

Sachgebiete: Verwaltungsprozessrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 33/95

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 09.08.1995

Aktenzeichen: 20 AS 95.40054

Leitsätze:

§ 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO betrifft den Bau neuer Strecken oder die Änderung bestehender Strecken von öffentlichen Eisenbahnen. Die Anlegung eines Außenbahnsteigs sowie der Bahnsteigunterführung fällt unter den Begriff "Änderung der Strecke". Zum Streckenbegriff gehören nicht ausschließlich die Gleise, sondern auch die damit zusammenhängenden Anlagen.

Die Zuständigkeit nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO folgt weiter aus einer Zusammenschau mit § 18 Abs. 1 AEG, worin die Planfeststellungspflichtigkeit der Schienenwege einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen festgelegt wurde.

Die Zuständigkeit ergibt sich schließlich aus § 48 Abs. 1 Satz 2 VwGO, wonach die Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auch für Nebeneinrichtungen besteht, die mit dem Vorhaben in einem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehen.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 48 VwGO, 16. BImSchV, § 18 Abs. 1 AEG

Stichworte:

Zuständigkeit, Änderung der Strecke, Anlegung eines Außenbahnsteigs und einer Bahnsteigunterführung

Beschluss

(des 20.Senats des BayVGH)

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

III. Der Streitwert wird auf 50.000 DM festgesetzt.

Gründe:

I.

Gegenstand des Verfahrens ist die Planfeststellung für den Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Außenbahnsteig im Bahnhofsbereich Ob. (Bahn-km 24,842 - 25,185). Diese Maßnahme ist Teil der Ausbaustrecke München-Kiefersfelden, die im Bedarfsplan für Schienenwege des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1874) enthalten ist. Das Ausbaukonzept hat zum Ziel, auf der bestehenden Strecke die Zugfahrten um ca. 40 pro Tag zu erhöhen. Dazu ist ein kapazitiver Ausbau notwendig. Zusätzliche Streckengleise, auch in Teilabschnitten, und die Steigerung der derzeitigen Streckengeschwindigkeit sind dabei nicht vorgesehen. Die Baumaßnahmen sehen einen Ausbau der Bahnsteiganlagen durch den Bau von Bahnsteigunterführungen sowie von Außen- und Mittelbahnsteigen in den Bahnhöfen Aß., Os., Gr., Ra., Br., Ob. und Ki., die Verbesserung der Signaltechnik (Neubau von zusätzlichen Signalen für kürzere Blockabschnitte), die Anpassung der Gleisanlagen (Anpassung und Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen Ra. und Fi.) sowie die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge vor.

Ausgelöst durch das Bauvorhaben hat die Antragstellerin zusammen mit anderen I.-tal-Gemeinden und dem Landkreis R. Anstrengungen unternommen, die Deutsche Bundesbahn zu Lärmsanierungsmaßnahmen zum Schutze der Bebauung längs der Bahnstrecke Rosenheim-Kufstein zu bewegen. Zur Klärung der Möglichkeiten hat die Oberste Baubehörde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Die Beigeladene hat jedoch die Finanzierung von Schallsanierungsmaßnahmen wegen fehlender Rechtsgrundlage abgelehnt.

Nachdem die Auslegung aufgrund der Weigerung der Antragstellerin, dabei mitzuwirken, unterblieben war, sah die Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) von einer Auslegung ab, da der Kreis der Betroffenen abgrenzbar und bekannt war. Am 11. Oktober 1994 fand ein Erörterungstermin mit den Behörden und der Beigeladenen statt.

