

Sachgebiete: Planfeststellungsrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 07/00

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 12.04.2000

Aktenzeichen: 11 A 24.98

[Das Urteil betrifft den gleichen Problemkreis wie die Entscheidung
- BVerwG 11 A 18.98 - vom 12.04.2000 ohne wesentlich abweichende Aspekte
(unter lfd. Nr. 04/00)]

Rechtsquellen:

Art. 2 Abs. 2 GG; Art. 14 Abs. 1 GG; § 1 16. BImSchV;
§ 18 Abs. 1 AEG; § 20 Abs. 2, 6, 7 AEG; § 5 Abs. 3 VerkPBG;
§ 12 BbG; § 14 BbG; § 44a BbG; § 74 Abs. 2 VwVfG;

Schlagworte:

„Teilentwidmung“ einer Bahnanlage; Funktionslosigkeit; Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt unterbrochener Schienenwege; Rekonstruktion einer planungsrechtlich vorhandenen zweigleisigen Hauptverkehrsstrecke; Beeinträchtigungen von Eigentum und/oder Gesundheit; Erschütterungen; Erschütterungsschutz; Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen;

Leitsätze:

Das Urteil betrifft den gleichen Problemkreis wie die Entscheidung - BVerwG 11 A 18198 - ohne wesentlich abweichende Aspekte.

Leitsätze des Gerichtes:

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.

Urteil

- BVerwG 11 A 24.98 -

Verkündet am 12. April 2000

Stoffenberger, Justizsekretärin, als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

1. der Frau _ _ _ _
2. des Herrn _ _ _ _
3. der Firma _ _ _ _

Kläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte _ _ _ _

gegen

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

Beklagte,

Beigeladene:

DB Netz AG, vertreten durch den Vorstand, _ _ _ _
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt _ _ _ _

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 16. März 2000
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Hien und die Richter am
Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost, Vallendar und Prof. Dr. Rubel

am 12. April 2000 für Recht erkannt:

Auf die Klage der Kläger zu 1 und 2 wird die Beklagte verpflichtet, über die von diesen Klägern geforderten aktiven Schallschutzmaßnahmen zum Schutze ihrer Gesundheit und – bei der Klägerin zu 1 – ihres Eigentums sowie 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 Kläger zu 1, 2 und 3 je vier Fünfzehntel, die Beklagte und die Beigeladene je ein Zehntel. Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen tragen die Kläger zu 1, 2 und 3 je vier Fünfzehntel. Im übrigen tragen die Beklagte und die Beigeladene ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Gründe:

I.

Die Kläger führen einen landwirtschaftlichen Betrieb im Ortsteil Ni. II der Gemeinde Wr. im Landkreis Ue. / Niedersachsen. Die Klägerin zu 1 ist Eigentümerin der Hofstelle und aller bewirtschafteten Flächen. Der landwirtschaftliche Betrieb ist an die Klägerin zu 3 verpachtet, die nach den Angaben des Klägers zu 2 in das Handelsregister eingetragen worden ist. Der Kläger zu 2 ist Komplementär der Klägerin zu 3 und bewohnt gemeinsam mit seiner Ehefrau, der Klägerin zu 1 das zu dem landwirtschaftlichen Betrieb gehörende Wohnhaus. Die Kläger betreiben Milchviehwirtschaft. Der Bestand liegt derzeit bei 100 Milchkühen, die – auch im Sommer – im Stall gehalten werden. Die Milchproduktion beträgt etwa 800 000 kg/ Jahr. Die Kläger streben eine Erweiterung ihrer Produktion auf 1 bis 1,3 Mio kg/Jahr an. Dazu haben sie derzeit einen neuen Kuhstall im Bau, in dem 63 Liegeplätze für Milchkühe vorgesehen sind. Das Wohnhaus der Kläger ist um 1870 errichtet und etwa 1971 ausgebaut worden. Die Entfernung des Wohnhauses zur Bahn beträgt etwa knapp 50 m.

Die Kläger wenden sich gegen die Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt 2_ der Eisenbahnstrecke Stendal - Ue.

