

Sachgebiete: Verwaltungsprozeßrecht, Verwaltungsverfahrenrecht

ID: Lfd. Nr. 6/96

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 12.10.1995

Aktenzeichen: 20 B 94.1188
(M 3 K 88.508)

Leitsätze:

Eine zeitliche Bindung des Gerichts für den Erlaß einer Entscheidung nach einem Verzicht auf eine weitere mündliche Verhandlung kennt die Verwaltungsgerichtsordnung nicht.

Der Kläger kann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine Lärmsanierung seiner Grundstücke wegen einer Vorbelastung beanspruchen, die die Grenze überschreitet, oberhalb derer das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Satz 2 GG) und das Grundrecht auf Nutzung seines Eigentums (Art. 14 GG) verletzt wird.

Aus der speziellen und abschließenden Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG folgt, daß weitere Einschränkungen, insbesondere durch Rücknahme oder Widerruf einer bestandskräftigen Planfeststellung gemäß §§ 48, 49 VwVfG nicht oder nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen möglich sind.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 101 Abs. 2 VwGO,

§ 48 VwVfG, § 49 VwVfG, § 75 Abs. 2 S. 2 u. 4 VwVfG,

Stichworte:

Folgen des Verzichts auf weitere mündliche Verhandlung, Lärmsanierung, Rücknahme und Widerruf von bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen,

Beschluss

(BayVGH, 20. Senat)

In der Verwaltungsstreitsache _ _ _ , Kläger, bevollmächtigt: Rechtsanwälte _ _ _ gegen Bundesrepublik Deutschland, Beklagte, vertreten durch das Eisenbahnbundesamt, dieses vertreten durch seinen Präsidenten, _ _ _ , bevollmächtigt: Rechtsanwälte _ _ _ , beigeladen Deutsche Bahn AG, vertreten durch das Vorstandsmitglied _ _ - gemeinsam mit dem Prokuristen _ _ _ , beide zusammen durch den für das _ _ _ bevollmächtigten, bevollmächtigt: Rechtsanwälte _ _ _ , beteiligt: Landesrechtsanwaltschaft Bayern als Vertreter des öffentlichen Interesses, wegen Planfeststellung/nachträgliche Schutzauflagen; hier: Berufung des Klägers gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 6. Dezember 1993, erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat, durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. R. und die Richter am Verwaltungsgerichtshof G. und L. ohne mündliche Verhandlung am 12. Oktober 1995 folgenden Beschluß:

I. Die Berufung wird zurückgewiesen.

II. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.

III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der Gegner vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

V. Der Streitwert für das Berufungsverfahren beträgt 20.000 DM.

Gründe:

I.

Der Kläger ist Eigentümer der im Jahre 1969 mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücke Fl.Nrn. ___/___ und ___/___ der Gemarkung Z., die nach Süden an die Hauptabfuhrstrecke M.-R. der Deutschen Bahn grenzen. Er begehrt eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses der Deutschen Bundesbahn vom 30. Mai 1980 für den Bau besonderer S-Bahngleise im Streckenabschnitt H.-Z. (km 20,050 bis km 29,000) um (nachträgliche) Schutzauflagen in Form von aktivem oder passivem Lärmschutz. Der Bau der besonderen S-Bahngleise im Bereich H.-Z. kam Ende der 80er Jahre zum Abschluß.

Der Planfeststellungsbeschluß sieht die Anordnung besonderer S- Bahngleise nördlich der bestehenden Fernbahngleise (in einem Abstand von ca. 15 m zum Wohnhaus auf den Grundstücken des Klägers) vor. Schutz gegen Schallimmissionen in Form von aktivem oder passivem Lärmschutz gewährt er nicht. Das Ergebnis "der schalltechnischen Untersuchungen hat ergeben, daß sich durch den Bau der besonderen S-Bahngleise die derzeitige Schallsituation nur unwesentlich ändert". Die schalltechnischen Berechnungen (Fa. D. Consult Ingenieurgesellschaft mbH: März 1980), die auf den Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen des Entwurfs des Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen (Verkehrslärmschutzgesetz in der Entwurffassung vom Februar 1980) und der Schall 03 (1976) gründen und Bestandteil der Planfeststellung sind, kamen zu dem Ergebnis, daß "derzeit an der Bebauung im Untersuchungsbereich tagsüber Schallpegel von 65,8 - 74,2 dB(A) und nachts von 64,0 - 72,4 dB(A) auftreten". Eine künftige Verschlechterung der Schallsituation nachts ergebe sich nicht. Bei Tage werde sich die Lärmbelastung im nördlichen Bereich der Strecke um max. 0,1 dB(A) erhöhen. Die Gründe hierfür seien der große Unterschied der Schallimmissionen herrührend aus dem Fernverkehr und dem S-Bahnverkehr und die Verlegung der S-Bahngleise auf (lärmmindernden) Betonschwellen.

