

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht; Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 05/01

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 15.01.2001

Aktenzeichen: 20 A 99.40024 u.a.

(20 A 99.40027, 20 A 99.40028, 20 A 99.40029, 20 A 99.40030, 20 A 99.40031)

Leitsätze:

Der Ansatz des Korrektursummanden S (Schienenbonus) ist auch bei höheren Zugzahlen (als diejenigen, die den einschlägigen wissenschaftlichen Untersuchungen zur Störwirkung von Verkehrsarten zugrunde lagen) zulässig.

Bei den im Urteil genannten Umständen ist der Ansatz eines Gleispflegeabschlages von 3 dB für die Maßnahme "besonders gepflegtes Gleis" gerechtfertigt.

Die Berechnung der dem künftigen Schallpegel zugrundeliegenden Verkehrsprognose unterliegt der gerichtlichen Kontrolle nur in Bezug auf die Frage nach einer methodisch sachgerechten Erstellung.

Bei der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen darf aktiver Lärmschutz nur unterbleiben, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die diesbezügliche Verhältnismäßigkeitsprüfung untrennbar mit der allgemeinen fachplanerischen Abwägung verbunden ist. Anspruchsgrundlage für Erschütterungsschutz und Schutz vor sekundärem Luftschall ist allein § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG; Schutzvorkehrungen sind bei Ausbaustrecken nur erforderlich, wenn die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht wird und gerade dadurch eine unzumutbare Belastung eintritt.

Rechtsquellen (zitierte §§):

§ 18 AEG,

§ 74 Abs. 2 u. 3 VwVfG,

§ 41 BImSchG, § 42 BImSchG,

16. BImSchV

Schlagworte:

Schallschutz, Schienenbonus und hohe Zugfrequenz, Pegelabschlag für besonders überwachtes Gleis, Verkehrsprognose, Kriterien der Verhältnismäßigkeitsprüfung, Sprungkosten, Vorbelastung, Außenwohnbereich, Begrenzung von Geschwindigkeit, Streckenbelastung und Immissionspegel, hochelastische Schienenlager, Erschütterungen, sekundärer Luftschall.

Urteil:

Wegen Planfeststellung vom 26.2.199, Ausbaustrecke Augsburg-München, Km 61,3-53,0; erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat, ohne mündliche Verhandlung, am 15. Januar 2001 folgendes Urteil:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen werden abgewiesen.

III. Die Kläger tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst, im Übrigen tragen sie die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1) ohne die Kosten des Augenscheins nach dem Verhältnis der festgesetzten Streitwerte. Die Kosten des Augenscheins tragen die Kläger zu 2), 4), 5) und 6) je zu einem Viertel. Die Beigeladene zu 2) trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst. Die Kläger zu 2) haften für ihren Kostenanteil als Gesamtschuldner.

IV. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der zu vollstreckenden Beträge abwenden, wenn nicht der jeweilige Gegner vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe:

Die gemäß § 93 VwGO zur gemeinsamen Entscheidung verbundenen Klagen bleiben ohne Erfolg.

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vom 26. Februar 1999 ist rechtmäßig und verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten im Sinne von § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

A. Die Klagen sind zulässig.

1. Den Klägern zu 1) bis 6) kann für ihre Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 26. Februar 1999 die Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) nicht abgesprochen werden. Sie liegen mit ihren Grundstücken im Einwirkungsbereich der Eisenbahntrasse München-Augsburg und begehren im Rahmen der Planergänzung einen verbesserten Schall- und/oder Erschütterungsschutz. Mögliche Rechtsverletzungen können nicht ausgeschlossen werden.

2. Der Klage der Klägerin zu 1) ist für alle im Schriftsatz vom 7. Juni 1999 benannten Wohnanlagen zulässig. Zwar hat der Bevollmächtigte der Klägerin zu 1) im Klageschriftsatz vom 29. April 1999 eine geringere Anzahl von betroffenen Wohnanlagen genannt. Dadurch

ist jedoch keine Einschränkung der Klage auf die dort genannten Wohnanlagen erfolgt. In dem Klageschriftsatz war noch kein konkreter Antrag gestellt, sondern lediglich ausgeführt, die Klägerin zu 1) begehre Planergänzung. Deswegen wurde die Klägerin zu 1) auch durch das Gericht aufgefordert, innerhalb der Klagebegründungsfrist (§ 20 Abs. 6 AEG) konkrete Anträge zu stellen. Letzteres ist dann durch den Schriftsatz vom 7. Juni 1999 erfolgt, wobei dort eine erweiterte Anzahl von Wohnanlagen genannt wurde (insbesondere auch die Wohnanlagen Ga./In. Straße und Hö.-straße). Eine Beschränkung der Klage kann erst durch Stellung eines konkreten Klageantrags erfolgen oder müsste sonst ausdrücklich erklärt sein. Auch letzteres ist nicht der Fall. Die Klage hat sich auf Planergänzung für die betroffenen Grundstücke gerichtet. Das war der wirkliche Wille. Durch die Benennung von einzelnen Wohnanlagen wollte die Klägerin zu 1) nicht ausdrücken, dass für nicht benannte Wohnanlagen keine Ansprüche geltend gemacht werden. Damit liegt entgegen der Ansicht des Bevollmächtigten der Beigeladenen zu 1) in dem Schriftsatz vom 7. Juni 1999 keine Klageänderung im Sinne von § 91 VwGO vor.

B. Die Klagen sind jedoch nicht begründet.

Die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss vom 26. Februar 1999 hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungsschutzes sind nicht zu beanstanden und gewährleisten den Schutz der Klägerrechte.

1. Die Klageanträge, die Beklagte zu einer Nachbesserung des aktiven Lärmschutzes zu verpflichten, bleiben ohne Erfolg.

1.1. Die Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 16. BImSchV, unter denen Ansprüche auf Lärmschutz bei einer wesentlichen Änderung eines Schienenwegs entstehen können, sind erfüllt. Es liegt eine bauliche Erweiterung eines Schienenwegs um zwei durchgehende Gleise vor (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV).

1.2. Die von der Beklagten für die Grundstücke der Kläger ermittelten Immissionsrichtwerte sind korrekt ermittelt worden, was die Abzüge für den Schienenbonus und für das besonders überwachte Gleis betrifft.

1.2.1. Die Anwendung des Schienenbonus ist bei der streitgegenständlichen Eisenbahntrasse zulässig. Der in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV festgelegte Schienenbonus als Ausdruck einer geringeren Störwirkung von Schienenverkehrslärm gegenüber Straßenverkehrslärm hält sich innerhalb des durch das Bundesimmissionsschutzgesetz gesetzten Rahmens und ist mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG vereinbar.

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des erkennenden Senats ist der Schienenbonus anerkannt (vgl. BVerwG v. 18.3.1998, NVwZ 1998, 1071, das Bundesverwaltungsgericht lässt es jedoch offen, ob der Schienenbonus weiter gelte, wenn die erhöhte Zahl der Zugvorbeifahrten ein 70 dB(A) erheblich überschreitendes Ausmaß des Dauerschallpegels zur Folge hätte; BayVGH vom 13.8.1987 Az. 20 B 86.1978 S. 14/15 UA, vom 20.2.1995 Az. 20 A 93.40080). In der Begründung zur Festlegung des Schienenbonus in der 16. BImSchV (BR-Drucks. 661/89, S. 37) heißt es, nach allgemeinen Erkenntnissen würden die Verkehrsgeräusche, die von Schienenwegen ausgingen, als weniger lästig und

störend empfunden als die von Straßen verursachten. Deshalb sei bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen ein Abschlag in Höhe von 5 dB(A) zu machen. Hierzu bezog sich der Verordnungsgeber auf Untersuchungen und Berichte aus den Jahren 1978 bis 1986 (vgl. hierzu die Aufstellung im Urteil des BVerwG v. 18.3.1998 a.a.O. S. 1073).

Bei der Erfüllung einer Schutzpflicht kommt dem Gesetzgeber wie der vollziehenden Gewalt ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsbereich zu, der auch Raum lässt, etwa konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Diese Schutzpflicht ist nur dann verletzt, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht getroffen hat oder die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen oder erheblich dahinter zurückbleiben (vgl. BVerwG vom 11.2.1997, NuR 1997, 394 zum Elektromog). Es ist nicht Aufgabe der Genehmigungsbehörde oder im anschließenden gerichtlichen Verfahren der Gerichte, die dem Verordnungsgeber zugewiesene Risikoermittlung und -einschätzung durch eine eigene Bewertung zu ersetzen. Eine Ausnahme ist nur dann gegeben, wenn der in der Verordnung festgelegte Maßstab gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse negiert oder in unvertretbarer Weise fehlgeachtet (BVerwG vom 17.4.1990, DVBl 1990, 1167; vom 21.8.1996, DVBl 1997, 52, 56; OVG Koblenz vom 12.11.1997 Az. 8 C 11.986/93, S. 36 UA, BayVGH vom 21.4.1998, NVwZ 1998, 737, 741). Letztere Voraussetzungen liegen nicht vor. Zu bedenken ist im vorliegenden Fall vor allem: Die Festlegung des Schienenbonus auf 5 dB(A) beruht auf einer Mittelung der in Untersuchungen ermittelten Störungsunterschiede für verschiedene Betroffenheitssituationen und ist vor allem hinsichtlich des Systems dieser Mittelung nicht auf präzise fachliche Ermittlungen gestützt und auch nicht stützbar. Vielmehr hat der Verordnungsgeber eine letztlich wertende Entscheidung getroffen, die ihm im Sinne einer Entscheidungsprärogative auch zusteht. Der Rahmen der damit zwangsläufig hingenommenen Unsicherheiten wird auch durch die von den Klägern angesprochenen noch offenen Punkte nicht gesprengt. Zwar erfassen frühere Untersuchungen zum Schienenbonus nur Belastungen bis zu einer Zugzahl von 260 Zügen pro 24 Stunden. Für höhere Zugzahlen, insbesondere für Zugzahlen mit einer Frequenz von 586 Zügen pro 24 Stunden, die eine Verkürzung der Lärmpausen bedingen, gibt es keine wissenschaftlichen Untersuchungen. Allerdings erreicht die ins Verfahren eingeführte vergleichende Untersuchung über Lärmwirkung bei Straßen- und Schienenverkehr aus dem Jahre 1999 (Griefahn, B., Möhler, U., Scheumer, R. [HSRG.] Vergleichende Untersuchung über Lärmwirkung bei Straßen- und Schienenverkehr München: SGS) Pegelbereiche von tags bis 73 dB(A) und nachts bis 75 dB(A) (ohne Schienenbonus), die auch an der streitgegenständlichen Bahntrasse nicht wesentlich überschritten werden. Auch bei diesen hohen Lärmwerten hat die Untersuchung ergeben, dass Schienenverkehrslärm erst bei um ca. 4 dB(A) höheren äquivalenten Dauerschallpegeln (Gesamtbelastung über 24 Stunden) die gleiche Lästigkeit bewirkt wie Straßenverkehrslärm. Bei den im Interview erfragten, auf die Nacht bezogenen Störungen und Belästigungen zeigt sich wiederum ein Unterschied von im Mittel ca. 10 dB(A) zu Gunsten des Schienenverkehrslärms, wobei die nächtlichen Dauerschallpegel außen, vor dem Wohngebäude, zum Vergleich herangezogen wurden. Abweichungen zu den Ergebnissen der früheren Studien ergaben sich lediglich bei Reaktionen, die sich auf den Innenraum tagsüber beziehen (vgl. Griefahn, B., Möhler, U., Scheumer, R. a.a.O. Kurzfassung S. 18).

