

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht; Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 04/01

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 20.12.2000

Aktenzeichen: 11 A 700 BVerwG

Leitsätze:

Die Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger stellt keine Rechtsbeeinträchtigung i.S. von § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG dar, weil die Vorschrift damit nur den direkten Zugriff auf fremde Rechte meint.

Die Begriffe "Schienenweg" nach der 16. BImSchV ist vom Begriff "Betriebsanlagen der Eisenbahn" nach § 18 AEG zu unterscheiden. Die 16. BImSchV und die insoweit dort in Bezug genommene Richtlinie Schall 03 bewertet den Bau oder die Veränderung von Personenbahnhöfen nach zulässiger Vereinfachung und Pauschalierung als lärmneutral. Das für den Schienenverkehr charakteristische Lärmgeschehen, das den Ansatz des Schienenbonus rechtfertigt, wird durch Bahnhöfe und Haltepunkte nicht so weitgehend verändert, dass der Ordnungsgeber gezwungen gewesen wäre, diese von der Anwendung des Korrektursummanden auszunehmen.

Es sind keine vom Bahnsteig ausgehenden lärm erhöhenden Reflexionen zu berücksichtigen. Schallreflektierende Flächen sind in Abschnitt 7.7 der Schall 03 aufgeführt, und zwar abschließend. Darüber hinaus verbietet sich eine Gleichsetzung mit Stützmauern und Häuserzeilen auch aus naturwissenschaftlich-technischen Gründen, denn diese stehen regelmäßig nicht unmittelbar am Gleisbett und überragen die Schienenoberkante auch nicht nur um ca. 0,55 m. Vom Bahnsteig ausgehende Reflexionen werden, soweit sie nicht im Gleisbett absorbiert werden, nahezu vollständig durch den Zug selbst abgeschirmt.

Bei einem Abstand von 40 m vom Schienenweg ist die Klägerin hinreichend vor Dieselabgasen in gesundheitsgefährdender Konzentration geschützt. In dieser Entfernung sind selbst an einer stark befahrenen Autobahn keine Überschreitungen der Konzentrationswerte der 23. BImSchV mehr zu erwarten. Außerhalb des Trassennahbereichs (bis ca. 20 m) dürften regelmäßig kritische Werte nicht mehr erreicht werden.

Rechtsquellen (zitierte §§):

§ 18 Abs. 2 S. 1 AEG,
16. BImSchV,
23. BImSchV

Schlagworte:

Rechtsbeeinträchtigung i.S. von § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG; Schienenweg im Sinne des Lärmschutzrechts; Bahnhöfe/Haltepunkte und Verkehrslärm; Bahnsteig und Lärmreflexion; Dieselabgase.

Urteil:

(BVerwG, 11. Senat)

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Gründe:

I.

Die Klägerin, die als Mieterin ein an der Bahnstrecke Leipzig/ Leutzsch-Probstzella in Höhe des Haltepunktes (Hp) Crossen Ort gelegenes Haus bewohnt, wendet sich mit ihrer Klage gegen die Plangenehmigung vom 16. Juli 1999, mit der die Errichtung dieses Haltepunktes gestattet worden ist.