Die Eisenbahntrasse Stendal - Ue. als Teil der später so bezeichneten Amerika-Linie Berlin-Stendal-Ue. -Langwedel-Bremen-Bremerhaven 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 mitteldeutschen 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. Anfang 1988 fragte daraufhin ein im Auftrag der Samtgemeinde Wr. handelndes Planungsbüro bei der damaligen Bundesbahndirektion Ha. an, ob die Zustimmung zur Verlegung einer Druckrohrleitung auf der Fläche des abgebauten zweiten Gleises erteilt werden könne. Dies erscheine möglich, da der Bahnschotter weitgehend abgefahren worden sei. Mit Schreiben vom 10. Februar 1988 teilte die Bundesbahndirektion Ha. mit, daß sie einer Längsverlegung in der zurückgebauten Trasse nicht zustimme, da sie beabsichtige, diese Grundstücksfläche zu verkaufen. Sie stelle der Samtgemeinde Wr. anheim, einen entsprechenden Kaufantrag bei der Bundesbahndirektion Ha. zu stellen. Zu weiteren Verhandlungen oder zu einer Veräußerung der Fläche kam es in der Folgezeit nicht.

Im August 1996 beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen bei der Beklagten die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Strecke Stendal - Ue. im Planfeststellungsabschnitt 2, der im Osten an der Gemeindegrenze Wi. -Wr. beginnt und im Westen an der Stadtgrenze von Ue. endet. Der Ausbau dieser Strecke, die in § 1 Nr. 3 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung 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.

Die Beklagte übersandte den Plan im September 1996 der Bezirksregierung Lüneburg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens. Im Rahmen dieses Verfahrens lagen der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen- des Vorhabens nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 11. November 1996 bis einschließlich 13. Dezember 1996 im Rathaus der Klägerin zu 2 zu jedermanns Einsicht aus. Mit persönlichem Schreiben vom 25. November 1996, durch ihre Prozeßbevollmächtigten und zusätzlich durch Schreiben des Niedersächsischen Landvolks vom 6. Dezember 1996 erhoben die Kläger Einwendungen. Sie forderten Lärm- und Erschütterungsschutz und machten geltend, der tägliche landwirtschaftliche Verkehr werde durch die Trassenführung stark beeinträchtigt. Einer Abgabe von Flächen könnten sie nicht zustimmen. Durch den geplanten Ausbau werde das Hof- und Grundvermögen erheblich gemindert. Das persönliche Wohlbefinden und die Gesundheit der Familie würden durch den Verkehr stark gefährdet. Große Bedenken meldeten sie für die Gesundheit der Veredelung an (Verkaltung, Unruhe, Fruchtbarkeitsstörungen, Milchqualität, usw.).

Im Zeitraum zwischen dem 30. Juni und dem 9. Juli 1997 wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden und Verbände zu dem Plan von der Anhörsbehörde mit der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen, den Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben hatten, erörtert.

Durch Beschluß vom 29. Juli 1998 stellte das Eisenbahn-Bundesamt den Plan für das Vorhaben in der Weise fest, daß nur bestimmte Teile genehmigt wurden. Unter B.3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses ist bestimmt, Gegenstand des durchgeführten Verfahrens seien ausschließlich die im Bauwerksverzeichnis der genehmigten Planunterlagen aufgeführten baulichen Maßnahmen sowie die in den weiteren Planunterlagen dargestellten notwendigen Folgemaßnahmen (Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen sowie naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Bei den vom Vorhabenträger im übrigen im Rahmen der Wiederherstellung der Strecke beabsichtigten Maßnahmen handele es sich – soweit in dem Beschluß nichts anderes festgestellt werde – um die Sanierung der bestehenden zweigleisigen Eisenbahnstrecke Ue. - Stendal. Der Vorhabenträger sei nicht verpflichtet, für diese Maßnahme eine Planfeststellung zu erwirken, denn die bloße Wiederherstellung stelle weder den Bau noch eine Änderung der genannten Eisenbahnstrecke im Sinne des eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrechts dar. Danach sind planfestgestellt u.a. die vorgesehene Anpassung der Signal-, Telekommunikations- und Starkstromanlagen, die Erstellung einer Regelerleitung mit Stromführungsmasten, die vorgesehenen Maßnahmen an Eisenbahn- und Straßenüberführungen sowie an Bahnübergangsanlagen, die stellenweise Neuprofilierung von Bahnseitengräben und die Anpassung des Bahndamms bzw. der Einschnittsböschungen.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wurde u.a. folgendes ausgeführt:

Da eine Entwidmung der Strecke nicht erfolgt sei, bestehe sie rechtlich in ihrem ursprünglichen Zustand als zweigleisige Strecke fort. Eine formelle Entwidmung setze einen in geeigneter Weise bekanntgemachten hoheitlichen Akt voraus, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schaffe, daß bestimmte, bisher als Bahnanlage dienende Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offen ständen. Anhaltspunkte dafür, daß ein solcher Hoheitsakt für den hier zu behandelnden Streckenabschnitt vorliege, gebe es nicht. 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. Auch ohne das Planfeststellungsverfahren wäre der Vorhabenträger 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 planfestgestellten Maßnahmen auf der Strecke verkehren sollten. Eine nachteilige Veränderung der von der Strecke ausgehenden Umweltauswirkungen sei deshalb nicht zu verzeichnen. Die Planfeststellungsbehörde sei mithin 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. Daran, daß der Vorhabenträger den Eisenbahnbetrieb ohne Einholung einer planungsrechtlichen Genehmigung nach Sanierung der Bahnanlagen wie vorgesehen hätte weiterführen können, 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 Betriebs 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.