Hierzu im Einzelnen: Untersuchungen, die der Einführung des Schienenbonus in der 16. BImSchV zu Grunde lagen, wurden in Schienenverkehrsabschnitten mit Zugzahlen zwischen 100 und 260 Zügen pro 24 Stunden gewonnen, wobei in den Untersuchungsgebieten ein Dauerschallpegel von bis zu 70 dB(A) ohne Abzug des Schienenbonus und ohne Lärmschutzmaßnahmen erzeugt wurde, so dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bis zu diesen Lärmwerten vom Schienenbonus ausgegangen werden kann (vgl. BVerwG vom 18.3.1998 a.a.O. S. 1073, 1074). Soweit Kläger vortragen, die Werte der Studien, die ohne Lärmschutzmaßnahmen gewonnen worden seien, seien mit den gleich hohen Werten bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht vergleichbar, kann dem der Senat nicht folgen. Zwar sind bei letzteren wesentlich mehr Zugvorbeifahrten im Rahmen der Grenzwerte möglich, jedoch ist auch dann, wie unten noch auszuführen sein wird, der Schienenbonus gerechtfertigt. Bei den Klägern wird außer beiden Klägern zu 2) ein ohne Schienenbonus aber mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen errechneter, 70 dB(A) übersteigender Wert nicht erreicht. Der höchste Wert aller betroffener Kläger ohne die Kläger zu 2) wird beim Kläger zu 4) im ersten Obergeschoss an der Nordostseite mit $60 \text{ dB(A)} + 5 \text{ dB(A)} \text{ Schienenbonus} = 65 \text{ dB(A)}$ erzielt. Damit liegen die ermittelten Lärmwerte weit unterhalb der 70 dB(A), die das Bundesverwaltungsgericht nach den früher bekannten Studien als maßgeblich angesehen hat. Nur bei den Klägern zu 2) ergeben sich an der Nordseite im 1. Obergeschoss und im Dachgeschoss kritische Werte, die über den Bereich von 70 dB(A) (ohne Schienenbonus) hinausgehen. Diese erreichen am Fenster im Dachgeschoss tags bis zu $70 \text{ dB(A)} + 5 \text{ dB(A)} = 75 \text{ dB(A)}$ und nachts $69 \text{ dB(A)} + 5 \text{ dB(A)} = 74 \text{ dB(A)}$. Diese Werte halten sich jedoch noch im Rahmen der Studie von Griefahn, B., Möhler, U., Scheumer, R., a.a.O., so dass es dem Senat trotz der in der Wissenschaft aufgeführten Bedenken (vgl. hierzu BVerwG vom 18.3.1998, a.a.O. S. 1073 und das von den Klägern vorgelegte Gutachten Steger vom 28. Juni 1999) gerechtfertigt erscheint, den Schienenbonus anzuwenden, denn Gesundheitsgefahren i.S.v. Art. 2 Abs. 2 GG stehen nicht im Raume. Für die im 1. Obergeschoss und im Dachgeschoss befindlichen Fenster haben die Kläger zu 2) Anspruch auf passiven Lärmschutz entsprechend der 24. BImSchV, so dass in dem am meisten betroffenen Dachgeschosszimmer trotz Anwendung des Schienenbonus Lärmwerte auftreten, die weit von einer Gesundheitsgefährdung entfernt liegen. Für die unter dem Gesundheitsaspekt entscheidenden Innenraumpegel sollten nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung Dauerschallpegel am Ohr des Schläfers in einem Bereich zwischen 30 dB(A) und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht überschritten werden. Bei einem Wohnen in Dorf- oder Mischgebieten erscheint in diesem Zusammenhang nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts eine Erhöhung dieser Werte um bis zu 2 dB(A) hinnehmbar (vgl. BVerwG vom 20.5.1998, UPR 1998, 449, vom 12.4.2000 Az. 11 A 25.98 S. 19 UA). Diese Werte im Rauminnern werden jedoch durch Anwendung der 24. BImSchV auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus eingehalten.

Daraus folgt, dass den mit Schriftsatz der Bevollmächtigten der Kläger zu 2) bis 6) vom 20. November 2000 vorsorglich gestellten Beweisanträgen nicht nachgekommen werden muss. Ab welchem Lärmpegel (mit oder ohne Schienenbonus) eine Gesundheitsbeeinträchtigung eintreten kann, ist nicht entscheidend, denn die Kläger haben nach der 16. und der 24. BImSchV Anspruch auf Lärmschutz und die festgelegten Schutzmaßnahmen schließen eine

Gesundheitsbeeinträchtigung aus. Im Übrigen ist auf die erläuterte Einschätzungsprärogative des Verordnungsgebers zu verweisen.

Auch die hohe Zugfrequenz von 586 Zügen pro 24 Stunden spricht nicht dafür, den Schienenbonus entfallen zu lassen. Das Bundesverwaltungsgericht hat es bei einer Zugzahl von 422 Zügen pro 24 Stunden (d.h. bei gleichmäßiger Verteilung der Züge auf den ganzen Tag ca. alle 3,41 Minuten ein Zug) als vertretbar angesehen, den Schienenbonus anzusetzen (BVerwG vom 18.3.1998, a.a.O. S. 1074). Bei der streitgegenständlichen Ausbaustrecke werden ca. 586 Züge im Prognosejahr 2010 erwartet, d.h. bei gleichmäßiger Verteilung auf den ganzen Tag ca. alle 2,54 Minuten ein Zug. Diese Zufolge lässt Lärmpausen entstehen, wobei sich die Pausen noch verlängern, da sich die Züge teilweise überschneiden, so dass ein Vergleich mit Straßenverkehrslärm, wo bei einer derart hohen Lärmbelastung Lärmpausen nicht mehr vorkommen, nicht angestellt werden kann. Bei gleichem Mittelungspegel ist die Anzahl der Vorbeifahrten von Kraftfahrzeugen etwa 100-fach höher als diejenige von Zügen (vgl. Gutachten Möhler vom Oktober 1999 S. 7). Im Übrigen wird nochmals auf die oben angeführten neueren Untersuchungen zum Schienenbonus bei hohen Lärmbelastungen hingewiesen.

Vor diesem Hintergrund sieht der Senat keinen Anlass, die Anwendung des Schienenbonus im Hinblick auf das Schutzgut der körperlichen Unversehrtheit in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG als (teilweise) unvertretbar und die Verordnung als (teilweise) nichtig anzusehen.

1.2.2. Die vom Beklagten angesetzte Lärminderung von 3 dB(A) für das besonders überwachte Gleis ist unter den nachfolgenden Einschränkungen gerechtfertigt. Gemäß der Tabelle C der Anlage 2 zu § 3,16. BImSchV können für Fahrbahnen, bei denen aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich zu den Korrekturwerten D_{Fb} berücksichtigt werden. Anlass dazu war die Tatsache, dass eine Gleispflege aus akustischen Gründen eine Lärminderung bis zu 15 dB(A) erzeugen kann. Dadurch sollte der Beigeladenen zu 1) ein Anreiz geschaffen werden, das im akustischen Schienenschleifen liegende Immissionsminderungspotential möglichst bald technologisch zu erschließen (vgl. amtl. Begründung 16. BImSchV, BR-Drucks. 661/89 S. 47). Dazu muss die Beigeladene zu 1) den Nachweis einer dauerhaften Lärminderung erbringen. Dieser Abschlag mit 3 dB(A) ist als erbracht anzusehen, soweit auf der streitgegenständlichen Strecke keine graugussklotzgebremsten Nahverkehrszüge fahren. Für den Fall, dass wider Erwarten trotzdem klotzgebremste Nahverkehrszüge verkehren, wurde dem dadurch Rechnung getragen, dass das Eisenbahnbundesamt im Einverständnis mit der Beigeladenen zu 1) in der mündlichen Verhandlung vom 10. Oktober 2000 den streitigen Planfeststellungsbeschluss dahin geändert hat, dass die Schienenlaufflächen bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von $LM = 50$ dB(A) statt 51 dB(A) geschliffen werden, solange dieses Zugmaterial verkehrt.

