

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht, Lärmschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 24/99

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 17.09.1999

Aktenzeichen: 11 A 4/98

Rechtsquellen:

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

Stichworte:

Planfeststellung; Schallschutz; wesentliche Änderung; bauliche Erweiterung; erheblicher baulicher Eingriff; Erhöhung des Beurteilungspegels; Abwägungsgebot; Fiktion fehlender Lärmzunahme; Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt unterbrochener Schienenwege; Erheblichkeit von Abwägungsmängeln; Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigung durch Verkehrslärm.

Leitsätze:

1. Die bloße Wiederertüchtigung einer - nicht entwidmeten - Bahnanlage, die wegen einer jahrzehntelangen Nutzungsunterbrechung infolge der deutschen Teilung in baufälligem Zustand ist, stellt auch dann keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § der 16. BImSchV dar, wenn die Bauarbeiten aus technischer Sicht einem Neubau nahekommen.
2. Für die Frage, ob ein erheblicher baulicher Eingriff (hier: Elektrifizierung) zu einer Lärmerhöhung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV führt, ist bei der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt baufälliger Bahnanlagen der nach dem baulichen Eingriff prognostizierte Lärm (hier: für das Jahr 2010) zu vergleichen mit dem Lärm, der zum gleichen Zeitpunkt zu erwarten wäre, wenn der Bahnbetrieb nicht durch die deutsche Teilung unterbrochen und die Bahnanlage im plangegebenen Rahmen laufend instandgehalten und modernisiert worden wäre.
3. Scheidet bei der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Bahnanlagen ein Lärm Schutzanspruch nach der 16. BImSchV mangels Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs oder mangels Kausalität eines Eingriffs für die Lärmerhöhung aus, so bedeutet das nicht, daß der durch die Wiederinbetriebnahme verursachte Lärm bei der Planfeststellung für Baumaßnahmen, die mit der Wiederinbetriebnahme funktional zusammenhängen (hier: Elektrifizierung), von vornherein unberücksichtigt bleiben kann. Die Anwohner haben jedenfalls dann, wenn die zu erwartenden Immissionen für sie eine Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigung darstellen können, einen Anspruch darauf, daß diese Belange in die Abwägung eingestellt und angemessen berücksichtigt werden (im Anschluß an Urteil vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98)

### Zusatz:

Das BVerwG weist im Urteilstext darauf hin, daß sich die Fiktion der fehlenden Lärmzunahme (also das Zugrundelegen einer plangegebenen, derzeit tatsächlich aber gar nicht bestehenden Lärmbelastung) und die vorgenommene Eingrenzung dieser Fiktion auf Fälle der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt unterbrochener Schienenwege beschränkt. Sie trägt den gegenläufigen Interessen bei der Bewältigung der Folgen der deutschen Teilung und Wiedervereinigung Rechnung und kann deshalb nicht ohne weiteres auf andere Fallgestaltungen übertragen werden.

### Urteil

-BVerwG 11 A 4.98- Verkündet am 17. November 1999

Schulz, Justizangestellte, als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

1. \_\_\_\_, 2. \_\_\_\_, 3. \_\_\_\_, 4. \_\_\_\_, 5. \_\_\_\_, 6. \_\_\_\_, 7. \_\_\_\_, 8. \_\_\_\_, 9. \_\_\_\_, 10. \_\_\_\_, 11. \_\_\_\_, 12. \_\_\_\_,  
13. \_\_\_\_, 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 \_\_\_\_\_

Beteiligter: Der Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts

auf die mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 1999

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Hien und die Richter am  
Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost, Kipp, Vallendar und Prof. Dr. Rubel

am 17. November 1999

für Recht erkannt:

Auf die Klageanträge der Kläger zu 3, 4 und 9 wird die Beklagte verpflichtet, hinsichtlich der Grundstücke Ni. 00, Th. 00 und Bi., A.d.Ba. 00, über 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 Kläger zu 1, 2, 6, 8, 11 und 15 je 1/9, die Kläger zu 3, 4 und 9 je 1/18 sowie die Beklagte und die Beigeladene je 1/12. Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen tragen die Kläger zu 1, 2, 6, 8, 11 und 15 je 1/9 sowie die

Kläger zu 3, 4 und 9 je 1/18. Im übrigen tragen die Beklagte und die Beigeladene ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

## **Gründe:**

I.

1. Die Kläger sind Eigentümer und - mit Ausnahme der Kläger zu 3 - auch Bewohner von bebauten Grundstücken in Be. und Sch. in der Nachbarschaft des Streckenabschnitts Ni. - Wi. der alten Eisenbahntrasse Stendal - Salzwedel - Wi. - Uelzen.

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 sodann aufgrund einer vorläufigen Planfeststellung vom 5. November 1906 noch vor dem Ersten Weltkrieg als zweigleisige Hauptbahn in Betrieb genommen. 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 der 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, in den übrigen Streckenabschnitten eingleisig demontiert. Im Abschnitt Wi. - Ni. erfolgte diese Demontage in den Jahren 1948 bis 1951. Im Bereich der damaligen Grenzsicherungsanlagen wurde zusätzlich der gesamte hier in Dammlage verlaufende Bahnkörper auf ca. 200 m Länge beseitigt. Signaltechnische Anlagen für den Zugbetrieb fehlen auf 36 km Länge. 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. Bis 1992 fand dort geringfügiger Güterverkehr statt. Danach wurde die Strecke aus Gründen der Betriebssicherheit für den Eisenbahnverkehr gesperrt. 1994 wurde das dortige Gleis wieder als Baugleis zugelassen.