Das Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle München - erließ am 5. Februar 1995 den Planfeststellungsbeschluß für den Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Außenbahnsteig im Bahnhofsbereich Ob.. Die Forderung nach Schallschutzmaßnahmen wurde zurückgewiesen, weil für den Planfeststellungsabschnitt Ob. sich keine Verpflichtung zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV ergebe, da es an einer wesentlichen Änderung des Verkehrswegs verbunden mit einem erheblichen Eingriff in den Verkehrsweg fehle. Da für die Strecke nach Ziffer 1 a, 17 der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz der vordringliche Bedarfs festgestellt worden sei, sei der Planfeststellungsbeschluß somit gemäß § 20 Abs. 5 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

Die Antragstellerin erhob gegen den Planfeststellungsbeschluß Klage und beantragte die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung. Zur Begründung trägt sie vor: Die summarische Überprüfung der Erfolgsaussichten der Klage in der Hauptsache ergebe, daß der Erlaß eines Planfeststellungsbeschlusses mit hoher Wahrscheinlichkeit keinen Bestand haben werde. Er sei rechtswidrig und verletze die Antragstellerin in eigenen Rechten. Die Antragstellerin könne auch nicht auf ein bloßes Verpflichtungsbegehren verwiesen werden,

das eine Planergänzung zum Gegenstand hätte. Ihr Begehren zielt nicht lediglich auf Maßnahmen, deren Verwirklichung die Konzeption des Vorhabens nicht berührt. Es würden planerische Konflikte aufgeworfen, die nicht ohne ein Verwaltungsverfahren und nicht ohne eine substantielle Veränderung der Anlagenkonzeption bewältigt werden könnten. Die angefochtene Planung sei verfahrensfehlerhaft zustande gekommen, weil die dem durchgeführten Verwaltungsverfahren zugrunde gelegten Planfeststellungsunterlagen in einer Weise unvollständig gewesen seien, daß von einer substantiellen Anhörung nicht die Rede sein könne. Die Unterlagen enthielten keine konkreten Angaben zu den zu erwartenden Lärmauswirkungen auf die an die Bahnlinie angrenzenden Ortsteile und Baugebiete. Die Antragstellerin habe deshalb ihre Betroffenheit in ihrem Selbstverwaltungsrecht, insbesondere in ihrer Planungshoheit aus dem Schienenverkehrslärm nicht einmal annähernd abschätzen können. Läge aber, wie aufgrund der Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz vom 18. Dezember 1991 sowie aus der gutachtlichen Stellungnahme des Büros Ob. vom Dezember 1992 der Beigeladenen bekannt, die bestehenden Lärmwerte in der Regel über der Schwelle, bei deren Überschreitung die Rechtsprechung die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle als erreicht ansehe, so seien weitere Feststellungen über die Schallimmissionen aus Schienenlärm zwingend erforderlich. Ohne sie könnten die grundrechtsrelevanten Auswirkungen auf die Rechte der Antragstellerin als Planungshoheitsträgerin und Eigentümerin eines Schulgrundstücks mit Hausmeisterwohnung und Lehrerwohnhaus nicht zuverlässig abgeschätzt und substantielle Einwendungen erhoben werden. Aus dem festgestellten Verfahrensmangel folge zudem ein offensichtlicher Abwägungsfehler. Die Planfeststellungsbehörde habe auf der Grundlage der unzureichenden tatsächlichen Feststellungen die Betroffenheit der Antragstellerin in ihrer Planungshoheit gar nicht in einer Weise erkennen können, die den Anforderungen des Abwägungsgebots genügen könnte. Die Annahme der Planfeststellungsbehörde, wonach die Ermittlung der künftigen Lärmwerte nur dann und insoweit erforderlich sei, wenn überhaupt Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV in Betracht kämen, erweise sich als nicht tragfähig. Bei Planungsentscheidungen müßten alle Belange, die nach Lage der Dinge zu berücksichtigen seien, in die erforderliche Abwägung eingestellt werden. Daraus ergebe sich, daß die Planfeststellungsbehörde unabhängig davon, ob geltende Grenzwerte überschritten würden und ob Schutz- oder Ausgleichsansprüche in Betracht kämen, die besonders problematische Lärmschutzsituation entlang der Ausbaustrecke im Gebiet der Antragstellerin hätte beachten und abwägen müssen. Auch die Bildung von Planfeststellungsabschnitten dürfe nicht dazu führen, daß Probleme, die durch ein Gesamtkonzept ausgelöst würden, als Folge einer Verkürzung des Abwägungsmaterials unbewältigt blieben. Das sei vor allem dann der Fall, wenn die systematische Bildung von Teilstrecken zur Folge habe, daß eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise überhaupt nicht mehr sinnvoll möglich sei. So liege der Fall auch hier, wenn die Planfeststellungsbehörde das Gesamtkonzept zum Ausbau der Schienenstrecke München-Rosenheim-Kiefersfelden in Verfolgung der damit angestrebten qualitativen und quantitativen Verbesserung in zahlreiche kleine und für sich behauptetermaßen unerhebliche Baustreckenabschnitte aufteile. Darüber hinaus verkenne die Planfeststellungsbehörde den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Hier liege ein erheblicher baulicher Eingriff vor, weil die Bahnanlagen in einer Weise um- bzw. ausgebaut würden, die eine höhere Zugfolge erlaube. Dafür sei die Baumaßnahme zwingende technische Voraussetzung. Erst die Umgestaltung des Bahnhofbereiches erlaube die angestrebte Erhöhung der Zugfolge und damit die Erhöhung der Beurteilungspegel. Darüber hinaus enthalte die 16. BImSchV keine abschließende Regelung. Die Verordnung lege mithin Mindestanforderungen fest, über die im Einzelfall aufgrund der Anforderungen