Der Kläger ließ den Planfeststellungsbeschluß bestandskräftig werden; die Klage eines ebenso betroffenen Anliegers wegen fehlenden Lärmschutzes wies das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 3. Mai 1982 (M 3767 III 80) rechtskräftig ab. Ein Anspruch auf Lärmsanierung aus

Anlaß der Planfeststellung sei nicht gegeben, da bei der derzeitigen Ist-Belastung die Zumutbarkeitsgrenze des Art. 14 GG nicht überschritten werde. Auch müsse sich der Anlieger mit seinem 1966 erbauten Wohnhaus die damals bereits vorhandene Lärm(vor-)belastung anrechnen lassen.

In zahlreichen Fällen weigerten sich Anlieger, die für die Trassenführung der besonderen S-Bahn benötigten Flächen aus den südlichen Bereichen ihrer Grundstücke abzutreten. Unter anderem auch gegenüber dem Kläger erließ das Landratsamt E. am 29. Juni 1987 einen Besitzeinweisungsbeschuß, mit dem die Deutsche Bundesbahn in den Besitz einer Teilfläche von ca. 107 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. ___/___ eingewiesen wurde. Da die Anlieger nicht nur Entschädigungen für die Grundabtretung, sondern auch für die Hinnahme erheblicher Schallimmissionen forderten, holte das Landratsamt ein Gutachten des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz zur Lärmsituation ein (7.8.1987). Demnach seien am Grundstück des Klägers künftig Mittelungspegel von 67 dB(A) tags/66 dB(A) nachts bei optimalem Gleiszustand und von 69 dB(A) tags/69 dB(A) nachts bei durchschnittlichem Gleiszustand zu erwarten. Unterschiede zu den Ergebnissen der Berechnungen der Fa. D. Consult GmbH rührten u.a. von der herangezogenen Schall 03 (1976) her, die dem Stand der Pegelberechnungstechnik nicht mehr entspreche.

Einem Antrag des Klägers auf Festsetzung nachträglicher Schutzauflagen (hilfsweise auf Festsetzung einer angemessenen Entschädigung in Geld - Schriftsatz vom 14.10.1987) widersetzte sich die Deutsche Bundesbahn mit Hinweis auf die fehlende Kausalität der planfestgestellten besonderen S-Bahngleise für die Lärmsituation. Der von den beiden S-Bahngleisen ausgehende Lärm liege erheblich unter dem Schallpegel der seit langem bestehenden Fernbahngleise und werde von diesem überdeckt (Schriftsatz vom 6.11.1987).

Der Kläger wandte sich - nach Ausbleiben eines förmlichen Bescheides - im Wege einer Untätigkeitsklage an das Verwaltungsgericht München mit dem Antrag:

1. Die Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschuß vom 30. Mai 1980 für den Bau besonderer S- Bahngleise im Streckenabschnitt H.-Z. von km 20,050 bis km 29,000 der Strecke M.-R. zu ändern bzw. zu ergänzen und Schutzauflagen über aktive und passive Schallschutzmaßnahmen hinzuzufügen, die sicherstellen, daß auf dem Anwesen des Klägers keine die zumutbaren Grenzwerte für Lärmsanierung überschreitenden Lärmimmissionen auftreten.

Hilfsweise wird beantragt, den Planfeststellungsbeschuß vom 30. Mai 1980 dahingehend zu ändern, daß eine Auflage hinzugefügt wird, wonach dem Kläger für die auf seinem Grundstück auftretenden Lärmimmissionen eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren ist.

2. Hilfsweise wird die Beklagte verpflichtet, den Planfeststellungsbeschuß vom 30. Mai 1980 nachträglich die unter Ziffer 1 genannten Schutzauflagen hinzuzufügen.

Die Ansprüche des Klägers gründeten auf § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Die negativen Auswirkungen der Planfeststellung, insbesondere hinsichtlich der Lärmimmissionen, seien nicht vorhersehbar gewesen. Erst nach vorliegender Untersuchung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz sei deutlich geworden, daß der Kläger mit einer weit höheren Lärmbelastung rechnen müsse. und die ihm zumutbaren Grenzwerte überschritten würden. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz habe den Anspruch des Klägers auf Lärmschutz und die Möglichkeit dessen nachträglichen Anbringens bestätigt. Lärmschutz sei in Form einer

Lärmschutzwand bzw. durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen. Zwar sei bereits 1975 erkennbar gewesen, daß am Anwesen des Klägers ohne Schutzmaßnahmen nicht mehr zumutbare Lärmbeeinträchtigungen auftreten würden. Die Planfeststellungsbehörde hätte sich aber diesbezüglich an die Fachbehörde wenden müssen und sich nicht alleine auf die fehlerhaften schalltechnischen Berechnungen der Fa. D. Consult GmbH verlassen dürfen. Somit habe die notwendige Voraussehbarkeit der künftigen Schallsituation für den Kläger gefehlt. Notfalls sei der Kläger zu entschädigen. Auch kämen Ansprüche des Klägers auf Rücknahme bzw. Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht.