2. Im Juni 1995 beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen bei der Beklagten die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Strecke Stendal - Uelzen im Teilabschnitt Ni.- So.. Der Ausbau dieser Strecke, die in § 1 Nr. 3 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. 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. 1 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, 36 Zügen des Personennah- und Regionalverkehrs und 55 Zügen des Güterverkehrs zu rechnen sei.

Im Bereich der Grundstücke der Kläger zu 1 bis 3, die ca. 20 bis 70 m nördlich und südlich der Trasse im Dorfgebiet von Ni. liegen, sieht der Plan u.a. die "Sanierung" des Bahndammes

vor. Diese soll in der Weise erfolgen, daß der bestehende, dort etwa 2 m hohe Unterbau, der ursprünglich für eine allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt war, bis auf das Geländeniveau abgetragen und entsprechend den heutigen erdbautechnischen Anforderungen an eine Geschwindigkeit von 160 km/h unter lageweiser Verdichtung neu aufgebaut wird. Dabei soll die Böschungskrone von bisher 9 - 10 m auf 11,30 m verbreitert werden, um einen breiteren Bahnseitenweg und einen Kabeltrog aufzunehmen. Vorgesehen ist weiter die Sanierung des Oberbaus unter Neubau der zwei Streckengleise, wobei durch größere Mächtigkeit des Schotterbettes, längere und schwerere Betonschwellen statt der früheren Holzschwellen und größere Schienenprofile eine Erhöhung der zulässigen Achslast von 20 t auf 22,5 t erreicht werden soll. Bei der Sanierung des Oberbaus handele es sich jedoch nur um Instandsetzungsmaßnahmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Außerdem solle die Strecke mit Signal- und Telekommunikationsanlagen ausgerüstet werden, wobei die Installation elektronischer Signaltechnik vorgesehen sei. Ferner werde eine Regeloberleitung mit Stromführungsleitungen auf den Mastköpfen errichtet.

Im Bereich des Grundstücks der Kläger zu 4, das ca. 20 m südwestlich der Trasse im Außenbereich liegt, sieht der Plan ebenfalls u.a. die "Sanierung" des hier ca. 4 m hohen Bahndammes in der genannten Art und Weise vor. Auch im übrigen soll die Anlage so wie im Bereich der Kläger zu 1 bis 3 hergestellt werden.

Das Grundstück des Klägers zu 6 liegt ca. 70 m südlich der Trasse im Dorfgebiet von Bi., die Grundstücke der Kläger zu 8 und 9 östlich davon in einem Wohngebiet. Im Bereich dieser Grundstücke sieht der Plan u.a. die Sanierung des hier ca. 6 m hohen Bahndammes vor, dessen Unterbau dabei jedoch nicht vollständig, sondern nur um etwa 1 m abgetragen und wie an der übrigen Strecke neu aufgebaut wird. Insoweit handele es sich nur um Instandsetzungsmaßnahmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Im übrigen ist die Anlage so wie im Bereich der Kläger zu 1 bis 3 vorgesehen.

Das Grundstück der Kläger zu 11 liegt im Außenbereich ca. 30 m nördlich der hier in einem ca. 1,5 m tiefen Einschnitt verlaufenden Bahntrasse. In seiner Nachbarschaft befindet sich außer einem großen landwirtschaftlichen Gehöft keine weitere Bebauung. Vorgesehen ist hier die Sanierung und teilweise Neuanlegung der Einschnittsböschungen unter Abflachung der Böschungswinkel und Verbreiterung der Einschnittssohle von bisher 9 - 10 m auf 11,30 m. Im übrigen soll auch hier die Anlage wie -bei den Klägern zu 1 bis 3 aufgebaut werden.

Das Grundstück der Klägerin zu 15 liegt im Außenbereich unmittelbar am Südrand der hier in einem ca. 2 m tiefen Einschnitt verlaufenden Trasse, gegenüber einer ca. 5 m hohen Böschung. Auch hier ist die Sanierung der Einschnittsböschungen unter Abflachung der Böschungswinkel und der Aufbau der Anlage in der auch bei den anderen Klägern vorgesehenen Weise geplant.

Schallschutzmaßnahmen wurden in den Bereichen der Grundstücke der Kläger nicht vorgesehen. Nach einer den eingereichten Unterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchung vom Mai 1995 wurden für die Wohnhäuser der Kläger zu 11 und 15 bei einem im Jahre 1993 für das Jahr 2010 prognostizierten Zugmengerüst von täglich 195 Zügen folgende Beurteilungspegel berechnet:

Kläger zu 11: Erdgeschoß tags 66,2/nachts 69,4 dB(A)

1. Obergeschoß tags 67,6/nachts 70,9 dB(A)

Kläger zu 13: Erdgeschoß tags 77,2/nachts 80,4 dB(A)

1. Obergeschoß tags 77,0/nachts 80,2 dB(A)

3. Die Beklagte übersandte den Plan im November 1995 der Bezirksregierung Lüneburg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens.

Innerhalb der Einwendungsfrist machten die Kläger zu 1, 2, 4, 8, 9, 11 und 15 sowie der Rechtsvorgänger der Kläger zu 3 u.a. geltend, das Ausbauprojekt führe zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen. Ohne qualifizierten Schallschutz sei mit gesundheitlichen Schäden zu rechnen. Auch der Kläger zu 6 forderte wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen wegen der Nähe seiner Wohn- und Betriebsgebäude zur Bahnlinie.

Am 20. und 21. Mai 1996 wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden und Verbände zu dem Plan von der Anhörungsbehörde mit der Beigeladenen, den Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben hatten, erörtert.

