

Rechtsgebiete: Verwaltungsprozeßrecht, Planfeststellungsrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr.4/97

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 15.10.1996

Aktenzeichen: 20 A 95.40052 u.a.

Rechtsquellen:

§ 42 Abs. 2 VwGO, § 48 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 VwGO,

Art. 28 Abs. 2 GG,

§ 73 Abs. 3 VwVfG,

§ 41 Abs. 1 BImSchG,

§ 1 Abs. 2 16. BImSchV,

§ 4 Abs. 1 EBO,

Schlagworte:

Änderung der Strecke i. S. d. § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO; Unterlassene Auslegung der Planfeststellungsunterlagen; Bau von Bahnsteigen und Bahnsteigunterführungen als erheblicher baulicher Eingriff; Ausstrahlungswirkung erheblicher baulicher Eingriffe ("durchgehende" bauliche Erweiterung);

Leitsätze:

Die Anlegung des Außenbahnsteiges sowie der Bahnsteigunterführung fällt unter den Begriff "Änderung der Strecke" i. S. d. § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO. Zum Streckenbegriff gehören nicht ausschließlich die Gleise sondern auch die damit zusammenhängenden Anlagen. In § 4 Abs. 1 EBO wird der Begriff der freien Strecke definiert, wobei dieser die Strecke mit Ausnahme von Bahnanlagen der Bahnhöfe und sonstigen Bahnanlagen umfaßt.

Nachdem in 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO lediglich der Begriff "Strecke" genannt wird, ist daraus zu schließen, daß damit die Strecke als Ganzes verstanden wird und damit auch die Bahnanlagen der Bahnhöfe mitumfaßt sind.

Die Störung der gemeindlichen Planungshoheit durch einen überörtlichen Fachplan muß nachhaltig sein, um eine Klagebefugnis der Gemeinde zu begründen. Voraussetzung für eine Beeinträchtigung der Planungshoheit ist, daß konzeptionelle Entscheidungen der Gemeinde durch das planfestgestellte Vorhaben berührt werden. Im übrigen setzt eine Berufung auf die Planungshoheit eine konkret feststellbare Verletzung voraus.

Der Umstand, daß die Planfeststellungsunterlagen nicht öffentlich ausgelegt worden sind, bleibt ohne Auswirkung auf die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung, wenn bei Durchführung des Anhörungsverfahrens keine andere Entscheidung getroffen worden wäre.

Durch den Bau des Außenbahnsteiges und der Bahnsteigunterführung liegt ein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg vor (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 16. BImSchV). Der Begriff "Schienenweg" beschränkt sich nicht nur auf die Gleise, sondern ist auch im Zusammenhang mit unmittelbar notwendigen Einrichtungen am Schienenweg zu sehen. So wie die Oberleitung bzw. die Signale im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schienenweg stehen, gilt dies auch für die für den Eisenbahnbetrieb unmittelbar notwendigen Bahnsteige. Ohne

Bahnsteige könnte ebenso wie ohne Signale der Schienenweg nicht betrieben werden. Alle betriebsnotwendigen Teile des Schienenweges sind bei der Beurteilung des erheblichen baulichen Eingriffs zu berücksichtigen.

Die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe kann sich ausnahmsweise, über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus auf die gesamte Strecke erweitern, wenn durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepaßt werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren und die Einzelmaßnahmen so einheitlich konzipiert und so dicht lokalisiert sind, daß der Eindruck entsteht, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handele sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen. Bei dieser Frage ist der Senat nach nochmaliger Prüfung (vgl. lfd. Nr. 25/96, S. 19) der Ansicht, daß die Voraussetzungen der einheitlichen Konzeption und der Dichte der Baumaßnahmen nicht alternativ, sondern kumulativ vorliegen müssen. Ohne abschließend darüber zu entscheiden, sieht das Gericht die erforderliche Mindestdichte erst dann als erreicht an, wenn die Mehrzahl der Bahnkilometer betroffen wäre.

Urteil

Az. 20 A 95.40052
20 A 95.40053
20 A 95.40065
20 A 95.40066
26 A 95.40067

Verkündet am 15. Oktober 1996
Angestellte Hornig
als stellv. Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

BAYERISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF IM NAMEN DES VOLKES

In den Verwaltungsstreitsachen

1. Landkreis Ro.
vertreten durch den Landrat, _ _ _
2. Gemeinde Ob.
vertreten durch den ersten Bürgermeister, _ _ _
3. X
4. Y
5. Z

Kläger,

bevollmächtigt zu 2 bis 5: Rechtsanwälte _ _ _ _

gegen

Bundesrepublik Deutschland,

Beklagte,

vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte _ _ _ _

beigeladen: Deutsche Bahn AG,

vertreten durch _ _ _ _

bevollmächtigt: Rechtsanwälte _ _ _ _

beteiligt: Landesrechtsanwaltschaft Bayern als Vertreter des öffentlichen Interesses,

wegen

bahnrechtlicher Planfeststellung;

erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat,

durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Reiland
und die Richter am Verwaltungsgerichtshof Heldwein und Läßle,

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 1. Oktober 1996

am 15. Oktober 1996

folgendes

Urteil:

I. Die Verwaltungsstreitsachen 20 A 95.40052, 20 A 95.40053, 20 A 95.40065, 20 A 95.40066 und 20 A 95.40067 werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen des Klägers zu 1 und der Klägerin zu 2 werden abgewiesen.

III. Auf die Klagen der Kläger zu 3 bis 5 wird unter Abweisung der Klagen im übrigen die Beklagte verpflichtet, über die von den Klägern zu 3 bis 5 geforderten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

IV. Von den Gerichtskosten tragen der Kläger zu 1 5/21, die Klägerin zu 2 10/21 die Kläger zu 3 bis 5 jeweils 1/21 und die Beklagte und die Beigeladene je 3/42. In den Verfahren der Kläger zu 1 und 2 tragen die Kläger alle außergerichtlichen Kosten einschließlich derjenigen der Beigeladenen. In den übrigen Verfahren trägt jeder Beteiligte seine außergerichtlichen Kosten selbst.

V. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig voll streckbar. Die Kläger zu 1 und 2 können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung der zu vollstreckenden Beträge abwenden, wenn nicht der jeweilige Gegner vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

VI. Die Revision wird im Verfahren der Kläger zu 2 bis 5 zugelassen, im Verfahren des Klägers zu 1 nicht zugelassen.

Tatbestand:

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

Der Kläger zu 1) (Landkreis Ro) ist Eigentümer der Grundstücke F1Nr. 0000 der Gemarkung Ra. und F1Nr. 00/4 der Gemarkung Ki (20 bzw. 5 km von der planfestgestellten Baumaßnahme entfernt). Das Grundstück F1Nr.0000 grenzt im Osten direkt an die Bahnlinie Ro.-Ku.. Auf diesem Grundstück baut der Kläger zu 1) ein schon seit längerer Zeit geplantes und mit Schreiben vom 14. März 1994 baurechtlich genehmigtes Gymnasium. Die Aufnahme des Schulbetriebs ist für das Jahr 1997 geplant. Bei dem Grundstück F1Nr. 00/4 handelt es sich um ein bebauter Grundstück mit der planerischen Sonderfestlegung als Altenheim. Das Gebäude liegt zwischen 145 m und 175 m nordwestlich der Bahnlinie Ro.-Ku..

Die Klägerin zu 2) (Gemeinde Ob.) ist Eigentümerin der Grundstücke F1Nr. 00 der Gemarkung Ni. und F1.Nr.000/2 der Gemarkung Ob., wobei ersteres unmittelbar westlich der Bahnlinie ca. 1,5 km vom Bahnhof entfernt gelegen mit Schule und Hausmeisterwohnung und letzteres in einer Entfernung von 180m zur Bahnlinie und 600m vom Bahnhof gelegen mit Schule und Lehrerwohnhaus bebaut ist. Außerdem macht sie eine Verletzung ihrer Planungshoheit geltend und verweist dabei auf einzelne Vorhaben der Bauleitplanung, die durch den Eisenbahnlärm gefährdet seien.

Der Kläger zu 3) ist Eigentümer des Grundstücks F1Nr. 000/4 der Gemarkung Ob., das von der Bahnlinie 24 m und von der südlichen Planfeststellungsgrenze 150 m entfernt liegt.

Der Kläger zu 4) ist Eigentümer des Grundstücks F1Nr.000/5 der Gemarkung Ob., das innerhalb der Planfeststellungsgrenzen ca. 26 m von der Bahnlinie entfernt liegt.

Die Klägerin zu 5) ist Eigentümerin. des Grundstücks F1Nr. 000/3 der Gemarkung Ob., wobei die Verlängerung der südlichen Grenze des Planfeststellungsbereichs durch das Grundstück führt, und das errichtete Haus ca. 53 m von. der Bahnlinie entfernt liegt.

Ausgelöst durch das Bauvorhaben haben die anliegenden Gemeinden und der Landkreis Ro. Anstrengungen unternommen, die Beigeladene zu Lärmsanierungsmaßnahmen zum Schutze der Bebauung längs der Bahnstrecke Ro.-Ku. zu bewegen. Zur Abklärung der technischen Möglichkeiten hat die Oberste Baubehörde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben (Gutachten O. vom Dezember 1992). Die Beigeladene hat jedoch die Finanzierung von Schallsanierungsmaßnahmen wegen fehlender Rechtsgrundlage abgelehnt.

