

Sachgebiete: Eisenbahnrecht, Lärmschutz

Gericht: VG Ansbach

Datum der Verkündung: 28.01.1992

Aktenzeichen: AN 20 K 91.00071

Rechtsquellen:

Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG; Art. 14 GG; § 906 Abs. 2 S. 2 BGB; § 36 Abs. 1 u. 2 BbG;
§ 41 BImSchG; § 1 Abs. 2 16. BImSchV; § 2 16. BImSchV; § 40 Abs. 2 VwGO;

Schlagworte:

Lärmimmissionen; Zugsystem: "Pendolino"; Lärmschutzmaßnahmen; Einhaltung der Lärmgrenzwerte; zu erwartender Verkehrslärm; Verletzung an Eigentum und Gesundheit; Ansprüche auf Schutzvorkehrungen; öffentlich-rechtlich gestaltete Nachbarschaftsverhältnisse; Merkmal des erheblichen baulichen Eingriffs; "kleinere Eingriffe";

Leitsätze:

1. Für das Bestehen eines Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. die Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte kommt es nicht auf die Frage an, ob ein Planfeststellungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen und der Einsatz eines bestimmten Zugsystems ohne Planfeststellung unzulässig gewesen wäre.
2. Die volle Ausnutzung der Streckenkapazität kann die Pflicht zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in § 2 der 16. BImSchV ebensowenig auslösen wie Veränderungen im Fahrbetrieb durch Erhöhung der Geschwindigkeit, Einsatz anderer Lokomotiven oder Einführung neuer Zugsysteme.
3. Der Einbau zusätzlicher Signale, die Verlängerung oder Höherlegung eines vorhandenen Bahnsteigs oder der Ausbau einer Weiche, selbst wenn damit die (teilweise) Abkoppelung von Güterverkehrsanlagen verbunden sein sollte, sind nur als "kleinere Eingriffe" und nicht als „erhebliche Eingriffe“ i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu qualifizieren.
4. Anlieger einer Straße oder einer Bahnstrecke müssen kontinuierliche Verkehrs- und Lärmsteigerungen grundsätzlich bis zur Zumutbarkeitsgrenze hinnehmen.

Urteil

- AN 20 K 91.00071 - VG Ansbach

verkündet am 28. Januar 1992

gez. Schmidt

Angestellte als stv. Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Verwaltungsgerichts

In der Verwaltungsstreitsache

Norbert S. _____,

- Kläger -

vertreten durch _____

gegen

die Deutsche Bundesbahn
- Beklagte -

vertreten durch die Bundesbahndirektion _ _ _ _ _

wegen

Eisenbahnrecht - Unterlassung - Lärmschutz

erläßt das Bayer. Verwaltungsgericht Ansbach - 20. Kammer unter Mitwirkung von

Vorsitzendem Richter am Verwaltungsgericht Bahr
Richter am Verwaltungsgericht Müller
Richter am Verwaltungsgericht Zimmer
und den ehrenamtlichen Richtern Hugo Michael Blättler und Johann Christoph Hezer

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 28. Januar 1992 folgendes

URTEIL:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Kläger heben die Verfahrenskosten zu. tragen; insoweit ist das Urteil vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe der festgesetzten Kosten abwenden, wenn die Beklagte vorher nicht Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Die Kläger sind Eigentümer des Wohnanwesens U. -straße 2_ in La. (Fl.Nr. 15_ _ der Gemarkung La.), das sich, nur durch eine Böschung und die parallel verlaufende U. -straße von der Bahnlinie Nürnberg-Bayreuth getrennt, nordöstlich des Bahnhofs La. etwa 40 m von den Gleisen entfernt auf einer leichten Anhöhe befindet.

Seit März 1989 äußerten die Kläger in mehreren Schreiben an die Beklagte ihre Befürchtung, durch den vorgesehenen Einsatz von Zügen mit der neuartigen "Pendolino"-Technik werde es zu vermehrter Lärmbelästigung kommen. Ohnehin habe sich der Lärm durch den aufgenommenen S-Bahn-Betrieb und verstärkten Güterzugverkehr in die neuen Bundesländer erhöht. Es sei zu fragen, welche Lärmschutzmaßnahmen die Beklagte zu ergreifen gedenke.

Die Beklagte erwiderte, der "Pendolino" werde zwar mit etwa 150 km/h durch den Bahnhof La. laufen, aber wesentlich leiser sein als die bisher eingesetzten Dieseltriebzüge. Eine Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken sei nach der Gesetzeslage nicht vorgesehen. Der Ausnahmefall, daß sich die Situation für die Anlieger schwer und unerträglich entwickelt habe, liege nicht vor. Lärmschutz würde nur bei baulichen Maßnahmen gewährt, die im klägerischen Bereich nicht erforderlich seien. Ein Planfeststellungsverfahren sei bei dieser Sachlage nicht durchzuführen. Im übrigen habe sich die Anzahl der Güterzüge nur leicht erhöht.

Mit Schriftsatz vom 10.1.1991, am folgenden Tag bei Gericht eingegangen, ließen die Kläger beim Verwaltungsgericht Ansbach Klage erheben und zur Begründung im wesentlichen vortragen: Bei der Bahnlinie Nürnberg-Bayreuth, die durch den Kernbereich der Stadt La. führe, handele es sich um eine sehr beachtliche Bahntrasse, die bisher von täglich etwa 58 Güter-, Nahverkehrs- und Schnellzügen befahren worden sei. Eine gewisse Lärmvorbelastung sei dadurch gegeben, doch habe sie sich bisher im Bereich des Zumutbaren gehalten, weil insbesondere die Nahverkehrszüge wegen des Halts im Bahnhof La. langsam am Anwesen der Kläger vorbeigefahren seien und die Güterzüge sich über den ganzen Tag verteilt hätten. Dies habe sich innerhalb kürzester Zeit durch die Öffnung der östlichen Grenzen geändert. Seither habe sich der besonders lärmintensive Güterverkehr in etwa verdoppelt. Nürnberg werde Knotenpunkt für den Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr von und nach dem Osten. Es komme hinzu, daß die besagte Strecke nicht elektrifiziert sei, sondern vor allem von schweren lärm- und abgasintensiven Dieselloks befahren werde. Neuerdings würden auch sowjetische Dieselloks vom Typ 132 der Deutschen Reichsbahn eingesetzt, die wegen ihres ohrenbetäubenden Lärms als "Taiga-Trommel" bezeichnet würden. Ab Mai 1992 wolle die Beklagte zusätzlich das "Pendolino"-System einsetzen, bei der sich die Waggons in den Kurven neigten und so eine schnellere Durchfahrtsgeschwindigkeit ermöglichen. Die ursprünglich für den Nahverkehr konzipierten Züge sollten nun auch im Fernverkehr eingesetzt werden, würden also durch die Bahnhöfe rasen und so auch beim Anwesen der Kläger zwangsläufig erhebliche Lärmsteigerungen mit sich bringen. Ein Ingenieurbüro habe an dieser Bahnstrecke – allerdings an anderer Stelle – im Abstand von 25 m einen Lärmpegel von 85/82 dB(A) gemessen und für den Einsatz des "Pendolino" eine weitere Zunahme von 3 bis 4 dB(A) prognostiziert, was praktisch eine Verdoppelung des Lärms bedeute. Aktive Lärmschutzmaßnahmen seitens der Beklagten wären vor dem Einsatz des "Pendolino" im Ortsbereich von La. also dringend geboten, und zwar nicht nur zum Schutz der Kläger. In Betracht käme z. B. eine bis zu 2 m hohe Lärmschutzwand unmittelbar am Gleiskörper. Eine weitere Möglichkeit der Lärmreduzierung hätte darin bestanden, den "Pendolino"-Zug im Bahnhof La. halten zu lassen; dies schließe die Beklagte bisher jedoch weitgehend aus. Es werde nun zwar ein Zughalt angekündigt, gleichzeitig aber auch der zweigleisige Betrieb mit dem "Pendolino". Wegen des verstärkten Personenzugverkehrs nach Osten werde der Güterverkehr mehr und mehr in die Nachtstunden verlegt werden, gleiches gelte für die erforderlichen Wartungsarbeiten.

Die Beklagte habe es bisher zu Unrecht abgelehnt, das erforderliche Planfeststellungsverfahren durchzuführen und die notwendigen Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Die Planfeststellung habe nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) schon dann zu erfolgen, wenn bestehende Anlagen geändert würden; erhebliche bauliche Eingriffe seien nicht erforderlich. Eine Anlage in diesem Sinne sei nach § 4 EBO eine Bahnanlage, wenn sie räumlich im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehe und diesem zu dienen bestimmt sei (Gebäude, Grundstücke, feste technische Anlagen wie Gleise, Signalanlagen, Schranken usw.). Die Voraussetzungen für ein Planfeststellungsverfahren seien vorliegend erfüllt. Die Beklagte habe im März 1989 gegenüber der Presse erklärt, daß vor dem Einsatz des "Pendolino" u. a. folgende Maßnahmen durchgeführt werden müßten: Tunnelanierungen zwischen Vorra und Neuhaus, Damm- und Böschungssicherungen bei Pegnitz und Engelmansreuth, Gleiswechselungen, Herausnahme von Weichen, Anpassungsarbeiten in Kurven, Maßnahmen an Signalanlagen, Schaffung weiterer Blockstellen zwischen Ranna und Schnabelwaid, Installation neuer Einschaltmodule bei allen Bahnübergängen. Damit seien in jedem Fall die Signalanlagen zu erneuern, zu ändern, anzupassen, und zwar schon deshalb, weil der superschnelle Zug ganz andere Bremswege habe.

Durch das Unterlassen des Planfeststellungsverfahrens seien die Kläger auch in ihren Rechten

verletzt, ihre Belange nicht abgewogen und somit im Ergebnis auch ihre materiellen subjektiven Rechte berührt. Zwar hätten sie keinen Anspruch auf nachträgliche Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, aus dem Unterlassen der Beklagten entstehe für die Kläger jedoch ein Abwehrrecht. Das Bundesverwaltungsgericht habe festgestellt, daß sich betroffene Dritte gegen jede Beeinträchtigung ihrer materiellen Rechte durch ein Vorhaben zur Wehr setzen könnten, wenn dieses planfeststellungspflichtig sei, aber ohne Planfeststellung ausgeführt oder betrieben werde; es stünden ihnen Abwehr-, Unterlassungs- und Folgenbeseitigungsansprüche zu. Das Begehren der Kläger, von der Beklagten die Unterlassung des "Pendolino"-Verkehrs ohne vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu verlangen, sei zulässig, da anderenfalls vollendete Tatsachen geschaffen und irreparable Folgen herbeigeführt würden, gegen die dann effektiver Rechtsschutz nicht mehr möglich sei. Falls dieser Antrag keinen Erfolg haben sollte, sei die Beklagte zumindest verpflichtet, die Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12..6.1990 einzuhalten. Dies ergebe sich für die Beklagte bereits aus § 41 BImSchG. Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen würde das Grundstück der Kläger nämlich Lärmwerten von bis zu 90 dB(A) ausgesetzt werden, die auch bei Berücksichtigung des sogenannten "Schienenbonus" nicht mehr hingenommen werden müßten. Angesichts der geschilderten Verhältnisse auf der Strecke müsse hier die einschränkende Bestimmung des § 3 S. 2 der 16. BImSchV angewandt werden. Für den "Pendolino"-Einsatz sei ein erheblicher baulicher Eingriff nach § 1 der Verordnung erforderlich. Nach g§ 41 und 15 BImSchG liege eine wesentliche Änderung auch dann vor, wenn der Betrieb geändert werde. Dies sei hier der Fall. Nach § 41 BImSchG habe der Geschützte einen einklagbaren Anspruch auf Vornahme von aktiven Schallschutzmaßnahmen. Da das klägerische Grundstück in einem allgemeinen Wohngebiet liege, müsse die Beklagte durch Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung von 59/49 dB(A) gewährleisten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts könnten die Kläger einen solchen Anspruch auch außerhalb des rechtswidrig unterbliebenen Planfeststellungsverfahrens durchsetzen. In jedem Fall könnten sie verlangen, daß die Beklagte keine Baumaßnahmen oder Anlagenänderungen ohne Durchführung eines Verfahrens nach § 36 BbG durchführe.

Es wurde beantragt:

Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, das neue Zugsystem "Pendolino" ohne vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und ohne vorherige Ausführung der sich danach zum Schutz der Kläger als notwendig erweisenden Lärmschutzmaßnahmen auf der bestehenden Bahnstrecke zwischen Hersbruck-La. -Nürnberg Im Bereich des klägerischen Anwesens einzusetzen.

Hilfsweise:

Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, daß von der bestehenden Bahnstrecke zwischen Hersbruck-La. -Nürnberg im Bereich des klägerischen Anwesens infolge des Hinzukommens des neuen Zugsystems "Pendolino" auf das Grundstück der Kläger höhere Lärmwerte als 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts einwirken.

Hilfsweise:

Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, auf der Bahnstrecke zwischen Hersbruck-La. -Nürnberg im Bereich des klägerischen Anwesens für den Einsatz des Zugsystems "Pendolino" bzw. für die Erweiterung des Zugverkehrs ohne Durchführung eines

Planfeststellungsverfahrens neue Bahnanlagen zu bauen oder bestehende Bahnanlage zu ändern.

Die Beklagte beantragte

Klageabweisung

und trug zur Begründung vor:

Ein Rechtsschutzbedürfnis für den Hauptantrag (vorbeugende Unterlassungsklage) sei nicht gegeben, denn durch den Einsatz des "Pendolino" würden keine nicht mehr rückgängig zu machenden Tatsachen und kein nicht wiedergutzumachender Schaden entstehen, so daß es den Klägern zumutbar sei, den endgültigen Einsatz des Zugsystems ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens abzuwarten. In der Sache mache die Klägerseite nämlich einen Anspruch auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens geltend, der nach ständiger Rechtsprechung nicht bestehe. Außerdem behaupte die Klägerseite ein Abwehrrecht gegen den ohne Planfeststellung eingeführten "Pendolino", das aber selbst in einem Planfeststellungsverfahren nicht mit Erfolg geltend gemacht werden könnte. Möglich sei höchstens eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen (§ 42 BImSchG). In Wahrheit gehe es den Klägern um die versteckte Geltendmachung eines Anspruchs auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, um dadurch eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen erreichen zu können; dies sei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unzulässig. Das Gericht habe aufgezeigt, daß Ansprüche auf Anordnung von Schutzauflagen auch außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens geltend gemacht werden könnten. Hätten die Kläger einen solchen Anspruch, könnten sie diesen unabhängig von der Durchführung eines Verfahrens nach § 36 BbG und unabhängig vom Einsatz des "Pendolino" geltend machen. Damit sei ihnen zumutbar, den Einsatz dieses Zugsystems abzuwarten.

Im übrigen sei der Hauptantrag auch unbegründet: Die betroffene Bahnstrecke sei bei ihrer Errichtung für den gesamten auf ihr technisch möglichen und nach dem jeweiligen Verkehrsaufkommen erforderlichen Eisenbahnverkehr zugelassen und ihre Zulässigkeit abschließend gegenüber Nachbarn und Umwelt festgestellt worden. Für den Einsatz des "Pendolino" sei kein Planfeststellungsverfahren nach § 36 BbG durchzuführen, da Bahnanlagen lediglich erneuert bzw. unwesentlich geändert werden müßten. Soweit die Erforderlichkeit und der Bau eines neuen Signalsystems behauptet werde, müsse dem energisch widersprochen werden: Die Signalanlagen müßten nicht wesentlich geändert, sondern lediglich den geänderten betrieblichen Gegebenheiten angepaßt werden. Auch die Aufstellung von neuen Blocksignalen zwischen Neuhaus und Schnabelwald sei keine wesentliche Änderung des Signalsystems, da sich in diesem Bereich schon früher einmal Blocksignale befunden hätten. Es würden auch keine neuen Einschaltmodule installiert, sondern wegen der höheren Geschwindigkeit des "Pendolino" nur die vorhandenen Einschaltpunkte verlegt. Dadurch werde kein Anlieger in seinen Belangen betroffen. Die Beklagte habe auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet, weil aus der Systematik des § 36 BbG folge, daß sich die Frage einer wesentlichen oder unwesentlichen Änderung nach dem Ausmaß der Betroffenheit der Belange Dritter richte und nicht etwa nach dem Ausmaß der Änderung einer baulichen Anlage. Im vorliegenden Fall würden Belange Dritter aber nicht mehr betroffen, als dies schon durch die vorhandene gewidmete Bahnstrecke geschehe.

Der erste Hilfsantrag sei gleichfalls unbegründet. Der Unterlassungsanspruch könne nicht auf § 41 BImSchG gestützt werden, da ein Neubau oder eine wesentliche Änderung von Eisenbahnen nicht erfolge. Was "wesentliche Änderung" sei, werde nunmehr über § 43 Abs. 1

BImSchG in der 16. BImSchV geregelt. Die Einführung des "Pendolino" erfordere weder die Erweiterung des Schienenweges noch einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges. Die 16. BImSchV regle nur die Lärmvorsorge, nicht aber die Lärmsanierung, die rechtspolitisch weiterhin umstritten sei. Der Hinweis auf § 15 BImSchG sei verfehlt, da es sich hierbei um eine Verfahrensvorschrift handle. Demnach sei allein die 18. BImSchV maßgeblich, und diese erfasse die Einführung des "Pendolino" nicht, da sie, selbst wenn man von einem völlig neuen Betriebssystem ausgehen wollte, lediglich eine Geschwindigkeitserhöhung auf einer bestandsgeschützten Bahnanlage, aber keine Maßnahmen baulicher Art zur Folge habe. Im übrigen würde es auch an der Voraussetzung einer spürbaren Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation fehlen. Der von den Klägern behauptete Lärmpegel sei nicht nachvollziehbar; nach § 3 der 15. BImSchV komme es auf den Mittelungspegel an. Zur Frage der Lärmbelästigung habe das Bundesbahn-Zentralamt München mit Schreiben vom 16.4.1991 Stellung genommen. Danach sei die Diesellok der Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn um 3 dB(A) leiser als die vergleichbare 218 der Deutschen Bundesbahn, allerdings werde der Abgasturbolader bei gewissen Frequenzen als lästig empfunden. Der "Pendolino" (VT 610) solle einen Grundwert von 49 dB(A) erreichen gegenüber 58 dB(A) bei den jetzt verwendeten Dieseltriebwerken. Selbst bei Berücksichtigung der höheren Fahrgeschwindigkeit, der größeren Zuglänge und einer höheren Zugzahl werde sich bei ungünstigsten Annahmen der Schallpegel des "Pendolino" auf 54 dB(A) erhöhen und damit eine günstigere Schallsituation am Haus der Kläger bewirken. Im übrigen müsse aufgrund des Bestandsschutzes bestehender Strecken ein zusätzlicher Verkehr hingenommen werden.

Der zweite Hilfsantrag sei aus den gleichen Gründen wie der Hauptantrag unzulässig. Darüber hinaus sei er auch zu unbestimmt, da er sich gegen keine konkrete Maßnahme der Beklagten richte, durch welche die Kläger in ihren Rechten verletzt sein könnten.

Mit weiteren Schriftsätzen vertieften die Beteiligten ihr Vorbringen. Dabei stellten die Kläger klar, daß sie sich nicht gegen den Bahnbetrieb als solchen wenden wollten. Sie wollten lediglich den Einsatz des "Pendolino" verhindern, solange nicht die notwendigen aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgenommen worden seien; diese seien nach eigenem Bekunden der Beklagten möglich, und zwar sogar ohne großen Aufwand, gemessen an der Gesamtinvestition. Schon aus § 75 Abs. 2 VwVfG ergebe sich, daß bis zur Unanfechtbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses die Unterlassung des Vorhabens verlangt werden könne. Die Kläger wollten mit jedem ihrer Anträge letztlich erreichen, daß sich die Lärmsituation vor ihrem Anwesen nicht weiter verschlechtere. Dieses Klageziel würde bereits mit dem Hauptantrag erreicht. Eine Verschlechterung liege nämlich darin, daß die Beklagte nach dem Motto "mehr, schneller, lauter" eine seit Jahrzehnten dem Nahverkehr dienende Strecke nunmehr zu einer Hupterschließungstrasse für den Osten umfunktionieren wolle bzw. dies bereits getan habe. Dabei werde von ihr selbst eingeräumt, daß ein zusätzliches Signalsystem eingebaut werden müsse, und dies stelle eine ganz wesentliche Änderung der Bahnanlage dar. Außerdem seien auf dieser Strecke der sogenannte Gleiswechselbetrieb unter Verkürzung der Signalabstände auf 1000 m eingeführt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit Schritt für Schritt auf 160 km/h erhöht worden. Ferner sei, u. a. für den "Pendolino", der Güterbahnhof La. abgekoppelt worden, und der Bahnsteig müsse angepaßt werden. Durch diese umfangreiche Umrüstung sei die Kapazität der Strecke um ein Vielfaches erhöht und gleichzeitig eine Umwidmung vorgenommen worden. Bei einer solchen Änderung einer Bahnanlage sei jetzt nicht nur eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, sondern auch § 41 BImSchG anzuwenden, und zwar auch außerhalb einer Planfeststellung. Daraus ergebe sich eindeutig der Anspruch auf Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen. Die Kläger verlangten nicht die Lärmsanierung bezüglich der bestehenden Bahnanlage, sondern

Maßnahmen, um die unzumutbar werdenden Lärmbeeinträchtigungen aufgrund der weitreichenden Veränderung der Bedeutung der Strecke zu mindern. Es werde die Einhaltung der Werte der Verkehrslärmschutzverordnung verlangt. Nach der Rechtsprechung des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs folge aus der Unzumutbarkeit von Lärmimmissionen hoheitlich betriebener Einrichtungen ein Abwehrenspruch, wenn die Geräuschbelastungen mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder auf das zumutbare Mindestmaß gemindert werden könnten. Die Kläger ließen zahlreiche Beweisanträge ankündigen.

Die Beklagte erwiderte darauf im wesentlichen folgendes: Im Bereich La. sei die Bahnstrecke in einem derartigen technischen Zustand, daß die Einführung des "Pendolino" ohne Änderungen möglich sei. Es würden lediglich Oberbauinstandhaltungsarbeiten im Rahmen des geltenden Regelwerkes durchgeführt, die keine wesentlichen baulichen Änderungen seien. Darüber hinaus würden auf der Strecke nur Weichenerneuerungen (in Vorra, Schnabelwald und Marktredwitz), Anpassungsarbeiten (in Hohenstadt) sowie Rückbauten entbehrlicher Anlagen (in Schnabelwald) durchgeführt. Die Auffassung der Klägerseite würde letztlich bedeuten, daß bei jeder Anpassungsarbeit eine Pflicht zu Lärmschutzmaßnahmen gegeben sei. Auch die erforderlichen signaltechnischen Maßnahmen seien Anpassungsmaßnahmen, die durch die höheren Geschwindigkeiten des "Pendolino" veranlaßt seien, jedoch nicht zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ganzen Strecke führen würden. Eine Ausnahme bildeten die neuen Blocksignale zwischen Neustadt (richtig: Neuhaus) und Schnabelwald, die jedoch nicht den Bereich der Kläger betreffen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich La. liege grundsätzlich weiterhin bei 120 km/h, lediglich der "Pendolino" dürfe wegen seiner besonderen technischen Merkmale zwischen 150 und 160 km/h fahren. Im übrigen belegten Kursbuchauszüge, daß über die streitgegenständliche Strecke von alters her Fernverkehr geführt worden sei. Schließlich sei darauf hinzuweisen, daß eine wesentliche Änderung von Schienenwegen nach der herrschenden Definition dann gegeben sei, wenn am Schienenkörper bauliche Maßnahmen durchgeführt würden, die nicht unerhebliche Mehrbelastungen der Nachbargrundstücke durch Verkehrslärm hervorrufen könnten. Diesen Maßstab habe die Beklagte ihrer Entscheidung zugrunde gelegt und auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das Ergebnis sei der Verzicht auf die Planfeststellung. Die streitgegenständliche Bahnstrecke genieße bezüglich der technisch möglichen Geschwindigkeiten und des Zugaufkommens Bestandsschutz. Bei allen erforderlichen Maßnahmen sei der Stand der Technik eingesetzt worden, um vermeidbare Verkehrsgeräusche auszuschließen.

In der mündlichen Verhandlung am 28.1.1992 wurde die Sach- und Rechtslage mit den Beteiligten ausführlich erörtert. Von Klägerseite wurde u. a. vorgetragen, die Ausrüstung des Gegengleises zum Zweck des Gleiswechselbetriebs entspreche in seiner Wirkung der Verlegung eines zusätzlichen Gleises und sei damit eine wesentliche Änderung i. S. d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Demgegenüber erklärte die Beklagte, es werde auf dieser Strecke bereits seit mehreren Jahren im Gleiswechselbetrieb gefahren. Bei dem im Bereich des Bahnhofs La. durchgeführten Arbeiten handele es sich um Unterhaltungsmaßnahmen.

Die Kläger ließen folgende Klageanträge stellen:

Der Beklagten wird aufgegeben, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß die von der Bahnstrecke Nürnberg- Bayreuth auf das klägerische Anwesen U. -straße 2_, La. , künftig einwirkenden Lärmimmissionen die Grenzwerte nach der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz, und zwar von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts, nicht überschreiten.

Hilfsweise:

Sofern dies durch Maßnahmen aktiven Lärmschutzes nicht erreicht werden kann, ist der Beklagten aufzugeben, passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, sowie die Beklagte dem Grunde nach zu verurteilen, Geldentschädigungen für die Wertminderung des Außenwohnbereiches zu leisten.

Hilfsweise:

Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, daß der auf der von der Bahnstrecke Nürnberg-Bayreuth auf das klägerische streitbefangene Anwesen einwirkende Lärm die Grenzwerte von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts überschreitet.

Seitens der Beklagten wurde Klageabweisung

beantragt.

Die von den Klägern in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisanträge lehnte die Kammer ab,

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die beigezogene Akte der Beklagten und auf die Gerichtsakte Bezug genommen, insbesondere auf die Sitzungsniederschrift und die zusammen mit den Schriftsätzen eingereichten zahlreichen Unterlagen.

Entscheidungsgründe:

1. Im Mittelpunkt des Rechtsstreits steht die Frage, ob die Kläger die Lärmimmissionen, die von der Bahnstrecke Nürnberg-Bayreuth auf ihr Anwesen einwirken, nach den geltenden Lärmschutzbestimmungen hinnehmen müssen, auch wenn die Beklagte mit Beginn des Sommerfahrplans 1992 das neue Zugsystem: "Pendolino" (VT 610) einsetzt.

Den Klägern geht es im wesentlichen darum, daß durch aktive, hilfsweise passive Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts sichergestellt wird, daß zumindest aber kein Lärm von der genannten Bahnstrecke ausgeht, der die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet.

2. Die Klage ist mit dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Klageantrag (einschließlich der Hilfsanträge) als allgemeine Leistungsklage zulässig. Die Kläger machen geltend, die für den Betrieb des neuen Zugsystems erforderlichen (schlicht hoheitlichen) Maßnahmen an und auf der Bahnstrecke stellen eine "wesentliche Änderung" i. S. d. § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. einen "erheblichen baulichen Eingriff" i. S. von § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar, und durch den künftig zu erwartenden Verkehrslärm würden sie in ihrem Eigentum (Art. 14 GG) und in ihrer Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) verletzt (vgl. BVerwGE 79, 254/257 f. u. UPR 1989;432/ 433).

3. Die Klage ist jedoch insgesamt unbegründet, weil die Kläger keinen Anspruch auf die erstrebten Lärmschutzmaßnahmen haben bzw. die Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte im hier maßgeblichen Zusammenhang nicht verlangen können.

Zunächst ist festzuhalten, daß es für das Bestehen des geltend gemachten Anspruchs nicht auf die zwischen den Beteiligten umstrittene Frage ankommt, ob die Beklagte ein Planfeststellungsverfahren hätte durchführen müssen und der Einsatz des "Pendolino" ohne Planfeststellung unzulässig gewesen wäre. Das Bundesverwaltungsgericht hat betroffenen Privatpersonen bisher keinen Rechtsanspruch auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zugebilligt, sie dafür aber im Ergebnis so gestellt, als ob eine Planfeststellung erfolgen müßte: Ein Betroffener kann danach außerhalb eines an sich erforderlichen Planfeststellungsverfahrens die gleichen materiellen Rechte, insbesondere Ansprüche auf Schutzvorkehrungen, geltend machen und gegebenenfalls durchsetzen, auf die er sich im unterbliebenen Verfahren hätte berufen können (BVerwGE 44, 235/241; NJW 1981, 239/241). Es kann also dahingestellt bleiben, ob hier eine Planfeststellung wegen Änderung einer bestehenden Anlage i. S. d. § 36 Abs. 1 Bundesbahngesetz (BbG) notwendig gewesen wäre. Die Kläger können jedenfalls die Berücksichtigung ihrer Belange nach denselben Kriterien und Bestimmungen wie im Planfeststellungsverfahren fordern.

Der Hauptantrag kann ebenso wie die Hilfsanträge keinen Erfolg haben, da die Beklagte nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nicht zur Vornahme der begehrten Maßnahmen bzw. zur Einhaltung der von den Klägern genannten Lärmgrenzwerte verpflichtet ist.

In allen öffentlich-rechtlich gestalteten Nachbarschaftsverhältnissen, wie sie durch die behördliche Zulassung öffentlicher Anlagen – insbesondere mittels einer planerischen Entscheidung – entstehen, ist für einen Ausgleich zwischen störender und gestörter Nutzung zu sorgen. Dies hat in der Regel dadurch zu geschehen, daß dem Träger des geplanten Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen sind, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des geplanten Vorhabens auf die Rechte anderer erforderlich sind. Ist im Einzelfall auf diesem Wege ein Ausgleich der widerstreitenden Interessen nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich, so hat der in seinem nachbarlichen Schutzrecht nachteilig Betroffene zum Ausgleich der ihm auferlegten Duldungspflicht Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Dieser allgemeine Rechtssatz findet für das private Nachbarrecht seine Entsprechung in § 906 Abs. 2 S. 2 BGB, für den Bereich des Baues und der wesentlichen Änderung der in § 41 BImSchG genannten Verkehrsanlagen in § 42 BImSchG, ganz gleich, ob sie durch Planfeststellung zugelassen wurden oder nicht (BVerwG, NJW 1989, 467/ 459).

Demnach sind die § 41 bis 43 BImSchG maßgeblich für die Frage, ob und inwieweit den Klägern von der Beklagten Lärmschutz bzw. Geldausgleich zu gewähren ist. Entscheidende Anspruchsvoraussetzung ist dabei das Vorliegen einer "wesentlichen Änderung von Eisenbahnen" i. S. des § 41 Abs. 1 BImSchG. Die aufgrund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.6.1990 regelt in § 1 Abs. 2 näher, was unter "wesentlicher Änderung" in diesem Sinn zu verstehen ist: Es muß sich entweder um die bauliche Erweiterung des Schienenweges um mindestens ein durchgehendes Gleis (S. 1 Nr. 1)) oder die spürbare bzw. nicht mehr zumutbare Erhöhung des maßgeblichen Beurteilungspegels infolge eines erheblichen baulichen Eingriffs (S. 1 Nr. 2 u. S. 2) handeln.

Im hier zu entscheidenden Fall soll die bestehende Bahnstrecke Nürnberg-Bayreuth unbestritten nicht um ein zusätzliches Gleis erweitert werden. Die Kläger meinen zwar, daß die Summe der an dieser Strecke in letzter Zeit vorgenommenen Arbeiten und der vorgesehene Gleiswechselbetrieb einen Bahnbetrieb ermöglichen, der in seinen Auswirkungen dem Einbau eines weiteren Gleises gleichkommt. Dieser Argumentation steht jedoch der eindeutige Wortlaut der Verordnung entgegen, der auf einen baulichen Eingriff abstellt. Allein die volle Ausnutzung der Streckenkapazität kann die Pflicht zur Einhaltung

der Lärmgrenzwerte in § 2 der Verordnung ebensowenig auslösen wie Veränderungen im Fahrbetrieb durch Erhöhung der Geschwindigkeit, Einsatz anderer Lokomotiven oder Einführung neuer Zugsysteme. Durch das Merkmal des erheblichen baulichen Eingriffs wird zudem klargestellt, daß nicht jede Baumaßnahme geeignet ist, eine wesentliche Änderung herbeizuführen. Nicht nur Unterhaltungsarbeiten wie das Auswechseln von Schwellen oder das Stopfen von Gleisen sollen hier ausgeschlossen werden, sondern auch kleinere bauliche Eingriffe der Art, wie sie im streitgegenständlichen Streckenabschnitt vorgenommen wurden (Anpassung von Übergangsbogen und Rampen, Ergänzung des Signalsystems). Dies wird bestätigt durch die Begründung der Bundesregierung zur Verkehrslärmschutzverordnung, (Bundsrats-Drucksache 661/89, S. 32 f., vgl. Ule/Laubinger, BImSchG, Rechtsvorschriften Band 2, Rd.Nr. 86 zur 16. BImSchV). Danach muß der Eingriff zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen und seine Substanz betreffen, "um die Lärmvorsorge deutlich zu der Lärmsanierung abzugrenzen". Als "kleinere (also nicht erhebliche) Baumaßnahmen" werden dort beispielhaft das Versetzen von Signalanlagen, das Auswechseln von Schwellen, der Einbau von Weichen oder das Ändern der Fahrleitung genannt. Die Kammer hat keinen Zweifel daran, daß der Einbau zusätzlicher Signale, die Verlängerung oder Höherlegung eines vorhandenen Bahnsteigs oder der Ausbau einer Weiche, selbst wenn damit die (teilweise) Abkoppelung von Güterverkehrsanlagen verbunden sein sollte (dies würde ohnehin auf die Verminderung des Güterverkehrs und der davon ausgehenden Lärmbelastung hindeuten), ebenfalls nur als "kleinere Eingriffe" in diesem Sinne zu qualifizieren sind. Gleiches dürfte für die Tunneländerungen im weiteren Streckenverlauf gelten, da insoweit ebenfalls nicht in die "Substanz des Schienenweges" eingegriffen wird. Selbst wenn die letztgenannten Maßnahmen anders zu beurteilen wären, könnten sich die Kläger darauf nicht berufen, da es für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen allein auf die Situation in dem Streckenabschnitt ankommt, in dessen Einwirkungsbereich das jeweilige Anwesen liegt. Insoweit steht für die Kammer jedoch fest, daß im streitgegenständlichen Bereich kein erheblicher baulicher Eingriff erfolgt (ist). Aus diesem Grund waren auch die gestellten Beweisanträge abzulehnen, da sie einen solchen Eingriff unterstellen.

Das OVG Berlin (DÖV 1991, 700) hat sogar die Wiederherstellung einer jahrzehntelang unterbrochenen Bahnstrecke im Wege einer vollständigen Erneuerung (unter Beseitigung des alten Schotterbettes und Bahnkörpers) nicht als wesentliche Änderung i. S. des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV angesehen und gleichzeitig die Voraussetzungen des § 36 Abs. 1 u. 2 BbG verneint. Dabei ging es um Maßnahmen, die offensichtlich tiefgreifender waren als die im hier streitbefangenen Streckenabschnitt durchgeführten.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Kläger mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs in die bestehende Bahnstrecke Nürnberg-Bayreuth weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen, noch die Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV verlangen können. Zu einer Lärmsanierung in gewissem Umfang kann es nur dann kommen, wenn die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der Verordnung gegeben sind. Im übrigen müssen Anlieger einer Straße oder einer Bahnstrecke kontinuierliche Verkehrs- und Lärmsteigerungen grundsätzlich bis zur Zumutbarkeitsgrenze hinnehmen. Sollte diese im Fall der Kläger bereits überschritten sein, so könnten sie einen Entschädigungsanspruch nach Aufopferungsgesichtspunkten geltend machen, der nach § 40 Abs. 2 VwGO jedoch in die Zuständigkeit der Zivilgerichte fällt (BVerwG, UPR 1989, 432/433; s. a. BGH, NJW 1988, 900). Nach alledem war die Klage in Haupt- und Hilfsanträgen abzuweisen.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus den §§ 154 Abs. 1, 161 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 2 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten die Berufung an den Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23 (Postanschrift: 6000 München 34, Postfach 34 01 48) zu.

Die Berufung ist beim Bayer. Verwaltungsgericht Ansbach, Promenade 24-28, 8800 Ansbach, innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung schriftlich – möglichst in 4-facher Fertigung – oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Berufungsfrist ist auch gewahrt, wenn die Berufung innerhalb der Frist bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof In München eingeht.

Die Berufungsschrift muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

gez. Bahr, gez. Müller, gez. Zimmer

Beschluß

Der Streitwert wird auf 20.000,-- DM festgesetzt (§§ 25 Abs. 1, 13 Abs. 1 S. 1 GKB).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluß ist, sofern der Wert des Beschwerdegegenstandes 100,-- DM übersteigt, die Beschwerde an den Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23 (Postanschrift: 8000 München 34, Postfach 34 01 48) zulässig, Die Beschwerde ist innerhalb von 6 Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim Bayer. Verwaltungsgericht Ansbach, Promenade 24-28, 8800 Ansbach, schriftlich – möglichst in 4-facher Fertigung – oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist bei dem Beschwerdegericht eingeht.

gez. Bahr, gez. Müller, gez. Zimmer