

Sachgebiet: Lärmschutzrecht, Planfeststellungsrecht

ID: lfd. Nr. 8/95

Gericht: OVG Münster

Datum der Verkündung: 08.12.1994

Aktenzeichen: 20 A 1775/92
(16 K 4437/89 VG Düsseldorf)

Leitsatz:

Nachbarn im Sinne des § 41 BImSchG sind nur solche, die unmittelbar an das Plangebiet grenzen, von erhöhtem Lärm betroffen sind und das Grundstück so nutzen, daß Lärmschutz erforderlich erscheint.

Bei der Ertüchtigung eines Güterzuggleises für den Schnellverkehr überwiegt der Charakter einer Unterhaltungsmaßnahme, wenn lediglich Holz- gegen Betonschwellen ausgetauscht werden, so daß keine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegt. Auf die mögliche Lärmsteigerung kommt es dann nicht an.

Lärmschutz aus Anlaß betrieblicher Änderungen ist als Lärmsanierung gesetzlich nicht vorgesehen.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG, § 3 BImSchG, § 41 ff BImSchG

Stichworte:

Nachbar im Sinne der §§ 3, 41 BImSchG; Lärmsanierung; Erkennbarkeit der Betroffenheit; Planergänzung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Urteil

(OVG Münster, 20. Senat)

- Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 18. März 1992 Az. 16 K 4437/89 -

Das Verfahren wird im Umfang der im Berufungsverfahren erklärten Klagerücknahme eingestellt. In diesem Umfang ist das Urteil des Verwaltungsgerichts wirkungslos.

Im übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des jeweils beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vorher in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Bundesbahndirektion Essen beabsichtigte, auf der - von Du.-Hauptbahnhof (Hbf) bis Du.-Gr. sechsgleisigen, dann viergleisigen - Strecke zwischen Du.-Hbf und Dü.-Hbf bzw. Dü.-Flughafen den bereits bis Bahnhof Du.-Gr. bestehenden 20-Minuten-Takt für den S-Bahn-Verkehr - S-Bahn-Strecke S 1 - bis Dü.-Hbf bzw. bis Dü.-Flughafen einzurichten. Zu diesem Zweck hielt sie Umbaumaßnahmen im Bereich der Bahnhöfe Du.-Bu. und Du.-Gr. - beide innerhalb des Stadtgebietes der Klägerin gelegen - für erforderlich. Mit ihnen sollte vor allem für den Fernschnellverkehr, der aus betriebstechnischen Gründen gezwungen war, die u.a. dem S-Bahn-Verkehr vorbehaltenen beiden Ortsgleise zu benutzen, nicht aber die beiden daneben geführten Fernschnellverkehrsgleise nutzen konnte, die Möglichkeit geschaffen werden, in nördlicher Richtung auf Überholgleisen trotz des S-Bahn-Verkehrs ungehindert fahrplanmäßig zu verkehren. Die sogenannte Umgestaltung der Bahnanlagen für den Bereich Du.-Bu. stellte die Bundesbahndirektion Essen nach ordnungsgemäß durchgeführtem Anhörungsverfahren mit Planfeststellungsbeschluß vom 18. September 1989 unter Berücksichtigung von Bedenken, Anregungen und Einwendungen fest. Es waren im Bereich der Plangrenzen von Bahnkilometer 57,1 + 96 im Süden bis Bahnkilometer 58,4 + 40 im Norden insbesondere Gleisanlagen durch Neubau eines Überholungsgleises von Bahnkilometer 57,2 + 40 bis Bahnkilometer 58,4 + 40 westlich der Ferngleise Dü.-Du. vorgesehen sowie die Errichtung einer Schallschutzwand östlich der DB-Strecke im Bereich der Straßen A.Sch. und S.straße. Im Zusammenhang mit diesen planfestgestellten Maßnahmen und mit Blick auf ihr Ziel beabsichtigte die Deutsche Bundesbahn (DB) außer dem, ohne Planfeststellung Baumaßnahmen auch auf der etwa 640 m langen Strecke zwischen den Planfeststellungsbereichen Gr. - Gegenstand des Verfahrens 20 A 1776/92 - im Süden und Bu. im Norden u.a. durch Weichenerneuerungen und ersatzlosen Weichenrückbau durchzuführen. Ferner sollte auf einer Gesamtlänge von 6,1 km, u.a. auch auf dem Streckenabschnitt - den westlichen Trassenteil betreffend - zwischen Du.-Bu. und Südkopf Du.-Hbf ein entbehrliches Güterzuggleis einschließlich Oberleitungsanlagen ersatzlos zurückgebaut werden. Im verbleibenden Güterzuggleis sollten die Holzschwellen gegen Betonschwellen ausgewechselt und die abgängigen Schienen der Form S 49 durch solche der Form S 54 ersetzt werden, um auf diese Weise fahrplanmäßige Überholungen des S-Bahn-Verkehrs durch Personenzüge in südlicher Richtung zu ermöglichen.

Die von der Klägerin im Anhörungsverfahren (Schreiben vom 11. November 1988) vorgebrachten, von der DB im Planfeststellungsbeschluß zurückgewiesenen Einwendungen gingen für beide Planfeststellungsbereiche dahin, daß der Endausbau der S-Bahn-Strecke S 1 eine Aufteilung der Planung in einzelne Verfahren und einzelne Planungsabschnitte nicht zulasse. Die Auswirkungen, die sich durch die Gleisänderungen und die Zugfrequenzerhöhungen ergäben, müßten im Rahmen einer Gesamtplanung offengelegt werden. Der Ausbau der Strecke und die Zugfolgeverdichtung beträfen wesentliche Änderungen des Schienenweges in dem gesamten Stadtgebiet. Nach ihren, der Klägerin, Lärmkarten würden (Tag und Nacht) unzumutbare Beeinträchtigungen durch Schienenlärm entstehen, der den (Lärm-)Schutz der Anwohner im gesamten Streckenabschnitt erforderlich mache (vgl. Beiakte VI Blatt 451, 452). Von der Klägerin wurde im übrigen für beide

Bahnhöfe die behindertengerechte Nutzbarkeit eingefordert.

Gegen den ihr am 28. September 1989 zugestellten Planfeststellungsbeschluß hat die Klägerin am 27. Oktober 1989 Klage erhoben und zunächst den Antrag angekündigt,

die DB zur Aufnahme zusätzlicher Auflagen in den Planfeststellungsbeschluß vom 18. September 1989 - Az.: Pb 2.012 Nae (I.2.19b) - hinsichtlich des erforderlichen passiven und aktiven Lärmschutzes und hinsichtlich der erforderlichen Einrichtungen für Behinderte zu verurteilen.