des § 41 BImSchG hinausgegangen werden könne und ggfs., insbesondere wenn Verfassungsrechte in Rede stünden, auch hinausgegangen werden müsse. Darüber hinaus stelle die 16. BImSchV nicht nur auf den Planfeststellungsbereich ab, sondern auf die Änderung des Verkehrsweges als solchen. Es sei deshalb der Verkehrsweg und nicht nur der Bereich des baulichen Eingriffs in den Blick zu nehmen. Dies führe zu Schutzansprüchen Drittbetroffener entlang des gesamten geänderten Verkehrsweges und - logisch vorausgehend - zu einer Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die zu erwartenden Lärmimmissionen des gesamten Verkehrsweges zu ermitteln. Die aufgeführten Mängel verletzen die Antragstellerin in ihren Rechten. Dies gelte unstrittig für die Verletzung ihres Rechts auf substantielle Beteiligung. Darüber hinaus mache die planbetroffene Gemeinde Ansprüche aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG für das öffentliche Wohl geltend. Der Schutzanspruch beziehe sich auf die Sicherung der gemeindlichen Planungshoheit als solche. Inhalt dieses Anspruches könnten auch Anlagen des aktiven Lärmschutzes sein.

Die Beigeladene und die Antragsgegnerin beantragen kostenpflichtige Klageabweisung. Zur Begründung führen sie aus: Die Antragstellerin habe keinen Anspruch gemäß § 80 Abs. 5 VwGO auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung. Der Antrag sei bereits unzulässig, weil sie keine Rechtsverletzung durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluß mit genügender Substanz geltend mache. Die Absicht der Antragstellerin, ihren Flächennutzungsplan zu ändern und nunmehr ein Sondergebiet Fremdenverkehr mit Kureinrichtung darzustellen, scheine auf eine unzulässige Negativplanung hinauszulaufen. Des Weiteren habe die Antragstellerin erstmals in der Antragsbegründung die Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit dargelegt, nicht jedoch im Rahmen ihrer Anhörung im Planfeststellungsverfahren. Im übrigen müsse die Antragstellerin bei der Planung die bereits bestehende Schienenstrecke berücksichtigen. Darüber hinaus sei der Antrag unstatthaft, weil Lärmauswirkungen neuerbauter, sowie die wesentliche Änderung bestehender Eisenbahnstrecken - soweit nicht vorrangig planerische Alternativen in Betracht zu ziehen seien - durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes zu begegnen sei. Die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte für das gemeindeeigene Schulgrundstück mit Lehrerwohnhaus könnten durch aktive Schallschutzeinrichtungen eingehalten werden, ggfs. wäre verstärkter passiver Lärmschutz in Betracht zu ziehen. Dies würde aber nicht dazu führen, daß das Konzept der Planfeststellung, also der Rückbau des Mittelbahnsteiges, sowie der Neubau des Außenbahnsteiges nebst Bahnunterführung geändert werden müßte. Darüber hinaus sei der Antrag auch unbegründet. Die Antragstellerin sei mit ihren Einwendungen gegen den Planfeststellungsbeschluß präkludiert. In