

Sachgebiete: Planfeststellungsrecht, Lärmschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 14/96

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 29.11.1995

Aktenzeichen: 11 VR 15.95

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 1 Abs. 1 VerkPBG, § 2 Abs. 2 S. 1 VerkPBG, § 2 Abs. 2 S. 2 VerkPBG,
§ 41 Abs. 2 BImSchG, § 42 Abs. 2 S. 1 BImSchG, § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG,
§ 14 Abs. 1 LPIG SH,
Art. 2 Abs. 2 RL 85/337/EWG,

Stichworte:

Planfeststellungsverfahren ohne Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung und Planfeststellung; Abschnittsbildung; Vorauswahl von Planungsvarianten; Anspruch auf Planergänzung; Grenzwertüberschreitungen;

Leitsätze:

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die in § 1 Abs. 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes genannten Verkehrswege ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 dieses Gesetzes den beteiligten Ländern ausdrücklich freigestellt. Unter welchen Voraussetzungen ein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, bestimmt sich also nach Landesrecht.

Eine Linienbestimmung gehört nicht zu den Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen der Planfeststellung; vielmehr muß die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus sich selbst heraus den rechtlichen Anforderungen genügen.

Die Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung (bei Bahnstrecken) ist in der Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich anerkannt.

Zwar ist der Abwägungsvorgang fehlerhaft, wenn die Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Betracht kommende Planungsvarianten nicht beachtet; bei der Erörterung von Planungsvarianten steht ihr jedoch ein Recht zur Vorauswahl auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien zu.

Ein Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV mit der Folge, daß das Vorhaben unterbleiben müsse, wenn es nicht möglich sei, diese Grenzwerte durch entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten, besteht so nicht. Insbesondere sind neben aktiven auch passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen. Aber auch dann, wenn ein ausreichender aktiver und passiver Lärmschutz im Hinblick auf die einschränkenden Voraussetzungen in § 41 Abs. 2 und 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG nicht voll erreichbar sein sollte, ist ein Anspruch auf Planaufhebung nicht gegeben. In diesem Falle könnte ergänzend angemessene Entschädigung in Geld nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG beansprucht

werden.

Beschluss

- BVerwG 11 VR 15.95 -

In der Verwaltungsstreitsache _ _ _ _ hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts am 29. November 1995 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost und Kipp

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen die Antragstellerin zu 2 zu 2/5 und die Antragsteller zu 1, 3 und 4 zu je 1/5.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 50 000 DM festgesetzt.

Gründe:

A. Die Antragsteller begehren die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschuß des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Mai 1995 für den Abschnitt Re.-We. des Ausbaus der Bahnstrecke Hamburg-Büchen-Berlin durch die Beigeladene. Mit dieser Klage erstreben die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise die Verurteilung der Antragsgegnerin, im Wege von Planergänzungen weitergehende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes und Entschädigungsansprüche der Antragsteller festzusetzen.

B. Der Antrag ist zulässig, jedoch unbegründet. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses, das Grundlage des in § 20 Abs. 5 Satz 1 AEG geregelten Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage ist, überwiegt das Interesse der Antragsteller an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur endgültigen Entscheidung über ihre Klage. Denn bei der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren nur möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage anhand des derzeitigen Erkenntnisstandes und im Rahmen der innerhalb der Begründungsfrist des § 20 Abs. 5 Satz 2 AEG vorgetragenen Tatsachen ergibt sich, daß die Klage mit dem auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag voraussichtlich keinen Erfolg haben kann.

I. Der angefochtene Planfeststellungsbeschuß leidet nach dem derzeitigen Erkenntnisstand an keinem Verfahrensfehler, der seine Aufhebung auf die Klage der Antragsteller hin rechtfertigen könnte.