Nachdem die Auslegung der Planunterlagen aufgrund der Weigerung der Klägerin zu 2), dabei mitzuwirken, unterblieben war, sah die Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) von einer Auslegung ab; da der Kreis der Betroffenen abgrenzbar und bekannt war. Am 11. Oktober 1994 fand ein Erörterungstermin mit den Behörden und der Beigeladenen statt.

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

Einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung wies der Verwaltungsgerichtshof mit Beschluß vom 9. August 1995 ab (Az. 20 AS 95. 40054).

Die Kläger erhoben gegen den Planfeststellungsbeschluß Klage zum Bayerischen-Verwaltungsgerichtshof und stellten folgende in der mündlichen Verhandlung neu formulierten Anträge:

Sämtliche Kläger beantragen

den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahnbundesamtes vom 5. Februar 1995 aufzuheben. Hilfsweise beantragt die Klägerin zu 2), den Beklagten zu verpflichten, der Beigeladenen im Wege der Planergänzung aufzugeben,

1. entlang der Bahnlinie im Gemeindegebiet der Klägerin zu 2) aktive Schallschutzmaßnahmen zu errichten und auf Dauer zu unterhalten, durch die sichergestellt wird, daß die auf das Gebiet der Klägerin einwirkenden Verkehrsgeräusche aus dem Schienenverkehr über das vor Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens bestehende Maß hinaus nicht erhöht werden und die künftigen Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr einen Beurteilungspegel entsprechend den Immissionsgrenzwerten in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung an keiner Stelle im Gemeindegebiet überschreiten.
2. Soweit Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nicht möglich, nicht zumutbar oder nicht ausreichend sind, der Klägerin zu 2) die Anschaffungs- und Unterhaltskosten von passiven

Lärmschutzmaßnahmen einschließlich Lüftungseinrichtungen in Höhe der notwendigen Aufwendungen zu erstatten, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß der auf die Schulen in Ob. und Ni. mit Wohnungen einwirkende Schienenverkehrslärm einen Beurteilungspegel von 35 dB(A) tagsüber und 25 dB(A) nachts, hilfsweise von 40 dB(A) tagsüber und 30 dB(A) nachts im Gebäudeinneren nicht überschreitet.

3. Der Planfeststellungsbeschluß vom 5. Februar 1995 um geeignete Maßnahmen des aktiven, soweit solche technisch nicht möglich oder unzumutbar sind, um Maßnahmen des passiven Schallschutzes so zu ergänzen, daß im gesamten Gemeindegebiet die heute bestehenden Vorbelastungen aus Schienenlärm auch künftig nicht erhöht werden und die künftigen Lärmimmissionen aus Schienenverkehr die Werte von 70 dB(A) tagsüber und von 60 dB(A), nachts in keinem Fall überschreiten.

4. Die Beklagte zu verpflichten, über die Anträge, auf aktiven und passiven Lärmschutz nach Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Die Kläger zu 3) bis 5) beantragen hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, der Beigeladenen aufzugeben,

1. entlang der Bahntrasse im Bereich der Anwesen der Klägerin und der Kläger aktive Schallschutzmaßnahmen zu errichten und zu unterhalten, durch die sichergestellt wird, daß die auf die Anwesen der Klägerin und der Kläger einwirkenden Verkehrsgeräusche aus Schienenverkehr einen Beurteilungspegel von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten,

2. der Klägerin und den Klägern die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich Lüftungseinrichtungen in Höhe der notwendigen Aufwendungen zu erstatten, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß der auf den Innenwohnbereich der Anwesen einwirkende Verkehrslärm einen Beurteilungspegel von 35 dB(A) tagsüber und 25 dB(A) nachts, hilfsweise 40 dB(A) tagsüber und 30 dB(A) nachts nicht überschreitet.

3. Die Beklagte zu verpflichten, über die Anträge auf aktiven und passiven Schallschutz nach Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Zur Begründung tragen sie vor: Der Planfeststellungsbeschluß sei rechtswidrig und verletze die Klägerin in eigenen Rechten. Ihr Begehren zielt auf Maßnahmen deren Verwirklichung das Konzept des Vorhabens berührt. Sie könnten nicht nur auf Planergänzungsansprüche verwiesen werden. Es würden planerische Konflikte aufgeworfen, die nicht ohne ein Verwaltungsverfahren und nicht ohne eine substantielle Veränderung der Anlagenkonzeption bewältigt werden könnten. Die angefochtene Planung sei in mehrfacher Weise verfahrensfehlerhaft zustande gekommen. Zum einen seien die Planunterlagen nicht ausgelegt worden, so daß sich die Privatkörper nicht am Verfahren beteiligen konnten. Zum anderen seien die dem durchgeführten Verwaltungsverfahren zugrunde gelegten Planfeststellungsunterlagen durch fehlende Angaben zu den erwarteten Lärmauswirkungen auf die an die Bahnlinie angrenzenden Häuser und Baugebiete unvollständig gewesen, so daß von einer Anhörung nicht die Rede sein könne. Die Kläger hätten deshalb ihre Betroffenheit hinsichtlich der Lärmeinwirkungen auf ihre Grundstücke und die Klägerin zu 2) ihre Betroffenheit in ihrem Selbstverwaltungsrecht, insbesondere in ihrer Planungshoheit aus dem Schienenverkehrslärm nicht annähernd abschätzen können. Lügen aber, wie aufgrund der Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz vom 18. Dezember 1991 sowie aus der gutachtlichen Stellungnahme des Büros O. vom Dezember 1992 der Beigeladenen bekannt, die bestehenden Lärmwerte in der Regel über der Schwelle, bei deren Überschreitung die Rechtsprechung die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle als erreicht ansehe, so seien weitere Feststellungen über die Schallimmissionen aufgrund des Schienenlärms

zwingend erforderlich. Ohne sie könnten die grundrechtsrelevanten Auswirkungen auf die Rechte der Kläger nicht zuverlässig abgeschätzt und substantielle Einwendungen nicht erhoben werden. Aus dem festgestellten Verfahrensmangel folge ein offensichtlicher Abwägungsfehler. Die Planfeststellungsbehörde habe aufgrund der unzureichenden tatsächlichen Feststellungen die Betroffenheit der Kläger gar nicht in einer Weise erkennen können, die den Anforderungen des Abwägungsgebots genügen könnte. Die Annahme der Planfeststellungsbehörde, die Ermittlung der künftigen Lärmwerte sei nur dann erforderlich, wenn überhaupt Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV in Betracht kämen, erweise sich als nicht tragfähig. Bei Planungsentscheidungen müßten alle Belange, die nach Lage der Dinge zu berücksichtigen seien, in die erforderliche Abwägung eingestellt werden. Daraus ergebe sich, daß die Planfeststellungsbehörde unabhängig davon, ob geltende Grenzwerte überschritten würden und ob Schutz- oder Ausgleichsansprüche in Betracht kämen, die besonders problematische Lärmschutzsituation entlang der Ausbaustrecke hätte beachten und abwägen müssen. Auch die Bildung von Planfeststellungsabschnitten dürfe nicht dazu führen, daß Probleme, die durch ein Gesamtkonzept ausgelöst würden, als Folge einer Verkürzung des Abwägungsmaterials unbewältigt blieben. Dies sei vor allem dann der Fall, wenn - wie hier - die systematische Bildung von Teilstrecken zur Folge habe, daß eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise überhaupt nicht sinnvoll möglich sei. Darüber hinaus verkenne die Planfeststellungsbehörde den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Hier liege ein erheblicher baulicher Eingriff vor, weil die Bahnanlagen meiner Weise um- bzw. ausgebaut würden, die eine höhere Zugfolge erlaube. Dafür sei die Baumaßnahme zwingende technische Voraussetzung. Erst die Umgestaltung des Bahnhofsbereichs erlaube die angestrebte Steigerung der Zugfolge mit der Folge der Erhöhung der Beurteilungspegel. Darüber hinaus enthalte die 16. BImSchV keine abschließende Regelung. Die Verordnung lege mithin Mindestanforderungen fest, über die im Einzelfall aufgrund der Anforderung des § 41 BImSchG hinausgegangen werden könne und gegebenenfalls, insbesondere wenn Verfassungsrechte in Rede stünden, auch hinausgegangen werden müsse. Die 16. BImSchV stelle nicht nur auf den Planfeststellungsbereich ab, sondern auf die Änderung des Verkehrswegs als solchen. Es sei deshalb der Verkehrsweg und nicht nur der Bereich des baulichen Eingriffs in den Blick zu nehmen. Dies führe zu Schutzansprüchen Drittbetroffener entlang des gesamten geänderten Verkehrsweges und - logisch vorausgehend - zu einer Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die zu erwartenden Lärmimmissionen des gesamten Verkehrsweges zu ermitteln. Die aufgeführten Mängel verletzen die Kläger in ihren Rechten. Dies gelte für die Verletzung ihres Grundeigentums an der Bahn durch den Verkehrslärm. Die Regelung des § 20 Abs. 7 AEG stehe dem geltend gemachten Aufhebungsanspruch nicht entgegen. Hilfsweise würden jedoch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen verlangt, auch zur Sicherung der Planungshoheit der Klägerin zu 2).

Die Beklagte und Beigeladene beantragen kostenpflichtige Klageabweisung.

Zur Begründung führen sie aus, auf das streitgegenständliche Vorhaben finde die 16. BImSchV keine Anwendung. Das geplante Vorhaben stelle weder einen Neubau noch eine wesentliche Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Es liege kein solcher Eingriff vor, wenn - wie hier - nur die Lage und Zugänglichkeit der Bahnsteige durch den Neubau des Bahnsteigs und der Bahnsteigunterführung geändert werde.