ihren Stellungnahmen vom 28. November 1991 sowie 26. Mai 1994 habe sie eine Beeinträchtigung oder Verletzung eigener Rechte nicht erkennen lassen. Es liege auch kein Verfahrensmangel vor. Der Antragstellerin seien die mit dem Bahnbetrieb einhergehenden Luftschallimmissionen seit langer Zeit bekannt, sie habe somit nicht noch ausdrücklich darauf hingewiesen werden müssen. Dies gelte um so mehr, als der Antragstellerin das vom Bayerischen Staatsministerium des Innern in Auftrag gegebene Gutachten zu Lärmschutzmaßnahmen zugänglich gemacht worden sei. Die Ausführungen der Antragstellerin zum Abwägungsvorgang lägen in bezug auf die bemängelte Abschnittsbildung neben der Sache. Zunächst sei festzuhalten, daß linienförmige Vorhaben in Abschnitten gebaut und auch abschnittsweise geplant würden. Der verfahrensgegenständliche Unterabschnitt sei nicht willkürlich gebildet worden, er habe sich vielmehr an sachgerechten Zielen, nämlich vor allem zur besseren Sicherung der Reisenden einen schienenfreien Bahnsteigzugang zu schaffen, ausgerichtet. Die Antragsgegnerin habe auch nicht den Anwendungsbereich der 16. BImSchV verkannt. Um die Lärmvorsorge deutlich von der

Lärmsanierung abzugrenzen, setze die spürbare Änderung des Beurteilungspegels einen erheblichen baulichen Eingriff des Verkehrsweges voraus. Hieran mangle es. In den Verkehrsweg werde nicht eingegriffen, da die Gleisanlagen durch die Baumaßnahme nicht verändert würden. Von einem erheblichen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg könne nur dann gesprochen werden, wenn in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen werde. Zur Ergänzung wird auf die Gerichts- und Behördenakten verwiesen.

II.

Die Antragstellerin hat keinen Anspruch auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nach §§ 80a Abs. 3, 80 Abs. 5 VwGO. 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 Antragstellerin an der Beibehaltung des derzeitigen Zustands. Bei der vom Gericht zu treffenden Ermessensentscheidung geht der Senat von einem offenen Verfahrensausgang aus. Der Senat sieht sich nicht in der Lage, im gegenwärtigen Zeitpunkt die Erfolgsaussichten der Klage der Antragstellerin letztendlich zu beurteilen.

a) Der Senat hegt jedoch keinen Zweifel mehr an seiner Zuständigkeit. Der Verwaltungsgerichtshof ist gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO erstinstanzlich zuständig. Diese Vorschrift ist so auszulegen, daß sie den Bau neuer Strecken oder die Änderung bestehender Strecken von öffentlichen Eisenbahnen betrifft. Dies folgt aus der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zum Planungsvereinfachungsgesetz (Drs. 12/4328 zu Art. 8) und der Zusammenschau mit den Änderungen der Nrn. 6 und 9, die um die Varianten "Änderungen von Verkehrsflughäfen" und "Ausbau von Bundeswasserstraßen" ergänzt worden sind. Diese Auslegung entspricht ständiger Rechtsprechung des Senats (vgl. Urteil vom 21.2.1995 Az. 20 A 93.40080 u.a.).