Die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen, die Deutsche Bahn AG, stellte im Februar 1999 beim Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Erfurt – den Antrag auf "Herstellung des Baurechts entsprechend § 18 AEG" für den Hp Crossen Ort, der östlich der Bahnstrecke als ca. 140 m langer Bahnsteig errichtet werden sollte. Die Strecke ist 1859 zweigleisig gewidmet worden, wird z.Zt. aber eingleisig betrieben und ist noch nicht elektrifiziert. Die Anlagen des Haltepunktes waren in einem Lageplan eingezeichnet, der Eigentümern der westlich an die Bahntrasse angrenzenden Grundstücke zwecks "Nachbarzustimmung" zugeleitet wurde. Der Eigentümer des von der Klägerin bewohnten Hauses erklärte durch Unterschrift auf dem Lageplan seine Zustimmung, wies aber auf Bedenken wegen der An- und Abfahrgeräusche der Züge und die dadurch bewirkte Wertminderung des Grundstücks hin. Die Beigeladene nahm zu diesen Bedenken unter dem 29. April 1999 dahingehend Stellung, dass eine Wertminderung nicht zu erwarten sei; die zusätzlichen Emissionen (Abgase, Geräusche) der haltenden und anfahrenen Züge hielten sich im Rahmen der bestehenden Verkehrslage und seien zu dulden, weil keine wesentliche Änderung eintrete. Die Plangenehmigung wurde daraufhin unter dem 16. Juli 1999 erlassen. Sie enthält in ihrer Begründung die Auflage (B V. 3.): "Bei der Vorlage der Ausführungsunterlagen hat der Vorhabenträger nachzuweisen, dass der bisherige Schallpegel nicht überschritten wird."

Die Bauarbeiten an dem Hp Crossen Ort wurden im Dezember 1999 begonnen und im März 2000 abgeschlossen. Seit dem 15. März 2000 halten dort fahrplanmäßig Züge.

Die Klägerin hat am 17. April 2000 gegen die Plangenehmigung Klage erhoben. Zur Begründung macht sie im Wesentlichen geltend, seit Inbetriebnahme des Haltepunktes unzumutbaren Lärmbelästigungen durch die An- und Abfahrgeräusche der Züge ausgesetzt zu sein. Nachtschlaf sei nur noch mit "fahrplanmäßigen" Unterbrechungen möglich. Auch die Beeinträchtigung durch Dieselabgase, die krebserregend und daher gesundheitsgefährdend

seien, habe in unzumutbarer Weise zugenommen. Durch Plangenehmigung habe der Haltepunkt schon deswegen nicht zugelassen werden dürfen, weil zumindest bei der Bauausführung fremde Grundstücke in Anspruch genommen worden seien.

Die Klägerin beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss/Plangenehmigung für den Bau und Betrieb des Haltepunktes Crossen/Ort der Strecke 6383 Leipzig/Leutzsch-Probstzella aufzuheben, hilfsweise:

2. die in Ziffer 1 angegriffene Verwaltungsentscheidung dahingehend zu ergänzen, dass die Deutsche Bahn AG beauftragt wird, am Haltepunkt Crossen/Ort der Strecke 6383 Leipzig/Leutzsch-Probstzella und im angrenzenden Bereich den Ort Crossen und insbesondere die Grundstücke, die von den vom Haltepunkt ausgehenden Lärm- und Abgasemissionen beeinträchtigt werden, insbesondere die Flurstücke / / / / und / als das Grundstück El.-straße , in 07613 Crossen, in dem die Klägerin wohnt, durch geeignete Schall- und Emissionsschutzmaßnahmen vor diesen Einwirkungen zu schützen und

3. den Haltepunkt Crossen/Ort ausschließlich als Bedarfshaltepunkt zu betreiben und

4. das Halten und Anfahren der auf der Strecke Leipzig/Leutzsch-Probstzella verkehrenden Züge wieder vom Haltepunkt Crossen/Ort hauptsächlich auf den Bahnhof Crossen zurückzuverlagern, insbesondere die nicht an jeder Station haltenden Züge wie Regional-Express-Züge nicht mehr am Haltepunkt Crossen/Ort, sondern am Bahnhof Crossen zum Zwecke des Ein- und Aussteigens anzuhalten.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen, die Klage abzuweisen.

Sie treten dem Vorbringen der Klägerin entgegen.

In Befolgung der Auflage in der Plangenehmigung hat die Beigeladene während des Klageverfahrens zunächst das Ingenieurbüro R. mit einer schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Das im Juli 2000 vorgelegte Gutachten geht von der Annahme aus, dass im Bahnhofsbereich der sog. Schienenbonus von 5 dB(A) nicht angesetzt werden könne; dort seien zusätzliche Emissionen durch Anfahrgeräusche und Bremsenquietschen zu berücksichtigen. Diese Handhabung sei durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt in Jena gefordert worden und im vorliegenden Fall verbindlich, weil der Haltepunkt in Thüringen liege.