Grundlage für den als erbracht anzusehenden Nachweis sind die Messreihen, die vom Forschungs- und Technologiezentrum der Deutschen Bahn AG bzw. vom Umweltbundesamt und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie an den Streckenabschnitten in Barnsdorf, Nörten-Hardenberg und Twistring 1 und 2 auf Betonschwellen im Schotterbett

durchgeführt wurden. Ausgangspunkt für diese Messungen ist der Grundwert von 51 dB(A) für den Normzug (vollständig scheibengebremster Zug, 100 m lang, 100 km/h schnell, durchschnittlich gutes Holzschwellengleis im Schotterbett) in der Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV. Der im Schallmesswagen befindliche Computer berücksichtigt alle Korrekturfaktoren einschließlich derer für den Fahrbahnzuschlag und rechnet ihn auf den Eckwert zurück. Die Messergebnisse wurden aus einer Vielzahl von Messwerten ermittelt und zwecks statistischer Absicherung wurde darauf geachtet, dass bei mindestens 80% der Ergebnisse die Schwankungsbreite von $\pm 0,5$ dB(A) nicht überschritten wird (Erklärung des Experten der DB AG, mündliche Verhandlung vom 28.11.2000). Damit sind die Ergebnisse als Mittelwerte genügend abgesichert. Nachdem bereits die Korrekturwerte der Tabelle C in der Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV im Mittel über alle Zugarten festgelegt worden sind, ist von dieser Mittelung auch bei der Festlegung des Abschlags für das besondere überwachte Gleis auszugehen; es darf also insbesondere nicht auf ungünstige Zugarten und ihren Anteil an der konkreten Streckenbelastung abgestellt werden. Über die Messreihen an den oben genannten Orten existiert einmal die Tabelle 1, die in der Anlage 1 a zur Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 16. März 1998 auf S. 17 enthalten ist, sowie die Tabelle in der Anlage 1 des Schriftsatzes des Forschungs- und Technologiezentrums der DB-AG vom 25. November 1999 (vorgelegt mit Schriftsatz des Bevollmächtigten der Beigeladenen zu 1) vom 27. Januar 2000). Auf letztere stützt sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 15. März 2000 (Az. 11 A 33.97 S. 17 UA). Diese Tabellen unterscheiden sich dadurch, dass bei der Tabelle des Forschungs- und Technologiezentrums der DB-AG bei Barnsdorf und Nörten-Hardenberg die ungünstigeren Messergebnisse des Umweltbundesamtes und des Niedersächsischen Landesamts für Ökologie nicht berücksichtigt sind. Der Vertreter der Beigeladenen zu 1) erklärte die Nichtaufnahme der Messergebnisse des Umweltbundesamtes und des Niedersächsischen Landesamts für Ökologie damit, dass er nicht wisse, ob sie nach dem selben Standard wie ihre eigenen erhoben worden seien. Mit Twistringen 1 und 2 sind erstmals Messergebnisse vorhanden, bei denen das vorn Eisenbahnbundesamt verfügte Schleifverfahren eingesetzt worden ist, während bei den früheren Messungen unvollkommenere Schleifverfahren angewandt worden sind. Zwar ist vor den Messungen in Twistringen der Oberbau nachgearbeitet worden, was sich jedoch nach Angaben der Beigeladenen zu 1) auf die Messergebnisse nicht auswirkte. Trotz der Einwände des gerichtlichen Gutachters sieht es der Senat als gerechtfertigt an, von den Messwerten des Forschungs- und Technologiezentrums der DB-AG auszugehen, da dadurch den Messergebnissen, die nach dem durch das Eisenbahnbundesamt verfügten Schleifverfahren zu erwarten sind, ein höheres Gewicht gegeben wird. Wie später noch auszuführen sein wird, kommt es darauf jedoch nicht entscheidend an.

Das Erfordernis der Fußnote zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV, eine dauerhafte Lärminderung nachzuweisen, ist dahingehend zu verstehen, dass die Lärminderung in dem Zeitraum zwischen dem niedrigsten Wert (ca. 6 Monate nach dem Schleifen) und dem nächsten Schleifvorgang zu Lärmwerten führen muss, die im Mittel um 3 dB(A) unter dem erwähnten Grundwert von 51 dB(A) liegen, der - unter dem obigen Vorbehalt - zugleich die Eingriffsschwelle für das Schienenschleifen bildet. Nicht erforderlich ist also, dass zu jedem Zeitpunkt eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) vorliegen muss, denn dies hätte zur Folge, dass die Eingriffsschwelle von 51 dB(A) auf 48 dB(A) gesenkt werden

müsste. Das bedeutet, dass gemittelt für alle Zugarten ca. 6 Monate nach dem Schleifen eine Lärmreduzierung von mindestens 6 dB(A) gegenüber dem Grundwert von 51 dB(A), also ein Wert von höchstens 45 dB(A) erreicht werden muss. Über alle Zugarten gemittelt ergibt sich nach der Anlage 1 des Schriftsatzes des Forschungs- und Technologiezentrums des DB-AG vom 25. November 1999 (im folgenden Anlage 1) ein Gleispflegeschatz von 4,5 dB(A), somit ein dauerhafter Lärminderungseffekt von 2,25 dB(A). Bei diesen Werten ist jedoch zusätzlich zu berücksichtigen, dass sich der höchste Lärminderungseffekt ca. 6 Monate nach dem Schleifen einstellt. Dies hat auch der gerichtliche Sachverständige bestätigt, der diesen Effekt nach den Messungen des Forschungs- und Technologiezentrums der DB-AG mit etwa 0,8 dB(A) beziffert hat. Ca. 6 bis 7 Monate nach dem Schleifen wird der geringste Grundwert erreicht, der dann wieder kontinuierlich ansteigt. Dieser nochmals geringere Wert kann bei der Berechnung der dauerhaften Schallreduzierung mit berücksichtigt werden. Zieht man diesen Abschlag (- 0,8 dB(A)) wiederum gemittelt, also halbiert, in die Berechnung ein, so steigt der Gleispflegeabschlag auf 2,65 dB(A). Darüber hinaus ist folgendes zu berücksichtigen:

Nach der Planung der Beigeladenen zu 1) fahren nach dem Ausbau der Strecke im Jahre 2010 keine klotzgebremsten, sondern nur noch scheibengebremste Nahverkehrszüge. Das hat zur Folge, dass die Zugart "klotzgebremste Nahverkehrszüge", bei der der Lärminderungseffekt mit 2,8 dB(A) besonders gering ist, wegfällt. Dadurch errechnet sich ein Grundwert nach dem Schleifen von 45,6 dB(A): Der in der Anlage 1 genannte Grundwert für die Mittelung der Messorte ohne klotzgebremste Nahverkehrszüge von 44,5 dB(A) wurde von der Beigeladenen zu 1) im Verfahren auf den Wert von 45,6 dB(A) korrigiert, dessen nunmehrige Richtigkeit auch der gerichtliche Sachverständige bestätigt hat. Daraus folgt ein Gleispflegeabschlag von 5,4 dB(A) sowie ein weiterer Abschlag von 0,8 dB(A) für den niedrigsten Wert 6 Monate nach dem Schleifen, so dass sich eine Differenz der Grundwerte von 6,2 dB(A) ergibt. Damit ist eine dauerhafte Schallpegelminderung von 3,1 dB(A) nachgewiesen. Die Ausführungen des diese Zahlen bestätigenden gerichtlichen Sachverständigen haben den Senat überzeugt.

Für den Fall, dass trotz der Annahme der Beigeladenen zu 1) klotzgebremste Nahverkehrszüge auf der streitgegenständlichen Strecke fahren, hat das Eisenbahnbundesamt, wie erwähnt, den streitigen Planfeststellungsbeschluss dahin geändert, dass die Schienenlaufflächen schon bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von LM = 50 dB(A) zu schleifen sind, solange dieses Zugmaterial verkehrt. Das bedeutet, dass bei Berücksichtigung aller Zugarten der Lärminderungseffekt - wie oben ausgeführt - im Mittel 2,65 dB(A) beträgt. Durch Reduzierung der Eingriffsschwelle auf 50 dB(A) wird eine dauerhafte (also nicht zu mittelnde) Reduzierung um 1 dB(A) erzielt. Der Gleispflegeabschlag beträgt von 50 dB(A) aus gerechnet nur noch 4,3 dB(A) (3,5 - statt 4,5 - dB(A) + 0,8 dB(A)), woraus sich ein Mittel der Reduzierung von 3,15 dB(A) ((1 dB(A) + 2,15 dB(A))) ergibt, so dass auch für diesen Fall ein Nachweis der Lärmreduzierung von im Mittel von 3 dB(A) erbracht ist.

Selbst wenn man die Tabelle 1 in der Begründung der Verfügung des Eisenbahnbundesamtes heranzieht, würde sich bei Nichtberücksichtigung der klotzgebremsten Nahverkehrszüge ein Wert von 2,5 dB(A) + 0,4 dB(A) = 2,9 dB(A) ergeben. Im Falle des Verkehrs von Nahverkehrszügen und einer Eingriffsschwelle von 50 dB(A) läge dieser Wert bei 2,95 dB(A)

((1 dB(A) + 1,95 dB(A)). Diese Werte lägen knapp unter 3 dB(A). Auch dann sieht der Senat den Nachweis einer dauerhaften Reduzierung um 3 dB(A) als gegeben an, denn diese marginale, dauerhaft kaum erfassbare Größe würde dadurch kompensiert, dass der Schallmesswagen einen um 1 dB(A) höheren Eingriffswert anzeigt als tatsächlich außerhalb des Schallmesswagens gemessen wird, wie die Beigeladene zu 1) unwidersprochen unter Hinweis auf BVerwG vom 15.3.2000 a.a.O. S. 20 UA vorgetragen hat.

Damit geht auch der Antrag der Klägerin zu 1) ins Leere, den Abschlag für das besonders überwachte Gleis auf Gleise, auf denen keine Güterzüge verkehren, zu beschränken.