Zu den Einwendungen der Kläger wurde zusätzlich ausgeführt, sämtliche Inanspruchnahmen von Flächen seien mit einer Ausnahme aus der Planung entfernt worden. Zu dem Einwendungspunkt einer Gefährdung der sogenannten Veredelung findet sich im Planfeststellungsbeschluß nichts.

Gegen den Beschluß richtet sich die am 31. August 1998 beim Verwaltungsgericht eingegangene Klage. Mit der Klage begehren die Kläger die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und hilfsweise Schall- und Erschütterungsschutz für ihr Wohnhaus und ihren landwirtschaftlichen Betrieb. Zur Stützung ihres Aufhebungsantrages berufen sie sich sinngemäß darauf, im Planfeststellungsverfahren sei die Alternative in Form des Baus des sog. Ve. Bogens nicht ausreichend abgewogen worden. Als Nutzer ihres Wohnhauses seien sie erheblich zunehmenden Schall- und Erschütterungsbeeinträchtigungen ausgesetzt. Es müsse deshalb beanstandet werden, daß der Planfeststellungsbeschluß insoweit keine Vorsorge treffe.

Erstmals im Augenscheins- und Erörterungstermin am 15. Februar 2000 haben die Kläger auch für das Klageverfahren geltend gemacht, das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtige in erheblicher Weise ihre Milchviehwirtschaft. Mit Schriftsatz vom 14. März 2000 haben die Kläger sodann unter Vorlage eines fachtierärztlichen Berichts vom 22. Februar 2000 im einzelnen betriebliche Einbußen für das Jahr 1999 durch den Rückgang der Milchproduktion, durch den Verlust ungeborener Kälber (Verkalbungen) und durch Fruchtbarkeitsstörungen bei Milchkühen bezeichnet. Die Kläger machen die Befürchtung geltend, daß es zu fortdauernden Störungen dieser Art kommen werde, wodurch die Existenz ihres landwirtschaftlichen Betriebes in Frage gestellt sei.

Die Kläger beantragen,

1. den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Ha. , vom 29. Juli 1998 für den Planfeststellungsabschnitt 2_ der Eisenbahnlinie Stendal - Ue. aufzuheben,

hilfsweise,

2. die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Ha. , vom 29. Juli 1998 im Planfeststellungsabschnitt 2_ der Eisenbahnlinie Stendal - Ue.

- a) um Anordnungen/Planungen/Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes zu ergänzen, so daß die Immissionsgrenzwerte gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht überschritten werden,

- b) hilfsweise zu a), um Anordnungen/Planungen/ Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes zu ergänzen, so daß die in den Schlafzimmern des Hauses der Kläger zu 1

und 2 unter der im Rubrum genannten Anschrift Immissionsgrenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber nicht überschritten werden,

c) um Anordnungen/Planungen/Maßnahmen des Erschütterungsschutzes im Bereich des Bahnoberbaus (Gleise, Schwellen, Schotter/Planumsschutzschicht) des Bahndammes und/oder des Untergrundes von Bahnoberbau oder Bahndamm und/oder der Gestaltung der Zwischenräume zwischen Gleisen und angrenzender Bebauung zu ergänzen, so daß die Immissionsgrenzwerte gemäß DIN 4150/2 nicht überschritten werden.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie meinen, die Kläger könnten zusätzlichen Schall- und Erschütterungsschutz nicht verlangen. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzverordnung seien nicht erfüllt. Soweit die Kläger sich auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Schallschutz bei der Wiederinbetriebnahme zuvor teilungsbedingt stillgelegter Bahnstrecken beriefen, könnten sie daraus für sich nichts herleiten. Im Streckenabschnitt Wi. /Ue. sei es zu keinem Zeitpunkt zu einer Streckenstilllegung gekommen.