Zur Ergänzung wird auf die Gerichts- und Behördenakten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

A. Zulässigkeit der Klagen

Die Klagen der Kläger 3) bis 5) sind zulässig, die Klage der Klägerin zu 2) ist teilweise zulässig, während die Klage des Klägers zu 1) unzulässig ist.

1. Der Verwaltungsgerichtshof ist gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO erstinstanzlich zuständig. Diese Vorschrift ist so auszulegen, daß sie den Bau neuer Strecken oder die Änderung bestehender Strecken von öffentlichen Eisenbahnen betrifft. Dies folgt aus der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zum Planungsvereinfachungsgesetz (Drucksache 12/4328 zu Art. 8) und der Zusammenschau mit den Änderungen der Nummern 6 und 9, die um die Varianten "Änderungen von Verkehrsflughäfen" und "Ausbau von Bundeswasserstraßen" ergänzt worden sind. Diese Auslegung entspricht ständiger Rechtsprechung des Senats (vgl. Urteil vom 21.02.1995 Az. 20 A 93.40080 u.a.).

Die Anlegung des Außenbahnsteigs sowie der Bahnsteigunterführung fällt auch unter den Begriff "Änderung der Strecke". Zum Streckenbegriff gehören nicht ausschließlich die Gleise sondern auch die damit zusammenhängenden Anlagen. In § 4 Abs. 1 Eisenbahnordnung - EBO - wird der Begriff der freien Strecke definiert; wobei dieser die Strecke mit Ausnahme von Bahnanlagen der Bahnhöfe und sonstiger Bahnanlagen umfaßt. Nachdem in § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO lediglich der Begriff "Strecke"- genannt wird, ist daraus zu schließen, daß damit die Strecke als Ganzes verstanden wird und damit auch die Bahnanlagen der Bahnhöfe mitumfaßt sind (vgl. von Oertzen, DÖV 1985, 749, 755). Die Zuständigkeit folgt weiter aus einer Zusammenschau des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO mit § 18 Abs. 1 AEG, worin die Planfeststellungspflichtigkeit der Schienenwege einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen festgelegt wurde. Zu den für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen gehören auch die Bahnsteige und die dazu gehörigen Zugänge.

2. Dem Kläger zu 1) fehlt die Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO). Eine Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluß ist nur zulässig, wenn der Kläger geltend machen kann, in seinen Rechten verletzt zu sein. Der Kläger sieht eine Rechtsverletzung darin, daß die auf dem Grundstück F1Nr.0000 der Gemarkung Ra. geplante Schule, die ca. 20 km vom Bahnhof Ob. entfernt ist, und das ca. 5 km entfernte Altenheim auf dem Grundstück. F1Nr. 00/4 der Gemarkung Ki. durch die Errichtung eines Außenbahnsteigs mit Bahnsteigunterführung und die weiteren zum Ausbau der Strecke Mü.-Ki. geplanten bzw. bereits durchgeführten Baumaßnahmen, die zu einer Erhöhung der Streckenleistungskapazität führen, einem höheren Schallpegel ausgesetzt sein werden. Aufgrund der Maßnahmen an der Ausbaustrecke Mü.-Ki. ist er der Ansicht, daß für die gesamte Strecke ein Planfeststellungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen mit Gewährung von Lärmschutz für alle vom Lärm der Strecke betroffenen Grundstücke, eine Aufteilung des Ausbaus in einzelne Planfeststellungsabschnitte, soweit Baumaßnahmen an der Strecke anfielen, jedoch unzulässig sei. Die Erhöhung des Schallpegels auf seinen Grundstücken durch den Betrieb der Eisenbahnstrecke berechtigt aber nicht den Kläger zu 1) den Planfeststellungsbeschluß für den ca. 5 bzw. 20 km entfernten Ausbau im Bereich des Bahnhofs Ob. anzugreifen. Der angegriffene Planfeststellungsbeschluß trifft hinsichtlich der klägerischen Grundstücke keine Regelung. Er entscheidet nicht allgemein über den Lärmschutz an der Ausbaustrecke Mü.-Ki.. Sein Regelungsinhalt ist beschränkt auf den Bereich Ob. mit der Aussage, daß dort aufgrund der Errichtung des Außenbahnsteiges mit Bahnsteigunterführung nach der 16. BImSchV kein Lärmschutz erforderlich ist. Diese Aussage gilt jedoch nicht für andere Ausbauabschnitte, für

die in anderen Planfeststellungsbeschlüssen durchaus aktiver Schallschutz vorgesehen ist (so z.B. beim Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig in Ki. sowie beim Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig und Verlängerung des Überholgleises in Ra.). Die letztgenannten Baumaßnahmen liegen örtlich weit näher zu den Grundstücken des Klägers zu 1), die dortigen Planfeststellungsbeschlüsse enthalten möglicherweise eine Regelung hinsichtlich seiner Grundstücke. Das kann jedoch dahinstehen, denn jedenfalls will der angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Februar 1995 für die klägerischen Grundstücke nichts regeln.

Da der Beschluß dem Kläger zu 1) folglich nichts nimmt, ist er für diesen nicht angreifbar; der Kläger müßte seine Ansprüche und rechtlichen Bedenken (etwa gegen die Abschnittsbildung) anderweitig vorbringen, sei es durch Angriffe auf Planfeststellungsbeschlüsse im Bereich seiner Grundstücke, sei es durch unmittelbare Lärmschutzforderungen außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens (vgl. BVerwG v: 22.2.1980, DÖV 1980, 516, 518, BayVGH vom 5.3.1996 VGH n.F. 49, 68).

3. Die Klage der Klägerin zu 2) ist nur hinsichtlich der Geltendmachung ihres Eigentumsrechts für ihre Schulgrundstücke zulässig, hinsichtlich der Geltendmachung von Abwehrrechten aus der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG unzulässig.

3.1. Durch die Selbstverwaltungsgarantie ist die gemeindliche Planungshoheit geschützt. Diese bildet einen abwägungserheblichen Belang. Die gemeindliche Planungshoheit ist, grundsätzlich gegenüber allen sie berührenden fremden Belangen wehrfähig (vgl. BVerwGE 4 G, 323/330). Das bedeutet jedoch nicht, daß jede Berührung der gemeindlichen Planungshoheit die Klagebefugnis entstehen ließe. Jede Planung bewegt sich in einem durch Tatsachen und Planungen vorgeprägten Raum. Dabei sind die jeweils gegebenen Verhältnisse in tatsächlicher und auch planerischer Hinsicht ständigen Änderungen unterworfen. Solche Veränderungen müssen von den Trägern künftiger Planungen grundsätzlich hingenommen werden. Die Schwierigkeit besteht darin die Grenze zu bestimmen, von der an sich eine Gemeinde kraft ihrer Planungshoheit gegen Auswirkungen externer Planungen soll wehren können. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem dadurch Rechnung getragen, daß es für die Anerkennung der Klagebefugnis "unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art" fordert (vgl. BVerwG vom 07.07.1978, BayVB1 1978, 845/853) und die Schutzwürdigkeit der gemeindlichen Planungshoheit als gesteigert ansieht, wenn sie durch den Erlaß von Bebauungsplänen ausgeübt wurde. Die Störung der Planung durch den überörtlichen Fachplan muß also in diesem Sinne nachhaltig sein. Damit ist zugleich gesagt, daß geringfügige Beeinträchtigungen der Planungshoheit nicht geeignet sind, die gemeindliche Klagebefugnis zu begründen.

Die gemeindliche Planungshoheit wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht berührt. Die Klägerin zu 2) ist in Ansehung der bereits seit langem bestehenden Bahnlinie verpflichtet, ihre Planungen auf die gegebene Situation abzustimmen und daraus entstehende Beeinträchtigungen in ihre Vorstellungen einzubeziehen. Die von der Klägerin zu 2) vorgelegten konkreten Planungen, in die durch die Auswirkungen der Baumaßnahme (Lärmerhöhung) eingegriffen werden soll, werden aber nicht erst infolge der durch die Ausbaumaßnahme befürchteten Lärmerhöhung unmöglich, sondern sind aufgrund der schon vorher bestehenden, von der Gemeinde hinzunehmenden Lage, planungsrechtlich nicht vollziehbar. Das Bebauungsplanverfahren "Ho.-erweiterung" wurde bereits in den siebziger Jahren wegen der sich aufgrund der Nähe zur Bahnlinie ergebenden Schallschutzproblematik abgebrochen. Hier war nicht die streitgegenständliche Maßnahme Ursache für das Fehlschlagen der Bauleitplanung, sondern die bereits bestehende Situation. Dies gilt ebenso

für die geplante Änderung des Flächennutzungsplans. Hier wurde von der Gemeinde insbesondere auf die geplante Ausweisung des "Sondergebiets. Fremdenverkehr". in der Ortsmitte hingewiesen. Ein Eingriff in die Planungshoheit wäre nur dann gegeben, wenn die durch die Kapazitätssteigerung bedingte Lärmerhöhung ursächlich für das Scheitern der Änderung des Flächennutzungsplans wäre. Die Stellungnahme des Landratsamts Ro. vom 11. November 1994 sagt jedoch hierzu aus, daß die Ausweisung "Sondergebiet Fremdenverkehr" problematisch sei, da die dort geltenden Nachrichtswerte von 35 dB(A) durch die Hintergrundgeräusche, wie Eisenbahn- und Autobahnlärm sowie den unmittelbar an der Bad Tr.-straße entstehenden Verkehrslärm nicht mehr eingehalten, werden können. Die Stellungnahme zeigt, dass der Lärm der Bahnlinie nur eine Ursache, und zwar eine jetzt schon bestehende Ursache, für die Nichteinhaltung der Lärmrichtwerte in der Nacht darstellt. Selbst bei Ausblendung des Bahnlärms erscheint eine Ausweisung des "Sondergebiets Fremdenverkehr" nicht möglich. Damit ist eine Ursächlichkeit für das Scheitern der Änderung des Flächennutzungsplans nicht zu erkennen.