4. Durch Beschluß vom 10. Dezember 1997 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- und Telekommunikationsanlagen, die Erstellung einer Regeloberleitung mit Stromführungsmasten sowie im Bereich der Grundstücke der Kläger zu 1 bis 4 die "Sanierung und teilweise Neuanlegung" des Bahndammes. Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Kläger wurden nicht angeordnet.

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 Hauptbahn fort. Der Wiederaufbau stelle für sich keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar. Für die Sanierungsmaßnahmen, die nicht als Gegenstand der Genehmigung aufgeführt seien, sei keine Planfeststellung erforderlich, weil die bloße Wiederherstellung der Strecke mit der anschließenden Weiterführung des unterbrochenen Eisenbahnbetriebs weder den Bau noch eine Änderung der Strecke im Sinne des Fachplanungsrechts darstelle. Eine Entwidmung des Streckenabschnitts sei nicht anzunehmen. Eine formelle Entwidmung setze einen in geeigneter Weise bekanntgemachten hoheitlichen Akt voraus, der für jedermann klare Verhältnisse in bezug darauf schaffe, daß bestimmte, bisher als Bahnanlage dienende Flächen künftig wieder für andere Nutzungsarten offen ständen. Anhaltspunkte dafür, daß ein solcher Hoheitsakt für den hier zu behandelnden Streckenabschnitt vorliege, gebe es nicht. Ebenso wenig sei eine faktische Entwidmung anzunehmen; denn die Bahntrasse sei keiner anderen Nutzung zugeführt worden. Der ursprüngliche Zustand der Strecke lasse sich auch durch Entfernung von Bewuchs und Sanierung der Erd- und Kunstbauwerke ohne weiteres wiederherstellen und der ursprüngliche Nutzungszweck damit unproblematisch weiterverfolgen.

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 daher nicht gegeben, so daß die Beigeladene insoweit keine öffentlich-rechtliche Verpflichtung treffe, aufgrund derer die Planfeststellungsbehörde befugt wäre, ihr Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Daran, daß der Vorhabenträger den Eisenbahnbetrieb ohne Einholung einer planungsrechtlichen Genehmigung nach Sanierung der Bahnanlagen weiterführen könnte, werde deutlich, daß die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden

Planfeststellungsbeschuß stehe. Deshalb wären die sich aus der Weiterführung des Betriebs als solcher möglicherweise ergebenden Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen mit der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen im Rahmen des bürgerlichrechtlichen Nachbarschaftsverhältnisses direkt zu klären. Die Planfeststellungsbehörde sei insoweit als Aufsichtsbehörde in lediglich öffentlichrechtlicher Hinsicht nicht regelungsbefugt.

Der Planfeststellungsbeschuß wurde den Klägern zu 1, 2, 4, 6, 8, 9, 11 und 15 am 18. Dezember 1997 und dem Rechtsvorgänger der Kläger zu 3, die dessen Grundstück am 10. Juli 1997 erworben hatten, am 27. Dezember 1997 zugestellt.

5. Die Kläger haben am 19. Januar 1998, einem Montag, die vorliegende Klage erhoben, mit der sie eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schallschutzanordnungen, hilfsweise um die Anordnung von Geldentschädigungen begehren. Zur Begründung tragen sie im wesentlichen folgendes vor:

Entgegen der Annahme des Planfeststellungsbeschlusses fehle es bereits an einer Widmung der Strecke als zweigleisige Hauptbahn. Die landesherrliche Genehmigung von 1867 reiche hierfür nicht aus. Jedenfalls sei die Strecke als zweigleisige Hauptbahn dadurch entwidmet worden, daß der Abschnitt Uelzen - Wi. durch einen im Amtsblatt der Bundesbahndirektion Hannover bekanntgemachten Hoheitsakt am 21. März 1985 vom zwei- auf dauernd eingleisigen Betrieb umgestellt und entsprechende Umbauten in jenem Abschnitt vorgenommen worden seien, nachdem der Betrieb im Abschnitt Salzwedel - Ni. bereits 1951 auf Befehl der sowjetischen Besatzungstruppen endgültig eingestellt worden sei. Unter diesen Umständen seien auch die zwischen diesen beiden Abschnitten liegenden restlichen Gleisanlagen in dem hier in Rede stehenden Streckenabschnitt funktionslos geworden. Dies gelte zumindest für das zweite Gleis, das seit mehreren Jahrzehnten entfernt gewesen sei. Da weder die behauptete Widmung noch das Fehlen einer Entwidmung im Planfeststellungsverfahren belegt worden seien, seien die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Schon deshalb sei der Planfeststellungsbeschuß fehlerhaft.

Selbst wenn man aber vom rechtlichen Fortbestand einer alten zweigleisigen Strecke ausgehe, handele es sich bei dem vorgesehenen Wiederaufbau dieser Strecke nicht mehr um eine Instandsetzung, sondern um einen völligen Neubau, der dazu diene, die Tragfähigkeit der Gleise sowie Geschwindigkeit und Zahl der Züge gegenüber dem früheren Zustand zu steigern. Außerdem werde der Gleisabstand von ca. 3,75 m auf 4 m erhöht. Erst die vorgesehene elektronische Signal- und Zugsteuerungstechnik ermögliche es, die Belastung der Strecke auf 190 Züge pro Tag anzuheben. Durch eine Verringerung der Blockabstände lasse sich die Streckenkapazität sogar auf bis zu 280 Züge pro Tag steigern. Im Hinblick darauf sei das der Planung zugrundegelegte Zugmengerüst willkürlich.

Jedenfalls stellten die vorgesehenen Baumaßnahmen eine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar. Aufgrund der sich von 120 km/h auf 160 km/h steigernden Geschwindigkeit und der sich gegenüber den Vorkriegsverhältnissen verdreifachenden Streckenkapazität ergäben sich Lärmsteigerungen, die zumindest nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV Lärmschutz unabweisbar machten. Allein die Geschwindigkeitserhöhung von 120 km/h auf 160 km/h führe zu einer Erhöhung des Immissionspegels um 2,5 dB(A), die nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV auf 3 dB(A) aufzurunden sei. Damit lägen zugleich die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Bei Zugrundelegung des tatsächlichen Vorkriegs-Bahnverkehrs ergebe sich sogar eine Erhöhung um tags bis 8,5 dB(A) und nachts bis 12,6 dB(A).

Jedenfalls verletze der Wiederaufbau der Bahnlinie ohne jeden Lärmschutz die Kläger in ihren Grundrechten auf Gesundheit und Eigentum. Ihre Häuser würden weitgehend unbewohnbar, da sie mit Lärmbelastungen von bis zu 75 dB(A) nachts rechnen müßten.

Die Kläger beantragen sinngemäß,

die Beklagte zu verurteilen,

1. den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10. Dezember 1997 um Anordnungen bzw. Planungen aktiven und passiven Lärmschutzes zu ergänzen, nach denen für die im Eigentum oder in der Nutzung der Kläger stehenden Wohnungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden,
2. die durch aktiven und passiven Lärmschutz nicht einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte an den Häusern bzw. Wohnungen der Kläger durch Geldentschädigungen ausgleichen zu lassen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, angesichts des über Jahrzehnte andauernden zweigleisigen Betriebs auf der früheren Eisenbahnstrecke Uelzen - 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. Ergänzend trägt sie vor, die Installation von moderner Betriebsleittechnik führe jedenfalls nicht unmittelbar zu einer Erhöhung des Schienenverkehrslärms. Der Austausch von Schwellen, Schotter oder Schienen stelle keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Die Beklagte sei bei Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses 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. 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 in dem vorgegebenen rechtlichen Rahmen wieder einzurichten und so weiterzubetreiben, daß auf ihr dieselben Zugkategorien 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 (Gradienten, Gleisbögen) möglich und könne auch mit Dieseltraktion erreicht werden.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Sie schließt sich dem Vorbringen der Beklagten an und führt ergänzend im wesentlichen folgendes aus: Die schalltechnische Untersuchung vom Mai 1995 habe auf einer der theoretischen Vollauslastung der Strecke entsprechenden Zugzahl beruht. Das aktuelle Betriebsprogramm sehe für 2010 jedoch nur eine wesentlich geringere Zugzahl vor. Bei Zugrundelegung des unverändert geltenden Zugmengerüsts der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen vom Juli 1994, das für die Strecke Salzwedel - Wi. im Jahre 2010 täglich nur

112 Züge prognostiziert, ergäben sich für die Wohnhäuser der Kläger folgende Beurteilungspegel:

Kläger zu 1: Erdgeschoß tags 65/nachts 68 dB(A), Dachgeschoß tags 66/nachts 69 dB(A)

Kläger zu 2: Erdgeschoß tags 57/nachts 60 dB(A), Dachgeschoß tags 58/nachts 61 dB(A)

Kläger zu 3: tags 68/nachts 71 dB(A)

Kläger zu 4: Erdgeschoß tags 67/nachts 69 dB(A), Dachgeschoß tags 67/nachts 70 dB(A)

Kläger zu 6: Erdgeschoß tags 57/nachts 59 dB(A), 1. Obergeschoß tags 57/nachts 60 dB(A)

Kläger zu 8: Erdgeschoß tags 57/nachts 59 dB(A), Dachgeschoß tags 57/nachts 60 dB(A)

Kläger zu 9: Erdgeschoß tags 58/nachts 61 dB(A), Dachgeschoß tags 59/nachts 62 dB(A)

Kläger zu 11: Erdgeschoß tags 63/nachts 66 dB(A), Dachgeschoß tags 65/nachts 68 dB(A)

Klägerin zu 15: Erdgeschoß tags 71/nachts 74 dB(A), 1. Obergeschoß tags 71/nachts 73 dB(A)

Damit sei die Annahme eines enteignungsgleichen Eingriffs oder einer Gesundheitsgefährdung durch die Planfeststellung nicht gerechtfertigt. Soweit die Kläger im Außenbereich wohnten, hätten sie zudem keine schutzwürdige Rechtsposition, weil das Wohnen im Außenbereich unzulässig sei. Bei der Klägerin zu 15 fehle eine schützenswerte Rechtsposition auch deshalb, weil für ihr Grundstück im Grundbuch eine Dienstbarkeit eingetragen sei, wonach sie die sich aus dem Bestand und der Unterhaltung der Bahnanlagen und dem jeweiligen Bahnbetrieb ergebenden Immissionen zu dulden habe.

Abgesehen davon setze die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zwar subjektiv und objektiv die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises voraus, sei aber für diese Wiederinbetriebnahme technisch nicht erforderlich. Nur aus ökonomischen Gründen würden beide Vorhaben gleichzeitig realisiert. Rechtlich könne die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises mit dem planfestgestellten Vorhaben nicht verknüpft werden.