Aufgrund Beweisbeschlusses vom 1. Februar 2000 hat der Berichterstatter die Örtlichkeiten auf dem Grundstück der Kläger in Ni. II in Augenschein genommen. Dazu wird auf die Niederschrift vom 15./16. Februar 2000 verwiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Verwaltungsstreitakte und die von der Beklagten eingereichten Planungs- und Verwaltungsvorgänge Bezug genommen. Die genannten Akten haben dem Senat vorgelegen und sind – soweit wesentlich – zum Inhalt der mündlichen Verhandlung gemacht worden.

II.

Die Klage hat mit Haupt- und Hilfsanträgen nur zu einem geringen Teil Erfolg.

A. Die Kläger können die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses der Beklagten vom 29. Juli 1998 nicht beanspruchen.

1. Der Planfeststellungsbeschuß verstößt nicht gegen Verfahrensvorschriften. Die Kläger haben in diesem Zusammenhang auf von ihnen behauptete Mängel des Verfahrens hingewiesen, die sie insbesondere für das in Teilen parallel verlaufene Planfeststellungsverfahren im benachbarten Planfeststellungsabschnitt 2_ der Strecke Stendal - Ue. gerügt haben. In seinem Urteil vom heutigen Tage in der Verwaltungsstreitsache BVerwG 11 A 18.98 hat der Senat diese Rügen im einzelnen behandelt und entschieden, daß Verfahrensfehler, die eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen könnten, nicht festzustellen sind. Darauf wird verwiesen. Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß Verfahrensmängel nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einer Anfechtungsklage nur dann zum Erfolg verhelfen könnten, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit bestünde, daß die Planungsbehörde ohne diese Fehler anders entschieden hätte (vgl. BVerwGE 69, 256; 75, 214; Beschuß vom 23. Februar 1994 - BVerwG 4 B 35.94 - <Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 97>). Dafür ist hier nichts ersichtlich.

2. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind im Planfeststellungsverfahren die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mängel bei der Abwägung sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG). Offensichtliche und kausale Abwägungsmängel, auf die die Kläger sich zur Stützung ihres Hauptantrages berufen könnten, sind nicht festzustellen.

a) Der Planfeststellungsbeschuß weist die von den Klägern wie auch zahlreichen Einwendern erhobenen Forderungen nach Schallschutzaufgaben mit der Begründung zurück, das planfestgestellte Vorhaben sei weder ein Neubau, einer Eisenbahnstrecke noch eine wesentliche Veränderung einer bestehenden Strecke. Vielmehr handele es sich um die Rekonstruktion einer planungsrechtlich vorhandenen zweigleisigen Hauptverkehrsstrecke. Von den planfeststellungsbedürftigen Teilen des Vorhabens gehe keine zusätzliche Lärmbelastung aus, so daß die Planfeststellungsbehörde Lärmprobleme nicht habe berücksichtigen müssen und dürfen.

aa) Diese Erwägung wäre fehlerhaft, wenn die Grundannahme des Beschlusses, daß die Wiederinbetriebnahme der Strecke Stendal - Ue. keinen – auch nur teilweisen – Neubau darstellt, nicht zuträfe. Dies ist indessen nicht der Fall.

Unstreitig verläuft im Planfeststellungsabschnitt 2_ 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 im Planfeststellungsbeschuß aufgeführten baulichen Maßnahmen nicht schon daraus, daß dazu die Abtragung und völlige Erneuerung des gesamten alten Bahnkörpers gehören mag. Ebenso wenig 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 durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offenstehen (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 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 der genannten 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).

Etwas 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.

Das Schreiben der Bundesbahndirektion Ha. vom 10. Februar 1988 an das im Namen der Samtgemeinde Wr. handelnde Planungsbüro reicht nicht aus, eine gegenteilige Annahme zu begründen. Zwar wird darin eine Verkaufsabsicht für Teile der Flächen signalisiert, auf denen das bis 1985 betriebene und danach abgebaute zweite Gleis lag, doch kann daraus nicht geschlossen werden, daß eine entsprechende Freigabe der Flächen bereits erfolgt war. Die Beigeladene hat vielmehr das Verwaltungsverfahren ihrer Rechtsvorgängerin in bezug auf Flächenveräußerungen dahin geschildert, daß erst bei Vorliegen eines konkreten Kaufangebotes in die Prüfung der Frage eingetreten wurde, ob eine Flächenfreigabe möglich und im Anschluß daran eine Veräußerung erwünscht sei. Der Senat muß folglich entsprechend diesem Vortrag davon ausgehen, daß eine Flächenfreigabe vor dem 10. Februar 1988 nicht erfolgt war. Daß sie auch hinterher nicht angeordnet worden ist, steht fest, weil es zu weiteren Verhandlungen der Samtgemeinde Wrestedt mit der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen über einen Flächenerwerb nicht gekommen ist.