Das Verwaltungsgericht wies die Klage mit Urteil vom 6. Dezember 1993 ab, nachdem bereits am 6. Juni 1988 eine mündliche Verhandlung stattgefunden hatte, in der die Verfahrensbeteiligten ihr Einverständnis mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren erklärten. Für einen Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses fehlten die Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 VwVfG. Eine Rücknahme nach § 48 VwVfG setze einen rechtswidrigen Verwaltungsakt voraus. Die Planfeststellung sei dem Kläger gegenüber aber rechtmäßig, da die beiden neuen S-Bahngleise lediglich 58,7 dB(A) tags bzw. 49,4 dB(A) nachts an Lärm emittierten. Darüber hinaus erhöhe sich der Gesamttagwert lediglich um 0,1 dB(A), die Grenze der Wahrnehmbarkeit liege aber bei 3 dB(A). Auch aus einer enteignungsgleichen Beeinträchtigung könne der Kläger keine Rechte herleiten, da bereits im Zeitpunkt der Bebauung seines Grundstückes eine Lärmbelastung von 75 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts (1971) gegeben gewesen sei. Zwar sei nach dem Gutachten des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz nachts mit einer Überschreitung des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes um 4 dB(A) zu rechnen; bei einer solch geringfügigen Überschreitung der zumutbaren Werte könne aber von keinem enteignenden Eingriff gesprochen werden.

Der Kläger ließ hiergegen Berufung einlegen. Die Streitsache sei an das Verwaltungsgericht zurückzuverweisen, da das Urteil nicht mit Gründen versehen sei. Die mündliche Verhandlung habe am 6. Juni 1988 stattgefunden, die Zustellung des Urteils sei am 2. März 1994 erfolgt. Zwischenzeitlich habe sich die Zugfrequenz sowohl im S-Bahn- wie auch im Fernbahnbereich in nicht vorhergesehener Weise erheblich weiter verstärkt (und werde noch weiter steigen nach Errichtung des Br.-Basis-Tunnels). Bei richtiger Prognose zum Zeitpunkt der Planfeststellung hätten dem Kläger Lärmschutzmaßnahmen zugesprochen werden müssen. Für die Ermittlung des erforderlichen Lärmschutzes seien neue Berechnungsmethoden in Anwendung zu bringen wie die der zwischenzeitlich in kraft getretenen 16. BImSchV (oder die RLS 90). Die dortigen Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts würden erheblich überschritten. Für den nachfolgenden Planfeststellungsabschnitt Z.-G. sei daher aktiver Lärmschutz zuerkannt worden. Zumindest im Rahmen einer ermessensfehlerfreien Entscheidung nach § 48 VwVfG sei der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluß abzuändern. § 48 VwVfG sei trotz § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG im Falle besonders erheblicher Rechtsbeeinträchtigungen anzuwenden.

Die Beklagte und die Beigeladene treten der Berufung entgegen. Das Urteil sei im schriftlichen Verfahren ergangen. Die Untersuchungen der Fa. D. Consult GmbH hätten 120 S-Bahnzüge/Tag prognostiziert, was dem heutigen Zustand entspreche. Die Verkehrsentwicklung auf der baulich nicht geänderten Fernbahnstrecke sei nicht relevant. Die vom Kläger vorgetragene Lärmwerte lägen nicht über denen der Jahre 1971 und 1980. Die Vorschriften der §§ 48, 49 VwVfG seien auf Planfeststellungsbeschlüsse unanwendbar. Die vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz errechneten Immissionswerte seien um den Schienenbonus von 5 dB(A) zu

reduzieren. Infolge der Vorbelastung der klägerischen Grundstücke bestünden keine Entschädigungsansprüche.

Verwiesen wird auf die dem Gericht vorliegenden Behörden- und Gerichtsakten.

II.

Die gemäß § 124 VwGO zulässige Berufung führt weder im Hauptantrag noch in den Hilfsanträgen zum Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen.

Die Entscheidung kann nach § 130 a Satz 1 VwGO durch Beschluß ergehen, da eine mündliche Verhandlung keine weitere Klärung des Sachverhalts oder der inmitten stehenden Rechtsfragen verspricht und der Senat die Berufung einstimmig für unbegründet erachtet. Die Beteiligten sind hierzu gemäß § 130 a Satz 2 i.V.m. § 125 Abs. 2 Satz 3 VwGO gehört worden.

1. Das Urteil des Verwaltungsgerichts ist im schriftlichen Verfahren ergangen. Die Beteiligten haben in der mündlichen Verhandlung vom 6. Juni 1988 ausdrücklich darin übereingestimmt, daß nach dem Austausch abschließender Schriftsätze, in denen die Antragstellung erfolgen wird, das Gericht dann ohne mündliche Verhandlung entscheidet (§ 101 Abs. 2 VwGO). Sie haben somit darauf verzichtet, daß eine ergehende Entscheidung zur Sache auf dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung beruht. Eine zeitliche Bindung des Gerichts zum Erlaß einer Entscheidung nach einem Verzicht auf eine weitere mündliche Verhandlung kennt die Verwaltungsgerichtsordnung nicht. Eine entsprechende Anwendung des § 128 Abs. 2 Satz 3 ZPO ist - wegen der eigenständigen Regelung in § 101 Abs. 2 VwGO - ebensowenig möglich (BVerwG, vom 15.2.1980, NJW 1980, 1482 m.w.N.; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 53. Aufl., RdNr. 6 zu § 128) wie eine entsprechende Anwendung des § 116 Abs. 2 Satz 2 VwGO - Übergabe des Urteils an die Geschäftsstelle binnen zwei Wochen nach mündlicher Verhandlung im Falle einer Zustellung der Entscheidung - oder eine Bezugnahme auf den aus §§ 516, 522 ZPO herrührenden Grundsatz, daß bei Verkündung eines Urteils Tatbestand und Entscheidungsgründe fünf Monate später schriftlich niedergelegt und der Geschäftsstelle übergeben sein müssen (GSOBG vom 27.4.1993, DVBl 1993, 1082). Denn die beiden letzteren Fälle setzen eine mündliche Verhandlung voraus, auf der das Urteil zu beruhen hat; bei einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren verzichten die Beteiligten aber auf diese zwingende Zusammenschau von mündlicher Verhandlung und hierauf beruhendem Urteil.