Zur Begründung hat sie im wesentlichen folgendes geltend gemacht: Die Klage sei als Verpflichtungsklage darauf gerichtet, die DB im Rahmen der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Erlaß zusätzlicher Auflagen im Hinblick auf den erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutz entlang der Bundesbahnstrecke Du.-Dü. zu verpflichten. Soweit mit der Klage auch Auflagen für die Schaffung von Einrichtungen für Behinderte angestrebt worden seien, werde dieses Ziel nicht weiterverfolgt, da die DB sich inzwischen bereit erklärt habe, derartige Einrichtungen einzubauen.

Der Planfeststellungsbeschluß selber werde nicht angefochten, da die geforderten Maßnahmen unabhängig von dem Ausbau der Strecke auch nachträglich noch durchgeführt werden könnten. Die Klage sei zulässig, da sie, die Klägerin, durch das Unterlassen der erforderlichen zusätzlichen Auflagen hinsichtlich des Lärmschutzes in ihrem Eigentum verletzt sei. Es handele sich dabei um die städtischen Sportanlagen (Bezirkssportanlage am K.weg, Si.Allee/St.straße, A.Sch./ Gr.Allee), um städtische Kleingartenanlagen (nördlich des Haltepunktes I.Schl.) sowie um städtische Friedhöfe (Wa.friedhof und Friedhof. Bu. in der Nähe des Bahnhofs Bu.).

Die Bundesbahnstrecke Du.-Dü. könne nur als eine einheitliche Verkehrsanlage betrachtet werden, weil die Änderung der Zugfrequenz bauliche Änderungen in einem Bereich erforderlich mache, in welchem die für den neuen Streckenbereich (Gr. bis Dü.-Hbf) erstrebte Frequenz schon bestehe.

Sie, die Klägerin, habe grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven und passiven Lärmschutz entlang der gesamten Strecke Du.-Dü., wenn die beabsichtigten Ausbauarbeiten - gleichgültig ob sie im Planfeststellungsverfahren erfaßt worden seien - zu unzumutbaren Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnbebauung und die angrenzenden städtischen Einrichtungen führen würden. Daß im vorliegenden Fall unzumutbare Lärmbelastungen entstünden, sei unstrittig. Die DB habe in den beiden Planfeststellungsbereichen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und auch passiven Lärmschutz vorgesehen. In den übrigen Bereichen der Strecke liege die gleiche Lärmsituation vor, insbesondere werde der zulässige Grenzwert für die Nacht erheblich überschritten, da der Pegel zur Nachtzeit 68 dB(A) erreiche - und zwar unter Berücksichtigung eines Schienenbonus von 5 dB(A). Ausweislich des vom Institut für Lärmschutz in ihrem Auftrag erstellten Gutachtens aus Oktober 1989 über die derzeitige und zu erwartende Geräuschbelastung an der DB-Strecke zwischen Du.-Bu. und Du.-Ra. werde in den hier relevanten Streckenabschnitten außerdem der maßgebliche Beurteilungspegel des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV eindeutig überschritten; außerdem handele es sich bei den geplanten Vorhaben in den hier relevanten nicht planfestgestellten Streckenabschnitten jedenfalls um erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne dieser Vorschrift. Dies liege mit Blick

auf die vorgesehene Errichtung eines zusätzlichen Gleises auf der Hand, sei aber auch im Falle des in der entgegengesetzten Fahrtrichtung geplanten Umbaus eines wenig frequentierten Güterzuggleises in ein modernes Hochgeschwindigkeitsgleis die einzig sachgerechte Beurteilung. Das in Rede stehende Bauvorhaben erweise sich somit als eine im Verordnungssinne wesentliche Änderung eines Schienenweges, welche die DB zur Einhaltung der in § 2 der 16. BImSchV aufgeführten Immissionsgrenzwerte durch die Vornahme der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen verpflichte.

Die von der Klägerin mit diesem Vortrag ins Feld geführten, ihr gehörenden Grundstücke grenzen nicht unmittelbar östlich oder westlich an das Plangebiet an.

Die Klägerin hat beantragt,

die DB zu verurteilen, in Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. September 1989 eine Auflage hinsichtlich des erforderlichen Lärmschutzes anzuordnen unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts,

hilfsweise,

die DB zu verurteilen, im Bereich der der Bahntrasse zugewandten Seiten der Sportstätten K.weg, Si.Allee/St. und A.Sch./Gr.Allee, der Friedhöfe Wa.friedhof und Friedhof Bu. sowie der Kleingartenanlage nördlich des Haltepunkts I.Schl. eine Auflage hinsichtlich des erforderlichen Lärmschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts anzuordnen.

Die DB hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat die Klage wegen fehlender Bestimmtheit der Klageanträge und mangelnder Klagebefugnis für unzulässig, im übrigen für unbegründet gehalten. Hierzu hat sie u.a. die Auffassung vertreten, aus der Rechtsprechung könne keineswegs geschlossen werden, daß Verkehrsimmisionen an einem ganz anderen Streckenabschnitt, der nicht zu dem in Rede stehenden planfestgestellten Teilabschnitt gehöre, kausal eben diesem planfestgestellten Streckenabschnitt zugeordnet werden könnten. Maßgeblich könnten nur solche Immissionen des Vorhabens sein, die genau von der planfestgestellten Verkehrsanlage ausgingen. Der Anlieger einer Verkehrsanlage könne nur insoweit rechtlich betroffen sein, als tatsächlich von ihr ausgehende Immissionen bei ihm feststellbar seien. Soweit die Klägerin demgegenüber Lärmschutzmaßnahmen für solche Streckenabschnitte verlange, die bereits früher vollständig planfestgestellt worden seien, ziele ihr Begehren nicht auf Lärmvorsorge, sondern tatsächlich auf eine gesetzlich nicht vorgesehene Lärmsanierung.