Ebensowenig hat die nach 1985 vorgenommene rein 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 westlich des Planfeststellungsabschnitts 2_ in den Jahren 1987/88 ohne Planfeststellung 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 dem Bereich der Einbindung in den Bahnhof Ue. auch künftig zunächst 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>).

Soweit die Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat nochmals zum Ausdruck gebracht haben, ihrer Meinung nach sei die bisherige tatsächliche Grundlage für die dargestellten Feststellungen zur Bahnstrecke Stendal - Ue. insbesondere im Abschnitt Wi. - Ue. nicht ausreichend, kann ihnen nicht gefolgt werden. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 13. Juli 1999 hat der Berichterstatter alle Prozeßbeteiligten sowie den Bundesminister für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen um die Übersendung aller Vorgänge und Akten gebeten, die für die Frage einer Teilentwidmung im Abschnitt Wi. - Ue. von Bedeutung sein könnten. Die daraufhin eingereichten Vorgänge erlauben nach Auffassung des Senats eine sichere Überzeugungsbildung in der zuvor dargestellten Richtung. Soweit die Kläger rügen, der Untersuchungsbericht zum Untersuchungsraum 1.20 der Bundesbahndirektion Ha. – Untersuchungsgruppe RZ – sei in den vorgelegten Akten nur mit seinem Deckblatt, nicht aber vollständig vorhanden, trifft dies zu, doch liegt darin kein Mangel. Evident handelt es sich nämlich um eine Untersuchung zu den betrieblichen Notwendigkeiten und Gegebenheiten u.a. im Raum Braunschweig-Ue., der der bekannten und vom Senat beurteilten teilweisen Streckenstilllegung des Jahres 1985 vorausgegangen ist. Danach bestand keine Veranlassung, den vollständigen Bericht beizuziehen.

b) Der Planfeststellungsbeschluß knüpft an den damit gegebenen planungsrechtlichen Fortbestand einer zweigleisigen Bahnstrecke die Folge, daß die Lärmproblematik in der Abwägung nicht habe berücksichtigt werden müssen und dürfen. Darin liegt ein Abwägungsfehler, der allerdings nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen kann.

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 <375>; 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.

Für den damit festzustellenden Abwägungsfehler ist jedoch ein Einfluß auf das Abwägungsergebnis im Sinne des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG zu verneinen. Ein solcher Einfluß

wäre gegeben, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit bestünde, daß ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre. Das wiederum ist dann der Fall, 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. Dabei kann im Rahmen des hier zu behandelnden Hauptantrages auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nur ein solches anderes Abwägungsergebnis erheblich sein, das nicht schon im Wege der Planergänzung verwirklicht werden kann. Bei Anlegung dieser Maßstäbe ergibt sich hier, daß der Mangel der Nichtberücksichtigung möglicherweise grundrechtsrelevanter Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen der Kläger durch Planergänzung um Schutzauflagen behoben werden kann. Demgegenüber spricht nichts dafür, daß der beschriebene Abwägungsfehler für die Planungsentscheidung insgesamt von so großem Gewicht ist, daß dadurch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage gestellt wird. Die nach den Umständen des vorliegenden Falles insoweit allein in Betracht zu ziehende konkrete Möglichkeit einer anderen Trassenwahl ist bei realistischer Betrachtungsweise zu verneinen, wie der Senat durch Urteil vom heutigen Tage in der Sache BVerwG 11 A 18.98 ausgeführt hat.

c) Soweit die Kläger darüber hinaus als abwägungsfehlerhaft rügen, daß der Planfeststellungsbeschluß auch den Gesichtspunkt des Erschütterungsschutzes nicht in die Abwägung eingestellt habe, gilt dafür Entsprechendes. Selbst wenn auch insoweit ein Abwägungsfehler zu konstatieren wäre, ist nicht dargetan und nicht ersichtlich, daß ein solcher Mangel für die Planungsentscheidung insgesamt von so großem Gewicht wäre, daß dadurch das Planungskonzept als Ganzes in Frage gestellt würde. Auch insoweit würde es deshalb bei einem Anspruch auf Planergänzung bleiben.

d) Soweit die Kläger schließlich existenzgefährdende Auswirkungen des laufenden Bahnbetriebes auf die Milchviehwirtschaft ihres landwirtschaftlichen Betriebes behaupten, können sie auch mit diesem Vorbringen eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erreichen.