Ein von einigen Klägern gesehener und gegen den Gleispflegeabschlag eingewendeter Zusammenhang zwischen dem besonders überwachten Gleis und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ist im Berechnungsmodell der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Zunächst werden die Emissionen und Immissionen einer zu errichtenden Strecke ohne Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Die Festlegung der Lärmschutzmaßnahme ist erst die Konsequenz der zuvor erfolgten Immissionsfeststellungen, d.h. zunächst werden für ein Gebäude die Immissionen von der Bahnstrecke ohne Berücksichtigung einer Lärmschutzwand errechnet. Von diesen Immissionen ausgehend ist dann der Lärmschutz, sei es aktiv oder passiv, zu bemessen. Durch das besonders überwachte Gleis kommt am Immissionsort ein um durchschnittlich 3 dB(A) geringerer Lärm an. Dieser errechnete Lärmpegel ist dann Grundlage für die Bemessung des Lärmschutzes. Das mag zwar zu einer Überlappung der Auswirkung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen führen, der rechnerisch nicht voll Rechnung getragen wird. Dies hat das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV jedoch in Kauf genommen und ist rechtlich nicht zu beanstanden, zumal nicht einmal in Umrissen dargetan oder ersichtlich ist, wie ein Berechnungsmodell zur Bewältigung dieser - wohl geringfügigen - Überlappung aussehen müsste.

1.3. Die der Berechnung der künftigen Schallpegel zugrunde liegende Verkehrsprognose ist methodisch sachgerecht erstellt worden; nur diesbezüglich unterliegt sie auch (in eingeschränkter Form) der gerichtlichen Kontrolle (BVerwGE 72,282). Abstellend auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses war somit die künftige Schienenverkehrsbelastung als Grundlage der Berechnung des zu erwartenden Verkehrslärms zu ermitteln, wobei im Regelfall auf einen Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren abzustellen ist (vgl. die amtl. Begründung zu § 3 16. BImSchV, BR-Drucks. 661/980 S. 37). Darüber hinaus ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass bei einem Vorhaben, das im gesetzlich festgelegten Bedarfplan des Bundes von 1993 als "vor-dringlicher Bedarf" dargestellt ist, auf das Jahr 2010 als Prognosehorizont für die Lärmberechnung abgestellt werden darf (vgl. BVerwG vom 1.10.1997, Buchholz 442.09, § 18 AEG Nr. 32 unter Bezugnahme auf BVerwG vom 21.3.1996, Buchholz 406.25, § 41 BImSchG. Nr. 13 S. 35 f. zum Fernstraßengesetz). Anhaltspunkte, dass die Entscheidung, bei der Prognose auf das 2010 abzustellen, sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Maßgeblich ist nicht die theoretisch mögliche Vollauslastung der Strecke, sondern eine Prognose des zu erwartenden Zugverkehrs. Es spricht auch nichts für die Befürchtung der Klägerin zu 1), der Güterverkehr werde überproportional ansteigen, vielmehr hat dieser in den letzten Jahren abgenommen. Darüber hinaus ist die Klägerin zu 1) hinsichtlich der

Einwendungen gegen die Prognose ausgeschlossen, da sie derartige Bedenken im Einwendungsverfahren nicht erhoben hat (§ 20 Abs. 2 AEG).

1.4. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen der Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei aktiver Lärmschutz nur unterbleiben darf, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass an nahezu allen Gebäuden (und im Erdgeschoss an allen) der in der 16. BImSchV festgesetzte Tagesrichtwert eingehalten wird, während die Nachtwerte zum Teil deutlich überschritten werden. Bei den Klägern kommt es hauptsächlich nachts zu zum Teil erheblichen Grenzwertüberschreitungen, während die Tagwerte außer bei den Klägern zu 2) im ersten Obergeschoss sowie im Dachgeschoss an der Nordseite sowie beim Kläger zu 4) im 1. Obergeschoss an der Nordostseite eingehalten werden. Die Kläger rügen einen Verstoß gegen § 41 Abs. 2 BImSchG. Sie machen geltend, § 41 BImSchG sei striktes Recht und könne nicht durch Abwägung überwunden werden und berufen sich hierzu 'auf die Rechtsprechung des 4. Senats des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 108, 248).

Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG untrennbar mit der allgemeinen fachplanerischen Abwägung verbunden ist (BayVGH vom 21.2.1995; a.a.O.). Demnach dürfe und müsse die Planfeststellungsbehörde sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf die Höhe der Lärmschutzwand haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Eine Überprüfung ist damit auf die Einhaltung der rechtlichen Grenzen des Abwägungsspielraums beschränkt. Der Senat folgt damit neuerdings auch der Rechtsprechung des 11. Senats des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 15. März 2000 (a.a.O. S. 22 ff UA). Danach ist die Verhältnismäßigkeitsprüfung Bestandteil der Abwägung, wobei § 41 Abs. 2 BImSchG die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung kennzeichnend ist, einschränkt. Der Planungsträger ist gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist dann immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Schutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen ab, aber es ist auch nicht zu beanstanden, hierfür einzelne Abschnitte einer gesonderten Betrachtung zu unterwerfen. Ziel der Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzenanalyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Den Ausschlag muss vielmehr geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das

Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Hierbei verbleibt dem Träger des Vorhabens ein Abwägungsspielraum, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist. Etwaige Abwägungsfehler können dementsprechend unter der Voraussetzung des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG unschädlich sein (BVerwG vom 15.3.2000, a.a.O. S. 26 UA).

In Anwendung dieser Grundsätze sind die Entscheidungen der Beklagten weder aus der Sicht der Klägerin zu 1) (unten 1.5) noch aus der Sicht der Kläger zu 2), 4) bis 6) (unten 1.6) zu beanstanden.

1.5. Die Klägerin zu 1) hat keinen Anspruch auf Erhöhung der Lärmschutzwände zum Schutz ihrer vermieteten Wohnungen. Ausgangspunkt für die Beurteilung sind die Lärmberechnungen durch das Ing.-Büro Möhler vom Dezember 1995 und Oktober 1998 unter Berücksichtigung des Schienenbonus und des besonders überwachten Gleises, die durch die im Gerichtsverfahren vorgenommenen weiteren Berechnungen vom Dezember 1999 speziell für die Anwesen der Kläger präzisiert wurden. Den Berechnungen in diesem letzteren Gutachten ist die Klägerin zu 1) mit Ausnahme des Schienenbonus und des besonders überwachten Gleises, nicht entgegengetreten. Für alle Gebäude der Klägerin zu 1), die innerhalb der sich dadurch ergebenden Grenze (Einhaltung bzw. Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV) liegen, sind Einzelpunktberechnungen durchgeführt worden. Damit sind genügend Immissionsorte berechnet worden. Die Berechnungen sind so erfolgt, dass Pegelminderungen durch Gebäude, die zwischen der Bahnlinie und dem jeweiligen Immissionsort liegen, nicht berücksichtigt wurden. Danach ergibt sich für die betroffenen Wohnanlagen der Klägerin zu 1) folgendes: Mit Ausnahme der Wohnanlagen an der Ga.Straße __, __, __, In.Straße _ bis _ (ungerade), _ und der Hö.-straße _ bis _ sind an allen anderen Wohnanlagen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV (tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)) eingehalten. Damit gehen die Klageanträge 1.1., die für die übrigen Wohnanlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände fordern, ins Leere. Näher zu untersuchen sind damit nur die genannten Grundstücke. Die Wohnanlagen In./Ga.Straße liegen im Bereich Bahn-km 55,500 bis 56,000, die Wohnanlage Hö.-straße im Bereich Bahn-km 56,400 bis 56,600, jeweils westlich der Bahnlinie. In diesen Bereichen gilt nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV ein Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind die Grenzwerte tags eingehalten, während es nachts am Gebäude Ga. Straße __/__, Hö.-straße __, In. Straße __/__, __/__, __, __, __, __ zu einer Überschreitungen um bis zu 3 dB(A) kommt. Betroffen sind im wesentlichen die höheren Geschosse ab dem 2. Obergeschoss.

1.5.1. Durch die im Klageantrag 1.1 geforderte Erhöhung der Lärmschutzwände von Bahn-km 56,700 bis etwa Bahn-km 56,210 westlich der Bahnlinie (Hö.-straße) und von Bahn-km 55,940 bis etwa Bahn-km 55,400 westlich der Bahnlinie (In./Ga.Straße) auf 7 m würden die Grenzwerte der 16. BImSchV nachts voll eingehalten werden (bei Abzügen für den Schienenbonus und das besonders überwachte Gleis). Dagegen sieht der Planfeststellungsbeschluss im Bereich Bahn-km 56,700 bis Bahn-km 56,210 eine Wandhöhe der westlich gelegenen Lärmschutzwand von 4 m vor. Im Bereich In./Ga.Straße (Bahn-km 55,940 bis 55,400) befindet sich ab Bahn-km 55,940 bis 55,400 ein vorhandener

Lärmschutzwand mit 5 m Höhe. Der Antrag hat zur Folge, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen über 4 m bzw. 5 m hinaus aufgestockt werden müssten.