2. Dem Kläger steht kein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen zum physisch-realen Ausgleich nicht voraussehbarer, von der Eisenbahnstrecke M.-R. herrührender Lärmimmissionen (oder ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld wegen "Untunlichkeit" von Schutzvorkehrungen) zur Seite (§ 75 Abs. 2 Satz 2 und 4 VwVfG).

2.1 Dabei war die Rechtslage bei Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses im Jahre 1980 dadurch geprägt, daß anders als unter der nunmehrigen Geltung der Verkehrslärmschutzverordnung (vom 12.6.1990, BGBl I S. 1036), wonach bei einem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle (im Sinne der Immissionsgrenzwerte des § 2 16. BImSchV) unabhängig von Lärmvorbelastungen ein Ausgleichsanspruch besteht - tatsächliche (oder planbedingte) Lärmvorbelastungen von den jeweiligen Grundstückseigentümern hinzunehmen waren (BVerwGE 71, 150/156). Die diesen insoweit obliegende Duldungspflicht minderte deren Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit.

Diese Duldungspflicht war indessen nicht unbegrenzt. Sie endete zum einen dort, wo die Lärmeinwirkung nach ihrer Intensität die Schranken der (entschädigungslos) zulässigen Eigentumsbindung überschritten hat. Das im Jahre 1980 gescheiterte Verkehrslärmschutzgesetz sah in derartigen Fällen einen Anspruch auf Lärmsanierung (an bestehenden Straßen, § 10 Abs. 1 E-VLärmSchG) bei Überschreiten der Grenzwerte - in Wohngebieten - von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor. Würde man dem wegen der im allgemeinen erwiesenen geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrs einen (Schienen)Bonus von 5 dB(A) hinzuschlagen (vgl. hierzu Urteil des Senats vom 21.2.1995, 20 A 93.40080 u.a., S. 71 UA), so lägen die Grenzwerte zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten für Schienenverkehrslärm bei 75 dB(A) tags/65 dB(A) nachts (vgl. auch II Nr. 10 der Richtlinie für Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen RLS 1983 und BGH vom 10.12.1987, UPR 1988, 142; ebenso OVG Bremen vom 19.1.1993, NVwZ-RR 1993, 468), wobei zu beachten bliebe, daß diese Schwelle (ohne normative Festlegung) nicht für jede Fallgestaltung Geltung beanspruchen könnte, sondern auf den jeweiligen konkreten Einzelfall abzustellen wäre; im übrigen kommt es, wie sich aus dem folgenden ergibt, im vorliegenden Fall nicht auf die genaue Festlegung dieser Schwelle an. Bei einem Überschreiten sehr hoher Werte mußten (nach früherer Rechtslage) gewissermaßen nicht "wegen, sondern aus Anlaß einer notwendigen Planfeststellung" (BVerwGE 56, 110/132; BVerwGE 59, 253/265 f.) die nach den Auflagenvorschriften des Fachplanungsrechts erforderlichen Schutzmaßnahmen angeordnet werden, d.h. Anliegern standen bei derartigen Lärmbelastungen Ansprüche auf Lärmsanierung zur Seite. Für unterhalb der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegende Lärmvorbelastungen mußten zum anderen (auch insoweit die Duldungspflicht beschränkend) im Rahmen einer (Änderungs-) Planfeststellung Schutzvorkehrungen allein zur Abwehr desjenigen Lärms vorgesehen werden, der über die (frühere, hinzunehmende) Lärmvorbelastung hinausging (BVerwGE 59, 253/266) und zwar im Sinne einer Lärmvorsorge.