aa) Bereits im Verwaltungsverfahren haben die Kläger mit ihren Einwendungen auf eine "Gefährdung der Veredelung" verwiesen. Soweit sie im Verwaltungsprozeß diesen Gesichtspunkt erstmals im Erörterungstermin vor dem Berichterstatter am 15. Februar 2000 aufgegriffen und ihn sodann mit Schriftsatz vom 14. März 2000 vertieft haben, ist das Vorbringen trotz des Verstreichens der 6-Wochen-Frist nach § 20 Abs. 6 AEG, § 5 Abs. 3 VerkPBG zu berücksichtigen. Denn die Befassung des Senats mit den genannten Gesichtspunkten führt nicht im Sinne der § 20 Abs. 6 Satz 2 AEG, § 5 Abs. 3 Satz 2 VerkPBG, § 87b Abs. 3 Satz 1 Ziff. 1 VwGO zu einer Verzögerung der Erledigung des Rechtsstreits.

bb) Die von ihnen angeführte Existenzgefährdung für die Milchviehwirtschaft stellen die Kläger, nachdem ursprüngliche Probleme in bezug auf den Viehtrieb sich wegen der Umstellung von Weide- auf Stallhaltung erledigt haben, allein in den Zusammenhang mit einer unzumutbaren Lärm- und Erschütterungsbelastung für die Kühe und ihren Nachwuchs. Der Senat läßt dahinstehen, ob die Kläger sich mit dem auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag nicht auch insoweit auf die Möglichkeit der Anordnung nachträglicher Schutzauflagen verweisen lassen müßten. Denn nach dem verfügbaren Tatsachenmaterial kann eine Existenzgefährdung in dem genannten Zusammenhang ausgeschlossen werden.

Zur Stützung ihres Vortrages beziehen die Kläger sich auf einen fachtierärztlichen Bericht der Tiergesundheitsdienste bei der Landwirtschaftskammer Ha. vom 22. Februar 2000. Der Bericht schildert im einzelnen Fruchtbarkeitsstörungen bei den Milchkühen der Kläger im Zeitraum Januar bis September 1999 während der auf der Grundlage der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführten Bauarbeiten an der Bahnstrecke. Über entsprechende Störungen während der im Dezember 1999 begonnenen Phase des laufenden Bahnbetriebes auf der zur Zeit zunächst eingleisig instand gesetzten Trasse enthält der Bericht keine Aussagen. Nur mit der Darlegung und dem Nachweis solcher vom Bahnbetrieb ausgehender Beeinträchtigungen aber könnte der Planfeststellungsbeschuß mit Erfolg angegriffen werden. Dazu hat der Prozeßbevollmächtigte der Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat lediglich ausgeführt, er könne nach seinem derzeitigen Kenntnisstand solche Auswirkungen – noch – nicht behaupten, sie aber auch nicht ausschließen.

Im Gegensatz dazu hält aber gerade der genannte tierärztliche Bericht im Zusammenhang mit den vorliegenden schall- und erschütterungstechnischen Daten nachhaltige Beeinträchtigungen des Viehbestandes durch den Bahnbetrieb für ausgeschlossen. Nach der schalltechnischen Begutachtung sind zwar am Wohnhaus der Kläger Außenpegel von bis zu 66 dB(A) bei Nacht zu verzeichnen, so daß zu unterstellen ist, daß die Außenwand des weiter zurückliegenden Stallgebäudes der Kläger gleichfalls noch Außenpegel oberhalb von 62 dB(A) aufweisen wird. Doch folgt allein daraus für den Erfolg der Klage noch nichts, weil es für Vieh, insbesondere für Milchkühe, keine in Fachkreisen anerkannten Grenz- oder Zumutbarkeitswerte gibt und weil die Schadwirkung von Lärm auf die Gesundheit von Tieren als nicht entscheidend einzuschätzen ist (so ausdrücklich der von den Klägern vorgelegte tierärztliche Bericht, S. 4 oben).

Die hinzutretenden Erschütterungen müssen als gering eingeschätzt werden. Nach der von der Beigeladenen vorgelegten Überarbeitung der erschütterungstechnischen Untersuchung kann als sicher angenommen werden, daß am und im Kuhstallgebäude der Kläger die durch den Bahnbetrieb verursachten Erschütterungen gegenüber dem Ist-Zustand rückläufig sein werden (vgl. dazu noch unten unter D.).