Der weiter genannte Bebauungsplan "Rech." ist nach seiner öffentlichen Bekanntmachung im Jahre 1968 in Kraft getreten und bereits teilweise realisiert, so daß eine Beeinträchtigung der Planungshoheit nicht gegeben ist.

Die Klägerin zu 2) kann sich nicht darauf berufen, daß aufgrund der Steigerung des Lärms eine Umplanung bestehender Baugebiete (§ 30 BauGB) oder ein Planungsbedarf für Baugebiete im Innenbereich (§ 34 BauGB) erforderlich würde. Voraussetzung für eine Beeinträchtigung der Planungshoheit ist, daß konzeptionelle Entscheidungen der Gemeinde durch das planfestgestellte Vorhaben berührt werden. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit ist zu verneinen, wenn nur einzelne benachbarte Grundstücke betroffen sind; denn andernfalls würde die Gemeinde in Prozeßstandschaft für die Eigentümer auftreten (vgl. BVerwG Vom 01.07.1988, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 76; BVerwGE 80, 7, 15). Dies ist ihr jedoch verwehrt. Im übrigen setzt eine solche Berufung auf die Planungshoheit deren konkret feststellbare Verletzung voraus; die Geltendmachung der abstrakten Möglichkeit einer Beeinträchtigung genügt nicht. Für eine konkret feststellbare Verletzung in den Gebieten nach, den §§ 30, 34 BauGB hat die Klägerin zu 2) jedoch nichts vorgetragen. Aufgrund der von der Beklagten unterlassenen Lärmberechnungen war ihr das zwar nur eingeschränkt möglich. Insoweit sind auch geringere Anforderungen an die Darlegungslast zu stellen (BVerwG vom 22.10.1982, NJW 1983, 1507; BVerwGE 75, 285, 291). Aber aufgrund des Lärmschutzgutachtens O. vom Dezember 1992 waren der Klägerin zu 2) die Auswirkungen der Baumaßnahme an der Strecke bekannt. Sie hat nicht aufgezeigt, inwieweit entlang der Bahnstrecke planerische Entscheidungen von ihr getroffen werden müßten, insbesondere auch nicht behauptet, daß sie durch Umplanung eine Wohnnutzung entlang der Bahnstrecke einschränken müßte oder wollte. Die Betroffenen selbst haben zum Teil (s. unten) Anspruch auf Lärmschutz und können unabhängig von den Voraussetzungen der 16. BImSchV Ansprüche auf Lärmsanierung geltend machen, wenn die enteignungsrechtlichen Grenzen überschritten sein sollten (vgl. BayVGH vom 05.03.1996 a.a.O.).

3.2. Die Selbstverwaltungsgarantie kann auch verletzt sein, wenn durch das Vorhaben in die Finanzhoheit eingegriffen wird (BVerwGE 67, 79; BVerwG v. 9.3.1979 Buchholz 407.4, § 17 FStrG Nr. 28 vom 11.5.1984, DÖV 1985, 113). Die Finanzhoheit ist grundsätzlich wehrfähig. Gemeinden können sich gegen einen Planfeststellungsbeschluß wehren, wenn ihnen durch das Vorhaben zusätzliche Lasten aufgebürdet werden. Dazu ist aber ein unmittelbarer Eingriff erforderlich. Mittelbare Folgen (Befürchtung des Rückgangs der Einnahmen aus Fremdenverkehrsbeiträgen bzw. Kurbeiträgen durch Lärmerhöhung) reichen nicht aus. Das Ausbleiben von Gästen kann auch andere Ursachen haben. Ob dieses gerade durch die

Lärmerhöhung infolge der geplanten Maßnahme eintritt, ist zu bezweifeln, da die Gemeinde bereits bisher stark durch Verkehrslärm (Bahn, Autobahn) belastet ist.

3.3. Die Klagebefugnis hinsichtlich des Eigentumsrechts ist zu bejahen. Wird fremdes Grundeigentum entweder unmittelbar überplant oder als Nachbargrundstück von dem beabsichtigten Vorhaben ausgehenden nachteiligen Wirkungen ausgesetzt, so ist die dadurch herbeigeführte Betroffenheit grundsätzlich in die planerische Abwägung einzubeziehen. Für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum gilt dies ungeachtet des Umstandes, daß sich Gemeinden nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Art. 14 GG berufen können. Der damit eröffnete einfachrechtliche Schutz gemeindlichen Eigentums ist sogar unabhängig davon, ob das in Anspruch genommene Grundstück einen spezifischen Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben besitzt (vgl. BVerwG vom 27.03.1992, DVB1 1992, 1233). Das Gewicht des mit dem betroffenen Eigentum gegebenen Belangs ist allerdings jeweils konkret zu ermitteln (vgl. BVerwG vom 27.07.1990, NVwZ 1991, 781/784). Dies hat wiederum zur Folge, daß eine Betroffenheit bei der Abwägung u.a. dann unberücksichtigt bleiben kann, wenn sie objektiv geringfügig ist (vgl. BVerwG vom 27.03.1992 a.a.O.). Diese Grenze wird hier überschritten. Entlang der Bahnlinie wird durch die Steigerung der Streckenkapazität eine Lärmpegelerhöhung von 2 dB(A) prognostiziert. Des Weiteren wird bis ca. 100 m Entfernung von der Gleisachse eine Überschreitung des Lärmwertes von 60 dB(A) in der Nacht erwartet (lt. Gutachten O., s.u.). Damit liegt eine erhebliche Betroffenheit vor. Die Klägerin zu 2) hat, wenn sie für ihr gesamtes Gemeindegebiet geeignete und wirkungsvolle Lärmschutzeinrichtungen fordert, auch hinsichtlich ihrer (beiden) Grundstücke Einwendungen erhoben. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluß abgelehnt, und zwar jedenfalls für die in der Nähe des Planfeststellungsbereiches gelegene Schule Ob. (ob auch für die Schule Ni. kann in diesem Zusammenhang dahinstehen). Daraus ergibt sich für die Klägerin zu 2) die Klagebefugnis.

4. Unter den vorstehend dargestellten Gesichtspunkten hinsichtlich der Betroffenheit von Eigentum ist auch eine Klagebefugnis der Privatkläger (Kläger zu 3) bis 5)) zu bejahen. Das Grundstück des Klägers zu 3) liegt von der Bahnlinie 24 m und von der südlichen Planfeststellungsgrenze 150 m, das des Klägers zu 4) innerhalb der Planfeststellungsgrenzen und ist 26 m von der Bahnlinie entfernt situiert. Die Klägerin zu 5) nennt ein ca. 53 m von der Bahnlinie entfernt liegendes Haus ihr eigen, das durch die Verlängerung der südlichen Grenze des Planfeststellungsbereichs durchschnitten wird.

5. Soweit eine Klagebefugnis zu bejahen ist, wurden die Klagen auch rechtzeitig (.5 20 Abs. 6 AEG) begründet.

B. Begründetheit

Die Klagen der Kläger zu 3) bis 5) führen zu einer Verpflichtung der Beklagten, über die von den Klägern zu 3) bis 5) geforderten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Die Anfechtungsklagen sind jedoch unbegründet. Die Klage der Klägerin zu 2) ist, soweit sie zulässig ist, unbegründet.

1. Der Planfeststellungsbeschluß vom 5. Februar 1995 findet seine Rechtsgrundlage in § 18 AEG. Für den Planfeststellungsbeschluß gelten die allgemeinen Grundsätze der Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht (BVerwGE 56, 110 ff.; 71, 166 ff.; BVerwG vom 20.7.1979, NJW 1980, 953). Die bei der Planung vorausgesetzte Gestaltungsfreiheit der

planenden Behörde unterliegt danach verschiedenen Schranken. In formeller Hinsicht ergeben sie sich aus der Bindung an das vorgeschriebene Verwaltungsverfahren. Materielle Schranken folgen u.a. aus dem Erfordernis, einer der fachplanungsrechtlichen Zielsetzung entsprechenden Rechtfertigung des konkreten Planvorhabens und aus den Anforderungen des sich auf den Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis erstreckenden Abwägungsgebots.