1. Die Antragsteller beanstanden insoweit zunächst zu Unrecht, daß ein Raumordnungsverfahren für die Planung des Vorhabens nicht durchgeführt worden ist. Aus dem Bundesrecht läßt sich

jedoch nicht herleiten, daß Planfeststellungsverfahren ohne vorheriges Raumordnungsverfahren unzulässig sind. Vielmehr ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl I S. 2174) die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die in § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes genannten Verkehrswege, zu denen auch der hier in Rede stehende Schienenweg gehört, den beteiligten Ländern ausdrücklich freigestellt. Unter welchen Voraussetzungen ein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, bestimmt sich also nach Landesrecht. Insoweit ermächtigt § 14 Abs. 1 des schleswig-holsteinischen (LPIG SH)es über die Landesplanung in der Fassung vom 10. Juni 1992 (GVOB1 S. 342) die Landesplanungsbehörde, für raumbedeutsame Vorhaben von überörtlicher Bedeutung ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, wenn dies landesplanerisch erforderlich ist; einen Rechtsanspruch auf die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens schließt die Vorschrift ausdrücklich aus. Die zuständige Landesplanungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme zu dem Vorhaben gegenüber der Anhörungsbehörde erklärt, aus landesplanerischer Sicht beständen keine Bedenken (B1. X/13 der Verwaltungsakten). Damit hat sie zugleich die Voraussetzungen für die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens verneint. Weder das Bundes- noch das Landesrecht enthält eine Norm, die die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung von der Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung der Landesplanungsbehörde abhängig macht.

2. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß ist auch nicht deshalb rechtswidrig, weil ihm kein Linienbestimmungsverfahren nach § 2 Abs. 1 VerkPBG vorangegangen ist. Eine Linienbestimmung gehört nicht zu den Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen der Planfeststellung; vielmehr muß die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus sich selbst heraus den rechtlichen Anforderungen genügen (BVerwG, Beschluß vom 22. Juni 1993 - BVerwG 4 B 45.93 - VkB1 1995, S. 210). Die Richtlinie (RL)85/337/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 27. Juni 1985 (AB1 EG Nr. L 175, S. 40) schreibt nichts anderes vor. Vielmehr gestattet ihr Art. 2 Abs. 2 ausdrücklich, daß die Umweltverträglichkeitsprüfung "im Rahmen der bestehenden Verfahren zur Genehmigung der Projekte durchgeführt" wird und überläßt es damit den Mitgliedstaaten, diese Prüfung in die bestehenden Verfahren zu integrieren. § 2 Abs. 2 Satz 1 VerkPBG hat von dieser Ermächtigung in der Weise Gebrauch gemacht, daß die Einbeziehung der Öffentlichkeit als wesentlicher Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung sogar dann, wenn eine gesonderte Linienbestimmung vorgenommen wird, erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren stattfindet. Dies muß erst recht gelten, wenn es - wie hier - an einer solchen Linienbestimmung fehlt.

3. Schließlich werden die Antragsteller nach dem derzeitigen Erkenntnisstand des Senats die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht mit ihrer Rüge erreichen, daß das Gesamtvorhaben rechtsfehlerhaft in Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt worden sei. Die Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich anerkannt. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, daß angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann (vgl. BVerwGE 62, 342 <353>; Beschlüsse vom 5. Juni 1992 - BVerwG 4 NB 21.92 - Buchholz 406.11 § 9 BauGB Nr. 55 S. 59 f. und vom 26. Juni 1992 - BVerwG 4 B 1-11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89 f.). Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, daß über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird (vgl. BVerwGE 80, 207 <215> zum atomrechtlichen Genehmigungsverfahren). Jedoch kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren

Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, daß die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 5. und 26. Juni 1992, a.a.O.).

Daß die Antragsteller die im vorliegenden Fall gewählte Abschnittsbildung aus einem dieser Gründe zu Recht beanstanden könnten, ist nicht ersichtlich. Sie vereitelt insbesondere nicht den Rechtsschutz der Antragsteller; denn diese können ihre Rechte im vorliegenden Verfahren uneingeschränkt geltend machen, auch soweit die Gesamtplanung des Vorhabens betroffen ist. Insbesondere muß die Planung auch in dem hier betroffenen Abschnitt dem Einwand standhalten, daß eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zu- grundlegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei (vgl. BVerwG, Beschluß vom 2. November 1992 - BVerwG 4 B 205.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 92).