Die Anlegung des Außenbahnsteigs sowie der Bahnsteigunterführung fällt auch unter den Begriff "Änderung der Strecke". Zum Streckenbegriff gehören nicht ausschließlich die Gleise, sondern auch die damit zusammenhängenden Anlagen. In § 4 Abs. 1 Eisenbahnordnung - EBO - wird der Begriff der freien Strecke definiert, wobei dieser die Strecke mit Ausnahme von Bahnanlagen der Bahnhöfe und sonstiger Bahnanlagen umfaßt. Nachdem in § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO lediglich der Begriff "Strecke" genannt wird, ist daraus zu schließen, daß damit die Strecke als Ganzes verstanden wird und damit auch die Bahnanlagen der Bahnhöfe mit umfaßt sind (vgl. von Oertzen, DÖV 1985, 749, 755). Die Zuständigkeit folgt weiter aus einer Zusammenschau des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO mit § 18 Abs. 1 AEG, worin die Planfeststellungspflichtigkeit der Schienenwege einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen festgelegt wurde. Zu den für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen gehören auch die Bahnsteige und die dazu gehörigen Zugänge. Letztendlich ergäbe sich die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs aus § 48 Abs. 1 Satz 2 VwGO, wonach die Zuständigkeit der Obergerichtsverwaltungen auch für Nebeneinrichtungen besteht, die mit dem Vorhaben in einem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehen. Darunter ließen sich die Baumaßnahmen subsumieren, wenn die Zuständigkeit nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO verneint würde.

b) Die von der Antragsgegnerin vertretene Auffassung, die Einwendungen der Antragstellerin seien präkludiert (§ 20 Abs. 2 Satz 1 AEG), geht ins Leere. Die Anwendung der Präklusion scheidet schon daran - unabhängig davon, daß kein Auslegungsverfahren stattgefunden hat - ,

daß die Antragstellerin in den Anschreiben durch die Regierung vom 18. November 1991 und 25. April 1994 nicht auf den Ausschluß der Einwendungen hingewiesen wurde (§ 20 Abs. 2 Satz 2 AEG).

c) Offen erscheint jedoch der Ausgang des Hauptsacheverfahrens in der Frage, ob die Antragstellerin Anspruch auf Lärmschutz geltend machen kann und welche Auswirkungen dies auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses hätte. Lärmschutzmaßnahmen könnten einmal zum Schutz des Schulgrundstücks mit Hausmeisterwohnung und des Lehrerwohnhauses sowie zum Ausschluß eines Eingriffs in die Planungshoheit (vgl. hierzu BVerwGE 51, 6, 15; BVerwG vom 1.7.1988, DVBl 1988, 964) veranlaßt sein. Insoweit ist maßgeblich die Frage zu beantworten, ob die 16. BImSchV auf das geplante Vorhaben Anwendung findet und ob sich die Antragstellerin darauf berufen kann. Im Hauptsacheverfahren wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV in Betracht kommen. Danach ist eine Änderung wesentlich und löst Lärmschutzmaßnahmen aus, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder wenn der Beurteilungspegel von (mindestens) 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Als erstes wäre zu prüfen, ob die Baumaßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff bedeutet, wenn lediglich die Lage und Zugänglichkeit der Bahnsteige geändert wird. Ob der von der Antragsgegnerin geltend gemachte Standpunkt rechters ist, durch den Neubau des Bahnsteigs und der Bahnsteigunterführung werde der Schienenweg nicht geändert, ist zweifelhaft. Eine Änderung könnte auch dann vorliegen, wenn Maßnahmen getroffen werden, die - wie hier - eine Erhöhung der Zugfrequenz erlauben, ohne am Schienenweg (im Sinne der Gleise) selbst etwas zu ändern. Durch die Anlegung des Außenbahnsteigs mit Bahnsteigunterführung ist es nicht mehr erforderlich, daß, wenn ein Zug im Bahnhof hält, das zweite Gleis gesperrt wird. Dies hat mit den anderen an der Ausbaustrecke München-Kiefersfelden vorgesehenen Maßnahmen zur Folge, daß die Zugfrequenz auf der Strecke gesteigert werden kann und sich damit auch der Beurteilungspegel, der von der Strecke ausgeht, erhöht.