Die Kläger können sich gegen eine fehlerhafte Rechtsanwendung nur insoweit wenden, als sie dadurch in ihren Rechten verletzt werden (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Allerdings führt nicht jeder Mangel des Planfeststellungsbeschlusses zu einem Anspruch auf Aufhebung oder Teilaufhebung. Im Hinblick auf das der Planfeststellung materiell gesetzte Ziel, unter Bewältigung der mit ihr aufgeworfenen Probleme eine inhaltlich ausgewogene Planung zu erreichen, muß ein Planfeststellungsbeschluß die notwendigen Schutzauflagen anordnen (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG). Unterbleiben diese, wird ein von der Planung ausgelöster Interessenkonflikt nicht gelöst. Das macht die Planung insoweit objektiv rechtswidrig. Das Fehlen erforderlicher Schutzauflagen führt nur dann zu einem Anspruch auf Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn der Mangel für die Planungsentscheidung insgesamt von so großem Gewicht ist, daß dadurch nicht nur der einzelne Betroffene benachteiligt, sondern die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage gestellt wird. Läßt sich eine im Planfeststellungsbeschluß nicht angeordnete Schutzauflage nachholen, ohne daß dadurch die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt wird und ohne daß in dem Interessengeflecht der Planung nunmehr andere Belange nachteilig betroffen werden, so korrespondiert der objektiven Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht ein subjektiver Anspruch des Betroffenen auf Planaufhebung, sondern allein auf Planergänzung (vgl. BVerwGE 56, 110, 133, BVerwGE 71, 150 ständige Rechtsprechung).

2. Planaufhebungsansprüche

Die Klage ist unbegründet, soweit die Kläger eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen.

2.1. Verfahrensmängel allgemein

Im Verwaltungsprozeß ist die gegen eine verfahrens- oder formfehlerhafte Planfeststellung gerichtete Klage nur erfolgreich, wenn der angefochtene Beschluß über die objektive Rechtswidrigkeit hinaus die Kläger in ihren subjektiven Rechten verletzt (BVerwGE 75, 285/290 ff.).

Welche Folgen aus nicht nach § 45 VwVfG geheilten Verfahrens und Formfehlern erwachsen, bemißt sich nach § 46 VwVfG. Dabei mag offenbleiben, ob für eine Planfeststellung überhaupt Fälle der rechtlichen Alternativlosigkeit im Sinne von § 46 letzter Halbsatz VwVfG denkbar sind (vgl. etwa Breuer, in der Festschrift für Sandler S. 357/386, der diese Vorschrift auf Planfeststellungen für nicht anwendbar hält). Andererseits erfaßt nach ständiger Rechtsprechung des Senats (vgl. BayVGH vom 6.4.1981 a.a.O. S. 404) § 46 VwVfG auch Fälle der tatsächlichen Alternativlosigkeit. Danach ist eine Verletzung von Vorschriften über das Verfahren oder die Form dann unerheblich, wenn diese im konkreten Fall nicht kausal für die getroffenen Entscheidungen sind, d.h. eine Kausalität des Verfahrensfehlers schon aus tatsächlichen Gründen nicht gegeben ist. (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs., VwVfG, 4. Aufl., §46 RdNr. 36; Kopp VwVfG, 6. Aufl., § 46 RdNr.

19 ff.). Die Rechtsprechung geht in diesem Zusammenhang davon aus (BVerwGE 69, 256/269 ff.), daß bei Ermittlung des ausschlaggebenden Kausalzusammenhangs weder auf eine bloße abstrakte Möglichkeit (einer Kausalität) abzustellen ist, noch etwa der kaum zu führende positive Nachweis gefordert werden kann. Ausreichend ist vielmehr die konkrete Möglichkeit eines Kausalzusammenhangs. Verfahrensfehler stellen insoweit lediglich relative Aufhebungsgründe für einen Planfeststellungsbeschluß dar. Darüber hinaus führt nach § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden kann.

2.2. Fehlende Auslegung

Der Planfeststellungsbeschluß leidet an einem Verfahrensmangel, weil die Antragsunterlagen nicht öffentlich ausgelegt worden sind (§ 73 Abs. 3 VwVfG). Die Voraussetzungen für ein Absehen von der Auslegung lagen nicht vor (§ 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfG). Danach kann auf eine Auslegung verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen bekannt ist und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen. Zum Kreis der Betroffenen der beabsichtigten Baumaßnahme gehören auch die Lärmbetroffenen, da der Ansatz der Beklagten, es komme kein Lärmschutz in Betracht und damit seien die Anlieger nicht betroffen, nicht richtig ist (s.u.). Demnach hätte zwingend ein Auslegungsverfahren durchgeführt werden müssen. Dieser Mangel kann jedoch nur von den Klägern zu 3) bis 5) gerügt werden, da die Klägerin zu 2) im Planfeststellungsverfahren angehört wurde.

Dieser Verfahrensmangel führt jedoch nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Nach den oben dargestellten Grundsätzen hat ein Verfahrensfehler nur dann Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung, wenn wegen der Art des Fehlers, oder der näheren Umstände nicht jede Möglichkeit auszuschließen ist, daß die Entscheidung unter Umständen anders ausgefallen wäre. Diese Grundsätze gelten auch für die Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung. Zwar wird teilweise die Meinung vertreten, daß die Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren eine Vorschrift ist, die nach ihrem offensichtlichen Sinn und Zweck die Anwendung des § 46 VwGO ausschließt (vgl. Kopp, a.a.O., einerseits § 46 RdNr. 8a, andererseits § 73 RdNr. 30, 31a). Der Senat hat jedoch keine Bedenken, § 46 VwVfG anzuwenden, er geht jedoch davon aus, daß es bei gänzlich unterlassener Öffentlichkeitsbeteiligung nur wenige Fälle geben wird, in denen ausgeschlossen werden kann, daß bei Durchführung eines Anhörungsverfahrens eine andere Entscheidung hätte ergehen können. Bei umfangreichen Neubaumaßnahmen wird dies in der Regel nicht ausgeschlossen werden können.

So hat das Bundesverwaltungsgericht bei dem ähnlich gelagerten Fall der Beteiligung der Naturschutzverbände nach § 29 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (BVerwG vom 31.10.1990, NVwZ 1991, 1.62) ebenfalls den § 46 VwVfG geprüft, die Voraussetzungen jedoch verneint, da im Regelfall eine andere Entscheidung im Planfeststellungsverfahren nicht ausgeschlossen ist.

Hier liegt jedoch - in Bezug auf Planaufhebungsansprüche - ein Ausnahmefall vor, den die Kläger zu 3) bis 5) haben zusammen mit anderen tatsächlich Einwendungen erhoben, selbst nur aktiven und passiven Lärmschutz, nicht jedoch eine andere konzeptionelle Entscheidung, die einem Planaufhebungsanspruch korrespondieren würde, verlangt. Mit Schreiben vom 10. Oktober 1994 haben sich die Kläger über die Gemeinde Ob. an die Deutsche Bahn AG gewandt und ihren Standpunkt dargelegt, daß eine Erhöhung der Kapazität der Strecke nur mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen dürfe. Damit konnten sie alle Gesichtspunkte geltend machen, die nach Lage der Dinge in Betracht kommen, und es ist

auszuschließen, daß sie in einer gesetzesgemäßen Anhörung und Erörterung weitere Mängel gerügt oder ihre Rügen mit besserer Erfolgsaussicht vorgebracht hätten. Darüber hinaus kommt eine andere konzeptionelle Entscheidung realistischerweise nicht in Betracht und wurde von keinem Beteiligten je in Betracht gezogen. Zwar hat die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik falsch gesehen (s. unten), aber im Fall unzulänglicher Lärmvorsorge besteht grundsätzlich nur ein Anspruch auf Planergänzung, nicht auf Planaufhebung. Wie oben ausgeführt, kommt ein Anspruch auf Planaufhebung nur in Betracht, wenn das Fehlen einer Schutzauflage ausnahmsweise von so großem Gewicht ist, daß die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt wird. Im vorliegenden Fall ergibt sich kein konkreter Anhaltspunkt dafür, daß die Planfeststellungsbehörde, hätte sie die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen angenommen (ihr waren die Probleme bekannt), eine andere konzeptionelle Entscheidung getroffen hätte. Es drängt sich keine Planungsalternative wie Tieferlegung, Einhausung oder gar Verlegung der Bahnlinie auf, wenn im Bahnhofsbereich von Ob. lediglich ein Bahnsteig geändert werden soll. Das vorgesehene Bauprogramm hat nicht derart gravierende Eingriffe in die Strecke zur Folge, daß allein wegen des Lärmschutzes ein vollkommener Umbau der Strecke zu erwägen wäre. Darüber hinaus ist auch nicht davon auszugehen, dass die Beigeladene dann auf den Ausbau der Strecke verzichten würde, wenn Lärmschutzmaßnahmen zu treffen wären, zumal der Ausbau länderübergreifend mit Österreich und Italien abgesprochen wurde.

Selbst wenn aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der beengten Grundstückssituation nicht möglich sein sollten bzw. wegen der Höhe der Bebauung ungeeignet sind, sind die vom Verkehrslärm betroffenen Anwohner auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) zu verweisen. Damit wäre auch bei Durchführung des Anhörungsverfahrens, - worauf die Planfeststellungsbehörde nur verzichtet hat, weil die Klägerin zu 2) sich geweigert hat die Unterlagen auszulegen -, keine andere konzeptionelle Entscheidung von der Planfeststellungsbehörde getroffen worden.

2.3. Fehlende Ermittlung und Auslegung der Schallimmissionen

Ob die Planfeststellungsbehörde die Schallimmissionen entlang der Strecke bei den betroffenen Grundstücken hätte ermitteln und auslegen müssen, kann dahingestellt bleiben. Welche Unterlagen mit dem Plan im Einzelnen auszulegen sind, bestimmt sich nach dem jeweiligen Informationszweck der Planauslegung. Nach den Notwendigkeiten des Einzelfalls entscheidet sich, ob auch Gutachten auszulegen sind (BVerwGE 75, 214, 224). Bei Auslegung hätten die Kläger ihre Betroffenheit jedenfalls genau abschätzen und gezielter Einwendungen erheben können. Andererseits war ihnen das Lärmschutzgutachten O. vom Dezember 1992 bekannt, das sich mit den Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme befaßt. Dieser etwaige Verfahrensmangel würde nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen. Er ist unerheblich, da er nicht kausal für die getroffene Entscheidung ist. Eine andere konzeptionelle Entscheidung kommt - wie ausgeführt - nicht in Betracht und die fehlende Lärmprognose für die anliegenden Grundstücke läßt sich auch noch im Verfahren der Planergänzung nachholen.