Danach steht zur Überzeugung des Senats fest, daß die im Bericht vom 22. Februar 2000 beschriebenen Fruchtbarkeitsstörungen – wenn sie nicht aus der Umstellung von der Weide- auf Stallhaltung resultieren – unter den besonderen Bedingungen der Bauarbeiten an der Trasse (unmittelbar hinter dem Betriebsgelände der Kläger verlief eine intensiv genutzte Baustraße) und durch Bauarbeiten auf dem Grundstück der Kläger (im Zusammenhang mit der Errichtung eines zweiten Kuhstalles) verursacht worden sind. Entsprechende Beeinträchtigungen durch den stetigen, fahrplanmäßigen und deshalb für die Kühe gewöhnungsfähigen Bahnbetrieb sind nicht zu befürchten.

cc) Ist dies so, so kann gleichfalls offenbleiben, ob es als Mangel des Planfeststellungsbeschlusses bezeichnet werden muß, wenn dort die von den Klägern eingewendete Gefährdung für ihren landwirtschaftlichen Betrieb nicht gesondert in die Abwägung eingestellt und behandelt worden ist. Jedenfalls müßte nämlich verneint werden, daß die Planfeststellungsbehörde bei Vermeidung des – unterstellten – Fehlers zu einem anderen Ergebnis hätte gelangen können (vgl. § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG).

B. Mit dem Hilfsantrag zu 2 a begehren die Kläger in Anwendung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung Schutzauflagen des aktiven und passiven Lärmschutzes. Ein dahin gehender Anspruch ist nicht gegeben.

Da es sich bei der Strecke Stendal - Ue. um einen planungsrechtlich fortbestehenden zweigleisigen Schienenweg handelt, sind Schallschutzansprüche nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV nicht gegeben. Allerdings ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 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 Einschnittsböschungen 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 in stand gehalten worden wäre.

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. Dazu hat die Beklagte in ihrer technischen Stellungnahme vom 13. August 1999 nachvollziehbar dargelegt, daß auch ohne die am Bahndamm vorgesehenen Arbeiten und die Errichtung der Oberleitung das im Planfeststellungsbeschluß für das Jahr 2010 prognostizierte Zugaufkommen hätte abgewickelt werden können, wenn die Beigeladene den Schienenweg mit dem Ausrüstungsstandard der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wiederherrichten würde. Diesem Vortrag sind die Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

C. Scheiden Ansprüche der Kläger auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung oder der Verkehrswege-Schallschutz-Maßnahmen-Verordnung hiernach aus, so umfaßt der Hilfsantrag zu 2 b 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 Wichtigkeit entsprechend zu behandeln.

Allerdings hat insoweit die Klage der Klägerin zu 3 schon deshalb keinen Erfolg, weil der Hilfsantrag sich auf das im Eigentum der Klägerin zu 1 stehende und vom Kläger zu 2

mitbewohnte Wohnhaus bezieht und die Klägerin zu 3 als Handelsgesellschaft sich insoweit weder auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 noch auf Art. 14 Abs. 1 GG berufen kann.

Dagegen ist die Klage hinsichtlich der Kläger zu 1 und 2 insoweit begründet. Denn die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Abwägung weist, wie bereits im Rahmen der Prüfung des Hauptantrages festgestellt wurde, bei der Behandlung ihres Belanges, vor Beeinträchtigungen von Eigentum und/oder Gesundheit durch den künftig zu erwartenden Bahnlärm geschützt zu sein, einen im Sinne des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG offensichtlichen und ursächlichen Mangel auf. Es bestehen nämlich hinreichende Anhaltspunkte dafür, daß die Kläger hinsichtlich ihres Wohnhauses nach Ausführung des planfestgestellten Vorhabens über die tatsächliche Vorbelastung hinausgehenden Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt sein könnten.

Die Kläger zu 1 und 2 können sich auf die Befürchtung berufen, durch den zu erwartenden Schienenverkehrslärm gesundheitlich beeinträchtigt zu werden. 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 im 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 1 und 2 bei den für ihr Wohnhaus prognostizierten nächtlichen Außenpegeln von bis zu 66 dB(A) (an Gebäudeseiten mit Schlafräumen) in einem kritischen Bereich.

Die Klägerin zu 1 kann darüber hinaus geltend machen, durch den zu erwartenden Lärm möglicherweise unzumutbar in ihrem Eigentumsrecht beeinträchtigt zu werden. 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 Dorfgebiet liegende Wohnhaus der Klägerin zu 1 zu erwartenden Beurteilungspegel liegen nach der von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren vorgelegten Einzelpunktberechnung an drei Hausseiten zwischen 62 und 66 dB(A) und damit in einem Bereich, der sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bereits unmittelbar der Enteignungsschwelle nähert (vgl. BGHZ 97, 361 <366>; 122, 76 <81>). 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.

