung aktiven oder passiven Schallschutzes für die Kläger zu 3 und 4 anders ausgefallen wäre, nicht.

Die Kläger zu 3 und 4 können sich darüber hinaus auf die Befürchtung berufen, durch den zu erwartenden Schienenverkehrslärm gesundheitlich beeinträchtigt zu werden. Auch diesen Gesichtspunkt wird die Planfeststellungsbehörde in ihre Abwägung einzubeziehen und dabei zu berücksichtigen haben, daß für die unter dem Gesundheitsaspekt entscheidenden Innenraumpegel nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung Dauerschallpegel am Ohr des Schlafers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht überschritten werden sollten (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 23. April 1997 - BVerwG 11 A 17.96 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 13 S. 9 f.

m.w.N. aus der Lärmforschung). Da bei Räumen üblicher Größe und Beschaffenheit bei geschlossenen Einfachfenstern ein Unterschied von 20 bis 25 dB(A) zwischen den Mittelungspegeln innen und außen angenommen werden kann (vgl. BVerwGE 104, 123 <130 f.>), befinden sich die Kläger zu 3 und 4 bei den für ihre Grundstücke prognostizierten nächtlichen Außenpegeln von bis zu 68/69 dB(A) in einem kritischen Bereich.

Der hinsichtlich der Kläger zu 3 und 4 festgestellte erhebliche Abwägungsmangel kann nachträglich im Wege der Planergänzung geheilt werden. Allerdings kommt die beantragte Verpflichtung zur Vornahme dieser Planergänzung durch Anordnung von Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht, weil die Sache insoweit noch nicht spruchreif ist. Vielmehr muß zunächst die Beklagte aufgrund fehlerfreier Abwägung der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Eigentums- und Gesundheitsbelange der Kläger zu 3 und 4 unter sachverständiger Ermittlung und wertender Betrachtung der Umstände des Einzelfalles abschließend prüfen, ob jenen Belangen nicht durch eine Planergänzung um die Anordnung von Maßnahmen aktiven Schallschutzes oder um die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen für passive Schallschutzmaßnahmen Rechnung zu tragen ist. Deshalb ist dem Hilfsantrag zu b) durch ein entsprechendes Bescheidungs Urteil teilweise stattzugeben; im übrigen ist auch dieser Hilfsantrag abzuweisen.

C.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 3, § 155 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2, § 159 Satz 1, § 161 Abs. 2 und § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 und 2 ZPO. Dabei war hinsichtlich des übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärten Teils davon auszugehen, daß die Klage aus den im Beschluß des erkennenden Senats vom 26. August 1998 - BVerwG 11 VR 4.98 - (S. 17) genannten Gründen nach der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des erledigenden Ereignisses insoweit Erfolg gehabt hätte.

Hienm Dr. Storost, Kipp, Vallendar, Prof. Dr. Rubel.

Beschluß

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 200 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. 5 ZPO).

Hien, Dr. Storost, Kipp.