2.4. Die aufgrund der Verknüpfung der Genehmigungsbehörde - Eisenbahnbundesamt als Bundesbehörde mit dem Kostenträger - Bundesrepublik Deutschland - erhobenen Bedenken gegen den Planfeststellungsbeschluß teilt das Gericht nicht. Sogar die frühere Rechtslage, wonach die damalige Deutsche Bundesbahn selbst für die Planfeststellung zuständig war, wurde durch das Bundesverwaltungsgericht wiederholt bestätigt (BVerwG v. 27.7.1990, UPR 1991, 67; vom 25.9.1990 UPR 1991, 70). Danach stellte die Identität von zur Planfeststellung ermächtigender Behörde und Vorhabensträger weder einen Verstoß gegen das

Rechtsstaatsprinzip dar noch führte sie zur Verkürzung des Rechtsschutzes. Auch im Hinblick auf das rechtsstaatliche Gebot des fairen Verfahrens knüpfen sich daran keine durchgreifenden Bedenken. Dies muß umso mehr nach der organisatorischen Trennung in Planfeststellungsbehörde (Eisenbahnbundesamt) und Vorhabensträger (Deutsche Bahn AG) gelten.

3. Planrechtfertigung

Der Plan für den Bau des Außenbahnsteigs und der Bahnsteigunterführung als Maßnahme für den Ausbau der Strecke Mü.-Ki. ist gerechtfertigt. Das Ausbauprojekt ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BGBl I S. 1874) als vordringlicher Bedarf (Anhang 1 a vordringlicher Bedarf) unter der Nr. 17 (Ausbaustrecke Mü.-Ki.) vorgesehen. Es besteht auch ein Bedarf, die Strecke auszubauen, da diese als Zulauf zum Brenner dient und ein steigender Güterverkehr erwartet wird. Die Erhöhung der Leistungskapazität der Strecke ist deshalb erforderlich. Hierzu dienen die vorgesehenen Einzelmaßnahmen.

4. Abwägungsfehler, die zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen würden, sind nicht erkennbar.

4.1. Es liegt keine fehlerhafte Abschnittsbildung vor. Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des all gemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zugrunde, daß eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572). Auch im Eisenbahnrecht gilt, daß die Bildung von Planungsabschnitten inhaltlich gerechtfertigt und das Ergebnis planerischer Abwägung sein muß. Anders als im Recht des Baus von Fernstraßen kann jedoch nicht verlangt werden, daß jedem Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommt (BVerwG vom 21.12.1995, DVB1 1996, 676). Eine fehlerhafte Abschnittsbildung könnte nur dann vorliegen, - wenn es sich bei der Ausbaumaßnahme Mü.-Ki. bzw. bei der Strecke Ro.-Ki. um eine Gesamtbaumaßnahme handeln würde, die abschnittsweise planfestgestellt würde, ohne daß die konkrete Abschnittsbildung inhaltlich gerechtfertigt wäre. Ob es sich in diesem Sinne um eine Gesamtbaumaßnahme handelt; ist bereits zweifelhaft, kann jedoch in diesem Prüfungsrahmen dahingestellt bleiben, da jede einzelne geplante Maßnahme für sich gerechtfertigt ist. Jede Maßnahme kann isoliert durchgeführt und verkehrswirksam werden. Die Baumaßnahme Ob. wäre zudem auch als Einzelmaßnahme gerechtfertigt, da sie auch der Sicherheit der Bahnreisenden dient (die Gleise müssen nicht mehr überquert werden).

4.2. Mängel in der Bewältigung des Lärmschutzes führen nicht zu einem Aufhebungsanspruch, sondern - wie oben bereits ausgeführt - zu einem Planergänzungsanspruch.

5. Planergänzungsansprüche

Die hilfsweise geltend gemachten Planergänzungsansprüche sind hinsichtlich der Kläger zu 3) bis 5) begründet, hinsichtlich der Klägerin zu 2) unbegründet. Für die Kläger zu 3) bis 5) kommt möglicherweise Lärmschutz nach §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV in Betracht. Hierzu ist jedoch noch ein Lärmgutachten durch die Planfeststellungsbehörde in Auftrag zu geben, weshalb die Beklagte verpflichtet wurde, über die Planergänzungsansprüche nach Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden. Im übrigen waren die Hilfsanträge der Kläger 3) bis 5) abzuweisen. Die Hilfsanträge der Klägerin zu 2) sind unbegründet. Für ihre Grundstücke Fl.Nr. 00 der Gemarkung Ni. und Fl.Nr. 000/2 der

Gemarkung Ob. bestehen keine Ansprüche auf Lärmschutz. Darüber hinaus kann die Klägerin zu 2) keinen Lärmschutz entlang der Bahnlinie in ihrem Gemeindebereich fordern.

5.1. Nach §§ 41, 42 BImSchG ist beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Aus § 41 Abs. 1 BImSchG folgt, daß Ansprüche nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen entstehen können; Lärmsanierungsansprüche hat der Gesetzgeber damit, und zwar bewußt, von der Regelung ausgeschlossen (s. hierzu die Gesetzesmaterialien zur 16. BImSchV, BR-Drucksache 661/89 S. 1). Die Wesentlichkeit der Änderung wird in § 43 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 16. BImSchV näher umschrieben. Danach ist eine Änderung wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von den zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Daß dadurch der Begriff der wesentlichen Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG nicht eingeeengt wird, ergibt sich aus § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG.

Aus letztgenannter Vorschrift folgt, daß der Begriff, der wesentlichen Änderung im Sinne von § 41 Abs.1 BImSchG nur bauliche Maßnahmen. Betreffen kann, denn das Bundesimmissionsschutzgesetz gilt nur für den Bau öffentlicher Eisenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG. Demnach kann eine wesentliche Änderung nur eine solche baulicher Art sein. Deshalb nimmt auch die Legaldefinition der Anlage (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) die öffentlichen Verkehrswege von der Geltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im übrigen aus. Nachdem § 41 BImSchG auf die wesentliche Änderung abstellt, kann nicht jeder bauliche Eingriff den Begriff der Wesentlichkeit erfüllen, sondern er muß die Erheblichkeitsschwelle überschreiten (vgl. Alexander, Aktuelle Fragen des Verkehrslärmschutzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrslärmschutzverordnung, NVwZ 1991, -318/319). Insgesamt muß die Änderung also baulicher, folglich nicht nur betrieblicher Art sein, und sie muß als solche erheblich sein (vgl. BayVGh v. 5.3.1996 a.a.0.). Diese Voraussetzungen sind hier gegeben.

Durch den Bau des Außenbahnsteigs und der Bahnsteigunterführung liegt ein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg vor (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV). Der Begriff "Schienenweg" beschränkt sich nicht nun auf die Gleise, sondern ist auch im Zusammenhang mit unmittelbar notwendigen Einrichtungen am Schienenweg zu sehen. So wie die Oberleitung bzw. die Signale im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schienenweg stehen - bei der Elektrifizierung einer Strecke geht das Bundesverwaltungsgericht von einem erheblichen baulichen Eingriff aus, BVerwG vom 13.10.1994, DÖV 1995, 198; v. 27.8.1996 Az. 11 VR 10,96 -, gilt dies auch für die für den Eisenbahnbetrieb unmittelbar notwendigen Bahnsteige. Ohne Bahnsteige könnte ebenso wie ohne Signale der Schienenweg nicht betrieben werden. Alle betriebsnotwendigen Teile des Schienenwegs sind bei der Beurteilung des erheblichen baulichen Eingriffs zu berücksichtigen. Weitere nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Schienenweg stehende bauliche Anlagen wie Bahnhofsgebäude bzw. Lagerhallen bleiben jedoch außer Betracht. Allein darauf abzustellen, ob Veränderungen am Schienenweg im engeren Sinn (d.h. an den Gleisen) vorgenommen werden, erscheint nicht sinnvoll. Im Rahmen. des Ausbaus der Strecke zwischen Ro. und Ki. würde dies dazu führen, daß beim Bau von Bahnsteigen bei denen aus technischen Gründen die Schienen leicht verschwenkt werden müssen (z.B. beim Bau von Inselbahnsteigen in Ki. und Br.), ein

erheblicher baulicher Eingriff vorläge, während dies, wenn - wie hier - die Gleise nicht betroffen sind, nicht der Fall wäre.

Nach dem Willen des Ordnungsgebers sollen unerhebliche bauliche Maßnahmen, wie Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie sonstige kleinere Maßnahmen, keinen Lärmschutz auslösen. Als solche kleinere Maßnahmen werden in der Begründung der Verordnung genannt: Das Versetzen von Signalanlagen, das Auswechseln von Schwellen, der Einbau von Weichen oder das Ändern von Fahrleitungen (vgl. BR-Drucksache 661/89 S. 32). Den Umfang unerheblicher baulicher Maßnahmen überschreitet das vorgesehene Bauvorhaben deutlich. Der Mittelbahnsteig wird auf eine Länge von ca. 340 m abgebrochen und durch einen Außenbahnsteig von ca. 210 m Länge ersetzt. Außerdem wird als Zugang eine Bahnsteigunterführung hergestellt, die ein gefahrloses Erreichen des Bahnsteigs ermöglicht und es nicht mehr erforderlich macht, bei Halten eines Zuges das zweite Gleis zu sperren.