Diese Erhöhung der Lärmschutzwände hat das Eisenbahnbundesamt zu Recht abgelehnt. Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist in erster Linie das Kostenargument, wobei dieses ergänzt werden kann durch Gesichtspunkte des Städtebilds, der Sichtbeziehungen, der Verschattungen und des Kleinklimas. Das Eisenbahnbundesamt hat eine Erhöhung des Schallschutzwalls abgelehnt, weil eine Schallschutzwand auf dem in seiner Krone von den Gleisen bereits ein wenig entfernten Wall nur eine ganz geringe Verminderung der Schallpegel bewirken würde und der Mehrkostenaufwand in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünde. Außerdem müsste in die bestehenden Vegetationsstrukturen auf dem Schallschutzwand eingegriffen werden. Im weiteren Bereich könnten durch Erhöhungen der Lärmschutzwände bei großem Kostenaufwand nur noch ganz geringe ergänzende Pegelreduzierungen erreicht werden. Gleichzeitig müsste in das Städte- und Landschaftsbild in nicht mehr hinnehmbarer Weise eingegriffen werden (Planfeststellungsbeschluss S. 89-91). Das von der Beklagten herangezogene Kostenargument trägt die Entscheidung, da durch die Erhöhung hohe weitere Kosten anfallen würden, ohne dass sich die Lärmbelastung noch angemessen verringern würde. Kosten für über 4 m hohe Lärmschutzwände steigen - auch wegen der Gründungsschwierigkeiten - überproportional an, während der Lärminderungseffekt, der durch die weitere Wall/Wanderhöhung erzielt werden kann, deutlich geringer wird. Bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 2 m auf 3 m betragen die Mehrkosten pro Quadratmeter-Lärmschutzwand ca. 500 DM, wodurch sich eine Lärminderung von ca. 4 dB(A) ergibt, während bei einer Erhöhung von 4 m auf 5 m sich die Mehrkosten auf ca. 1.000 DM pro Quadratmeter-Lärmschutzwand belaufen und sich die Lärmreduzierung auf ca. 2 dB(A) beschränkt (BVerwG v. 15.3.2000 a.a.O. S. 37 UA). Selbst wenn die Kosten der Wände im Bereich Augsburg - wie die Kläger behaupten und die Beigeladene zu 1) teilweise einräumt - nicht derart überproportional steigen sollten, trifft die Abnahme des Lärminderungseffekts weiter zu. Unter diesem Gesichtspunkt der Sprungkosten hat es das Bundesverwaltungsgericht als unverhältnismäßig angesehen, wenn Lärmschutzwände über 4 m Höhe gefordert werden. Zumindest dann, wenn bereits Wand/Wallhöhen von 4 m bis 5 m planfestgestellt sind, ist die Schlussfolgerung, dass eine weitere Wanderhöhung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde, naheliegend und deswegen rechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG vom 15.3.2000, a.a.O. S. 37 UA).

1.5.2. Der Hilfsantrag 1.1.1., der im Bereich der In./Ga.Straße (Bahn-km 55,940-55,400) eine Wandhöhe von 6 bis 7 m (je nach zu schützender Wohnanlage) und im Bereich der Hö.-straße (Bahn-km 56,700-56,210) eine Wandhöhe von 4,5 m fordert, ist unbegründet. Er bezieht sich auf das Gutachten Möhler vom Dezember 1999 und würde demnach dazu führen, dass bei Berücksichtigung des Schienenbonus und des besonders überwachten Gleises die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind. Auf die Ausführungen unter 1.5.1. wird verwiesen. Die Sprungkosten lassen eine Ablehnung gerechtfertigt erscheinen.

1.5.3. Der weitere Hilfsantrag 1.1.2, der auf den Lösungsvorschlag 3 des UTP-Gutachtens vom 10. April 1996 zielt, ist ebenfalls unbegründet. Dieser sieht vor, im Bereich der Gebäude an der Ga./In.Straße den vorhandenen Lärmschutzwand um 1 m auf eine Gesamthöhe von 6 m

über Schienenoberkante zu erhöhen. Im weiteren Verlauf soll die Schallschutzwand in Richtung München von 3 auf 4 m erhöht werden. Für den Bereich Hö.-straße sind keine Erhöhungen vorgesehen. Bei der Ga./In.Straße würde es zu einer Pegelreduzierung von höchstens 1,3 dB(A) kommen, wobei weiterhin bei einzelnen Wohnungen eine Grenzwertüberschreitung in der Nacht mit 50 dB(A) verbleibt, so dass passiver Schallschutz zusätzlich erforderlich wäre. Auch hier rechtfertigen die Sprungkosten die Ablehnung. Darüber hinaus könnten durch die Erhöhung der Lärmschutzwände/-wälle keine nennenswerten nächtlichen Pegelminderungen (> 2 dB(A)) erzielt werden. Solche geringen Pegelminderungen sind unter Kostengesichtspunkten (hier Sprungkosten) unverhältnismäßig und wurden vom Eisenbahnbundesamt im Rahmen der Abwägung zu Recht abgelehnt (vgl. BVerwG v. 15.3.2000 a.a.O. S. 40 UA).

1.5.4. Soweit die Klägerin zu 1) ausführt, bei der Abwägung hätte ein Summenpegel des Eisenbahnlärms und des übrigen Verkehrslärms beachtet werden müssen, wenn die Summierung der Geräusche aller Verkehrswege zu einer Gesundheitsgefährdung oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führe, entspricht dies der Rechtsprechung (vgl. BVerwGE 101, 94). Hierzu hat die Klägerin zu 1) jedoch bezogen auf ihre Grundstücke und ihre konkret betroffenen Wohnungen weder im Verwaltungsverfahren noch im Klageverfahren Tatsachen vorgetragen, an welchen Gebäuden und Wohnungen solche Situationen auftreten könnten. Mit Blick auf die erwähnten, vor allem nachts kritischen Immissionswerte und den nachts meist geringeren Straßenlärm ist auch nicht naheliegend, dass es zu einer solchen gesundheitsgefährdenden Summierung kommen könnte.

1.6. Die Kläger zu 2), 4) bis 6) fordern in ihrem Klageantrag Nr. 1 Schallschutzvorkehrungen gemäß dem Konzept der Stadt Augsburg (Vorschlag 3 im Gutachten UTP vom 10.4.1996). Die Forderungen sind unbegründet; hierzu im Einzelnen:

1.6.1. Kläger zu 2) (Abschnitt 5.2.4.)

Nach dem Planfeststellungsbeschluss ist im Bereich der Kläger zu 2) auf der Südseite der Bahnlinie eine Schallschutzwand von 3 m Höhe und eine Mittelwand von 3,5 m Höhe vorgesehen. Die Kläger zu 2) fordern eine südliche Schallschutzwand in Höhe von 4 m und eine Schallschutzwand zwischen den Gleispaaren in Höhe von 4,5 m (vgl. UTP-Gutachten Vorschlag 3 Wandhöhen). Die planfestgestellten Lärmschutzwände führen dazu, dass auf der Nordseite des Anwesens der Kläger zu 2) im ersten Obergeschoss tagsüber 65 dB(A), nachts 64 dB(A) und im Dachgeschoss tagsüber 70 dB(A) und nachts 69 dB(A) erreicht werden. Dies hat eine Lärmreduzierung bis zu 10,5 dB(A) zum derzeitigen Zustand zur Folge. Eine Realisierung der geltend gemachten Erhöhung der Schallschutzwände würde zu einer Reduzierung des Schallpegels an der Nordseite im ersten Obergeschoss auf 63 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts und im Dachgeschoss auf 68 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts führen. Daraus folgt eine Lärmreduzierung im ersten Obergeschoss von bis zu 1,4 dB(A) und im Dachgeschoss von bis zu 2,6 dB(A) gegenüber den Prognosewerten gemäß dem Planfeststellungsbeschluss.

Die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde (zu Abschnitt 5.2.4., zwischen Überführung Sie.-straße und Hau.-straße südlich), weitere aktive Schallschutzmaßnahmen zu unterlassen, ist nicht zu beanstanden. Sie hat ihre Entscheidung darauf gestützt, dass durch

solche Maßnahmen bei großem Kostenaufwand nur geringe Pegelreduzierungen erreicht würden und Belange des Städtebildes bei einer Erhöhung über die fest gelegten Maße unangemessen zurückstehen müssten, da sonst in Sichtbeziehungen eingegriffen würde. Der gesamte Abschnitt hat eine Länge von 1,1 km, während ausschlaggebend für die konkrete Situation am Grundstück der Kläger zu 2) nur der Bereich der Car.-Straße ist. Nur letzterer ist nach Ansicht des Senats in die Betrachtung einzubeziehen.

Die Reihenhausbebauung an der Car.-Straße ist so gestaltet, dass sie selbst als Lärmschutzbebauung für die Hinterlieger wirkt. Die lärmempfindlichen Räume sind im wesentlichen zu der zur Bahn abgewandten Seite hin ausgerichtet. Durch die Erhöhung der Außenwand würden Kosten in Höhe von ca. 260.000 DM entstehen. Die Mittelwand wäre um 1 m zu erhöhen. Dadurch entstünden weitere Kosten in Höhe von ca. 250.000 DM; wenn sich die Kläger demgegenüber auf das Gutachten Möhler vom Oktober 1998 (Anlage 12 a i.V.m. Anlage 5) berufen, übersehen sie, dass die dortigen Kostenschätzungen nicht von einer Erhöhung der Mittelwand ausgehen. Passive Lärmschutzmaßnahmen hätten einen wesentlich geringeren Aufwand und würden zudem durch die aktiven Maßnahmen nicht erübrigt. Die Tagesrichtwerte für das Erdgeschoss (und den Außenwohnbereich) sind allerdings ohnehin eingehalten.

Die bereits bestehende Vorbelastung wird um bis zu 10,5 dB(A) reduziert. Die tatsächliche Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden (BVerwGE 84, 31, 39). Aus diesem Grunde ist beim Ausbau vorhandener Strecken der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise Rechnung zu tragen (BVerwG vom 15.3.2000, a.a.O. UA S. 28). Eine Ablehnung der Erhöhung der Lärmschutzwände wurde zu Recht auf Kostengesichtspunkte in Verbindung mit dem Vorbelastungsargument gestützt. Auf letzteres beruft sich das Eisenbahnbundesamt allgemein auf S. 91 des Planfeststellungsbeschlusses.

Dem Vortrag der Kläger, die Vorbelastung könne ihnen nicht entgegengehalten werden, wenn sie in den Bereich der Gesundheitsgefährdung übergehe, kann nicht gefolgt werden. Diese Aussage gilt nur, soweit es die Planfeststellungsbehörde - wie hier nicht - ablehnt, überhaupt Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, weil die Voraussetzungen der 16. BImSchV nicht gelten (vgl. BVerwG vom 20.5.1998, UPR 1998, 449, vom 20.10.1998, UPR 1999, 152). Etwas anderes ist es jedoch, wenn die Vorbelastung bei der Abwägung, ob aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen, zum Tragen kommt. Hier hat der Betroffene Anspruch auf Lärmschutz (sei es aktiv oder passiv), so dass von einer Gesundheitsgefährdung nicht mehr gesprochen werden kann. Im Übrigen ist die Berücksichtigung der Vorbelastung in diesem Zusammenhang durchaus interessengerecht: Wenn die Kläger bisher bei einer um ca. 10 dB(A) höheren Lärmbelastung und ohne jeden Schallschutz die Nutzung der betreffenden Einzelräume als Aufenthaltsräume aufrechterhalten haben, dann ist ihre Verweisung auf ergänzenden passiven Schallschutz bei einer künftig wesentlich geringeren Belastung nicht sachwidrig.