Die Klägerin hat hierauf u.a. dahin erwidert, daß es sich auf einer Strecke von ca. 15 km innerhalb des Du.-er Stadtgebietes um eine einheitliche Baumaßnahme zur Umwandlung eines Güterzuggleises in ein IC/EC-Gleis handle, die zu einer Erhöhung des Lärmpegels um 8,8 dB(A) führe und damit fast zu einer Verdoppelung der empfundenen Lärmbelästigung. Der heutige, bereits unzumutbare Immissionspegel werde in der Nachtzeit um mehr als 3 dB(A) erhöht. Die DB hat hierauf u.a. dahin repliziert, bauliche Änderungsmaßnahmen im Sinne der 16. BimSchV seien ausschließlich in den Bereichen der beiden Planfeststellungsbeschlüsse durchgeführt worden. Im übrigen sei die angeführte Strecke nur durch betriebliche, nicht jedoch durch entsprechende bauliche Änderungen betroffen. Auf der

Strecke Dü.-Hbf bis Du.-Hbf liege eine Teilstrecke von 9,2 km auf Du.-er Stadtgebiet (von Kilometer 53,38 (Stadtgrenze) bis Kilometer 63,10 Du.-Hbf). Die Auswechslung bzw. Erneuerung des Güterzuggleises erfolge auf einer Strecke von 6,1 km, wovon 2 km in den Planfeststellungsbereichen lägen. Die von der Klägerin ermittelten Werte von 8,8 dB(A) seien falsch. Sie, die DB, lege eine Zugentwicklung von derzeit 281 auf 306 Zugbewegungen am Tag und von 61 auf 73 Zugbewegungen in der Nacht zugrunde.

Das Verwaltungsgericht hat das Verfahren im Umfang der erklärten Klagerücknahme - die Auflagen für die Schaffung von Einrichtungen für Behinderte betreffend - eingestellt und im übrigen die Klage mit dem angefochtenen Urteil, auf dessen Inhalt Bezug genommen wird, als unzulässig abgewiesen.

Gegen die ihr am 30. April 1992 zugestellte Entscheidung hat die Klägerin am 27. Mai 1992 Berufung eingelegt. Zu deren Begründung macht sie im wesentlichen geltend, die Teilstrecken, für welche die DB Planfeststellungsbeschlüsse erstellt habe, stimmten nicht überein mit den Bereichen, in denen durch erhebliche bauliche Eingriffe der Beurteilungspegel des von dem geänderten Verkehrsweg ausgehenden Lärms auf über 70 dB(A) am Tage und um 3 dB(A) in der Nacht erhöht werde. Die von ihr, der Klägerin, beantragten Lärmschutzaufgaben ließen sich sachlich weder dem einen noch dem anderen Planfeststellungsbeschuß zuordnen, sondern würden durch die Gesamtbaumaßnahmen bedingt, die in den Planfeststellungsbeschlüssen der DB nur unzureichend erfaßt worden seien. Allein die Weiterführung des 20-Minuten-Taktes der S-Bahn-Linie S 1 über den Bahnhof Du.-Gr. hinaus hätte die durchgeführten baulichen Maßnahmen nicht erfordert. Diese dienten vielmehr der Schaffung zweier Überholgleise, damit Fern- und Eilzüge die S-Bahnzüge ungehindert, d.h. ohne Halt, überholen könnten. Ziel der Planfeststellungsbeschlüsse sei deswegen die Gewährleistung einer dichteren Zugfolge unter Einsatz von Hochgeschwindigkeiten fahrenden Zügen bei gleichzeitiger Erstreckung des 20-Minuten-Taktes für die S-Bahn-Linie S 1. Diese dichtere Zugfolge und der Einsatz von Hochgeschwindigkeiten fahrenden Zügen seien auch der Grund für die Erhöhung der Lärmimmissionen, die durch die klageweise geforderten Schutzaufgaben verhindert werden sollten. Dieser Zusammenhang werde dadurch erhärtet, daß die baulichen Maßnahmen nach dem Vortrag der DB selbst in einem Streckenabschnitt durchgeführt würden, in dem der 20-Minuten-Takt für die S-Bahn-Linie schon seit Mai 1974 eingeführt sei. Zur Schaffung dieser Überholmöglichkeiten sei für die -Fahrtrichtung Du.-Gr. – Du.-Hbf ein Personenzuggleis angelegt worden. Die Planfeststellungsbeschlüsse der DB verletzten sie, die Klägerin, in ihrem Eigentumsrecht an der Kleingartenanlage an der Sternstraße, solange die Anordnung von aktiven Lärmschutzaufgaben fehle. Eine dauernde Wohnnutzung sei keine Voraussetzung für die Schutzbedürftigkeit eines bestimmten Gebietes. Für die Erhöhung des Beurteilungspegels - die Kleingartenanlage an der St.straße betreffend - bedürfe die Feststellung des adäquaten Ursachenzusammenhanges zwischen der Gesamtbaumaßnahme und der Lärmerhöhung keiner vertiefenden Darlegung. Die Kleingartenanlage liege neben dem Streckenabschnitt, in dem die als wesentliche Änderung des Schienenweges zu qualifizierende Umrüstung des wenig benutzten Güterzuggleises in ein auch für Hochgeschwindigkeiten fahrende Züge nutzbares Gleis stattgefunden habe. In räumlicher Hinsicht sei der Anspruch auf ergänzende Auflagen des aktiven Lärmschutzes jedoch nicht beschränkt auf die Grundstücke, die innerhalb der Grenzen des Planfeststellungsbeschlusses lägen. Werde eine Verkehrsfläche durch Bbauungsplan festgesetzt, so seien auch die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm in die planerische Abwägung mit einzubeziehen,

welche Grundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans betreffen.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, den Planfeststellungsbeschuß vom 18. September 1989 - Pb 2.012 Nae (I. 2. 19 b) (den Bereich des Bahnhofs Du.-Bu. betreffend) um Schutzauflagen zu ergänzen mit dem Inhalt, daß durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes längs der Bundesbahnstrecke gewährleistet wird, daß in dem Kleingartengebiet an der St.straße der Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) am Tag nicht überschritten wird.

Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Die Beigeladene beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Klägerin und der Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Berufung hat keinen Erfolg.

Im Umfang der Klagerücknahme - betreffend die im Klageantrag vor dem Verwaltungsgericht genannten Sportstätten und Friedhöfe (die ursprünglich mit der Klage auch verfolgten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sind im Wege der Klarstellung schon im Verfahren I. Instanz nicht mehr zum Gegenstand des Klagebegehrens gemacht worden) ist das Verfahren einzustellen und sind die sich nach dem Gesetz ergebenden Rechtsfolgen der Zurücknahme auszusprechen, nachdem die Beklagte in die Zurücknahme der Klage eingewilligt hat, §§ 92 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) i.V.m. §§ 155 Abs. 2, 162 Abs. 3, 173 VwGO i.V.m. § 269 Abs. 3 Satz 1 der Zivilprozeßordnung (ZPO).