Auch inhaltlich kann keine Rede davon sein, daß die Abschnittsbildung eine planerische Gesamtabwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange unmöglich gemacht hat oder jedenfalls der vorliegend betroffene Teilabschnitt ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet wurde. Denn der Grundsatz umfassender Problembewältigung, auf den sich auch die Antragsteller berufen können, bleibt durch die anerkannten Regeln des Fachplanungsrechts gewahrt. Dazu gehört das Gebot, in jedem Abschnitt die Möglichkeiten der Weiterführung der Strecke über den jeweiligen Abschnitt hinaus und die sich daraus ergebenden Zwangspunkte in die Entscheidung einzubeziehen. Diese Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils" gewährleistet auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung eine hinreichende Verknüpfung der Abschnitte zu einem Gesamtprojekt (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - S. 40). So wurden die zu erwartenden Umweltauswirkungen in den sich nach Osten anschließenden Abschnitten im angefochtenen Planfeststellungsbeschluß (Tz. A.3.1.6) ausführlich dargestellt, und die Antragsgegnerin hat sich mit der Frage etwaiger Trassenalternativen für die Gesamtstrecke im Hinblick auf den Schutz von Natur und Landschaft und der Rechte Dritter ausdrücklich auseinandergesetzt (Tz. B.4.1.13). Ob diese Auseinandersetzung den materiellrechtlichen Anforderungen des Fachplanungsrechts genügt, ist keine verfahrensrechtliche Frage.

Schließlich fehlt dem in Rede stehenden Streckenabschnitt nicht die eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung. Dieses Erfordernis, das im Recht der Straßenplanung zum Gebot einer selbständigen Verkehrsfunktion des jeweiligen Teilabschnitts konkretisiert worden ist (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 5. Juni 1992, a.a.O. S. 60 und vom 26. Juni 1992, a.a.O. S. 90), geht darauf zurück, daß die mit der Abschnittsbildung verbundene partielle Vorverlagerung der Entscheidung in ein Stadium, in dem die Planung für das Gesamtvorhaben noch nicht abschließend zu beurteilen ist, zu einer Erschwerung des Rechtsschutzes führen kann, die dem betroffenen Dritten nur aus sachlichem Grund zuzumuten ist. Auch insoweit ist die vorgenommene Abschnittsbildung nicht zu beanstanden. Sie beruht ausweislich des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses (Tz. B.4.1.14) auf der Erwägung, daß die Abwicklung eines einzigen Verfahrens für die Gesamtmaßnahme zu einer Unübersichtlichkeit geführt hätte, die die erforderliche eingehende Bewältigung der vor Ort anstehenden Probleme in Frage gestellt hätte; außerdem sei die Maßnahme länderübergreifend;

die Abschnitte seien so gewählt worden, daß jede Maßnahme eines Abschnitts für sich durchgeführt werden könne und die jeweiligen Abschnitte einen bestimmten Betroffenenkreis zusammenfaßten. Diese vom Streben nach Praktikabilität und Effektivität des Planungsvorganges getragenen Erwägungen sind nicht sachwidrig.

II. Aus den innerhalb der Begründungsfrist des § 20 Abs. 5 Satz 2 AEG vorgetragenen Tatsachen ergibt sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand auch keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch der Antragsteller auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründen könnte. Dabei kann im vorliegenden Verfahren offenbleiben, in welchem Umfang das in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG gewährleistete Grundrecht auf Schutz der körperlichen Unversehrtheit und der dem Schutz der Nachbarschaft dienende Regelung des 41 Abs. 1 i.V.m § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG den grundsätzlich nur dem Eigentümer eines von dem Vorhaben betroffenen Grundstücks zustehenden öffentlich-rechtlichen Abwehranspruch gegen die Planung auch Personen zugute kommen lassen, die - wie die Antragsteller zu 1, 3 und 4 - nicht Grundstückseigentümer sind, aber geltend machen, als Bewohner dieses Grundstücks schädlichen Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben ausgesetzt zu sein. Denn auch wenn man sämtlichen Antragstellern insoweit eine in dieser Weise umfassend wehrfähige Rechtsposition zubilligt, hat ihre Anfechtungsklage keine Aussicht auf Erfolg.