Soweit die Kläger (insbesondere der Kläger zu 5) die Rechtmäßigkeit der Vorbelastung bestreiten, da für frühere Kapazitätserhöhungen durch die Beigeladene zu 1) kein Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesbahngesetz durchgeführt worden ist, können sie damit nicht durchdringen. Ob für frühere Kapazitätssteigerung ein Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesbahngesetz notwendig gewesen wäre, kann offen bleiben, denn auf die Rechtswidrigkeit des Betriebes können sich die Kläger infolge Präklusion und aufgrund Verwirkung nichtberufen. Einmal haben sie diesen Gesichtspunkt im Einwendungsverfahren nicht rechtzeitig vorgebracht und sind somit gemäß § 20 Abs. 2 AEG präkludiert. Soweit der Kläger zu 5) auf seinen Einwendungsschriftsatz vom 28. März 1996 unter 2.3 verweist, ist ihm entgegenzuhalten, dass sich dort ein Hinweis auf einen rechtswidrigen Betrieb in einer im Einwendungsverfahren notwendigen Klarheit nicht ergibt. Darüber hinaus müssen sich die Kläger auch den Einwand der Verwirkung entgegenhalten lassen. Die Kläger haben den Bahnbetrieb in der jetzigen Form seit langem hingenommen und der Kläger zu 5) hat erst mit Schreiben vom 20. Februar 1997 gegenüber der Regierung von Schwaben geltend gemacht, der Bahnbetrieb sei nicht rechtmäßig. Damit muss die Beigeladene zu 1) nach so langer Zeit des unbeanstandeten Betriebs jedoch nicht mehr rechnen.

Darüber hinaus nimmt bei einer Erhöhung der Lärmschutzwände von 3 m auf 4 m (Außenwände) und von 3,5 m auf 4,5 m (Mittelwände) die dadurch zu erzielende Schutzwirkung überproportional ab, so dass auch die Sprungkosten die Ablehnung der Erhöhung der Lärmschutzwände ermöglichen (vgl. oben 1.5.1).

Dagegen kann offen bleiben kann, ob städtebauliche Gründe einer Erhöhung entgegenstehen.

Stellte man - abweichend von der obigen Eingrenzung auf die Car.-Straße - auf den gesamten Abschnitt von km 59,035 bis 60,195 auf der Südseite ab, wäre die Abwägungsentscheidung ebenfalls nicht zu beanstanden. Dann entstünden Kosten in Höhe von 1,2 Millionen DM, denen Pegelreduzierungen von im Nahbereich bis zu 3 dB(A) und im Fernbereich von 2 dB(A) gegenüberstünden. Die geforderte Erhöhung würde unverhältnismäßige Kosten verursachen. Auch hier gelten die Gesichtspunkte Vorbelastung, Geringfügigkeit und Sprungkosten.

1.6.2. Kläger zu 4) (Abschnitt 5.2.6)

Beim Kläger zu 4) (Bahn-km 59,000) ist eine südliche Lärmschutzwand in Höhe von 3 m und eine Lärmschutzwand zwischen den Gleispaaren von 3,5 m vorgesehen. Er fordert eine Lärmschutzwand in Höhe von 4 m auf der Südseite sowie zwischen den Gleispaaren eine Wand in Höhe von 4,5 m. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem Planfeststellungsbeschluss führen dazu, dass im Außenwohnbereich die Tagrichtwerte (59 dB(A)) eingehalten werden. Die Nachtrichtwerte (49 dB(A)) werden mit 55 dB(A) bis 60 dB(A) im Erdgeschoss und an der Südwestseite und im ersten Obergeschoss überschritten. Eine Überschreitung der Tagrichtwerte findet im ersten Obergeschoss an der Nordostseite mit 60 dB(A) statt. Durch die beantragte Erhöhung der Lärmschutzwände würde der Tagrichtwert gänzlich an allen Seiten des Gebäudes eingehalten, während es weiterhin zu einer Überschreitung der Nachtrichtwerte käme, die sich jedoch um bis zu 2,8 dB(A) reduzieren würde. Auch hier ergibt sich, dass eine Lärmreduzierung von über 2 dB(A) nur an den Giebelfenstern an der Nordostseite eintritt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich auf die zusätzlichen Kosten, die in keinem Verhältnis zu den nur geringen erreichbaren Pegelreduzierungen stehen, berufen und zusätzlich auf die Auswirkungen auf das Stadtbild und die Sichtbeziehungen abgestellt (Planfeststellungsbeschluss S. 87, 88). Diese Gründe lassen die Ablehnung der Erhöhung der Lärmschutzwände gerechtfertigt erscheinen. Insoweit gelten die selben Erwägungen wie bei den Klägern zu 2).

Die Sprungkosten und die Vorbelastung lassen die Entscheidung, weiteren Schutz durch passiven Lärmschutz zu gewähren, nicht fehlerhaft erscheinen.

Selbst wenn man den gesamten Abschnitt Sie.-straße - Lechbrücke in den Blick nimmt, ist die Entscheidung gerechtfertigt. Es besteht eine Ausgewogenheit zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Auf den gesamten Abschnitt bezogen würden die geforderten Schallschutzmaßnahmen 1,2 Millionen DM (ohne Brücke) erfordern, während sich die Lärmreduzierung im wesentlichen auf 2 dB(A) beschränken würde. Bei einigen Fenstern nahe der Bahntrasse mögen zwar höhere Lärmreduzierungseffekte erzielt werden, diese sind jedoch bei der Gesamtzahl der Betroffenen unwesentlich. Auch hier gelten die Abwägungsgesichtspunkte: Sprungkosten, Vorbelastung und nur geringfügige Reduzierung.

1.6.3. Kläger zu 5) (Abschnitt 5.2.5)

Beim Kläger zu 5) sieht der Planfeststellungsbeschluss eine nördliche Lärmschutzwand in Höhe von 3 m sowie eine Lärmschutzwand zwischen den Gleispaaren in Höhe von 3 m vor. Der Kläger fordert auf der Nordseite eine Lärmschutzwand in Höhe von 4 m und zwischen den Gleispaaren eine Lärmschutzwand von 5 m. Die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen haben zur Folge, dass der Tagrichtwert von 59 dB(A) mit den Höchstwerten von 55 dB(A) im Dachgeschoss deutlich unterschritten wird. Die Nachrichtwerte sind mit 55 dB(A) bis 56 dB(A) überschritten. Durch den geforderten Lärmschutz würden sich die Nachtwerte um bis zu 2 dB(A) ermäßigen. Damit träten durch die geforderten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen keine nennenswerten Pegelreduzierungen ein. Im Verhältnis zu den entstehenden Kosten wäre der Nutzen für den Kläger gering. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, die Forderung auf Erhöhung der Lärmschutzwände wegen Unverhältnismäßigkeit abzulehnen, ist schon deswegen nicht zu beanstanden, außerdem kommen - bezogen auf den gesamten nördlichen Abschnitt zwischen Bahn-km 57,470 bis 59,035 - weitere Gesichtspunkte dazu, zumal nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Kosten/Nutzen-Relation hier im Grenzbereich der Verhältnismäßigkeit liegt.

Die Planfeststellungsbehörde hat auf Verschattungsprobleme hingewiesen, die nur durch eine Erhöhung der Wände durch Glasaufsätze behebbar seien, was jedoch erhebliche Mehrkosten verursache. Dieses Ergebnis werde durch die Hinzuziehung städtebaulicher Belange bestätigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 87). In diesem Bereich, in dem die Bahnlinie südseitig auf einem bis zu 3 m hohen Damm geführt wird, spielen die von der Planfeststellungsbehörde herangezogenen Gesichtspunkte in der Tat eine beachtliche Rolle. Das Grundstück des Klägers zu 5) liegt ca. 3 m unterhalb der Bahntrasse, so dass zusammen mit der Stützmauer für das zweite Gleispaar und der vorgesehenen Schallschutzwand von 3 m eine 6 m hohe Wand entsteht. Bereits diese 6 m hohe Wand erscheint aus städtebaulicher Sicht, wie der

Augenschein des Senats ergeben hat, nicht unbedenklich, so dass jede weitere Erhöhung der Wand negativ zu Buche schlägt. Entsprechendes gilt für den Verschattungseffekt, besonders im Winter. Durch eine Ausführung in Glas lassen sich diese Belange zwar abmildern, jedoch nicht in einer Weise, dass sie völlig zurücktreten können. Darüber hinaus ist auch die Vorbelastung zu berücksichtigen, die beim Kläger zu 5) im Durchschnitt um über 11 dB(A) reduziert wird. Insoweit kann auf 1.6.1 verwiesen werden.

1.6.4. Kläger zu 6) (Abschnitt 5.2.5)

Beim Kläger zu 6) ist eine nördliche Lärmschutzwand von 3 m und eine Lärmschutzwand zwischen den Gleispaaren von 3,5 m festgesetzt. Der Kläger fordert eine nördliche Lärmschutzwand von 4 m und eine Lärmschutzwand zwischen den Gleispaaren von 4,5 m. Die planfestgestellten Lärmschutzwände haben zur Folge, dass beim Grundstück des Klägers die Tagrichtwerte eingehalten sind. In der Nacht ergeben sich Lärmwerte von 57 dB(A) bis 59 dB(A). Durch die geforderten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würde sich eine Lärmreduzierung von bis zu 3,2 dB(A) ergeben, wobei die Reduzierung im Erdgeschoss bis 2,2 dB(A), im ersten Obergeschoss bis 2,5 dB(A) und im Dachgeschoss bis 3,2 dB(A) beträgt.