Bejaht man die Voraussetzungen der 16. BImSchV, stellt sich die weitere Frage, in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind, ob dies nur den Bereich der Baumaßnahme (Errichtung der Bahnsteige) betrifft oder weitergehend - wie von der Antragstellerin behauptet - den gesamten Bereich der Ausbaustrecke München-Kiefersfelden. Hier sprechen zunächst der Wortlaut "des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms" in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 16. BImSchV und die Gesetzesmaterialien dafür, daß von dem zu ändernden Verkehrsweg nur die Strecken gemeint sind, an denen Änderungen vorgenommen werden, d.h. im konkreten Fall nur im Bereich der Änderung des Bahnsteigs und den dort festgelegten Planfeststellungsgrenzen. (vgl. hierzu Alexander, Aktuelle Fragen des Verkehrslärmschutzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrslärmschutzverordnung, NVwZ 1991, 318; Schulze/Fielitz, Rechtsfragen der Verkehrslärmschutzverordnung [16. BImSchV], UPR 1994, 1). Ein Lärmschutz an der gesamten Ausbaustrecke würde einer Lärmsanierung gleichkommen, die jedoch nach § 41 BImSchG und den Gesetzesmaterialien (BT-Drs. 661/89, 1) nicht vorgesehen war.

Andererseits wird im Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 die Ausbaustrecke München-Kiefersfelden genannt, so daß diese insgesamt als eine

Ausbaumaßnahme angesehen werden könnte. Um den Ausbau zu bewerkstelligen, ist der Ausbau von Bahnsteiganlagen in mehreren Bahnhöfen, der Bau von zusätzlichen Signalen und die Anpassung und Verlängerung von Überholgleisen vorgesehen. Nur durch die Verwirklichung aller dieser Maßnahmen kann die geplante Steigerung der Streckenkapazität vollzogen werden. Dieser Gesichtspunkt würde im Gegensatz zum vorher Ausgeführten zu einer Gesamtschau zwingen.

Dagegen können für den Ausbau der z.T. weit auseinanderliegenden Ausbaumaßnahmen einzelne Abschnitte gebildet werden, da jeder Abschnitt für sich selbst verkehrswirksam wäre, wenn die anderen Ausbaumaßnahmen scheitern sollten (BVerwG vom 5.6.1992, NVwZ 1992, 1093). Die bei einer Neubaustrecke auftauchenden Probleme der Verkehrswirksamkeit mit der Möglichkeit der Bildung von Teil/Unterabschnitten stellen sich hier nicht (vgl. hierzu Urteil des Senats vom 21.2.1995 Az. 20 A 93.40080 S. 48 UA; Beschluß vom 28.3.1995 Az. 20 AS 94.40030 S. 12 UA).

d) Selbst wenn man zu dem Ergebnis käme, daß die Antragsgegnerin objektiv-rechtlich verpflichtet wäre, gemäß der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, ist im derzeitigen Verfahrensstadium ungeklärt, ob die Antragstellerin diesen Anspruch geltend machen kann, da von seiten der Antragsgegnerin keine Lärmberechnungen vorliegen, d.h., ob bei den Grundstücken der Antragstellerin die Immissionsgrenzwerte in § 2 16. BImSchV überschritten werden. Ebenso ist offen, ob ein Eingriff in die Planungshoheit vorliegt. Nach der ständigen Rechtsprechung schließt die verfassungsrechtlich auf die Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG zurückgehende Planungshoheit der Gemeinden das Recht ein, sich gegen solche überörtlichen Planungen anderer Planungsträger zu Wehr zu setzen, die ihre eigene Planungshoheit rechtswidrig verletzen (BVerwGE 51, 6, 15, BVerwGE 31, 263 st.Rspr.). Bei allen Planungen der Gemeinde ist jedoch zu berücksichtigen, daß diese durch die bestehende Bahnlinie vorbelastet ist. Die Antragstellerin selbst muß bei ihren Planungen auf die seit langem bestehende Bahnlinie Rücksicht nehmen (§§ 1 Abs. 6, 9 Abs. 6 BauGB).