Der Oberbundesanwalt beteiligt sich an dem Verfahren. Er schließt sich im wesentlichen der Rechtsauffassung der Beklagten und der Beigeladenen an und meint ergänzend, der abschließende Regelungscharakter der §§ 41 ff. BImSchG schließe weitergehende einfach-gesetzliche Lärmschutzansprüche aus. Solche Ansprüche könnten allenfalls - außerhalb des Genehmigungsverfahrens - unmittelbar aus Art. 2 Abs. 2 GG abgeleitet werden. Ein etwaiger Abwägungsmangel sei jedenfalls nicht offensichtlich gewesen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat gemäß Beschluß vom 25. März 1999 durch Augenscheinseinnahme Beweis erhoben; für das Ergebnis der Beweisaufnahme wird auf die in der Niederschrift vom 27. und 28. April 1999 protokollierten Feststellungen in der Fassung der Berichtigung vom 24. Juni 1999 Bezug genommen.

## II.

Die Klage ist zulässig, jedoch nur hinsichtlich der Kläger zu 3, 4 und 9 teilweise begründet.

1. Mit dem Antrag zu 1 begehren die Kläger sinngemäß die Verurteilung der Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen für ihre Grundstücke. Insoweit ist die Klage zulässig. Da weder § 41 Abs. 1 BImSchG noch das planerische Abwägungsgebot den Betroffenen einen Anspruch auf bestimmte Schallschutzmaßnahmen gewährt, ist es grundsätzlich sachgerecht, das Begehren, im Rahmen der Planfeststellung für Bau oder Änderung einer Verkehrsanlage aktiven 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 nicht auf ein bloßes Neubescheidungsbegehren, sondern wollen darüber hinaus, daß das Gericht im Rahmen der Verpflichtung der Beklagten zur Neubescheidung bestimmte Mindestanforderungen an die Wirkung der Schallschutzmaßnahmen festlegt. Damit konkretisieren die Kläger jedoch nur die Rechtsauffassung, die das Gericht bei seinem Urteil nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO der Verwaltungsbehörde zur Beachtung vorgeben soll. An der Zulässigkeit der Klage ändert sich dadurch nichts.

a) Mit dem Antrag zu 1 begehren die Kläger in erster Linie Schallschutz nach Maßgabe der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 3 BImSchG i.V.m. § 2 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. 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 Schallschutzmaßnahmenverordnung halten.

Insoweit ist die Klage hinsichtlich sämtlicher Kläger unbegründet. Daß die Beklagte es abgelehnt hat, den Klägern Schallschutz nach Maßgabe der genannten Vorschriften zu gewähren, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Denn die Tatbestandsvoraussetzungen jener Vorschriften liegen nicht vor.

aa) 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 in den Nachkriegsjahren 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 der erkennende Senat bereits in seinem denselben Planfeststellungsabschnitt betreffenden Urteil vom 28. Oktober 1998 - 7 BVerwG 11 A 3.98 - (BVerwGE 107, 350 <353 f.>) festgestellt hat. Darauf kann im vorliegenden Verfahren verwiesen werden.

bb) 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 im Bereich der Grundstücke der Kläger vorgesehene Sanierung und teilweise Neuerrichtung des Bahndamms ist kein erheblicher baulicher Eingriff in diesem Sinne. Die Wiederherstellung und grundlegende Rekonstruktion (Wiederertüchtigung) des Bahndamms ist lediglich als Nachholung jahrzehntelang versäumter Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen zu bewerten. Daß die dabei eingebauten neuen 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 - BVerwG 7 VR 16.94 – NVwZ 1995, S. 586). Denn insoweit würde sich der zukünftige Zustand der Trasse nicht wesentlich von demjenigen Zustand unterscheiden, der - fiktiv - bestanden hätte, wenn die Trasse bei einem "Hinwegdenken der deutschen Teilung" instandgehalten worden wäre. Die Verbreiterung des Bahndamms um bis zu 2,3 m zur Aufnahme eines Bahnseitenwegs und eines Kabeltrogs 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. Die Beklagte hat in ihrer im Verfahren vorgelegten und in der mündlichen Verhandlung erörterten technischen Stellungnahme vom 13. August 1999 nachvollziehbar dargelegt, daß auch ohne die am Bahndamm vorgesehenen Arbeiten und die Errichtung der Oberleitung die prognostizierten schienenverkehrsbedingten Lärmbelastungen der Grundstücke der Kläger möglich wären, wenn die Beigeladene den Schienenweg in demjenigen Zustand wiedererrichten würde, in dem er sich aller Wahrscheinlichkeit nach befinden würde, wenn er nicht wegen der deutschen Teilung unterbrochen worden wäre. Die vorgesehenen Maßnahmen nach dem Stand der Technik dienen überwiegend nur der Rationalisierung gegenüber dem ursprünglichen Zustand und der Minimierung der künftigen Unterhaltung. Die Kläger sind diesem Vortrag nicht substantiiert entgegengetreten.

b) Scheiden Ansprüche der Kläger auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung oder der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung hiernach aus, so umfaßt der Klageantrag zu 1, wie die Kläger in der mündlichen Verhandlung klargestellt haben, hilfsweise das Begehren, zumindest den – weniger weitreichenden - Schallschutz zu erhalten, der im Einzelfall zum Schutz ihres Eigentums und ihrer Gesundheit geboten erscheint. Soweit diese Schutzgüter von dem Vorhaben möglicherweise berührt sind, waren sie als Belange der Kläger in die gemäß 18 Abs. 1 Satz 2 AEG vorzunehmende Abwägung einzustellen und ihrer Bedeutung und objektiven Gewichtigkeit entsprechend zu behandeln.