Dieser erhebliche bauliche Eingriff erfolgt innerhalb der Planfeststellungsgrenzen von Bahn-km 24,842 bis 25,185. Weitere bauliche Eingriffe schließen sich nicht an, sondern erfolgen erst wieder in den Bahnhofsbereichen der Nachbarorte Fi. und Ki.. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht in der Regel nur im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs (vgl. BayVGH vom 05.03.1996, a.a.O.). Demnach ist dieser in Ob. auf den Bereich der Planfeststellung beschränkt, denn der zu verändernde Verkehrsweg ist zunächst der Bereich, in dem ein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird. Dafür spricht der Wortlaut des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 16. BImSchV "des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms" und der Wille des Gesetzgebers, Lärmsanierungsansprüche auszuschließen (vgl. Alexander, a.a.O., NVwZ 1991, 318; Schulze/Fielitz, Rechtsfragen der Verkehrslärmschutzverordnung, UPR 1994, 1). Baumaßnahmen, die zu einer Erhöhung des Verkehrslärms an anderer Stelle führen, sei es durch Verkehrsverlagerung, Erhöhung der Streckenkapazität oder Erhöhung der Geschwindigkeit, lösen bei Vorliegen der Voraussetzungen der 16. BImSchV nur im Bereich der Baumaßnahme, nicht aber an anderer Stelle - mit Ausnahme einer noch zu erörternden Fallgestaltung - den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus (vgl. Alexander a.a.O.; OVG Münster vom 08.12.1994 NWVBl 1995, 217, wonach die von öffentlichen Schienenwegen ausgehenden Lärmimmissionen nicht Gegenstand des Immissionsschutzes sind, wenn sie lediglich auf dem Betrieb oder einer wesentlichen Betriebsänderung beruhen; a.A. Jarass, BImSchG, Kommentar, 3. Aufl., § 41 Nr. 14, der auch Verkehrsgeräusche durch Verlagerung erfassen will). Eine weitergehende Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen würde einer Lärmsanierung gleichkommen, die in den §§ 41, 42 BImSchG nicht vorgesehen ist.

In der Entscheidung vom 5. März 1996 (a.a.O.) hat der Senat es für denkbar gehalten, ohne darüber abschließend entscheiden zu müssen, daß sich die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe - im Sinne der Bewirkung von Lärmschutzansprüchen - ausnahmsweise über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus auf die gesamte Strecke (als verkehrswirksamen Abschnitt) erweitert, und zwar, wenn durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepaßt werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren. Dann erweitert sich der in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV bezeichnete "zu verändernde Verkehrsweg" über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt. Als solcher kommt hier die Strecke Ro.-Ki. in Betracht, nicht der Bereich der Gesamtbaumaßnahme (Mü.-Ki.). In Ro. gabelt sich die von Mü. heranführende Strecke in zwei Äste, so daß im Sinne der oben beschriebenen Rechtsprechung des Senats von dem Streckenabschnitt Ro.-Ki. auszugehen ist. Die bauliche Maßnahme muß auf die so definierte Strecke insgesamt bezogen sein. Von einer derartigen

Gesamtbaumaßnahme kann aber nur gesprochen werden, wenn die Einzelmaßnahmen so einheitlich konzipiert und so dicht lokalisiert sind, daß der Eindruck entsteht, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handle sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen. Bei dieser Frage ist der Senat nach nochmaliger Prüfung der Ansicht, daß die Voraussetzungen der einheitlichen Konzeption und der Dichte der Baumaßnahmen nicht alternativ, sondern kumulativ vorlegen müssen. Eine einheitliche Konzeption reicht allein für das Auslösen von Lärmschutzansprüchen nicht aus, denn sonst würde der vom Verordnungsgeber gewollte Zusammenhang von Lärmschutz und baulichen Eingriffen - reine Betriebssteigerungen sollen gerade nicht zu Lärmschutzmaßnahmen führen - zu sehr gelockert. Während die erste Voraussetzung durch das Ausbauprogramm unzweifelhaft erfüllt ist, fehlt es jedoch an der Dichte der Ausbaumaßnahmen. Auf einer Bahnstrecke von ca. 30 km werden nur in Ra. (Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig und Verlängerung des Überholgleises von Bahnkilometer 7,030 bis 8,180), in Br. (Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig von Kilometer 13,135 bis 13,570), in Fi. (Neubau eines mittigen Überholgleises nördlich der Bahn von Kilometer 17,350 bis 17,800 und südlich der Bahn von Kilometer 17,085 bis 17,825), in Ob. (wie bereits beschrieben) und in Ki. (Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig von Bahnkilometer 30,282 bis 30,730) Bauarbeiten durchgeführt. Zusätzlich wird in den Streckenanschnitten Ro.-Ra. und Ob.-Ki. in jeder Richtung ein weiterer Blockabschnitt eingerichtet. Diese Maßnahmen erreichen auf jeden Fall nicht die erforderliche Mindestdichte. Diese wäre wohl - ohne daß dies abschließend entschieden werden müßte - erst dann erreicht, wenn die Mehrzahl der Bahnkilometer betroffen wäre. Denn dann wäre es willkürlich, gerade einzelnen Betroffenen Lärmschutz zu gewähren, anderen aber nicht. Bei geringerer Dichte sind an Streckenabschnitten, an denen kein baulicher Eingriff vorgenommen wird, Lärmerhöhungen als betriebsbedingt anzusehen und lösen keine Ansprüche auf Lärmschutz aus (vgl. BayVGH vom 05.03.1996 a.a.0, OVG Münster vom 08.12.1994, NWVB1 1995, 217).

5.2. Somit liegt nur im Bereich der Planfeststellungsgrenzen ein erheblicher baulicher Eingriff vor. Dieser löst Ansprüche auf Lärmschutz aus, wenn durch ihn der Beurteilungspegel in der oben genannten Weise erhöht wird. Grundsätzlich muß der bauliche Eingriff zu den in § 1 Abs 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 16. BImSchV genannten Lärmsteigerungen führen. Zu vergleichen ist die Lärmsituation vor und nach dem baulichen Eingriff. Die sich daraus ergebenden Änderungen sind den Ausgangswerten gegenüber zu stellen. Wenn sich durch den baulichen Eingriff die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht, ist die sich daraus ergebende Pegelerhöhung maßgeblich. Werden mehrere, jedoch einzeln zu betrachtende Maßnahmen - wie hier - zugleich oder kurz nacheinander ausgeführt, kommt es auf die sich durch die verschiedenen Maßnahmen ergebende Pegelerhöhung an; denn durch die Einzelmaßnahmen würde sich lediglich eine sehr geringere Erhöhung der Streckenkapazität ergeben, während durch die Gesamtmaßnahme jedoch eine deutliche eintritt (vgl. hierzu BVerwG v. 27.8.1996, Az 11 VR 10.96, das das Problem offen läßt).

Selbst wenn man den Zusammenhang zwischen dem baulichen Eingriff und der sich ergebenden Pegelerhöhungen enger sähe - das heißt, durch einen erheblichen baulichen Eingriff muß sich der Beurteilungspegel ändern, wofür der Wortlaut "durch einen erheblichen baulichen Eingriff" in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV und auch die Begründung zur Verordnung spricht (vgl. Bundesratsdrucksache 661/87 S. 32) - würde der Abbruch des Mittelbahnsteigs zu einer geringen Pegelerhöhung bei den westlich der Bahn gelegenen Grundstücke führen (vgl. Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz vom 18.12.1991). In diesem Bereich liegen die Grundstücke der Kläger zu 4) und 5), fraglich ist dies beim Grundstück des Klägers zu 3).

Die zuletzt erörterte Frage spielt aber bei dem nach § 2 16. BImSchV zu gewährenden Lärmschutz keine Rolle, da dieser nach den für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen zu bestimmen ist (§ 3 16. BImSchV). Hinsichtlich der Prognosekapazität legt die Beklagte die Vollauslastung der Bahnstrecke mit Immissionsgrenzwerte von 59 dB (A) tags und 49 dB(A) nachts. Der passive Lärmschutz - falls überhaupt Lärmschutz zu gewähren ist und nicht der aktive Schutz Vorrang genießt, (s. unten 5.3) - ist gemäß den Vorgaben der VDI-Richtlinie 2719 Tabelle 6 mittlere Spalte unter Zugrundelegung von Anhaltspunkten von 39 dB(A) für Schlafräume nachts und 35 dB(A) für Wohnräume tagsüber zu gewähren. Der Normgeber ist bisher seiner Verpflichtung aus § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG zum Erlass einer Rechtsverordnung über Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nicht nachgekommen. Die bezüglich des zumutbaren Innenschallpegels somit gebotene Einzelfallbetrachtung (BVerwG 84, 31/39) hat sich - unter zusätzlicher Beachtung der Umstände des Einzelfalls - anzulehnen an die technischen Regelwerke VDI-Richtlinie 2719, „Akustik“ 23 und den Entwurf der Verkehrslärmschutzmaßnahmenverordnung, wobei sich die Deutsche Bahn AG mit der Akustik 23 auf keine die Gerichte bindende Richtlinie berufen kann (vgl. Berkemann in Koch, Schutz vor Lärm, S. 84). Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung (vgl. Urteil vom 21.2.1995 a.a.O., v. 5.3.1996 a.a.O.) davon aus, daß Schallschutz nach der VDI-Richtlinie 2719 zu gewähren ist. Dies folgt daraus, daß sowohl das Fehlen einer normativen Festlegung wie auch ein gewisser Mangel an gesicherten Erkenntnissen über die Auswirkungen der Frequenzänderungen bei Lärm die Frage aufwirft, zu wessen Lasten vorhandene oder nur mehr schwer ausräumbare empirische Unsicherheiten zu gehen haben. Da es sich um eine Eingriffslage handelt, muß das Risiko der fehlerhaften Einschätzung einer Beeinträchtigung letztlich zu Lasten des Eingreifenden gehen (vgl. Berkemann a.a.O. S. 75) das heißt, die Betroffenen müssen sich hinsichtlich der Berechnungen zum Schalldämmmaß nicht auf deutlich ungünstigere Verfahren verweisen lassen, die zum großen Teil Gesichtspunkte der Finanzierbarkeit berücksichtigen, wenn andere - zumindest mit gleichem Sachverstand erstellte - Regelungen zu günstigeren Ergebnissen führen.