Die Klage ist im übrigen zulässig. Sie ist insbesondere als Verpflichtungsklage gemäß § 42 Abs. 1 VwGO statthaft, soweit die Klägerin mit ihr die Ergänzung der Regelungen in dem Planfeststellungsbeschuß vom 18. September 1989 um Lärmschutzauflagen erstrebt. Die im Schriftsatz vom 2. April 1990 enthaltene mißverständliche Formulierung, wonach der Planfeststellungsbeschuß selber nicht angefochten worden sei, ist nach Erörterung der Sache in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat dahin zu verstehen, daß die Klage nicht auf die (bloße) Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtet ist.

Die Klägerin ist ferner klagebefugt, § 42 Abs. 2 VwGO, weil es nicht von vornherein ausgeschlossen erscheint, daß der angegriffene Planfeststellungsbeschuß sie in ihrem Anspruch auf gerechte Abwägung ihrer von dem Plan betroffenen Belange, insbesondere ihres Grundeigentums an der Kleingartenanlage Sternstraße, verletzt.

Die zulässige Klage ist indes nicht begründet.

Die mit ihr erstrebte Verpflichtung der Beklagten läßt sich nicht in Anknüpfung an die in Rede stehende Planfeststellung auf einen Planergänzungsanspruch stützen, der im allgemeinen in Fällen wie hier seine Grundlage in den §§ 74 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) i.V.m. § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) finden kann (1.).

Die Klage ist auch dann nicht begründet, wenn man - unter Zurückstellung erheblicher Bedenken - zugunsten der Klägerin davon ausgeht, daß es in Fällen rechtswidrig unterbliebener Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens - hier betreffend die Baumaßnahmen hinsichtlich der Güterzuggleise - möglich ist, einen Auflagenanspruch - anstelle etwa eines Unterlassungs- oder Störungsbeseitigungsanspruchs - auch außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens durchzusetzen, falls ein solcher Anspruch bei gebotener Durchführung eines solchen Verfahrens bestanden hätte (2.).

Vgl. zu einem derartigen Anspruch:

BVerwG, Urteil vom 14. Dezember 1973 - 4 C 50.71 -, BVerwGE 44, 235 ff. (241); Urteil vom 22. Februar 1980 - 4 C 24.77 -, DÖV 1980, 516 ff. (518) und Urteil vom 29. Mai 1981 - 4 C 97.77 -, DÖV 1981, 719 ff. (721).

Zu 1.): Bei dieser Anspruchsgrundlage (§§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, 41 Abs. 1 BImSchG) handelt es sich um eine besondere gesetzliche Ausformung des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebotes und damit des subjektiv-öffentlichen Rechts. eines Planbetroffenen auf gerechte bzw. ordnungsgemäße Abwägung der gegebenenfalls von dem Vorhaben berührten öffentlichen und - eigenen - privaten Belange.

Vgl. Kühling, Fachplanungsrecht, Düsseldorf 1988, Rdnr. 421 und BVerwG, Urteil vom 14. Dezember 1979 - 4 C 10.77 -, BVerwGE 59, 253 ff. (260).

Für den Fall, daß den insoweit bestehenden rechtlichen Anforderungen,

zu ihnen vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1969 - 4 C 105.66 -, BVerwGE 34, 301 ff. (308 f.), Urteil vom 5. Juli 1974 - 4 C 50.72 -, BVerwGE 45, 309 ff. (314 f.) und Urteil vom 14. Februar 1975 - 4 C 21.74 -, BVerwGE 48, 56 ff. (64/65),

hinsichtlich der etwa gebotenen Schutzauflagen mit der Planfeststellung nicht genügt ist, korrespondiert der entsprechenden Rechtsverletzung (lediglich) ein Anspruch auf Planergänzung, wie er hier mit der Klage verfolgt wird, allerdings nur unter der Voraussetzung, daß dadurch nicht die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt wird, andere Belange nicht nachteilig betroffen werden und die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bzw. eines abtrennbaren Planteiles dadurch nicht in Frage gestellt wird.

Vgl. Kühling a.a.O., Rdnr. 423 und BVerwG, Urteil vom 7. Juli 1978 - 4 C 79.76 u.a. -, BVerwGE 56, 110 ff. (133).

Insoweit bestehen bereits durchgreifende Bedenken gegen die Begründetheit der Klage. Denn die Klägerin fordert mit ihren Schallschutzmaßnahmen - nach teilweiser Klagerücknahme lediglich in einem quantitativ geringeren Umfang als zuvor - etwas ein, was wegen der

dadurch berührten Fragen nach den Grenzen der Verantwortlichkeit der DB, wegen der Lage der zu schützenden Bereiche weit außerhalb der festgelegten Grenzen des Plangebietes sowie wegen der Kosten der geforderten Maßnahmen grundsätzliche Probleme der Gesamtkonzeption der Planung u.a. hinsichtlich der Zweck-Mittel-Relation aufwirft. Es liegen damit die Voraussetzungen vor, unter denen der - behaupteten, ggf. vorliegenden - Rechtsverletzung (nur) ein Anspruch auf Aufhebung der Planung insgesamt korrespondieren kann. Einen solchen Anspruch hat die Klägerin nach Erörterung in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat - insbesondere der Vertreter der Beigeladenen hat im Anschluß an den entsprechenden schriftsätzlichen Vortrag vom 30. November 1994 insoweit die Auffassung vertreten, die erhobene Klage sei aus den genannten Gründen nicht zulässig - nicht, auch nicht hilfsweise gestellt. Für den Senat verbietet sich deswegen eine entsprechende Auslegung des Klagebegehrens.

Die Klage ist unbeschadet dessen weiterhin deswegen unbegründet, weil das Recht der Klägerin auf ordnungsgemäße Abwägung ihrer eigenen Belange mit dem Planfeststellungsbeschluß vom 18. September 1989 nicht verletzt worden ist. Dieses Recht ist mit Blick auf die der zuständigen Behörde wie hier gesetzlich eingeräumte planerische Gestaltungsfreiheit, § 36 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes (BBahnG) vom 13. Dezember 1951 in der bis zum 31. Dezember 1993 geltenden Fassung (vgl. Art. 8, § 1 Nr. 2 i.V.m. Art. 11 Abs. 1 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378), darauf gerichtet, daß die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander gerecht bzw. ordnungsgemäß abgewogen werden.

Vgl. zum Inhalt dieses Anspruchs: BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1969, a.a.O., S. 308/309, Urteil vom 9. März 1990 - 7 C 21.89 - BVerwGE 85, 44 ff. (51), Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18.91 -, BVerwGE 90, 97 ff. (101).