Die Beigeladene hat dies nicht akzeptiert und deswegen das Ingenieurbüro E. mit einer neuen Untersuchung beauftragt, die im November 2000 vorgelegt worden ist. An dem Haus, in dem die Klägerin wohnt, werden danach die für ein WA-Gebiet maßgeblichen Immissionsgrenzwerte - 59/49 dB(A) - am Tag um 1 dB(A) und in der Nacht um 10 dB(A) überschritten. Die Untersuchung setzt dabei den sog. Schienenbonus an und verweist zur Begründung auf die Bahnstudien 1 und 2 (Studien über die Schallemissionen von Bahnhöfen im Vergleich mit der freien Strecke), die 1980 und 1988 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und der Deutschen Bundesbahn erarbeitet worden sind.

Dem Senat haben die Akten des Plangenehmigungsverfahrens vorgelegen. Der Inhalt der Streitakte und der Verwaltungsvorgänge ist Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

II.

Die Klage bleibt sowohl mit ihrem Hauptantrag wie auch mit ihren Hilfsanträgen ohne Erfolg. Die Klägerin kann weder die Aufhebung der angefochtenen Plangenehmigung noch die Anordnung der von ihr begehrten Schutzauflagen beanspruchen. Der erkennende Senat hält an seiner Rechtsauffassung fest, die er bereits in seinem Beschluss vom 10. Juli 2000 zum Verfahren BVerwG 11 VR 4.00 verlautbart hat. Mit Blick auf das ergänzende Klagevorbringen und die nachträglich von der Beigeladenen beigebrachten lärmtechnischen Untersuchungen ist Folgendes zu bemerken:

1. In der Wahl des Plangenehmigungsverfahrens liegt kein Verfahrensverstoß. Die Planungsbehörde konnte die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 Satz 1 AEG als gegeben ansehen. Die Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger stellt keine Rechtsbeeinträchtigung i.S. von § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG dar, weil die Vorschrift damit nur den direkten Zugriff auf fremde Rechte meint (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. November 1996 - BVerwG 11 A 100.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 18; Beschluss vom 29. Dezember 1994 - BVerwG 7 VR 12.94 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 3). Soweit die Klägerin sich darauf beruft, dass die Baustraße und teilweise auch der Zugang zum Bahnsteig nicht auf bahneigenem Gelände angelegt worden seien, übersieht sie, dass § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG von einer Rechtsbeeinträchtigung auch dann nicht ausgeht, wenn der jeweils Betroffene sich mit der Inanspruchnahme seines Eigentums schriftlich einverstanden erklärt. Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Straßenland der Gemeinde wird diese Zustimmung bereits in dem Antrag der Verwaltungsgemeinschaft Heidefeld-Elstertal vom 17. März 1998 zu sehen sein, die den Bau des Haltepunktes gefordert und namens der Gemeinde sogar eine finanzielle Beteiligung an den Kosten des Vorhabens zugesagt hat. Für die vorübergehende Inanspruchnahme des benachbarten Ackerlandes zur Anlegung einer Baustraße liegt die schriftliche Einverständniserklärung des Eigentümers in dem Schreiben der Kirchengemeinde vom 4. Juni 1999. Die darin enthaltenen "Forderungen" hat die Beigeladene mit Schreiben vom 11. Juni 1999 anerkannt. Im Übrigen würde sich aus einer etwaigen Rechtsverletzung Dritter auch kein Aufhebungsgrund zugunsten der Klägerin ergeben, weil die Klägerin die Beachtung von Verfahrensvorschriften nicht um ihrer selbst willen verlangen kann, unabhängig davon, ob sie selbst in ihren Rechten verletzt ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 5. März 1999 - BVerwG 4 A 7.98 (4 VR 3.98) - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