Insoweit ist die Klage hinsichtlich der Kläger zu 3, 4 und 9 begründet. Denn die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Abwägung weist bei der Behandlung jener Belange einen im Sinne des § 20 Abs. 7 AEG offensichtlichen Mangel auf, der beiden Klägern zu 3, 4 und 9 auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sein kann und deshalb für sie einen Anspruch auf Neubescheidung zur Folge hat. Für die übrigen Kläger kann hingegen ein Einfluß des Fehlers auf das Abwägungsergebnis ausgeschlossen werden.

aa) Daß den Klägern - wie dargelegt - keine Ansprüche auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung oder der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung zustehen, beruht im Kern darauf, daß das planfestgestellte Vorhaben im Vergleich mit dem zuvor vorhandenen, fiktiv instandgehaltenen und im Rahmen der ursprünglichen Planfeststellung dem Stand der Technik angepaßten Schienenweg keine Verschlechterung der Lärmsituation für die Anwohner nach sich zieht. Für das Abwägungsgebot hätte dies zur Folge, daß die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich nicht aufgreifen müßte. Denn ein Vorhaben, das zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Anwohner führt, berührt deren Lärmschutzbelange in der Regel nicht.

bb) Diese Sichtweise läßt jedoch gewichtige Besonderheiten außer acht, deren Berücksichtigung nach Auffassung des Senats geboten ist. Die Feststellung, daß der Lärm nicht zunehme, beruht hier - wie ausgeführt - auf einem Vergleich des nach der Planfeststellung zu erwartenden tatsächlichen Zustandes mit einem unterstellten Zustand des zuvor vorhandenen Schienenweges, der der Wirklichkeit offensichtlich nicht entspricht. Es handelt sich mithin um eine juristische Fiktion, das heißt um die gewollte Gleichsetzung von Zuständen, deren Ungleichheit bekannt ist. Eine solche Gleichsetzung darf nicht über das sachlich vertretbare Maß hinaus ausgedehnt werden. Vielmehr ist die Reichweite der Fiktion aus ihrem Zusammenhang und ihrem Zweck heraus zu bestimmen.

Die in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vorgenommene Gleichsetzung eines durch die deutsche Teilung jahrzehntelang unterbrochenen, teilweise abgebauten und im übrigen heruntergekommenen Schienenweges mit einer ununterbrochen betriebenen, laufend instandgehaltenen und im plangegebenen Rahmen modernisierten Trasse beruht nach Auffassung des erkennenden Senats nicht nur auf dem rechtlichen Gesichtspunkt des Bestandsschutzes für die nicht entwidmete Bahnanlage, sondern auch auf folgender wertender Erwägung: Soll die zur Befriedigung der aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit notwendige Rekonstruktion eines solchen Schienenweges nicht nachhaltig verzögert und verteuert werden, dann dürfen die damit verbundenen, durch die deutsche Wiedervereinigung bedingten Belastungen nicht allein dem Träger des Rekonstruktionsvorhabens auferlegt werden. Vielmehr werden mit dem Ausschluß von Ansprüchen nach der Verkehrslärmschutzverordnung und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung auch der anwohnenden Nachbarschaft zusätzliche Belastungen aufgebürdet. Den damit verbundenen, weitreichenden Lärmschutz erhalten sie - anders als die Anwohner von Neubau- oder Erweiterungstrecken - nicht, obwohl ihre tatsächliche Vorbelastung jahrzehntelang ebenso gering war wie bei jenen und auch der tatsächliche Umfang der baulichen Maßnahmen sich kaum von einem Neubau oder einer Erweiterung unterscheidet.

Diese Erwägung führt jedoch nicht zwangsläufig dazu, daß auch im Rahmen der nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG vorzunehmenden Abwägung der Belang der Anwohner, auf ihren Grundstücken vor dem nach Durchführung des Vorhabens von dem Schienenweg zu erwartenden, bisher nicht vorhandenen Verkehrslärm geschützt zu sein, wegen der juristischen Fiktion fehlender Lärmzunahme von vornherein unberücksichtigt bleiben muß. Das hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - (BVerwGE 107, 350 ff.) ausgeführt. Daran wird festgehalten. Diese Begrenzung der Reichweite der dargestellten Fiktion wahrt einerseits die genannten Interessen des Vorhabenträgers, beläßt aber andererseits auch den Anwohnern jedenfalls dann, wenn die zu erwartenden Einwirkungen für sie Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen können und dies substantiiert geltend gemacht wird oder sich der Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muß (vgl. Urteil des

erkennenden Senats vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - NVwZ 1999, S. 67 <68>), den Anspruch auf Einstellung und angemessene Berücksichtigung ihrer Interessen in der Abwägung. Der vom 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts in anderem Zusammenhang hervorgehobene kodifikatorische Ausspruch der §§ 41 ff. BImSchG gegenüber § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG (vgl. Urteil vom 9. Februar 1995 – BVerwG - 4 C 26.93 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 7 S. 5) steht dem nicht entgegen.

cc) Es ist darauf hinzuweisen, daß sich diese Eingrenzung der Fiktion ebenso wie die Fiktion selbst nach Auffassung des Senats auf Fälle der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt - ganz oder teilweise - unterbrochener Schienenwege beschränkt. Sie trägt den gegenläufigen Interessen bei der Bewältigung der Folgen der deutschen Teilung und Wiedervereinigung Rechnung und kann deshalb nicht ohne weiteres auf andere Fallgestaltungen übertragen werden, in denen eine durch ein planfestgestelltes Vorhaben geschaffene Lage mit einem zuvor bestehenden plangegebenen und nicht tatsächlich vorhandenen Zustand zu vergleichen ist.

dd) Dem danach aus dem Abwägungsgebot folgenden Anspruch der Kläger auf eine gerechte Abwägung ihrer Belange trägt der angefochtene Planfeststellungsbeschluß nicht ausreichend Rechnung. Zwar ergibt sich aus seiner Begründung, daß eine Abwägung stattgefunden hat. In diese wurden jedoch die Lärmschutzbelange der Kläger 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 Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen deshalb mit der Beigeladenen im Rahmen des bürgerlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnisses zu klären seien. Die Beklagte hielt sich also für rechtlich gehindert, der Beigeladenen Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Kläger aufzuerlegen. Diese Auffassung entspricht nicht der Rechtslage (ebenso bereits BVerwGE 107, 350 ff.).

ee) 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>).

Er war hinsichtlich der Kläger zu 3, 4 und 9 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 (dazu vgl. BVerwGE 64, 33 <38>); 100, 370 <379 f.>; Urteil vom 27. November 1996 - BVerwG 11 A 100.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 18 S. 73 f.). Es bestehen nämlich hinreichende Anhaltspunkte dafür, daß die Kläger zu 3, 4 und 9 hinsichtlich ihrer Grundstücke Ni. 00, Th. 0 und Bi., A.d.B. 00, nach Ausführung des planfestgestellten Vorhabens 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. So kann dem Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend im allgemeinen ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen

zugemutet werden als in einem Wohngebiet. Allerdings ist innerhalb des Außenbereichs nach den jeweils gegebenen tatsächlichen Verhältnissen zu differenzieren.

Werden hier entsprechend diesen Maßstäben bei den Klägern zu 3 und 4 die vom Bundesgerichtshof für Mischgebiete entwickelten Annäherungswerte von 72/62 dB(A) bei Tag/Nacht (BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - BauR 1988, S. 204 <206>; BGHZ 122, 76 <82/83>) herangezogen, ergibt sich für deren Grundstücke Ni. 00 und Th. 00 selbst dann noch eine Überschreitung, wenn der Nachtwert für das letztere Grundstück wegen der Außenbereichslage zusätzlich um einen Wert von 2 oder 3 dB(A) erhöht wird. Auch die für das in einem Wohngebiet liegende Grundstück der Kläger zu 9 zu erwartenden Beurteilungspegel liegen 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>). Unter diesen Umständen erscheint es naheliegend, daß das Eisenbahn-Bundesamt entsprechende Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes angeordnet hätte, wenn es seine Abwägungspflicht zutreffend erkannt hätte. Daß die Kläger zu 3 erst am 10. Juli 1997 das Eigentum am Grundstück Ni. 00 erworben haben, ändert daran nichts, da ihr Rechtsvorgänger die aus dem Eigentum herzuleitenden Abwägungsbelange durch rechtzeitige Erhebung entsprechender Einwendungen im Planfeststellungsverfahren geltend gemacht hat.

Die Kläger zu 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 Schläfers 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.> mit weiteren Nachweisen aus der Lärmforschung). Da bei Räumen und Fenstern üblicher Größe und Beschaffenheit bei geschlossenen Einfachfenstern ein Unterschied vom 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 4 bei den für ihr Grundstück prognostizierten nächtlichen Außenpegeln von 69/70 dB(A) in einem kritischen Bereich.

ff) Demgegenüber ist hinsichtlich der übrigen Kläger nach den Umständen des vorliegenden Falles auszuschließen, daß die Planfeststellungsbehörde bei ordnungsgemäßer Abwägung aktiven oder passiven Schallschutz zugunsten dieser Kläger angeordnet hätte.

Bei den Klägern zu 2, 6 und 8 überschreiten die prognostizierten Beurteilungspegel die Grenzen einer entschädigungslos zulässigen Eigentumsbindung von vornherein nicht. Anhaltspunkte dafür, daß die Planfeststellungsbehörde gleichwohl Schallschutz für diese Kläger angeordnet hätte, wenn sie deren Lärmschutzbelange in die Abwägung eingestellt hätte, sind nicht ersichtlich.

Bei dem Wohnhaus des Klägers zu 1 wird der für Mischgebiete entwickelte Annäherungswert von 62 dB(A) bei Nacht auf der bahnzugewandten Giebelseite des Hauses zwar um bis zu 7 dB(A) überschritten. Der Kläger zu 1 hat jedoch bei der Augenscheinseinnahme erklärt, an dieser Seite des Hauses befinde sich sein Zeichenbüro. Wird berücksichtigt, daß sich für nicht der Lärmquelle zugewandte Gebäudeseiten Außenpegelreduzierungen von bis zu 7 dB(A) ergeben können (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 1998 - BVerwG 11 A 55.96 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 8 S. 17 f.) und daß der Kläger hierzu nichts Substantiiertes

vorgetragen hat, fehlt es an ausreichenden Anhaltspunkten dafür, daß die Planfeststellungsbehörde bei ordnungsgemäßer Abwägung zu einem anderen Ergebnis gelangt wäre.

Entsprechendes gilt für die Kläger zu 11, deren Wohnhaus an der bahnzugewandten Giebelseite nur ein Küchenfenster aufweist und zudem im Außenbereich liegt, so daß der nach den sonst gegebenen tatsächlichen Verhältnissen anzusetzende Annäherungswert für Mischgebiete von 62 dB(A) bei Nach: um bis zu 3 dB(A) erhöht werden kann.

Bei der Klägerin zu 15 wird zwar sogar der für Gewerbegebiete als Leitwert in Betracht kommende Lärmgrenzwert von 65 dB(A) bei Nacht (vgl. BGH, Urteil vom 23. Oktober 1986 - III ZR 112/85 - LM Art. 14 (Cb) GrundG Nr. 54 Bl. 1078) voraussichtlich deutlich überschritten. Gleichwohl kann ihr im Rahmen der Abwägung entgegengehalten werden, daß sie die auf ihrem Grundstück zu erwartenden Immissionen aus dem prognostizierten Schienenverkehrslärm dulden muß. Es handelt sich nämlich um ein früheres Bahnhofsgrundstück, bei dessen Erwerb am 8. Februar 1996 sie eine im Grundbuch eingetragene beschränkte persönliche Dienstbarkeit übernommen hat. Danach ist sie verpflichtet, „die sich aus dem Bestand und der Unterhaltung der Bahnanlagen und dem jeweiligen Bahnbetrieb ergebenden Immissionen (z.B. Erschütterungen, Lärmbelästigungen, Ruß-, Funken-, Bremsstaubflug, Gleisarbeiten usw.)“ zu dulden. Diese beschränkte persönliche Dienstbarkeit steht der Geltendmachung von materiellen nachbarlichen Abwehrrechten jedenfalls in soweit entgegen, als diese sich auf Immissionen beziehen, die sich bereits aus dem planungsrechtlichen Bestand und dem danach möglichen Bahnbetrieb ergeben. Ein schutzwürdiges Interesse der Klägerin zu 15 an der Vermeidung einer tatsächlichen Zunahme der Umgebungsbelastung, soweit diese sich - wie hier - im Rahmen der bereits bestehenden planungsrechtlichen Situation hält, ist damit ausgeschlossen. Im Hinblick darauf hätte auch die Einstellung der Lärmproblematik in die Abwägung hinsichtlich der Klägerin zu 15 zu keinem anderen Ergebnis geführt.

gg) Der hinsichtlich der Kläger zu 3, 4 und 9 festgestellte erhebliche Abwägungsmangel kann nachträglich im Wege der Planergänzung geheilt werden. Allerdings kommt die beantragte Verpflichtung zur Vornahme dieser Planergänzung durch Anordnung entsprechender Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht, da die Sache insoweit noch nicht spruchreif ist. Vielmehr muß zunächst die Beklagte aufgrund fehlerfreier Abwägung der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Eigentumsbelange der Kläger zu 3, 4 und 9 und Gesundheitsbelange der Kläger zu 4 unter weiterer Ermittlung und wertender Betrachtung der Umstände des jeweiligen 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.

2. Mit dem Antrag zu 2 begehren die Kläger sinngemäß, die Beklagte zu verurteilen, im Wege einer Planergänzung festzusetzen, daß ihnen dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen Lärmbeeinträchtigungen an ihren Häusern bzw. Wohnungen zusteht, die trotz der auf den Antrag zu 1 zu treffenden Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes verbleiben.

Auch insoweit ist die Klage als Verpflichtungsklage zulässig, da die Beklagte eine solche Entschädigung im Planfeststellungsbeschluß nicht vorgesehen hat. Sie kann jedoch in der Sache keinen Erfolg haben.

Maßgeblich für den Geldentschädigungsanspruch, den die Kläger hier geltend machen, ist die Regelung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Danach hat dann, wenn Vorkehrungen oder Anlagen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer erforderlich sind, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Ob den Klägern zu 3, 4 und 9 hiernach ein Entschädigungsanspruch als Ersatz für sonst notwendige Schutzmaßnahmen zusteht, hängt an sich zunächst davon ab, welche aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der auf den Antrag zu 1 zu treffenden erneuten Entscheidung zu ihren Gunsten festgesetzt werden; denn erst dann läßt sich feststellen, ob nicht alle Vorkehrungen oder Anlagen festgesetzt sind, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf ihre Rechte erforderlich sind. Insoweit bedürfte es zunächst der Abwägung der Beklagten über Art und Umfang des aktiven oder passiven Lärmschutzes. Stellt sich dabei heraus, daß nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf nicht präkludierte Rechte der Kläger verbleiben, die ihnen ohne finanziellen Ausgleich billigerweise nicht zugemutet werden können, müßte die Beklagte dafür eine entsprechende Entschädigung festsetzen. Im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten, durch Schallschutzfenster mit schallgedämpfter Lüftung wirksamen passiven Schallschutz ohne Beeinträchtigung der Frischluftversorgung der Wohnung zu gewährleisten, erscheint ein derartiger Sachverhalt hier jedoch so fernliegend, daß nicht angenommen werden kann, nach ordnungsgemäßer Abwägung der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Eigentums- bzw. Gesundheitsbelange der Kläger zu 3, 4 und 9 würden hoch auszugleichende Lärmbeeinträchtigungen an ihren Häusern verbleiben. Dies gilt erst recht für die übrigen Kläger, bei denen nach den Umständen des Falles schon auszuschließen ist, daß eine ordnungsgemäße Abwägung zur Anordnung von Schallschutzmaßnahmen geführt hätte.

3. Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 154 Abs. 3, 155 Abs. 1 Satz 1, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 ZPO. Dabei wird die Bedeutung des von den Klägern zu 3, 4 und 9 erstrittenen Bescheidungsurteils mit der Hälfte der Gesamtbedeutung ihres Begehrens berücksichtigt und zugleich der Kostenanteil jedes Klägers so festgesetzt, wie es dem Wertanteil der von ihm in den Rechtsstreit eingebrachten Rechtspositionen an der Gesamtheit der streitigen Rechtsverhältnisse entspricht.

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

### **Beschluß**

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 180 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. § 5 ZPO).

Hien, Dr. Storost, Kipp.