Beim Haus des Klägers zu 3) sind die Lärmschutzvoraussetzungen noch klärungsbedürftig, denn es liegt ca. 140 bis 150 m von der 275 Zügen pro Tag in beiden Richtungen zugrunde (vgl. Planfeststellungsbeschluß für den Neubau einer Bahnsteigunterführung mit Inselbahnsteig in Ki. vom 28.02.1996), so daß dieser Maßstab auch bei dem hier gewährenden Lärmschutz heranzuziehen ist.

Aufgrund der Steigerung der Kapazität auf 275 Züge pro Tag in beiden Richtungen ergibt sich eine Erhöhung der Lärmpegel bei den an der Strecke angrenzenden Grundstücken von ca. 2 dB(A) (vgl. Gutachten O. vom Dezember 1992), so daß die in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV vorgesehene Grenze von 3 dB(A) nicht überschritten wird. Da jedoch nach dem Gutachten O. bis zu einer Entfernung von ca. 100 m von der Gleisachse in Ob. bereits derzeit der Nachtwert von 60 dB(A) überschritten wird, reicht eine geringfügige Erhöhung aus, um Lärmschutz auszulösen (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV). Die Grundstücke der Kläger zu 4) und 5) - zum Grundstück des Klägers zu 3) siehe unten - liegen zumindest teilweise innerhalb der Planfeststellungsgrenzen - wenn man diese senkrecht zur Gleisachse erweitert - und weniger als 100 m von der Gleisachse entfernt, so daß die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV wahrscheinlich erfüllt sein werden. Lärmschutz ist jedoch nicht nur für die in diesem Sinne innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Grundstücke zu gewähren, sondern auch für die außerhalb liegenden, wenn dort, ausgehend, (nur) von dem Streckenabschnitt innerhalb der Planfeststellungsgrenze, die in § 1 Abs. 2 16. BImSchV vorgesehene Erhöhung des Lärmpegels bewirkt wird. Dazu ist fiktiv zu berechnen, inwieweit

sich der innerhalb der Planfeststellungsgrenzen erzeugte Lärm entlang der Bahn bei Ausblendung der übrigen Strecke ausbreitet, dort insbesondere einen Nachtwert von mindestens 60 dB(A) erreicht und durch die Baumaßnahmen erhöht wird. Grundstücken, bei denen die soeben geschilderten Voraussetzungen vorliegen, ist ein aktiver bzw. passiver Lärmschutz entsprechend den Immissionsgrenzwerten des § 2 16. BImSchV zu gewähren. Da die Grundstücke der Kläger zu 3) bis 5) nach dem Flächennutzungsplan im allgemeinen Wohngebiet liegen und die tatsächliche Bebauung einem solchen entspricht, ergeben sich südlichen Planfeststellungsgrenze entfernt.. Im Rahmen des Planergänzungsverfahrens ist zu prüfen, ob das Grundstück noch in den Bereich fällt, für den ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Die Grundstücke Fl.Nr. 00 der Gemarkung Ni. und Fl.Nr. 000 der Gemarkung Ob., für die die Klägerin zu 2) Lärmschutzmaßnahmen verlangt, liegen, jedoch weit außerhalb der oben beschriebenen Grenze, innerhalb derer u.U. Lärmschutz gewährt werden muß. Die Schule in Ob. mit Lehrerwohnhaus ist ca. 600 m und die Schule in Ni. über 1,5 km von der Planfeststellungsgrenze entfernt. Für diese Grundstücke kann auch ohne ein ergänzendes Gutachten eindeutig Lärmschutz ausgeschlossen werden. Dies führt zu Abweisung aller Anträge der Gemeinde (für etwaige Lärmsanierungsansprüche wären die Zivilgerichte zuständig, siehe BayVGh vom 5.3.1996 a.a.O.).

5.3. Da hinsichtlich der Grundstücke der Kläger zu 3) bis 5) kein Lärmgutachten vorhanden ist, kann nicht zweifelsfrei geklärt werden, ob die Voraussetzungen für Lärmschutz für diese vorliegen. Da somit die Sache nicht spruchreif ist, hat die Beklagte über die Anträge der Kläger 3) bis 5) auf aktiven und passiven Lärmschutz unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO). Zwar ist grundsätzlich das Gericht verpflichtet, die Sache spruchreif zu machen (BVerwGE 69, 199, 200; ständige Rechtsprechung), jedoch ist diese Regel dadurch eingeschränkt, daß das Gericht nicht in unangemessener Weise in die Kompetenz der Verwaltung eingreifen oder dieser vorgreifen darf, insbesondere wenn die Entscheidung einem besonders qualifizierten Fachgremium oder besonderen Behörden übertragen ist oder wenn die Entscheidung von Feststellungen bisher nicht beteiligter Fachbehörden abhängt oder nach dem Gesetz die Anhörung eines besonderen Ausschusses erfordert oder wenn in der Sache noch Ermittlungen bzw. Berechnungen notwendig sind, für die die Gerichte nicht oder unzureichend gerüstet sind. Auch im Baurecht ist das Gericht nicht verpflichtet, die bauordnungsrechtliche Spruchreife herzustellen, wenn Gegenstand der behördlichen Prüfung lediglich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens war. Nur durch ein Lärmgutachten ließe sich hier klären, wie der Lärmschutz für die einzelnen Kläger zu bestimmen wäre. Davon hängt auch ab, ob die Kläger Anspruch auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz haben (§ 41 BImSchG). Die Grenzwerte nach § 2 16. BImSchV können entweder mit Hilfe von aktiven Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahnstrecke eingehalten werden (Lärmschutzwand, Lärmschutzwall) bzw. es ist passiver Lärmschutz in Betracht zu ziehen, was letztendlich von der Höhe des Kostenaufwands für den aktiven Lärmschutz (und dessen Verhältnis zu den Kosten des passiven Lärmschutzes) abhängig ist (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Somit wäre nicht nur ein Lärmgutachten, sondern auch eine Ermittlung der Höhe der Kosten von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Verhältnis zu passiven erforderlich. Diese abwägende Bewältigung der Lärmschutzproblematik steht zunächst der Planfeststellungsbehörde zu (vgl. BVerwG v. 23.1.1981 DÖV 1981, 758; v. 29.1.1991 NVwZ-RR 1991, 601, 605; Hausmann in Landmann/Rohmer Umweltrecht § 41 BImSchG RdNr. 42, 43; a.A. Jarass, Bundesimmissionsschutzgesetz 3. Aufl., § 41 RdNr. 33, 34, der darin keinen Gegenstand der fachplanerischen Abwägung sieht). In diesen Abwägungsvorgang kann das Gericht nicht eingreifen. Die erforderlichen Ermittlungen hat die Behörde im Verfahren der Planergänzung selbst durchzuführen.

C. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung hinsichtlich des Klägers zu 1) und der Klägerin zu 2) folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO, hinsichtlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die durch Antragstellung ein eigenes Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3 VwGO) und daher billigerweise Kostenerstattung verlangen kann, aus § 162 Abs. 2 VwGO. Die Kostenentscheidung im Verfahren der Kläger zu 3) bis 5) folgt aus § 155 Abs. 1 VwGO.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Zulassung der Revision: § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (grundsätzlich bedeutsame Rechtsfragen: Auslegung der 16. BImSchV). Hinsichtlich der Klage des Klägers zu 1) war die Revision nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe gegeben ist.

Rechtsmittelbelehrung

für den Kläger zu 1):

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 vertreten lassen.

Rechtsmittelbelehrung

Für die Kläger 2) bis 5):

Nach § 139 VwGO kann die Revision innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in

Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) schriftlich eingelegt werden. Die Revision muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen. Sie ist spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist beim Bundesverwaltungsgericht, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, einzureichen. Die Revisionsbegründung muß einen bestimmten Antrag enthalten, die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen angeben, die den Mangel ergeben.

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 Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen.

Dr. Reiland, Heldwein, Läßle.

Beschluß:

Der Streitwert wird ab der Verbindung auf DM 210.000 DM festgesetzt, davon entfallen auf das Verfahren 20 A 95.40052 50.000 DM,
auf das Verfahren 20 A 95.40053 100.000 DM
und auf die Verfahren 20 A 95.40065, 20 A 95.40066 und 20 A 95.40067 jeweils 20.000 DM.

Gründe:

Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG.

Dr. Reiland, Heldwein, Läßle.