D. Mit dem Hilfsantrag zu 2 c begehren die Kläger sinngemäß die Verurteilung der Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um die Anordnung von Maßnahmen des aktiven Erschütterungsschutzes im Bereich der Bahnanlagen. Voraussetzung für einen dahin gehenden Planergänzungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG wäre, daß das Vorhaben durch die von dem künftigen Bahnbetrieb zu erwartenden Erschütterungen zu nachteiligen Wirkungen auf nicht präkludierte Rechte der Kläger führt.

Soweit die Kläger im gerichtlichen Verfahren – erstmals im Erörterungstermin gegenüber dem Berichterstatter am 14. Februar 2000 – auf eine durch die Bauart bedingte besondere Erschütterungsanfälligkeit ihres Wohnhauses Bezug genommen haben, liegen diese Voraussetzungen schon deshalb nicht vor, weil die Kläger eine dementsprechende Beeinträchtigung im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht haben. Sie sind deshalb mit solchen Einwendungen auch im Klageverfahren gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG präkludiert. Zwar haben die Kläger mit ihren Einwendungen im Verwaltungsverfahren in einer generellen Weise Maßnahmen des Erschütterungsschutzes gefordert; doch fehlt es dabei an jedem Hinweis für die Planfeststellungsbehörde darauf, daß es in bezug auf die Bauart des klägerischen Wohnhauses möglicherweise besonderer Überprüfung im Einzelfall bedurfte. Ohne einen solchen Hinweis bestand für die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, über die allgemeinen Überlegungen zum Erschütterungsschutz hinausgehend für das Wohnhaus der Kläger Besonderheiten ins Auge zu fassen.

Was die generelle Befassung des Planfeststellungsbeschlusses mit der Erschütterungsproblematik (Ziff. 3.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses S. 23) angeht, so erlaubt die von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren eingereichte Überarbeitung der erschütterungstechnischen Untersuchung für die Planfeststellungsabschnitte 2_ bis 2_6 – Kurzfassung – vom 16. November 1998 entgegen der Auffassung der Kläger eine hinreichend sichere Beurteilung und Überzeugungsbildung des Senats. Der Planfeststellungsbeschluß führt aus, Erschütterungen aus dem wiederaufzunehmenden Eisenbahnbetrieb würden durch die mit dem Beschluß genehmigten Baumaßnahmen nicht nachteilig verändert. Die von dem Vorhabenträger vorgesehene Sanierung des Schienenweges nach dem heutigen Stand der Technik werde im übrigen mit einer Verbesserung der Strecke im Erschütterungsverhalten gegenüber dem technisch überholten Ist-Zustand verbunden sein.

Diese Erwägung erweist sich den Klägern gegenüber als fehlerfrei. Die bereits genannte Überarbeitung der erschütterungstechnischen Untersuchung weist für ein Gebäude in Ni. II mit einer Entfernung von 38 m zum nächstgelegenen Gleis eine deutliche Reduzierung der prognostizierten Erschütterungswirkungen im Verhältnis zum Ist-Zustand aus. Was die allgemeine Betrachtung in bezug auf den Erschütterungsschutz angeht – mit den nachträglichen Einwendungen in bezug auf die besondere Erschütterungsanfälligkeit ihres Wohnhauses sind die Kläger wie dargestellt präkludiert –, sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, daß für die weiter vom Gleis entfernten Gebäude auf dem Grundstück der Kläger (Entfernung des Wohnhauses zum Gleis: 44 m; Entfernung des Stallgebäudes zum Gleis: 53 m) ungünstigere Werte zu befürchten sein könnten.

Daß Schutzauflagen wegen schädlicher Erschütterungswirkungen auf den Viehbestand der Kläger nicht verlangt werden können, ergibt sich bereits aus den Ausführungen zum Hauptantrag (unter A. 2 d).

E. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 155 Abs. 1 Satz 1, §§ 159, 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 ZPO. Der Senat schätzt dabei das teilweise Obsiegen der Kläger zu 1 und 2 mit einem Fünftel des Gesamtwertes ein.

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

Beschluß

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 80 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. Ziff. 33.2 und Ziff. 1.2 des Streitwertkataloges für die Verwaltungsgerichtsbarkeit - Faassung 1996 - NVwZ 1996, S. 563).

Hien, Vallendar, Kipp.