1. Dem planfestgestellten Vorhaben fehlt es zunächst nicht an der erforderlichen Planrechtfertigung. Dabei geht es um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten (vgl. BVerwGE 48, 56 <60 f.>; 56, 110 <118 f.>; 71, 166 <168>; 72, 282 <285>; 84, 123 <130>). Die Ausbaustrecke Hamburg-Büchen-Berlin ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege - Anlage 1 zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1874) - als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Nach § 1 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in der Fassung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378) ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Damit konkretisiert der Bundesgesetzgeber den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, a.a.O. S. 13 zu § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung vom 15. November 1993 <BGBl I S. 1878>).

Diese gesetzliche Feststellung des Ausbaubedarfs bedeutet allerdings nicht, daß die Gerichte insofern jeglicher Pflicht zur Prüfung enthoben wären. Mit der Aufnahme von Vorhaben in den Plan, für die es im Hinblick auf eine bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt, würde der Gesetzgeber die verfassungsrechtlichen Grenzen seines Ermessens überschreiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, a.a.O. S. 15). Davon konnte jedoch jedenfalls bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Ausbaustrecke Hamburg-Büchen-Berlin keine Rede sein. Insoweit weist die Antragsgegnerin zutreffend darauf hin, daß die Planung einer Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin andere Ziele verfolgt und zudem in ihrer Realisierung sachlich und zeitlich noch so ungewiß war, daß sich daraus keine Anhaltspunkte für eine Funktionslosigkeit des planfestgestellten Vorhabens ergeben.

2. Das tatsächliche Vorbringen der Antragsteller innerhalb der Begründungsfrist des § 20 Abs. 5

Satz 2 AEG weist auch nicht auf Mängel bei der durch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung hin, die gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG erheblich sind und den Anspruch der Antragstellerin zu 2 auf eine gerechte Abwägung ihrer Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen verletzen. Dasselbe gilt für den Anspruch sämtlicher Antragsteller auf Schutz ihrer körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und auf Schutz vor technisch mit angemessenen Kosten vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche (§ 41 BImSchG).

a) Daß eine Abwägung der Belange der Antragsteller mit entgegenstehenden anderen Belangen überhaupt stattgefunden hat, ergibt sich aus der ausführlichen Begründung des Planfeststellungsbeschlusses. Es ist nichtersichtlich, daß in diese Abwägung nicht alle Belange der Antragsteller eingestellt wurden, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden mußten. Dazu gehörten insbesondere die zu erwartenden Belastungen der Antragsteller durch Lärm und Erschütterungen in der Bau- und Betriebsphase, mit denen sich der Planfeststellungsbeschluß eingehend auseinandersetzt. Soweit die Antragsteller zu 1 bis 3 allerdings in ihrer Antragsbegründung vortragen, sie seien zur Ausübung ihres Berufs in besonderer Weise auf ruhe- und erschütterungsfreies Arbeiten angewiesen, sind sie gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG mit diesbezüglichen Einwendungen ausgeschlossen. Denn sie haben eine solche besondere Betroffenheit nicht innerhalb der Einwendungsfrist geltend gemacht.

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

aa) Insoweit machen sie zum einen geltend, der Abwägungsvorgang sei fehlerhaft, weil die Antragsgegnerin Trassenvarianten nicht geprüft habe. Ein erheblicher Abwägungsmangel wird damit jedoch nicht dargetan. Zwar ist der Abwägungsvorgang fehlerhaft, wenn die Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Betracht kommende Planungsvarianten nicht beachtet (BVerwGE 69, 256 <273>). Bei der Erörterung von Planungsvarianten steht ihr jedoch ein Recht zur Vorauswahl auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien zu. Diese festzulegen ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei. Daher ist es bei abstrakter Betrachtung nicht zu beanstanden, wenn sich eine Planfeststellungsbehörde beim Ausbau eines bereits vorhandenen Schienenweges aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Neutrassierung ausspricht und auf dieser Grundlage entsprechende Planungsalternativen aus der weiteren Betrachtung ausscheidet. In diesem Stadium der Planung bedarf es noch keiner exakten Ermittlung des jeweiligen Abwägungsmaterials. Dieses muß vielmehr "nach Lage der Dinge" nur so genau und vollständig sein, daß es jene erste vorauswählende Entscheidung zulässt (vgl. BVerwG, Beschluß vom 26. Juni 1992, a.a.O. S. 91 f.). Aus dem Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich nichts anderes (vgl. BVerwG, Beschluß vom 16. August 1995 - BVerwG 4 B 92.95 -, S. 5 f.).