2. Was die Lärmbelastung angeht, ist ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG), der auf einem erheblichen Abwägungsfehler beruht (§ 18 Abs. 2 Satz 2, § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG), nicht feststellbar. Die Planungsbehörde ist davon ausgegangen, dass sich die Lärmimmissionen nicht derart verändern, dass sie die Vorbelastung überschreiten. Dabei konnte sie sich auf die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die insoweit dort in Bezug genommene Richtlinie Schall 03 stützen, die den Bau oder die Veränderung von Personenbahnhöfen als lärmneutral bewertet. Dementsprechend hat der Senat in seinem Urteil vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - (Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18) die

bauliche Änderung eines Bahnhofs i.S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht als baulichen Eingriff in den Schienenweg angesehen. An dieser Rechtsprechung hält der erkennende Senat fest. Ergänzend ist auf Folgendes hinzuweisen:

a) Die Anlegung eines Bahnhofs oder - hier - eines Haltepunktes kann die Lärmsituation für die Streckenanlieger in einer Weise verändern, die von ihnen als ungünstig empfunden wird. Dem Ordnungsgeber steht bei der Bewertung des veränderten Lärmgeschehens aber ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu. Dieser erlaubt es ihm, eine Veränderung des Lärmgeschehens insgesamt als irrelevant einzustufen, soweit dies nicht zur Folge hat, dass die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nur noch völlig unzulänglich abbildet (vgl. Senatsurteil vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26). Zu den dadurch gedeckten Vereinfachungen und Pauschalierungen gehört die in Abschn. 8.1 der Schall 03 getroffene Regelung, dass die Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen "wie für die freie Strecke" gerechnet werden. Das von der Beigeladenen zuletzt herangezogene Ingenieurbüro rechtfertigt diese Handhabung zutreffend mit den Ergebnissen der Bahnstationsstudien 1 und 2. Denn die dort dokumentierten Messungen belegen, dass mit dem Verfahren der Schall 03 bei kleineren Bahnhöfen, in denen die meisten Züge durchfahren, ein geringfügig zu hoher, in großen Bahnhöfen, in denen die meisten Züge halten, ein bis zu 5 dB(A) zu hoher Emissionspegel berechnet wird. In den gemessenen Mittelungspegeln der Studien sind bahnhofsspezifische Geräusche (z.B. Anfahr- und Bremsgeräusche) enthalten (vgl. Anmerkung zu Abschnitt 8 der Schall 03).

b) Auch die weitere Folge, dass gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV der Korrektursummand S (sog. Schienenbonus) im Bereich des Bahnhofs oder Haltepunktes Anwendung findet, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Aus den fachwissenschaftlichen Untersuchungen, die durchgeführt worden sind, um die Besonderheiten des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm zu ermitteln, lassen sich hiergegen keine Einwände herleiten. Der erkennende Senat hat sich mit den insoweit vorliegenden Sachverständigenäußerungen eingehend befasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 1998 - BVerwG 11 A 55.96 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 8). Das für den Schienenverkehr charakteristische Lärmgeschehen, das den Ansatz des Schienenbonus rechtfertigt, wird durch Bahnhöfe und Haltepunkte nicht so weitgehend verändert, dass der Ordnungsgeber gezwungen gewesen wäre, diese von der Anwendung des Korrektursummanden S auszunehmen.

c) Entgegen der Ansicht der Klägerin ist im vorliegenden Fall die von dem Bahnsteig ausgehende Reflexion nicht als lärm erhöhend zu berücksichtigen. Pegeländerungen durch Reflexionen erfasst die nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV zu verwendende Gleichung über den Korrektursummanden D_B , der durch eine Verweisung auf die Schall 03 definiert ist. Dort ist in Absatz 1 des Abschn. 7.7 zwar die nicht schallabsorbierende "Stützmauer" als reflektierende Fläche angeführt. Bahnsteige sind in dieser Regelung dagegen nicht erwähnt, und zwar, obwohl Abschn. 8.1 der Schall 03 anordnet, dass Abschirmungen durch Bahnsteigkanten nicht zu berücksichtigen sind. Wie der Senat bereits entschieden hat (vgl. Urteil vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - a.a.O. S. 24 f.), ist die Aufzählung in Abschn. 7.7 der Schall 03 abschließend. Es ist deswegen nicht zulässig, dort nicht behandelte

Situationen mit einer Reflexionswirkung in die rechnerische Ermittlung der Lärmsituation einzubeziehen.