Der den Planfeststellungsbehörden eingeräumte Bewertungs- und Entscheidungsspielraum ist danach u.a. dann überschritten - mit der Folge einer Rechtsverletzung des in seinen abwägungserheblichen Belangen Betroffenen - wenn die Bedeutung der öffentlichen Belange und diejenige der etwa betroffenen privaten Belange im Verhältnis zu ihrer objektiven Gewichtigkeit und/oder in ihrem Verhältnis zueinander verkannt worden sind und dadurch die Gewichtung dieser Belange bzw. der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, durch welche die objektive Gewichtigkeit einzelner dieser Belange völlig verfehlt wird.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975 a.a.O., S. 64 sowie Urteil vom 7. Juli 1978 a.a.O., S. 122 f.

Danach ist die gerichtliche Kontrolle zunächst darauf gerichtet, aber auch darauf beschränkt zu überprüfen, ob die Planfeststellungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975 a.a.O., 64.

Abwägungserheblich ist, was nach Lage der Dinge in die Abwägung als vom Vorhaben berührter Belang einzustellen ist.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Juni 1979 - 4 C 8.76 -, BVerwGE 58, 154 ff. (156).

Geschützt sind neben subjektiv-öffentlichen oder privaten Rechten alle mehr als nur geringfügigen und schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen sind. Ferner ist Voraussetzung für die Abwägungserheblichkeit einer Betroffenheit, daß ihr Eintritt nicht unwahrscheinlich,

vgl. zu diesem Merkmal: Schulze- Fielitz, Das Flachglasurteil des Bundesverwaltungsgerichts - BVerwGE 45, 309 -, Zur Entwicklung der Diskussion um das planungsrechtliche Abwägungsgebot -, JURA 1992, 201 ff. (203), BVerwG, Beschluß vom 9. November 1979 - 4 N 1.78, 4 N 2 - 4.79 -, BVerwGE 59, 87 ff. (103), Beschluß vom 14. September 1987 - 4 B 179, 180.87 -, NVwZ 1988, 363,

und für die planende Stelle als abwägungsbeachtlich zu erkennen ist.

Vgl. BVerwG, Beschluß vom 9. November 1979 a.a.O., S. 103 und Beschluß vom 14. September 1987 a.a.O., S. 363.

Betroffenheiten, die der planenden Stelle bei ihrer Entscheidung über ihren Plan als abwägungserheblich nicht erkennbar sind, können ohne Schaden für das Abwägungsergebnis unberücksichtigt bleiben.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 13. September 1985 - 4 C 64.80 -, NVwZ 1986, 740/741, Beschluß vom 7. Dezember 1988 - 7 B 98.88 -, NVwZ-RR 1989, 241 und Urteil vom 30. August 1993 - 7 A 14.93 -, Natur und Recht 1994, S. 283 f. = Buchholz 442.08, § 36 BBahnG Nr. 23.

Hat es der "Betroffene" unterlassen, seine angebliche Betroffenheit im Zuge der Anhörung vorzutragen, dann ist die Betroffenheit abwägungserheblich nur unter der Voraussetzung, daß sie sich der planenden Stelle aufdrängen mußte.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 13. September' 1985 a.a.O.

Die Anwendung dieser Grundsätze führt hier auf den Schluß, daß sich die mit der Klage geltend gemachte Betroffenheit hinsichtlich des Eigentums an der Kleingartenanlage St.straße auf einen Gegenstand bezieht, der als privates Recht an sich geeignet ist, Abwägungsrelevanz zu gewinnen. Seine Abwägungserheblichkeit war indes für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Die Klägerin hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens ihre Betroffenheit in ihrem Eigentum nicht gegenüber der Planfeststellungsbehörde als zu beachtenden Belang vorgetragen, obwohl sie von Anfang an zugrunde gelegt hat, daß die geplanten Maßnahmen zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen auf der Strecke Du.-Hbf bis Dü.-Hbf, insbesondere aber im Stadtgebiet Du. führen würden. Sie hat deswegen nachhaltig (unter dem Datum des 11. November 1988) die Festlegung der Plangrenzen als "nicht einsichtig" gerügt. Sie wurde daraufhin von der Bundesbahndirektion Essen mit Schreiben vom 7. Februar 1989 ausdrücklich auf Änderungsmaßnahmen außerhalb der planfestgestellten Gebiete hingewiesen, die nach deren Auffassung allerdings nicht planfeststellungsbedürftig waren. Die Bundesbahndirektion Essen verband diese Information mit der Bereitschaft zu weiteren Erläuterungen auf Rückfrage. Unter diesen Umständen kann die Klägerin entgegen ihrer in der mündlichen Verhandlung

vor dem Senat geäußerten Rechtsauffassung nicht mit dem Einwand gehört werden, daß ihr genaue Einzelheiten der Planungen außerhalb des Plangebietes nicht bekannt gewesen seien, daß sie deswegen auch nicht in der Lage gewesen sei, ihre konkreten Betroffenheiten vorzubringen. Daß die Klägerin im Gegenteil der Funktion ihrer Anhörung entsprechend schon vor Planfeststellung Anlaß hätte sehen und Gelegenheit hätte nehmen müssen, ihre erst mit der Klage und Berufung substantiierte Betroffenheit vorzubringen, geht schließlich noch aus einem am 22. September 1989 bei der Bundesbahndirektion Essen eingegangenen Schreiben der Klägerin hervor, in welchem sie unter Bezugnahme auf den Erörterungstermin vom 9. Mai 1989 und auf schon seit Jahren bekannte Beschwerden von Anliegern und Bürgerinitiativen über unzumutbare Lärmbelastungen "entlang der Bundesbahnstrecke Du.-Dü." wegen der "im Zuge des Planfeststellungsverfahrens" erwarteten "Verdichtung der Hochgeschwindigkeitsbahnen für die Anlieger zum Schutze der Wohn- und Schlafruhe vor Schienenlärm entlang der gesamten Bundesbahnstrecke" einen entsprechenden Lärmschutz forderte.

Die erst mit der Klage ins einzelne gehend reklamierte Betroffenheit der Klägerin als Eigentümerin der Kleingartenanlage St.straße mußte sich der Planfeststellungsbehörde nicht aufdrängen. Es ist schon nicht geltend gemacht und auch nicht sonst erkennbar, daß ihr die Stellung der Klägerin als Eigentümerin der in Rede stehenden Kleingartenanlage bekannt war. Die Klägerin hat sich zudem bis zur Planfeststellung insoweit nicht gemeldet. Ferner kamen nach der eigenen, insoweit zumindest als vertretbar zu bewertenden Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde Eigentümer wie die Klägerin, die Anlieger der Bahnstrecke in einer Entfernung von wie hier ca. 1, 5 km nördlich der Plangrenze waren, als durch die planfeststellungsbedürftigen baulichen Änderungen Betroffene nicht in Betracht, so daß auch von daher die Planfeststellungsbehörde eine abwägungserhebliche Betroffenheit nicht zu sehen und deswegen eine entsprechende Berücksichtigung des Eigentums bei der Abwägung nicht vorzunehmen brauchte.

War die Eigentümerstellung der Klägerin aber schon mangels Erkennbarkeit der entsprechenden angeblichen Betroffenheit nicht abwägungserheblich, enthält ihre fehlende Berücksichtigung in dem Planfeststellungsbeschluß vom 18. September 1989 keine das Recht der Klägerin auf ordnungsgemäße Abwägung verletzende Unterlassung. Dies hat im gegebenen Zusammenhang die Folge, daß der mit der Berufung weitergeführte Anspruch auf Planergänzung nicht besteht. Denn dieser hat durch seinen rechtssystematischen Zusammenhang mit dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot die Erkennbarkeit der Rechte zur Voraussetzung, deren Schutz vor nachteiligen Wirkungen (unzumutbaren Belastungen) ggf. erforderlich ist. Diese Voraussetzung entspricht - in modifizierter Form - der notwendigen Antragstellung im Verwaltungsverfahren, sofern eine Verpflichtung zu Maßnahmen in Rede steht, die dem eigenen Schutz dienen, zugleich aber einen Dritten belasten sollen. Hieran fehlt es.

Das Abwägungsgebot ist weiterhin deswegen nicht zum Nachteil der Klägerin verletzt worden, weil die Stellung der Klägerin als Eigentümerin der Kleingartenanlage St.straße aus einem weiteren Grunde nicht abwägungserheblich gewesen ist. Was "nach Lage der Dinge" als schützenswert zu berücksichtigen ist, hängt wie dargelegt, von den jeweiligen Gegebenheiten des Einzelfalles und seiner Einbindung in besondere Regelungszusammenhänge des Fachplanungsrechts ab. Im vorliegenden Fall begrenzen vor allem die Regelungen in den §§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1

BImSchG das Maß dessen, was an Belangen schützenswert ist und was dementsprechend als beachtlich von den Betroffenen eingefordert werden kann. Nach den §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG soll durch Festlegung bzw. durch das Gebot der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten der - dem Stand der Technik entsprechende - Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne der §§ 3 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG durch Verkehrsgeräusche sichergestellt werden, die durch den (Neu-)Bau und/oder eine wesentliche (bauliche) Änderung u.a. von Schienenwegen verursacht werden. In diesem Rahmen könnten Auflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG "erforderlich" sein. Sie sind damit u.a. an zwei Voraussetzungen geknüpft: Die Immissionen bzw. Emissionen müssen - erstens - infolge des Neubaus oder der wesentlichen baulichen Änderung eines Schienenweges und - zweitens - für die Nachbarschaft entstehen, §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG. Es kann zugunsten der Klägerin unterstellt werden, daß es sich bei den planfestgestellten Maßnahmen um wesentliche bauliche Änderungen im Sinne des Gesetzes handelte. Die Klägerin gehört indes als Eigentümerin des Kleingartengeländes an der St.straße nicht zur Nachbarschaft der planfestgestellten Maßnahme. Das Kleingartengelände liegt von der nördlichen Plangebietsgrenze ca. 1,5 bis 1,85 km entfernt. Es gehört schon bei natürlicher Betrachtungsweise nicht zur Nachbarschaft der Baumaßnahmen im Bahnhof Du.-Bu.. Diese sind bodenbezogen und erreichen ihrer Funktion entsprechend diejenigen als Nachbarschaft, die infolge der Änderungen unmittelbar an das Plangebiet angrenzend von erhöhtem Lärm betroffen sind und welche die auf diese Weise anliegenden Grundstücke im übrigen so nutzen, daß Lärmschutz erforderlich erscheint.

Vgl. zu dem letztgenannten Merkmal allgemein BVerwG, Beschluß vom 17. März 1992 - 4 B 230.91 -, UPR 1992, 271 f. (272).

Wenn auch letzteres für die Kleingartenanlage - am Tage -zutreffen mag, so fehlt es doch an einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zwischen den planfestgestellten Baumaßnahmen und dem Kleingartengelände. Dieser Zusammenhang ist noch aus den folgenden Gründen für den von §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG gewollten - begrenzten - Schutz erheblich: Die §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG nehmen innerhalb der Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine Sonderstellung ein. Die Vorschriften des Gesetzes gelten u.a. für den Bau von Eisenbahnen (nur) nach Maßgabe der §§ 41 bis 43, § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG. Demgemäß zählen öffentliche Verkehrswege nicht zu den Anlagen im Sinne dieses Gesetzes, § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG. Damit sind öffentliche Schienenwege und die von ihnen ausgehenden Lärmimmissionen nicht Gegenstand des Immissionsschutzes, sofern sie nicht neu gebaut (im Sinne von (Neu-)Errichtung) oder im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG wesentlich baulich verändert werden.

Vgl. Jarass, BImSchG, Kommentar, 2. Aufl. 1993, § 41 Rdnr. 8, Schulze-Fielitz, Gemeinschaftskommentar zum BImSchG, 1. Aufl. 1994, § 41 Rdnr. 30 und zu dem Problem, daß es sich bei den wesentlichen Änderungen nur um bauliche Änderungen handeln kann, vgl. ebenfalls Schulze-Fielitz a.a.O., Rdnrn. 31, 33.

Insbesondere abweichend von § 15 Abs. 1 BImSchG bedürfen wesentliche Betriebsänderungen nicht der Genehmigung nach diesem Gesetz, gilt hinsichtlich des Betriebs ganz allgemein, daß die Duldungsgrenze sich ihm gegenüber nicht u.a. aus den §§ 3 Abs. 1 i.V.m. 22 Abs. 1. i.V.m. 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG herleiten läßt, weil insoweit ein Immissionsabwehranspruch gerade nicht besteht.