Beim Abschnitt 5.2.5 stellt die Planfeststellungsbehörde darauf ab, dass die Relation der Schutzmaßnahmen zu ihrem Nutzen im Grenzbereich der Verhältnismäßigkeit liegt, so dass die Wechselwirkung mit anderen Belangen von entscheidender Bedeutung ist (vgl. oben 1.6.3). Die Abwägungsentscheidung der Beklagten ist auch für diesen Teilabschnitt nicht zu beanstanden. Auch das Grundstück des Klägers liegt ca. 3 m unter der Bahntrasse, jedoch stehen hier alle Gebäude wesentlich näher an der Bahn als im Bereich des Klägers zu 5). Dadurch ergäben sich einerseits höhere Lärmreduzierungs-effekte, andererseits wäre der städtebauliche Einmauerungseffekt durch 6 m hohe Wände am Ende der relativ kurzen Gärten umso bedenklicher. Deswegen haben auch andere betroffene Nachbarn Einwendungen wegen der Höhe der Lärmschutzwand geäußert. Darüber hinaus konnte das Eisenbahnbundesamt wiederum die Vorbelastung heranziehen.

2. Unbegründet sind auch die weiteren Klageanträge zum Lärmschutz.

2.1. Die Kläger haben neben den im Planfeststellungsbeschluss in A 111.3.1.5 festgesetzten Entschädigungen keinen weiteren Anspruch auf Entschädigung für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. Etwaige Ansprüche würden sich auf §§ 41, 42 BImSchG in Verbindung mit den Tagesrichtwerten der 16. BImSchV stützen. Soweit tagsüber beim Grundstück der Kläger zu 2) auf der Nordseite im ersten Obergeschoss und im Dachgeschoss sowie beim Kläger zu 4) im ersten Obergeschoss auf der Nordostseite die Tagesrichtwerte überschritten sind, liegen vor dortigen Fenstern keine Außenwohnbereiche in Form von Balkonen. Soweit Außenwohnbereiche in Betracht kommen (Freisitze, Terrassen, Balkone, Gärten) sind die maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV tags eingehalten. Eine Überschreitung der Nachtwerte lässt einen Anspruch nicht entstehen (BVerwG vom 15.3.2000, UPR 2000, 351). In der Nachtzeit dienen Gärten, Terrassen und Balkone nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen. Soweit die Kläger 2, 4 bis 6 vortragen, Terrassen würden an warmen Sommerabenden auch nach 22.00 Uhr genutzt, entspricht dies der Lebenserfahrung; insoweit findet aber eine Nutzung entsprechend der Tagzeit statt, in der

keine Erwartung an die niedrigeren Grenzwerte in der Nacht besteht. Dagegen ist der Außenwohnbereich zum Schlafen nicht vorgesehen.

2.2. Soweit die Klägerin zu 1) beantragt, sofern die Grenzwerte nicht eingehalten sind, zusätzlichen passiven Schallschutz vorzusehen, ist auf A 111.3.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses zu verweisen, der insoweit passive Schallschutzmaßnahmen anordnet, bei deren Bemessung die 24. BImSchV zu Grunde zu legen ist. Eine Entschädigung für Außenwohnbereiche sieht der Planfeststellungsbeschluss in A 111.3.1.5 vor. Der Antrag, die Entschädigung in Form einer Wintergartenlösung zu gewähren, wurde nicht mehr gestellt.

2.3. Die Kläger haben auch keinen Anspruch auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung, sei es für alle Züge, hilfsweise für Güterzüge. Ob Geschwindigkeitsbeschränkungen überhaupt Inhalt der Planfeststellung sein können, ist bisher in der Rechtsprechung nicht geklärt. § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG sieht nur für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen eine Planfeststellung vor, nicht jedoch für deren Betrieb. Aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz kann nichts Weitergehendes gefolgert werden. § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG beschränkt die Vorschriften des Gesetzes auf den Bau von Eisenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG. Zwar lässt der Wortlaut der §§ 41 bis 43 BImSchG Interpretationen zu, wonach auch Betriebsbeschränkungen als Schutzmaßnahmen in Frage kommen können, jedoch enthält § 41 BImSchG keine erkennbare Ausdehnung des möglichen Gegenstands der Planfeststellung. Auch § 45 Abs. 1 b Nr. 5 StVO, der aus Lärmschutzgründen entsprechende Beschränkungen für den Straßenverkehr zulässt, lässt den Umkehrschluss zu, dass mangels einer vergleichbaren Bestimmung nicht das gleiche für den Eisenbahnverkehr gilt. Dies kann jedoch auf sich beruhen, da eine solche Regelung, wenn überhaupt zulässig, nicht beansprucht werden kann. Das Ermessen der Planfeststellungsbehörde ist insofern keinesfalls auf Null reduziert. Die Regelung hätte nämlich schwerwiegende Nachteile. Sie würde die Funktion des Schienenwegs insgesamt beeinträchtigen. Der Schienenverkehr, an dessen wirtschaftlichem Betrieb ein öffentliches Interesse besteht, befindet sich in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln. Ein wesentlicher Faktor dieser Konkurrenz - insbesondere auch gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße - ist die Schnelligkeit. Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Anliegerschutzes würden (übertragen auf das Bundesgebiet) zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung dieser Verkehrsart, an der ein öffentliches Interesse besteht, führen (BayVGH vom 21.2.1995, S. 76, 77 UA).

2.4. Der Antrag, eine maximal zulässige Streckenbelastung oder alternativ einen maximal zulässigen Immissionspegel festzulegen (Klageantrag 6 der Kläger zu 2, 4 bis 6), ist unbegründet. Mit dieser Forderung sind die Kläger zu 2), 4) bis 6) präkludiert, da in ihren Einwendungsschreiben solche Maßnahmen nicht gefordert wurden. Im weiteren Sinne handelt es sich zwar dabei um Maßnahmen zum Lärmschutz, die Forderungen hinsichtlich des Lärmschutzes müssen aber auch im Einwendungsschreiben in hinlänglicher Weise konkretisiert sein. Daran fehlt es hier. Im Übrigen würden die Ausführungen unter 2.3. sinngemäß gelten. Auch in diesem Zusammenhang fordert das öffentliche Interesse einen unbeschränkten Betrieb der Schienenstrecke. Betriebsbeschränkungen im Sinne einer Zugzahlbegrenzung würden zu einer Verknappung des Zugangebots führen und damit die Attraktivität des Verkehrsmittels reduzieren (BayVGH vom 21.2.1995, a.a.O., S. 76, 77 UA).

Darüber hinaus geht die Anlage 2 zur 16. BImSchV von für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen aus, d.h. für die Lärmbelastung ist eine Prognose zu erstellen, die Ausgangspunkt für die Lärmberechnung ist. Sollte sich später herausstellen, dass die Prognose aufgrund von nicht vorhersehbaren Wirkungen falsch war und treten dadurch erhöhte Lärmwerte auf, haben die Kläger einen Anspruch auf Vorkehrungen, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen (§ 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i.V.m. § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG).

2.5. Mit ihrem Antrag, im Bereich der Bahn km 59,600 bis 55,400 den Einbau hochelastischer Schienenlager anzuordnen, dringt die Klägerin zu 1) nicht durch. Die Verwendung hochelastischer Zwischenlager auf Fernverkehrsstrecken mit Schotterunterbau würde nicht dem Stand der Technik im Zeitpunkt der Planfeststellung entsprechen. Diese Technik ist in Verbindung mit Schotterunterbau bei höheren Geschwindigkeiten und höheren Lasten noch nicht erprobt. Außerdem kann das Zusammenwirken des Oberbaus mit Zwischenlagern auf die angrenzende Bebauung nicht genau vorhersehbare Wirkungen haben (Planfeststellungsbeschluss S. 173 f; ebenso der Vortrag der Beigeladenen zu 1). Die Unrichtigkeit dieser Angaben drängt sich nicht auf, die Klägerin zu 1) hat in der mündlichen Verhandlung eine Überprüfung durch Beweiserhebung nicht beantragt.

2.6. Ebenso ist der Antrag, die Beklagte zu verpflichten, über die von der Klägerin zu 1) geforderten aktiven Schallschutzmaßnahmen einschließlich Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge und Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen einschließlich Entschädigung für den Außenwohnbereich erneut unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden, unbegründet. Wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, ist die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde insoweit nicht zu beanstanden.

3. Die Klageanträge der Kläger 2 bis 6 hinsichtlich des Erschütterungsschutzes und des sekundären Luftschalls sind unbegründet.

Hinsichtlich des Erschütterungsschutzes und des sekundären Luftschalls hat sich das Eisenbahnbundesamt die abschließende Entscheidung vorbehalten (siehe hierzu die den Planfeststellungsbeschluss ergänzenden Erklärungen des Eisenbahnbundesamts in der mündlichen Verhandlung vom 10.10.2000): Nach Durchführung der in A III.3.2.2. des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehenen Überprüfung (Erschütterungsmessungen 6 Monate nach Betrieb) wird das Eisenbahnbundesamt einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss erlassen und in der für Planfeststellungsbeschlüsse vorgesehenen Form bekannt machen, in dem über etwa notwendige Schutzmaßnahmen oder Entschädigungen hinsichtlich der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls entschieden wird. Dieser Ergänzungsbescheid kann von den Klägern angefochten werden. Das bedeutet, dass konkrete Schutzmaßnahmen einem ergänzenden Verfahren vorbehalten sind. Somit stellt sich für dieses Verfahren nur die Frage, ob das Eisenbahnbundesamt für die Erschütterungen und den sekundären Luftschall einen Entscheidungsvorbehalt machen konnte und ob die für die künftige Entscheidung festgelegten Rahmenbedingungen rechtmäßig sind.