e) Wenn man trotz der ungeklärten Verhältnisse weiter zu Gunsten der Antragstellerin unterstellen würde, sie hätte Anspruch auf Lärmschutz, überwiegen nicht ihre Interessen auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung. Zum einen sind Ansprüche auf Lärmschutz im Regelfall in einem Planergänzungsanspruch geltend zu machen. Die entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV könnten entweder durch aktive Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahnstrecke eingehalten werden (Lärmschutzwand, Lärmschutzwall) bzw. es ist passiver Lärmschutz (ggfs. mit einer Entschädigung der Außenwohnbereiche für Lehrerwohnhaus, Hausmeisterwohnung) in Betracht zu ziehen, was letztendlich von der Höhe des Kostenaufwands für den aktiven Lärmschutz (und dessen Verhältnis zu den Kosten des passiven Lärmschutzes) abhängig ist. Dieser Gesichtspunkt führte zwar zu einer objektiven Rechtswidrigkeit der Planfeststellung (wegen unzureichenden Lärmschutzes), würde jedoch unter Umständen allein mit dem mit der Verpflichtungsklage zu verfolgenden Anspruch auf Planergänzung korrespondieren (BVerwGE 56, 110, 71, 115 st.Rspr.). Zu einem Anspruch auf Aufhebung bzw. Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses kann ein solcher Mangel nur führen, wenn der Mangel der Planungsentscheidung insgesamt ein so großes Gewicht hat, daß dadurch nicht nur der einzelne Betroffene benachteiligt, sondern die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bzw. eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage gestellt wird. Ob dies hier der Fall ist, ist im Hauptsacheverfahren zu klären und kann im vorliegenden

Zusammenhang offenbleiben; denn eine Interessenabwägung ergibt folgendes:
Schon der Umfang des Vorhabens spricht auf den ersten Blick dafür, daß das Konzept des Bahnsteigs bei einer stärkeren Betonung des Lärmschutzes nicht geändert werden müßte. Dies gilt zumindest für den Fall, daß die Ausbaumaßnahme isoliert zu betrachten wäre. Ob dies auch so zu sehen ist, wenn man die Ausbaumaßnahme als einen Teil der Gesamtausbaustrecke betrachtet, bleibt ebenfalls dem Hauptsacheverfahren vorbehalten. Jedenfalls drängt sich keine Planungsalternative wie Tieferlegung, Einhausung oder gar Verlegung der Bahnlinie auf, wenn im Bereich von Ob. lediglich ein Bahnsteig geändert werden soll. Das Bauprogramm hat nicht derartige gravierende Eingriffe in die Strecke zur Folge, daß allein wegen des Lärmschutzes ein vollkommener Umbau der Strecke zu erwägen wäre. Es ist auch nicht davon auszugehen, daß die Beigeladene dann auf den Ausbau verzichten würde, wenn Lärmschutzmaßnahmen zu treffen wären, zumal der Ausbau länderübergreifend mit Österreich und Italien abgesprochen wurde.

Nach Abwägung aller Gesichtspunkte ist dem im öffentlichen Interesse liegenden Bau des Außenbahnsteigs mit Bahnsteigunterführung der Vorrang einzuräumen. Dadurch kann zusammen mit den anderen vorgesehenen Maßnahmen die Streckenkapazität gesteigert werden und es erhöht sich auch die Sicherheit der Fahrgäste im Bahnhof Ob., die, ohne ein anderes Gleis überqueren zu müssen, zum Bahnsteig gelangen können. Möglicherweise erforderliche Lärmschutzmaßnahmen können auch noch nach Abschluß der Bauarbeiten erfolgen und sind durch diese nicht ausgeschlossen. Insoweit sind die Interessen der Antragstellerin, daß der Zustand vorerst unverändert bleibt, geringer zu werten.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 20 Abs. 3, 13 Abs. 1 GKG.