Vgl. OVG Bremen, Urteil vom 19. Januar 1993 - 1 BA 11/92 -, NVwZ-RR 1993, 468 ff. (470) und BVerwG, Beschluß vom 27. Dezember 1993 - 7 B 121.93 -, Natur und Recht 1994, S. 391; zur Unterscheidung zwischen Baumaßnahmen auf der einen, Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen auf der anderen Seite vgl. noch Jarass a.a.O., Rdnr. 12 und Schulze-Fielitz a.a.O., Rdnr. 30.

Diese Gesetzssystematik legt die strikte Beachtung des aus ihr herzuleitenden Grundsatzes nahe, daß Lärmschutz aus Anlaß betrieblicher Änderungen auf Lärmsanierung zielt und deshalb vom Gesetz nicht vorgesehen ist. Die Notwendigkeit, im Einzelfall eine rechtliche Abgrenzung zwischen Lärmimmissionen infolge von Betriebsänderungen und solchen infolge von wesentlichen baulichen Änderungen zu leisten, ist damit handgreiflich. Diese Notwendigkeit bezieht sich nicht - wie noch dargelegt wird - lediglich auf die Frage, ab wann eine bauliche Änderung wesentlich oder erheblich ist, sondern auch auf die Frage, bis wohin Nachbarschaft zu wesentlichen baulichen Veränderungen reicht und wo Nachbarschaft zu betrieblichen Änderungen beginnt bzw. aufhört. Diese Notwendigkeit zur Abgrenzung drängt sich auch schon deswegen auf, weil bauliche Maßnahmen in aller Regel auf solche des Betriebes abzielen werden und sich anders als z.B. im Straßenverkehr (die von der Klägerin herangezogene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 1989 - 4 B 234.88 - ist schon deswegen nicht einschlägig) in ihren Auswirkungen auf relativ langen Strecken als adäquat kausal verfolgen lassen.

Der Senat legt insoweit zugrunde, daß das Gesetz aus den genannten Gründen seiner Systematik aus Anlaß des Neubaus und/oder der wesentlichen baulichen Änderung von Eisenbahnen eine - dem räumlichen Ausstrahlungsbereich baulich/betrieblicher Änderungen entsprechend - nur ganz enge räumliche Nachbarschaft als geschützt voraussetzt, die Anlieger an Gleisanlagen im übrigen aber lediglich als von betrieblichen Änderungen Betroffene erachtet. Hierauf deutet nicht zuletzt auch die in § 41 Abs. 2 BImSchG enthaltene Regelung. Für die hier vertretene Auffassung streitet schließlich auch die praktische Handhabbarkeit der einschlägigen Planfeststellungen. Das Kleingartengelände an der St.straße zählt deswegen nicht zur Nachbarschaft der planfestgestellten Maßnahmen.

Unter diesen Umständen bedarf es keiner Entscheidung, ob im gegebenen Fall § 20 Abs. 7 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378, 2396 - wonach Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich sind, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind - zu Lasten der Klägerin lediglich eine Grobprüfung nicht nur des Abwägungsergebnisses auf offensichtliche Fehlgewichtungen, sondern auch des Abwägungsvorganges erfaßt. Denn die rechtliche Prüfung hat - wie dargelegt - auch unter Anlegung des insoweit bislang üblichen Prüfungsmaßstabes zu keinen durchgreifenden Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der von der DB getroffenen Maßnahmengeführt.

Zu 2): Hinsichtlich derjenigen Baumaßnahmen, die ohne Planfeststellungsverfahren vorgenommen worden sind, hier insbesondere hinsichtlich derjenigen, welche die Ertüchtigung des zuvor als Güterzuggleis genutzten Gleises betreffen, besteht der geltend gemachte Anspruch auf Verpflichtung der Beklagten zur Planergänzung ebenfalls nicht. Der Senat läßt insoweit namentlich unerörtert, ob der auf diesen Sachverhalt bezogene Anspruch nicht lediglich als "Auflagenanspruch" ohne Bezug zu der vorgenommenen Planfeststellung

begründet sein könnte. Denn entgegen der Rechtsmeinung der Klägerin fehlt es dem Anspruch jedenfalls an seiner grundlegenden Voraussetzung, wonach die Planfeststellung an sich rechtlich erforderlich, tatsächlich aber unterblieben ist und bei gebotener Durchführung ein Planergänzungsanspruch auf die in Rede stehenden Schutzauflagen bestanden hätte. Abgesehen davon, daß dieser Anspruch wegen seiner Bedeutung für die Gesamtkonzeption der - gedachten - Planung scheitern müßte, knüpft beides an eine wesentliche Änderung an, § 36 Abs. 2 BBahnG, § 41 Abs. 1 BImSchG. Diese liegt aber in den in Rede stehenden Maßnahmen betreffend das Güterzuggleis nicht. Insbesondere in dem Austausch der Holzschwellen gegen Betonschwellen auf 6,1 km zwischen Südkopf Du.-Hbf und Du.-Gr. sowie der abgängigen Schienen liegt im gegebenen Fall keine wesentliche Änderung einer Eisenbahn im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG. Insoweit ist vor allem zu beachten, daß die für die Beantwortung der Frage nach der Wesentlichkeit einer baulichen Änderung erforderliche Abgrenzung nicht lediglich auf die durch sie etwa bewirkte Änderung der Immissionssituation,

zu diesem Gesichtspunkt vgl. BVerwG, Beschluß vom 23. Februar 1993 - 7 B 7.93 -, NVwZ-RR 94, 201 und Beschluß vom 13. Oktober 1994 - 7 VR 10.94 -, S. 15 des amtlichen Umdrucks,

und/oder auf ihren (baulichen) Umfang beschränkt ist. Sie bezieht sich vielmehr darüber hinaus wesentlich darauf, ob sie als Unterhaltungsmaßnahme der Aufrechterhaltung oder Änderung der Betriebsabläufe dient. Überwiegt der Charakter der Maßnahme als Unterhaltungsmaßnahme, so enthält sie regelmäßig keine wesentliche bauliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG, ohne daß es im einzelnen auf ihren Umfang oder auf die durch sie ermöglichte Lärmsteigerung ankäme.

Vgl. zu dieser Unterscheidung Schulze-Fielitz a.a.O., Rdnrn. 38, 39 und 41 sowie Jarass a.a.O., Rdnr. 1.