Ein Bahnsteig lässt sich auch nicht als "Stützmauer" i.S. des Abschn. 7.7 der Schall 03 einstufen. Es entspricht nämlich nicht dem naturwissenschaftlich-technischen Sachverstand, dass von Bahnsteigen die gleichen Reflexionen ausgehen können wie von einer "Stützmauer". Bahnsteige mit einer "Häuserzeile" gleichzusetzen, die nach Abschn. 7.7 der Schall 03 ebenfalls als reflektierende Fläche anzusetzen wäre, verbietet sich naturgemäß erst recht. In der mündlichen Verhandlung hat der Gutachter des von der Beigeladenen zuletzt beauftragten Ingenieurbüros, Dipl.-Ing. J., nachvollziehbar erläutert, dass die vom Bahnsteig ausgehenden Reflexionen, soweit sie nicht im Gleisbett absorbiert werden, nahezu vollständig durch den Zug abgeschirmt werden, der vor dem Bahnsteig hält oder vorbeifährt. Bei einer "Stützmauer", die regelmäßig nicht unmittelbar am Gleisbett steht und die Schienenoberkante auch nicht nur um ca. 0,55 m überragt, ist dies anders. Nur hier - und nicht bei einem Bahnsteig - ist es sachlich gerechtfertigt, die Reflexion nach Absatz 1 des Abschn. 7.7 der Schall 03 mit einem Zuschlag von 2 dB(A) zu berücksichtigen. Wie der Gutachter Dipl.-Ing. J. berichtet hat, ist es dementsprechend gängige Praxis der mit Lärmgutachten beauftragten Ingenieurbüros, Bahnsteige nicht mit einer rechnerischen Reflexionswirkung anzusetzen.

d) Von diesen Überlegungen ausgehend hat der Senat keine Bedenken, die von dem Gutachter Dipl.-Ing. J. in seiner schalltechnischen Untersuchung vom November 2000 errechneten Lärmpegel als zutreffend anzusehen. Diese liegen deutlich außerhalb desjenigen Bereichs, in dem ein Anstieg des Schienenverkehrslärms nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats trotz einer schutzmindernden Vorbelastung geeignet ist, auf eine Gesundheitsgefährdung der lärm betroffenen Anwohner hinzudeuten (vgl. zuletzt Senatsurteil vom 12. April 2000 - BVerwG 11 A 18.98 - <UPR 2000, 355>). Auch der Grundrechtsschutz (vgl. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) kann demnach im vorliegenden Fall nicht die von der Klägerin erhobene Forderung nach Lärmschutz rechtfertigen. Es bleibt vielmehr dabei, dass der Planungsbehörde nicht ein Abwägungsfehler entgegengehalten werden kann, wenn sie nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung den Bau des Haltepunktes nicht zum Anlass genommen hat, Schutzauflagen anzuordnen. Ob die von der Klägerin vorrangig geforderten betrieblichen Regelungen überhaupt zulässiger Gegenstand einer Plangenehmigung sein könnten, kann somit dahinstehen.

3. Eine Aufhebung der Plangenehmigung oder die Anordnung von Schutzauflagen ist entgegen der Ansicht der Klägerin auch nicht wegen der Dieselabgase geboten, die von dem Betrieb des Haltepunktes ausgehen. Auch insoweit kann die Planungsbehörde der Klägerin vielmehr ohne Abwägungsfehler entgegengehalten, dass eine wesentliche Änderung der Immissionsbelastung nicht zu erwarten ist (§ 18 Abs. 2 Satz 2 AEG, § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG).