2.2 Die Situationsgebundenheit der beiden Grundstücke des Klägers hinsichtlich der Verkehrslärmimmissionen aus dem Betrieb der Schienenwege stellte sich bei Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses im Jahre 1980 wie folgt dar: Im Streckenabschnitt H.-Z. der Eisenbahnstrecke M.-R. waren bereits in den 60er Jahren Lärmimmissionen auf angrenzende Grundstücke in einer Größenordnung von 71 dB(A) tags/66 dB(A) nachts errechnet worden, die bis 1980 auf 73 dB(A) tags/70 dB(A) nachts - durchschnittlich - anstiegen (so die Vergleichsberechnungen der beklagten Deutschen Bundesbahn im mit Urteil des Verwaltungsgerichts vom 3.5.1982 abgeschlossenen Verfahrens M 3767 III 80). Die Berechnungen der Fa. D. Consult GmbH im Rahmen der Planfeststellung (Schallsituation 1980/Ist-Zustand) gingen von Schallemissionen von 73,5 dB(A) tags und 71,7 dB(A) nachts aus und an 20 Empfängerpunkten von Immissionsbelastungen zwischen 65,8 und 74,2 dB(A) tags sowie 64,0 und 72,4 dB(A) nachts. Im Bereich B. (Immissionspunkte 11, 12 und 13) wurde eine Immissionsbelastung (Ist-Zustand) bis 72,0 dB (A) tags und 70,2 dB (A) nachts errechnet. Diesen Berechnungen stimmte das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (in seiner Stellungnahme gegenüber der Bundesbahndirektion München vom 22.5.1987) zu, wobei geringfügige Abweichungen der vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz errechneten Immissionspegel (nach unten) auf den zwischenzeitlichen Einsatz eines moderneren Wagenparks (mit Scheibenbremsen) zurückzuführen seien. Auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz kommt zu Mittelungspegeln im Immissionsbereich, die beispielsweise an der Z.straße __ a/b bei 71 dB(A) sowohl tags wie auch nachts liegen. Die weitere Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz (vom 7.8.1987) zur Lärmbetroffenheit der Grundstücke des Klägers liegt mit Werten von 69 dB(A) tags und nachts bei durchschnittlichem Gleiszustand

(niedrigere Werte dürften angesichts des meist nicht gegebenen optimalen Gleiszustands ausscheiden) durchaus im Rahmen der Berechnungen der Deutschen Bundesbahn für die 70er Jahre und der Fa. D. Consult GmbH für das Jahr 1980.

2.3 Subsumiert man diese auf den Grundstücken des Klägers 1980 anzutreffenden Lärmimmissionen, die nach den Berechnungen des Bayerischen-Landesamts für Umweltschutz 1987 - tendenziell - eher (geringfügig) gesunken sind, unter die oben unterstellten Zumutbarkeitsgrenzen, so würde am Grundstück des Klägers die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zumindest hinsichtlich der Nachtwerte (69 dB(A) statt 65 dB(A)) überschritten. Hieraus auf eine Rechtswidrigkeit der Planfeststellung aus dem Jahre 1980 zu schließen, wäre indessen nur möglich, wollte man diese Planfeststellung zum Bau besonderer S-Bahngleise (wegen der damit freiwerdenden Kapazitäten auf den Fernbahngleisen) als Änderungsplanfeststellung für den gesamten Schienenweg M.-R. im Bereich H.-Z. verstehen. In diesem Fall hätten "aus Anlaß der notwendigen Planfeststellung" erforderliche Schutzmaßnahmen an den Grundstücken des Klägers vorgesehen werden müssen. Geht man demgegenüber aber mit der Beklagten (respektive der Deutschen Bundesbahn) davon aus, daß Gegenstand der Planfeststellung aus dem Jahre 1980 allein der Bau der besonderen S-Bahngleise war (und im Bereich H.-Z. anders als im Bereich Z.-G. es zu keinen planfestzustellenden Baumaßnahmen an den Fernbahngleisen kam), so würde man bei dieser Sicht (gründend auf der "eigenen, neuen und andersartigen Verkehrsfunktion der S-Bahngleise" - BVerwG vom 2.8.1993, NVwZ 1994, S. 1000 -) die Planfeststellung wohl als rechtmäßig erachten müssen. Der Kläger hat diese unterschiedlichen Auffassungen aber keiner rechtlichen Klärung zugeführt; er ließ den Planfeststellungsbeschluß vom 30. Mai 1980 vielmehr bestandskräftig werden mit der Folge, daß das Vorhaben "Bau besonderer S-Bahngleise" als zulässig zu betrachten ist und Ansprüche auf nachträgliche Beseitigung oder Änderung (auch hinsichtlich aktiven Lärmschützes) grundsätzlich ausscheiden (§ 75 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