Gedanklicher Bezugspunkt für die Bewertung einer Maßnahme ist damit in erster Linie die Frage nach ihrer Funktion im Rahmen des vorhandenen Betriebs. Gewinnt sie aus ihm ihre wesentliche Bedeutung, so kommt es regelmäßig nicht darauf an, ob etwa nur eine Schiene des Fahrweges oder wie hier beide ausgewechselt werden und auf welcher Streckenlänge dies geschieht, ferner nicht darauf, ob eine, mehrere oder eine größere Anzahl von Schwellen sanierungsbedürftig sind und deswegen ausgewechselt werden. Demgegenüber wird der Gesichtspunkt der (betrieblichen) Sanierung und Unterhaltung regelmäßig in den Hintergrund treten, wenn die bauliche Änderung in einer Erweiterung oder Verlegung des Schienenweges besteht und damit die Funktion und Gestalt der vorhandenen Anlage einer wesentlichen Änderung zugeführt wird. Namentlich die in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, BGBl. I S. 1036 enthaltenen - beispielhaft zu verstehenden - Hervorhebungen von Lärmsteigerungen sind lediglich als ein Element für die Beurteilung der Wesentlichkeit der Veränderung zu begreifen, die in jedem Falle weiter nur dann als gegeben erachtet wird, wenn sie durch einen erheblichen baulichen Eingriff bedingt ist. Ihre Beurteilung unterliegt damit aber der aufgezeigten Unterscheidung zu bloßen Unterhaltungsmaßnahmen.

In Anwendung dieser Grundsätze fehlt es insbesondere dem hier in Rede stehenden Auswechseln der Schwellen und der abgängigen Schienen auf dem westlichen, vormals von

Güterzügen genutzten Gleis bereits an dem Merkmal einer erheblichen baulichen Änderung der vorgegebenen Situation. Mit diesen Maßnahmen hat die DB vielmehr lediglich im Wege der Streckensanierung das realisiert, was dieser Fahrweg für den Fall seiner Instandhaltung an Lärmpotential enthielt. Insoweit ausschlaggebend muß sein, daß die Strecke schon vorher von eben denselben D-, IC- und EC-Zügen frequentiert wurde und daß die erwähnte Ertüchtigung des Güterzugsgleises lediglich den Zweck hat, die durchgängige Einführung des 20-Minuten-Taktes für den S-Bahn-Verkehr bis Dü.-Hbf bzw. Dü.-Flughafen ohne Beeinträchtigung des Fernschnellzugverkehrs zu ermöglichen. Wie die Vertreter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat entsprechend den Planunterlagen und dem sonstigen Akteninhalt nachvollziehbar vorgetragen haben, wird der normale Personenschnellverkehr weiterhin die für ihn vorgesehenen Fernschnellzuggleise benutzen. Lediglich für den Fernschnellverkehr Richtung Kr., der früher auf den sogenannten Ortsgleisen ggf. hinter der S-Bahn herfahren mußte, wird durch die Schaffung des Überholgleises in Nord-Süd-Richtung eine Entzerrung des Betriebsablaufes - mit für den Senat denkbarer Zugfolgeverdichtung - ermöglicht. Von dieser Funktion der vorgesehenen Änderungen her besteht kein hinreichender Anhalt, in ihnen eine wesentliche Änderung der Eisenbahn im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG zu sehen. Sie sind nach alledem dadurch geprägt, daß sie auf rein betriebliche Änderungen abzielen und als Instandhaltungen gefordert waren. Als typische Unterhaltungsmaßnahmen stellen sie weder die Erweiterung eines Schienenweges um ein durchgehendes Gleis dar, noch sind sie einer solchen Erweiterung vergleichbar; weil es den Maßnahmen als erneuernden Erhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an der Eigenschaft als erheblichem baulichen Eingriff in die vorhandene Eisenbahn fehlt (zumal die vorhandenen Oberleitungen im wesentlichen erhalten blieben), kommt es auf die durch sie etwa ermöglichte Zunahme der Lärmimmissionen Im gegebenen Zusammenhang nicht an. (Es sind allerdings nachhaltige Zweifel angebracht, ob diese Ertüchtigungsmaßnahmen für sich bereits eine Zunahme des Beurteilungspegels von nur annähernd 3 dB(A) bewirken könnten). Als betriebsbedingte Unterhaltungsmaßnahmen vermitteln sie aber nach der aufgezeigten Systematik des Gesetzes keinen Schutz.

3. Ein darüber hinaus denkbarer Anspruch auf Lärmsanierung wegen Veränderung der Lärmsituation und dadurch bewirkter nachhaltiger Verschlechterung der Grundstückssituation bis hin zu einem schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum, der über die gesetzlichen Einschränkungen hinaus im allgemeinen aus Art. 14 GG hergeleitet werden könnte, steht der Klägerin als Gemeinde nicht zu, weil sie sich insoweit nicht auf Art. 14 GG zu berufen vermag,

vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 - 4 C 51.89 -, BVerwGE 87, 332 ff. (391) und Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18.91 -, BVerwGE 90, 96 ff. (101),

ein entsprechender Anspruch aber - auch in seiner konkretisierenden Anwendung durch entsprechende Heranziehung der §§ 906, 1004 des Bürgerlichen Gesetzbuchs - seine öffentlich-rechtliche Wurzel nur in dieser Verfassungsbestimmung haben könnte.

Lediglich zur Vermeidung von Mißverständnissen weist der Senat darauf hin, daß die von ihm geprüften Anspruchsgrundlagen selbstverständlich ggf. bestehende Ansprüche bürgerlich-rechtlicher Natur unberührt lassen. Ein öffentlich-rechtlicher Folgenbeseitigungsanspruch ist wegen des anderweitigen Klageziels nicht einschlägig.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens gemäß den §§ 154 Abs. 2, 162 Abs. 3 VwGO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO, §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe, die Revision zuzulassen, §§ 132 Abs. 2, 137 Abs. 1 VwGO, liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster (Postfachanschrift: Postfach 63 09, 48033 Münster), innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen. Die Beschwerde muß das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach der Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen.

Ferner ergeht der folgende **Beschluß**:

Der Wert des Streitgegenstandes wird zugleich in Änderung der Streitwertfestsetzung des Verwaltungsgerichts für das Verfahren erster Instanz sowie für das Berufungsverfahren bis zur teilweisen Rücknahme der Klage im Berufungsverfahren auf je 600.000,-- DM, für die Zeit danach auf 300.000,-- DM festgesetzt. Diese Werte sind - auf der Grundlage von § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG - gegenüber dem Richtwert des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (DVB1. 1991, 1238/1243) an den Kosten für die verlangten Schallschutzmaßnahmen und einer Beteiligung der Klägerin an diesen Kosten in Höhe von 10 % orientiert.