Vorliegend hat die Antragsgegnerin in Tz. B.4.1.13 des Planfeststellungsbeschlusses eine Neutrassierung an anderer Stelle in erster Linie mit der Erwägung ausgeschlossen, diese führe zu unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und in Rechte Dritter, weil neben der Inanspruchnahme einer bisher nicht in dieser Weise belasteten Landschaft die vorhandene Strecke in jedem Fall erhalten bleiben müsse. Insofern sei hier die Gestaltungsfreiheit hinsichtlich

denkbarer Alternativlösungen eingeschränkt, da Planungsalternativen weder ernsthaft in Betracht kämen noch solche Alternativen sich anböten oder gar aufdrängten. Der unschwer erkennbare größere Kostenaufwand für die Errichtung, die erheblich längere Verfahrens- und Bauzeit und nicht zuletzt in großem Umfang notwendig werdende Zugriffe auf fremdes Eigentum würden dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zuwiderlaufen. Diese Erwägung ist sachlich ohne weiteres nachvollziehbar. Sie verstößt auch nicht gegen den von den Antragstellern in anderem Zusammenhang herangezogenen Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG, da das Gebot, Schienenwege möglichst schonend für Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete zu trassieren, durch planerische Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwGE 71, 163 <165>). Dabei kann hier nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Landschaft im Verlauf der alten Trasse bereits durch diese vorgeprägt und mithin weniger empfindlich ist und daß auch die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des Wohngebiets der Antragsteller durch die dort bestehende Geräusch- und Erschütterungsvorbelastung infolge der vorhandenen Bahnstrecke wesentlich gemindert sind. Hinzu kommt, daß die von den Antragstellern im Anschluß an ein Gutachten des Dipl.-Ing. Hi. vorgeschlagene alternative Linienführung südlich des Sa.waldes - wie die Übertragung auf eine Karte größeren Maßstabes zeigt - schon für sich gesehen durchaus mit ähnlichen Unzuträglichkeiten für die Umwelt verbunden ist wie der vorgesehene Streckenausbau. Bei der von den Antragstellern weiter genannten Strecke über Ue. und St. handelt es sich nicht um eine Alternative, sondern um ein weiteres Vorhaben, für das nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ebenfalls vordringlicher Bedarf festgestellt ist und das vorrangig die Verbindung der mitteldeutschen Zentren Halle, Leipzig und Dresden mit den Nordseehäfen verbessern soll (vgl. BVerwG, Beschluß vom 2. August 1994 - BVerwG 7 VR 3.94 - NVwZ 1994, S. 1000 <1001>).

Soweit die Antragsteller die für den Ausschluß einer Neutrassierung maßgeblichen Annahmen der Antragsgegnerin bestreiten und hierfür Beweis durch Augenscheinseinnahme und Sachverständigengutachten anbieten, könnten auch daraus nunmehr zu gewinnende neue Erkenntnisse nicht den Schluß rechtfertigen, der Planfeststellungsbeschluß beruhe hinsichtlich der Trassenwahl auf einem offensichtlichen Abwägungsmangel im Sinne von § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG. Denn eine derart exakte Ermittlung des Abwägungsmaterials war nach Lage der Dinge für die vorauswählende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gerade nicht zu verlangen.

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

Soweit die Antragsteller die Ausgewogenheit der Planung damit in Frage stellen, daß die von der Antragsgegnerin zugrundegelegten Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) wegen Verstoßes gegen den Vorbehalt des Gesetzes unwirksam seien und der Planung statt dessen niedrigere Grenzwerte zugrunde gelegt werden müßten, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die genannte Verordnung beruht auf dem gesetzlichen Regelungsauftrag des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, der mit dem Vorbehalt des Gesetzes in Einklang steht (BVerfGE 79, 174 <195 f.>).