2.4 Die vom Kläger nunmehr geforderten (den genannten Grundsatz durchbrechenden) nachträglichen Schutzvorkehrungen gegen Lärmimmissionen aus dem Betrieb der Schienenwege bzw. Ausgleichszahlungen in Geld (§ 75 Abs. 2 Satz 2 und 4 VwVfG), wobei hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte auf die nunmehrige Rechtslage abzustellen wäre, da die Planergänzungsansprüche - als Verpflichtungsanträge - auf den jetzigen Zeitpunkt abstellend geltend gemacht werden (vgl. auch Schulze-Fielitz, GK-BImSchG; Anm. 99. zu § 43), setzen voraus, daß es sich hierbei um nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens handelt, die erst nach Unanfechtbarkeit des Plans aufgetreten sind. Nachteilige Wirkungen, die voraussehbar waren, sind dagegen im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen und unter den Voraussetzungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG durch Schutzvorkehrungen (Auflagen) auszugleichen. Dabei ist maßgebend der Zeitpunkt der Planfeststellung. Enthält der Planfeststellungsbeschluß nicht die (erkennbar) erforderlichen Schutzvorkehrungen oder irrt der betroffene Anlieger in der Beurteilung der (gegebenenfalls in einer Prognose niedergelegten) künftigen Auswirkungen des Vorhabens, so scheidet Planergänzungsansprüche nach § 75 Abs. 2 Satz 2 und 4 VwVfG aus, der Betroffene ist vielmehr gehalten, durch Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses im verwaltungsgerichtlichen Verfahren die gebotenen (und objektiv für erforderlich zu erachtenden) Schutzvorkehrungen geltend zu machen. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG will das Risiko prognostischer Entscheidungen nur für atypische Folgen ausräumen, also für spätere Folgen, mit denen man vernünftigerweise nicht rechnen konnte. Insoweit gilt ein objektiver Maßstab und nicht die subjektive Erkenntnisfähigkeit des Betroffenen (BVerwG vom 1.7.1988, NVwZ 1989, 253, 255; Steinberg, Fachplanung, S. 283 f., Alexander, NVwZ 1991,

318/322 f.). Damit sind nicht voraussehbar auch solche Immissionssteigerungen, die auf einer Zunahme des Schienenverkehrs beruhen, welche von der der Planfeststellung zugrunde liegenden, fachlich nicht zu beanstandenden Prognose erheblich abweichen (insoweit trägt der Vorhabensträger im Interesse des Lärmschutzes das Prognoserisiko).

Vorliegend ist davon auszugehen, daß die zum Gegenstand der Planfeststellung (A 1.13 - "schalltechnische Untersuchungen") gewordene Prognose der Fa. D. Consult GmbH über künftige Lärmbelastungen der Grundstücke nördlich der besonderen S-Bahngleise nach fachwissenschaftlichen Maßstäben methodisch fachgerecht erstellt (zur eingeschränkten gerichtlichen Prüfungsdichte, BVerwG vom 29.1.1991, NVwZ-RR 1991, 601/609 - Flughafen München II) und im Ergebnis auch nicht fehlgeschlagen ist. Die Berechnung der Emissionspegel ist nicht zu beanstanden (vgl. Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz vom 22.5.1987). Wenn bezüglich der Berechnung der Immissionspegel der Rückgriff auf die Schall 03 (1976) als nicht mehr dem Stand der Pegelberechnungstechnik entsprechend bezeichnet wird (Bayerisches Landesamt für Umweltschutz vom 7.8.1987), so kann dieses Erkenntnis des Jahres 1987 nicht auf das Jahr der Prognoseerstellung (1980) reprojiziert werden; ob die Prognose in untunlicher Weise von einer Immissionsorthöhe von 3,50 m (statt 4,84 m - so das Bayerische Landesamt für Umweltschutz vom 7.8.1987) ausgegangen ist, mag dahinstehen, denn eine Fehlerhaftigkeit insoweit hatte keine Auswirkungen auf die Voraussehbarkeit künftiger Lärmimmissionen. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat vielmehr festgestellt, daß die tatsächlichen Lärmeinwirkungen hinter der Prognose (u.a. wegen des moderneren, zwischenzeitlich zum Einsatz gelangten Zugmaterials) zurückbleiben werden. Der Kläger hatte somit bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bzw. aufgrund der schalltechnischen Berechnungen im Planfeststellungsverfahren sehr wohl erkennen können, daß die Lärmeinwirkungen auf seine Grundstücke auch nach dem Bau und der Inbetriebnahme der besonderen S-Bahngleise sich möglicherweise (nur) geringfügig verschlechtern werden. Diese Prognose ist durch die tatsächliche Entwicklung nicht überholt worden. Sache des Klägers wäre es somit gewesen, sich gegen den Planfeststellungsbeschluß wegen nicht vorgesehener Schutzvorkehrungen zu wenden, um eine Reduzierung der prognostizierten Lärmeinwirkungen "gegebenenfalls aus Anlaß der Feststellung des Plans für die besonderen S-Bahngleise" zu erreichen. Nicht berücksichtigen mußte die Prognose des Jahres 1980 gegebenenfalls auch in einer 20-jährigen Vorausschau künftiger Auswirkungen des Vorhabens den Betrieb eines Br.-Basis-Tunnels. Ob es jemals zur Errichtung dieses Tunnels kommt und ob der diesbezügliche Verkehr dann Auswirkungen auf die Eisenbahnstrecke M.-R. hat oder ob dann nicht eine eigene Ostumgehung M.s in Betracht zu ziehen ist, ist heute noch völlig offen und konnte nicht Gegenstand einer fachlich fundierten Prognose des Jahres 1980 sein (vgl. Urteil des Senats vom 21.5.1995, a.a.O., S. 72 ff. UA).