3.1. Der vom Eisenbahnbundesamt gemachte Entscheidungsvorbehalt ist durch § 74 Abs. 3 VwVfG gedeckt. Diese Vorschrift lässt es ausdrücklich zu, dass bei der Planfeststellung Einzelfragen einer nachträglichen Regelung vorbehalten werden, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, weil etwa bestimmte, dafür erforderliche Unterlagen noch fehlen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 61, 307, 311; 104, 131, 138) darf ein solcher Vorbehalt jedoch nicht auf Kosten anderer einschlägiger öffentlicher oder privater Belange gehen, sondern ist nur zulässig, wenn er seinerseits dem Abwägungsgebot gerecht wird. Das bedeutet, dass die Planfeststellungsbehörde ohne Abwägungsfehler ausschließen muss, dass eine Lösung des offengehaltenen Problems bereits durch die getroffenen Festlegungen in Frage gestellt wird. Außerdem dürfen die mit dem Vorbehalt unberücksichtigt gebliebenen Belange kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung nachträglich als unabgewogen erscheinen kann. Der Vorbehalt setzt deswegen eine Einschätzung der später zu regelnden Konfliktlage wenigstens in ihren Umrissen voraus und ist nur zulässig, wenn sich im Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung dieser Konfliktlage notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen (BVerwG vom 17.12.1985, Buchholz 445.4, § 31 WHG Nr. 10, vom 18.12.1987, Buchholz 407.4, § 17 FStrG Nr. 71 S. 27). Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Als Anspruchsgrundlage für den Erschütterungsschutz und den Schutz vor sekundärem Luftschall kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in Betracht (BVerwG v. 10.10.1995 NVwz-RR 1997, 336, 338, v. 15.3.2000 a.a.O. S. 43 UA; BayVGH v. 21.2.1995 a.a.O. S. 89, 94 UA). Danach sind dem Träger des Vorhabens Schutzvorkehrungen aufzuerlegen, wenn das Vorhaben andernfalls für Dritte unzumutbare Nachteile hervorrufen würde. Der Planfeststellungsbeschluss geht zutreffend davon aus, dass nach dieser Vorschrift Erschütterungswirkungen Schutzvorkehrungen nur erforderlich machen, wenn die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht wird und gerade dadurch eine unzumutbare Belastung eintritt, d.h. die Kläger haben einen Anspruch auf Schutzauflagen nur, wenn eine Verschlechterung der bisherigen Lage eintritt. Die bisherige Vorbelastung ist als rechtmäßig zu betrachten. Insoweit kann auf 1.6.1. verwiesen werden. Eine Bewältigung des Erschütterungsschutzes ist auch nachträglich möglich, denn selbst nach Fertigstellung der Anlage sind noch Schutzmaßnahmen sowohl an der Anlage selbst, wie an eventuell betroffenen Objekten technisch möglich (vgl. Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 10.10.2000 S. 9). Die Frage hat auch kein derartiges Gewicht, dass sie die Planungsentscheidung nachträglich als unabgewogen erscheinen lassen könnte.

Der gerichtliche Sachverständige hat in der mündlichen Verhandlung vom 10. Oktober 2000 erklärt, das vorgesehene schrittweise Überprüfungsverfahren halte er für technisch sinnvoll, wobei jedoch praktische Erfahrungen mit Rüttelversuchen am Erdplanum auf freier Strecke (außerhalb eines Tunnels) bisher noch nicht vorlägen. Aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse sei bei der bestehenden Strecke eine Abschätzung mit hinreichender Genauigkeit nicht möglich. Dies zeigt sich auch daran, dass das Eisenbahnbundesamt und der Sachverständige der Beigeladenen im Planfeststellungsverfahren davon ausgingen, dass eine wesentliche Verschlechterung nicht eintreten werde, während das Landesamt für Umweltschutz im Planfeststellungsverfahren davon ausging, dass aufgrund des Heranrückens

der Gleise an die Bebauung und der höheren gefahrenen Geschwindigkeiten und der dadurch bedingten steiferen Ausführungen des Gleisoberbaus mit einer Erhöhung der $KB_{F_{max}}$ -Werte zu rechnen sei. Die Unsicherheit wird auch dadurch dokumentiert, dass die Messungenauigkeit vom Landesamt für Umweltschutz auf ca. 20% geschätzt wird. Aufgrund all dieser Umstände sind die Entscheidungsvorbehalte nicht zu beanstanden.

3.2. Auch die für die künftige Entscheidung gesetzten Maßstäbe halten einer Nachprüfung stand. Die Planfeststellung (Beschluss S. 18, 93 f. und hierzu Niederschrift vom 10.10.2000, S. 8 f.) fordert zum Erschütterungsschutz die Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150-A 2 i.V.m. DIN 4150 Teil 2 in dem Sinn, dass wesentliche Verschlechterungen - über den Grenzwert hinausführend oder in einem bereits darüber liegenden Bereich - (über 20%) ausgeschlossen werden. Die Kläger zu 2) bis 6) fordern andere Grenzwerte als die sich aus den genannten DIN-Vorschriften ergebenden nur insofern, als sie einen oberen Anhaltswert $KB_{F_{max}}$ von 0,6 nicht nur in der Nacht, sondern (statt 3,0) auch am Tag als maßgeblich setzen wollen. Eine Begründung hierfür geben sie jedoch nicht, die von ihnen aufgeworfene Frage, ob die zur Einhaltung des Grenzwerts, vorgesehenen Maßnahmen genügend bestimmt benannt seien, hat mit der Höhe des Grenzwerts nichts zu tun. Im Übrigen beanstanden sie den Entscheidungsvorbehalt und die Anrechenbarkeit von Vorbelastungen (d.h.: das Abstellen auf wesentliche Verschlechterungen). Insofern kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Dass die sich (im Übrigen aus der älteren der beiden DIN-Normen) ergebende Verschlechterungsschwelle bei 20% sinnvoll festgelegt ist, hat auch der gerichtliche Sachverständige bestätigt (mündliche Verhandlung vom 10.10.2000).

3.3. Zum Körperschall (sekundärer Luftschall) regelt die Planfeststellung (Beschluss S. 19, 94 ff. sowie ergänzende Erklärungen der Planfeststellungsbehörde laut Niederschrift vom 10.10.2000, S. 10 oben): Die Anforderungen der entsprechend anzuwendenden 24. BImSchV sind (ohne Summenbildung mit dem primären Luftschall) in dem Sinne einzuhalten, dass wesentliche Verschlechterungen (über 3 dB(A)) - über den Grenzwert hinausführend oder in einem bereits darüber liegenden Bereich - ausgeschlossen werden.

Darüber hinausgehende Forderungen der Kläger zu 2) bis 6) - soweit sie die Berücksichtigung der Vorbelastung ausschließen wollen und eine Summenbildung fordern - sind unbegründet. Als Anspruchsgrundlage kommt nur § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in Betracht (siehe oben 3.1); das schließt rechtlich die Anwendung, jedenfalls die direkte Anwendung, der §§ 41 ff BImSchG und damit auch der darauf beruhenden 16. und 24. BImSchV ebenso aus wie eine Summenbildung mit dem primären Luftschall. Letztere wäre auch fachlich nicht sinnvoll. Der sekundäre Luftschall wird im Zusammenhang mit Erschütterungen wahrgenommen und nicht im Zusammenhang mit dem primären Luftschall, so dass auch von der körperlichen Wahrnehmung der Betroffenen her ein Zusammenzählen der Beurteilungspegel nicht gefordert ist. Oftmals wird auch der sekundäre Luftschall vom primären Luftschall überdeckt. So hat es auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz in früheren Verfahren abgelehnt, den primären und sekundären Luftschall zu addieren (vgl. BayVGH v. 21.2.1995 a.a.O. S. 95 UA). Dementsprechend ist die festgesetzte entsprechende Anwendung der 24. BImSchV als ein normativ nicht gefordertes Zugeständnis an die Anwohner zu sehen und ist das Abstellen auf wesentliche Verschlechterungen - die Vorbelastung ist bei dieser Anspruchsgrundlage zu berücksichtigen - rechtmäßig.

4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 AIDS. 1 i.V.m. § 159 Satz 1 ZPO. Die Beigeladene zu 1), die durch Antragstellung ein eigenes Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3 VwGO), kann billigerweise die Erstattung ihrer außergerichtlichen Kosten verlangen (§ 162 Abs. 3 VwGO), nicht jedoch die Beigeladene zu 2), die keinen Antrag gestellt hat. Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung folgt aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 ff. ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe gegeben ist.

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; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) 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 sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Beschluss:

Der Streitwert wird ab Verbindung auf 2.045.000 DM festgesetzt, davon entfallen auf die Klägerin zu 1) 2.000.000 DM, die Kläger zu 2) 10.000 DM, den Kläger zu 3) 5.000 DM, den Kläger zu 4) 10.000, den Kläger zu 5) 10.000 und den Kläger zu 6) 10.000 DM.

Gründe:

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG. Danach ist der Streitwert nach der sich aus dem Antrag des Klägers für ihn ergebenden Bedeutung der Sache nach Ermessen

zu bestimmen. Im Regelfall geht der Senat bei einer sonstigen Beeinträchtigung (Lärm, Erschütterung) von einem Streitwert gemäß dem Streitwertkatalog (DVBl 1996, 605 f) von 20.000 DM aus. Da hier jedoch nur Planergänzungsansprüche im Raume stehen, die zu einer weiteren Reduzierung der Lärm- und Erschütterungsbelastung führen sollen, legt der Senat nur die Hälfte zugrunde. Beim Kläger zu 3) reduziert sich dieser Betrag nochmals um die Hälfte, da er nur Anträge auf Reduzierung der Erschütterungen gestellt hat. Bei der Wohnungsbaugesellschaft gilt im Grundsatz derselbe Maßstab, jedoch ist aufgrund des Geschosswohnungsbaus, der Größe der Wohnungen im Verhältnis zu den Häusern der Kläger 2 bis 6 eine Reduzierung auf 2.000 DM pro Wohnung gerechtfertigt, so dass sich bei etwa 1.000 streitbefangenen Wohnungen ein Streitwert von 2.000.000 DM ergibt.