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

Daß die Antragsgegnerin eine Planungsalternative ernsthaft nicht in Betracht ziehen mußte, wurde bereits ausgeführt. Im übrigen geht der angefochtene Planfeststellungsbeschluß davon aus, daß aufgrund der darin vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Tagesgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in der Hochparterre etage und im 1. Obergeschoß sowie im Garten des Anwesens der Antragsteller eingehalten werden, während sie im Südosten des 2. Obergeschosses ebenso wie die Nachtgrenzwerte in allen Bereichen überschritten werden. Die Hinnahme dieser Überschreitung wurde damit gerechtfertigt, daß das Vorhaben wegen der damit verbundenen aktiven Schallschutzmaßnahmen insgesamt deutliche Verringerungen der gegebenen Vorbelastungen bewirke, jedoch der aktive Schallschutz mit zumutbaren und verhältnismäßigen Mitteln nicht so dimensioniert werden könne, daß passiver Schallschutz gänzlich entbehrlich werde (vgl. Tz. A.3.2.2.10.1 und B.4.2.23 des Planfeststellungsbeschlusses).

Daraus ergibt sich, daß die Antragsgegnerin jedenfalls die gewählte Planungskonzeption als solche durch Erfordernisse des aktiven und passiven Lärmschutzes nicht in Frage gestellt sah. Dies ist auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Antragsteller aus der Sicht des Abwägungsgebots des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG nicht zu beanstanden.

Die Antragsteller tragen allerdings vor, die der genannten Entscheidung zugrundeliegenden Berechnungen beruhten auf fehlerhaften Grundannahmen, insbesondere einer nicht nach den

Regeln vorgenommenen Prognose; auch seien die Möglichkeiten, weitergehenden aktiven Schallschutz zu gewähren, nicht hinreichend ermittelt worden. Soweit sich diese Einwände auf in der Zukunft nur mögliche, nicht jedoch voraussichtliche Entwicklungen der Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung stützen, insbesondere nicht von dem Vorhaben in seiner durch den Planfeststellungsbeschluß festgelegten Gestalt und mit seiner in der Planfeststellung vorausgesetzten Verkehrsfunktion ausgehen, sind sie unerheblich, da solche Entwicklungen ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot bei der Planfeststellung außer Ansatz gelassen werden dürfen (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 1976 - BVerwG IV C 49-52.74 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 23 S. 46). Hierzu gehören insbesondere die Ausführungen der Antragsteller zu den technischen Möglichkeiten einer Erweiterung des Zugverkehrs und eines viergleisigen Fernbahnausbaus, zur Möglichkeit einer Änderung der Verkehrszusammensetzung nach Inbetriebnahme einer Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin und zu denkbaren Auswirkungen eines Verkehrs anderer Träger auf dem Schienenwegenetz der Beigeladenen. Im übrigen wird im Hauptsacheverfahren zu prüfen sein, ob die Einwände der Antragsteller gegen die Berechnung der Beurteilungspegel zutreffen, insbesondere, ob die ihr zugrundeliegenden Prognosen in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden sind (vgl. BVerwGE 56, 110 <121>;72, 282 <286>).

Dies kann jedoch nur im Rahmen der auf Planergänzung gerichteten Hilfsanträge der Antragsteller von Bedeutung sein. Denn im Hinblick auf die von den Antragstellern im Einwendungsverfahren selbst dargelegten erheblichen Vorbelastungen, die nach ihrem eigenen Vortrag in erster Linie auf die hohen Zuggeschwindigkeiten zurückzuführen sind und denen sie deshalb ohne das Vorhaben und die damit verbundenen umfangreichen Schallschutzanlagen weiterhin ausgesetzt wären, fehlt es bei verständiger Würdigung der tatsächlichen Umstände jedenfalls an der konkreten Möglichkeit, daß etwa notwendige Korrekturen der Beurteilungspegel die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen und damit eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen könnten. Vielmehr kann solchen Korrekturen im Rahmen des rechtlich Gebotenen durch ergänzende Anordnung weitergehender aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Anhaltspunkte dafür, daß solche Vorkehrungen zur Vermeidung von Rechtsverletzungen tatsächlich nicht getroffen werden können, sind nicht erkennbar. Aber auch dann, wenn ein ausreichender aktiver und passiver Lärmschutz im Hinblick auf die einschränkenden Voraussetzungen in § 41 Abs. 2 und § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG nicht voll erreichbar sein sollte, hätten die Antragsteller keinen Anspruch auf Planaufhebung; in diesem Falle könnten sie ergänzend angemessene Entschädigung in Geld nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG beanspruchen.

Nicht anders verhält es sich im Ergebnis, soweit die Antragsteller Erschütterungen auf ihrem Grundstück durch den Betrieb auf der planfestgestellten Trasse befürchten. Die Antragsgegnerin hat unter Vorlage eines erschütterungstechnischen Gutachtens für ein dem Anwesen der Antragsteller unmittelbar benachbartes Grundstück substantiiert dargelegt, daß die zu erwartenden Erschütterungen unter den Werten des Ist-Zustandes liegen. Die Einwände, die die Antragsteller dagegen erheben, sind nicht schlüssig.

Soweit die Antragsteller gegen den Planfeststellungsbeschluß einwenden, er habe die zu erwartenden Schall- und Erschütterungsbelastungen in der Bauphase nicht hinreichend ermittelt und nicht angemessen berücksichtigt, liegt ein offensichtlicher Abwägungsmangel, der gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG Voraussetzung für die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses wäre, nicht vor. Denn die Antragsgegnerin hat die genannten Auswirkungen in der Bauphase,

soweit sie vorher absehbar waren, im Planfeststellungsbeschuß (Tz. A.3.1.5.10 und 3.2.2.10.1) eingehend dargestellt und gewürdigt. Dabei ist sie aufgrund von Zusagen der Beigeladenen davon ausgegangen, daß diese ihrer Natur nach vorübergehenden Auswirkungen in einem auch den Antragstellern zumutbaren Rahmen bleiben. Sollte sich die Beigeladene bei Ausführung der Bauarbeiten tatsächlich nicht an ihre Zusagen halten, wären diese Arbeiten insoweit vom Planfeststellungsbeschuß nicht gedeckt. Abgesehen davon käme auch in dieser Hinsicht allenfalls ein Anspruch auf planergänzende Anordnung von Schutzvorkehrungen oder Entschädigungspflichten, nicht aber auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht.

cc) Soweit die Antragsteller schließlich mit Schriftsatz vom 8. September 1995 vortragen, sie befürchteten Schädigungen ihrer Gesundheit durch von den Bahnstromleitungen ausgehenden Elektromog, können sie hierauf ihren Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung schon deshalb nicht stützen, weil die Begründungsfrist des § 20 Abs. 5 Satz 2 AEG bei Eingang dieses Schriftsatzes bereits verstrichen war und nicht ersichtlich ist, daß die Antragsteller erst später von den ihrem Vortrag zugrundeliegenden Tatsachen Kenntnis erlangt haben. Abgesehen davon läßt sich diesem Vortrag, mit dem sie unter Hinweis auf die anhaltende wissenschaftliche Diskussion im wesentlichen einen Beweisantrag zur Gefährdung durch Elektromog ankündigen, jedenfalls kein offensichtlicher Abwägungsmangel im Sinne des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG entnehmen (vgl. BVerwG, Beschluß vom 13. März 1995 - BVerwG 11 VR 2.95 - NuR 1995, S. 250 (252>)).

C. Ohne Einfluß auf die hier zu treffende Entscheidung ist, ob und inwieweit die mit der Hauptsacheklage verfolgten Hilfsanträge erfolgreich sein können. Da diese auf Planergänzung gerichtet sind und der Baubeginn ergänzende Schutzauflagen und ihren Vollzug oder die ergänzende Festsetzung von Entschädigungsansprüchen nicht präjudiziert, könnte selbst ein absehbarer Erfolg der Hilfsanträge eine Einstellung der Bauarbeiten zur Seite nicht rechtfertigen, abgesehen davon, daß ein solches, auf die Hilfsanträge zielendes Begehren mit einem Antrag nach § 123 Abs. 1 VwGO verfolgt werden müßte.

D. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 und § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 13 Abs. 1 Satz 1, § 20 Abs. 3 GKG i.V.m. § 5 ZPO. Dabei belaufen sich die jeweiligen Einzelstreitwerte für die Antragstellerin zu 2 auf 20 000 DM und für die übrigen Antragsteller auf je 10 000 DM (vgl. Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, NVwZ 1991, S. 1156 ff.).

Dr. Diefenbach, Dr. Storost, Kipp