3. Der Kläger kann vorliegend nicht außerhalb des Planfeststellungsverfahrens - gleichsam isoliert und unter der Prämisse, daß außerhalb eines bestandskräftig abgeschlossenen Verfahrens über § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinaus noch unmittelbar aus den Grundrechten hergeleitete Ansprüche vorstellbar sind (vgl. Jarass, BImSchG, 3. Aufl. Anm. 35 zu § 42) - eine Lärmsanierung seiner Grundstücke wegen einer Vorbelastung beanspruchen, die die Grenze überschreitet, oberhalb derer das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) und das Grundrecht auf Nutzung seines Eigentums (Art. 14 GG) verletzt wird (ein einfach-rechtlicher Immissionsabwehranspruch gegen von vorhandenen Schienenwegen ausgehende Lärmimmissionen scheidet schon an § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 41 BImSchG und § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG). Dies gilt vorliegend trotz einer erheblichen Überschreitung der oben für

ein Wohngebiet unterstellten enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 65 dB(A) nachts (sowohl die Berechnungen der Fa. D. Consult GmbH wie auch die des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz gehen nachts von einem Schallpegel von mindestens 69 dB(A) aus).

Der Senat neigt zwar - schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit gegenüber dem betroffenen Anlagenbetreiber - dazu, die bei Lärmimmissionen aus den Grundrechten abgeleiteten Rechte nicht lediglich auf Abwehransprüche zu beschränken (gegebenenfalls gerichtet auf eine Verkehrsreduzierung bis hin zur Stilllegung), sondern als einen Anspruch auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz zur gebotenen Lärmreduzierung zu verstehen (so wohl auch BVerwG vom 20.8.1990, NVwZ-RR 1991, 9/10; OVG Bremen vom 19.1.1993, a.a.O.). Zweifelhaft ist aber bereits, ob ein derartiger Anspruch nicht gegen die Deutsche Bahn als Störer zu richten wäre (Schulze-Fielitz, a.a.O., RdNr. 43 zu § 41) - und folglich im vorliegenden, gegen die Planfeststellungsbehörde gerichteten Verfahren nicht verfolgt werden könnte - oder ob nicht ähnlich § 75 Abs. 3 Satz 1 VwVfG diese Ansprüche aus Art. 2 Abs. 2, Art. 14 GG ausgestaltet sind vergleichbar den in staatlichen Schutzpflichten wurzelnden Ansprüchen auf repressives Einschreiten der zuständigen Behörde (hier des Eisenbahn-Bundesamtes, § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverwaltung des Bundes vom 27.12.1993, BGBl S. 2394, gegen den privaten Anlagenbetreiber, hier in der Person der Beigeladenen). Zweifelhaft erscheint schließlich auch, ob ohne weiteres von unmittelbar aus den Grundrechten abgeleiteten Lärmsanierungsansprüchen (in Form von Leistungsansprüchen), auch dann ausgegangen werden kann, wenn derartige Ansprüche sowohl bei Erlass des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wie auch bei Erlass der Verkehrslärmschutzverordnung (insbesondere aus finanziellen Gründen) bewußt ausgeschlossen worden sind, und ob man folglich nicht lediglich Ansprüche auf eine mittelbare Lärmsanierung aus Anlaß wesentlicher Änderungen von Schienenwegen (§ 1 Abs. 1 16. BImSchV) in Betracht zu ziehen hätte (wo ohne Berücksichtigung bereits vorhandener, vorbelastender Verkehrsgeräusche Lärmschutz zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV gewährt wird).

Der Senat vermag all diese Fragen offen zu lassen, denn der Kläger muß die Lage seines Grundstücks nördlich der Hauptabfuhrstrecke M.-R. insoweit gegen sich gelten lassen, als durch diese schon lange vorhandene Bahnlinie die eigentumsrechtliche Situation seiner im Jahre 1969 mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücke geprägt ist. Schon zu dieser Zeit waren die Grundstücke mit Lärmimmissionen belastet, deren Ausmaß nachts bereits über der obigen Schwelle lag (1966: 66 dB(A) nachts; 1971: 70 dB(A) nachts, vgl. Urteil des VG München vom 3.5.1982, a.a.O.). Wenn auf derart belasteten Grundstücken ein Wohnhaus ("freiwillig") errichtet wird, so setzt letztendlich der Bauherr die Ursache für die Aktualisierung eines Anspruchs auf Lärmsanierung. Bei Bebauung eines - wegen der Lärmvorbelastung gegebenenfalls zu günstigen Preisen zu erwerbenden - Grundstücks im unmittelbaren Einwirkungsbereich einer stark frequentierten Eisenbahnstrecke ist es zuvörderst Sache des erheblich später sein Vorhaben verwirklichenden Bauherrn, durch entsprechende bauliche Anordnung seines Hauses zu einer noch erträglichen Lärmsituation zu kommen und/oder gegebenenfalls selbst durch aktiven oder passiven Lärmschutz vorzusorgen (BGH v.16.3.1995, DÖV 1995, 733/735). Eine auch in derartigen Fällen bestehende gegenseitige Rücksichtnahmepflicht (BVerwGE 59, 253/263 f.) schließt es aus, daß schwer lärmvorbelastete Grundstücke nachträglich bebaut werden und dem Anlagenbetreiber dann die Verpflichtung obliegt, für den erforderlichen Lärmschutz zu sorgen, ohne den eine bauliche Nutzung des Grundstückes letztendlich nicht möglich ist (BGH a.a.O.). Schon im Jahre 1969 war es dem Kläger im übrigen auch sehr wohl bewußt, daß zum einen

der Bau besonderer S-Bahngleise bevorsteht, wozu aus seinen Grundstücken ein etwa 3,50 m breiter Geländestreifen in Anspruch genommen werden muß (vgl. das Schreiben der Bundesbahndirektion München vom 25.3.1975 unter Bezugnahme auf ein Schreiben vom 9.1.1969), und zum anderen, daß infolge freiwerdender Kapazitäten auf den Fernbahngleisen seine Grundstücke gegebenenfalls mit weiter steigenden Lärmimmissionen zu rechnen haben.

4. Aus der speziellen und abschließenden Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG (nämlich die nur ausnahmsweise Einschränkung der Sicherungs- und Duldungswirkung einer bestandskräftigen Planfeststellung auf Fälle nicht voraussehbarer Wirkungen des Vorhabens) folgt, daß weitere Einschränkungen, insbesondere durch Rücknahme oder Widerruf einer bestandskräftigen Planfeststellung, nicht (Hess.VGH vom 17.6.1992, DVB1 1992, 1446; Grupp, DVB1 1990, 86; Obermaier, VwVfG, 2. Aufl., RdNr. 33 zu § 72) oder nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen (Knack, VwVfG, 4. Aufl., RdNr. 6.3 zu § 72; einschränkend auch Giehl, *Verwaltungsverfahrensrecht in Bayern*, Stand: Juli 1995, Anm. 2 a.E. zu Art. 72; offengelassen in BVerwG vom 14.9.1992, DVB1 1993, 155/157) möglich sind. Der Senat vermag sich nicht der Ansicht des Baden-Württembergischen Verwaltungsgerichtshofs anzuschließen (Urteil vom 27.5.1987, UPR 1988, 77/78); wonach die §§ 48, 49 VwVfG auf bestandskräftige Planfeststellungen uneingeschränkt Anwendung finden; denn folgte man dieser Ansicht, so käme es zu einer weitgehenden Aushöhlung der Verfahrensgarantie einer Planfeststellung, die aber gerade durch die speziellen Regelungen des § 75 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG gesichert sein soll (siehe auch den Ausschluß des § 51 in § 72 Abs. 1 Halbs. 2 VwVfG). Erfährt die Anwendbarkeit der §§ 48, 49 VwVfG insoweit zumindest eine Modifikation (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 4. Aufl., Anm. 46 zu § 72), so muß sich diese (im Sinne einer restriktiven Handhabung) bezüglich § 48 VwVfG auf krasse Ausnahmefälle beschränken, in denen im Einzelfall zur Bewältigung nicht hinnehmbarer Härten die Rücknahme eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses geboten ist; eine Anwendbarkeit des § 49 VwVfG scheidet regelmäßig (und auch im vorliegenden Falle) an einem Fehlen der Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 VwVfG.

Der Senat vermag bei der gegebenen Fallkonstellation keine derartige Ausnahmesituation zu erkennen, die über § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinaus eine Anwendung des § 48 VwVfG (mit einem entsprechenden Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung) gebieten würde. Selbst wenn man von einer rechtswidrigen Planfeststellung ausgehen wollte (was der Senat oben unter 2.3 ausdrücklich offengelassen hat), so gibt es doch zahlreiche Fälle der vorliegenden Art, wo Grundstücke durch den Schienenverkehr nach erfolgter Planfeststellung und nicht ausreichend vorgesehenem Lärmschutz von starken Lärmimmissionen betroffen sind. Wollte man in sämtlichen derartigen Fällen Anliegern einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung (der bei einem Überschreiten der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle im Ergebnis möglicherweise bereits vorgezeichnet wäre) im Rahmen des § 48 VwVfG zugestehen, so würden aus einer allgemeinen ex-post-Betrachtung zahlreiche eine Lärmsanierung betreffende Fälle auf die Deutsche Bahn zukommen. Einer derartigen Situation soll erkennbar aber die Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG entgegenwirken. Um einer solchen Entwicklung zu begegnen, ist es nicht ermessensfehlerhaft, wenn Ansprüche auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses nach § 48 VwVfG bzw. auf ein nachträgliches "Hinzufügen" von Auflagen im Sinne der Hilfsanträge durch die Planfeststellungsbehörde durchgehend verneint werden; derartigen Ansprüchen wären durch die Regelung des 48 Abs. 4 VwVfG zudem auch zeitliche Grenzen gesetzt.

5. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO. Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen war vorzusehen, da diese im Berufungsverfahren Anträge gestellt und somit auch ein Kostenrisiko übernommen hat (§ 162 Abs. 3, § 154 Abs. 3 VwGO).

Die Revision war nicht zuzulassen, da keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründen gegeben ist.

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 13 Abs. 1 Satz 2, § 14 Abs. 1 GKG.

Rechtsmittelbelehrung

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München (Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muß die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen.

Dr. R. - G. - L.