Die Schadstoffbelastung, die in der Umgebung des Hp Crossen Ort anzutreffen ist, unterscheidet sich nicht nachteilig von der Immissionssituation, die an anderen Bahnhöfen und Haltepunkten im bundesdeutschen Schienennetz besteht, soweit die Strecken noch nicht elektrifiziert sind. Eine wissenschaftliche Diskussion darüber, ob durch die Abgase der Diesellokomotiven die Streckenanlieger gesundheitlich gefährdet sein könnten, ist bisher

nicht zu verzeichnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die kanzerogenen Wirkungen von Dieselabgasen in Fachkreisen seit langem bekannt und inzwischen in der Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten (23. BImSchV) für die an Straßen auftretende Abgasbelastung insoweit Maßstäbe für ein tolerierbares Risiko der betroffenen Bevölkerung entwickelt worden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 1999 - BVerwG 4 A 47.96 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 148; NVwZ 2000, S. 560 <564>). Dies spricht dafür, dass für nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecken ein entsprechender Handlungsbedarf bisher nicht erkennbar geworden ist.

Auch unabhängig davon ist aber mit ausreichender Sicherheit auszuschließen, dass die Klägerin durch Dieselabgase einem unzumutbaren Gesundheitsrisiko ausgesetzt ist. Sie hat in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht, dass sie der Schienenverkehrslärm hindere, bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Bei geschlossenen Fenstern können Dieselabgase nicht in ihre Wohnung eindringen. Selbst bei geöffneten Fenstern ist die Klägerin zumindest durch den Abstand, den ihre Wohnung von dem Schienenweg aufweist, hinreichend davor geschützt, dass Dieselabgase in gesundheitsgefährdender Konzentration in ihre Wohnung gelangen. Der Abstand beträgt nämlich unstrittig etwa 40 m. In dieser Entfernung sind selbst an einer stark befahrenen Autobahn keine Überschreitungen der Konzentrationswerte der 23. BImSchV mehr zu erwarten. Denn mit zunehmendem Abstand von der Quelle ist mit einem raschen Rückgang der Konzentration zu rechnen, so dass außerhalb des Trassennahbereichs (bis ca. 20 m) regelmäßig kritische Werte nicht mehr erreicht werden dürften (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 1999 - BVerwG 4 A 47.96 - a.a.O. S. 563). Die Klägerin hat nichts dafür vorgetragen, worauf sich - trotz dieser Gegebenheiten - ihre Befürchtung stützt, sie werde durch die Dieselabgase der Lokomotiven in ihrer Gesundheit gefährdet. Ihrer schriftsätzlich geäußerten Anregung, hierzu ein Sachverständigengutachten einzuholen, ist der Senat deswegen nicht gefolgt. Denn eine weitere Sachaufklärung ist nur dann geboten, wenn für die von einem Beteiligten geäußerte Tatsachenbehauptung zumindest eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht (vgl. z.B. Beschluss vom 5. Oktober 1990 - BVerwG 4 B 249.89 - Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6 S. 17).

Anhaltspunkte dafür, dass infolge der Einrichtung des Haltepunktes eine etwa von den Dieselabgasen ausgehende Belästigung so stark zugenommen hat, dass von einer unzumutbaren Geruchsbelästigung auszugehen wäre, sind ebenso wenig gegeben. Bei einer Entfernung von ca. 40 m sind die Abgase bereits so stark verdünnt, dass - sollten sie für die Klägerin überhaupt als Geruch wahrnehmbar sein - zumindest ein relevanter Anstieg der Belästigung, der speziell auf das Halten und Anfahren der Züge zurückzuführen wäre, nicht zu erwarten ist.

4. Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO.

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 20 000 DM festgesetzt (vgl. § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG).