

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 12.02

Verkündet
am 23. Oktober 2002
Ott
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. Oktober 2002 durch den Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts H i e n und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. S t o r o s t , V a l l e n d a r , Prof. Dr. R u b e l und Dr. E i c h b e r g e r

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen werden für die Zeit bis zur Trennung vom Verfahren BVerwG 9 A 22.01 der Klägerin zu 19 zu 4/21, den Klägern zu 4, 5, 14 und 15 zu je 1/42 und den übrigen Klägern zu je 1/21, für die Zeit danach der Klägerin zu 19 zu 4/19, den Klägern zu 4, 5, 14 und 15 zu je 1/38 und den übrigen Klägern zu je 1/19 auferlegt.

G r ü n d e :

I.

1. Die Kläger wenden sich mit ihrer auf weitergehenden Schallschutz gerichteten Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Beklagten für den Wiederaufbau und die Elektrifizierung eines im Land Berlin zwischen dem Haltepunkt Lichterfelde Ost und der Landesgrenze gelegenen Abschnitts der von Berlin in Richtung Halle (Saale) führenden, in Berlin als "Anhalter Bahn" bezeichneten Eisenbahnstrecke. Sie sind Eigentümer, die Kläger zu 2 bis 18 auch Bewohner von Grundstücken in Berlin-Lichterfelde, die mit zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden bebaut sind und beidseits des für das Vorhaben genutzten Bahngeländes in einem allgemeinen Wohngebiet liegen.

Die dortige zweigleisige Anhalter Bahn wurde 1841 zunächst als Verbindung von Berlin nach Dessau und Köthen in Betrieb genommen und 1859 bis Halle und Leipzig verlängert. 1943 wurde die Strecke in der Weise viergleisig ausgebaut, dass die beiden

Fernbahngleise verlegt und die elektrisch betriebene S-Bahn westlich davon zweigleisig bis Lichterfelde Süd verlängert wurde. In Lichterfelde Süd schloss sich hieran eine ebenfalls zweigleisige, aber mit Dampf betriebene Vorortbahn nach Ludwigsfelde an.

Nach der Teilung Deutschlands wurde der Güter- und Personenfernverkehr auf den Berliner Außenring verlagert, so dass seit 1952 kein Fernbahnverkehr mehr auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt stattfand. Die Gleise der Anhalter Bahn wurden überwiegend abgebaut. Dagegen wurde die Vorortbahn von Lichterfelde Süd nach Ludwigsfelde 1951 bis Teltow eingeleisig elektrifiziert. Erst die Schließung der Grenze 1961 unterbrach diese Verbindung, so dass die S-Bahn wieder in Lichterfelde Süd endete. Mit der Übernahme der S-Bahn-Betriebsführung im Westteil Berlins durch die Berliner Verkehrsbetriebe wurde 1984 der S-Bahn-Betrieb zwischen Priesterweg und Lichterfelde Süd eingestellt und erst 1995 wieder aufgenommen.

Im Dezember 1997 beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben, die beiden Gleise der Anhalter Bahn zwischen dem Haltepunkt Lichterfelde Ost und der Landesgrenze mit teilweise nach Osten verschobener Trasse und teilweise veränderter Gradienten für den Schienenpersonenfern- und Regionalverkehr mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h wieder aufzubauen und zu elektrifizieren. Im gesamten Abschnitt ist vorgesehen, als aktive Schallschutzmaßnahme das Gleispflegeverfahren "Besonders überwachtetes Gleis" für Fern- und S-Bahn anzuwenden.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens, in dem die Kläger Einwendungen erhoben, stellte das Eisenbahn-Bundesamt durch Beschluss vom 31. Mai 2001 den Plan für das Vorhaben fest.

Dabei erteilte es in der Nebenbestimmung Teil A 4.5 der Vorhabenträgerin die Auflage, bei der Anwendung des Verfahrens "Be-

sonders überwachtes Gleis" gemäß Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16. März 1998 erstmalig sechs Monate nach Inbetriebnahme der Strecke und danach folgend jeweils in einem Abstand von sechs Monaten Schallmessungen mit dem Schallmesswagen durchzuführen, um den Nachweis zu erbringen, dass der in Anspruch genommene Pegelabschlag von 3 dB(A) im Mittel eingehalten werde. Die Vorhabenträgerin habe zu gewährleisten, dass der Emissionspegel unter Berücksichtigung der jeweiligen Fahrbahnart dauerhaft um 3 dB(A) unterschritten werde. Bei festgestellten Mängeln müsse sie das Gleis überarbeiten. Sofern sie trotz entsprechender Überarbeitung die genannte Unterschreitung nicht gewährleisten könne, sei ein ergänzendes Verfahren für ggf. festzusetzende ergänzende Lärmvorsorgemaßnahmen zu beantragen.

In der Nebenbestimmung Teil A 4.6 wurde festgestellt, dass u.a. die Klägerin zu 19 als Eigentümerin des Gebäudes C.straße ... - allerdings nur für die Süd-West-Fassade - Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen habe. Sie habe Anspruch auf Erstattung der Kosten für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für das 4. bis 7. Obergeschoss. Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen seien nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung zu bestimmen. Würden neue Fenster aufgrund des Einbaus von Lüftungselementen eingesetzt und hätten die bereits vorhandenen Fenster eine höhere Schallschutzklasse als zum Lärmschutz erforderlich, seien Fenster mit der bisherigen Schallschutzklasse einzubauen.

Zu den den Schallschutz betreffenden Einwendungen der Kläger wurde im Planfeststellungsbeschluss Folgendes ausgeführt:

Mit Ausnahme des Gebäudes C.straße ... bestehe für die Kläger kein Anspruch auf Schallschutz, weil im Bereich ihrer Gebäude keine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung gegeben sei. Die Forderung, die geplanten Baumaßnahmen als Neubau von Betriebsanlagen der Eisenbahn zu betrachten, werde zurückgewiesen. Aufgrund der Planunterlagen und der Sachverhaltsermittlungen im Anhörungsverfahren sei die Planfest-

stellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass es sich bei der Anhalter Bahn im vorliegenden Abschnitt um eine rechtlich vorhandene, in ihrem Bestand geschützte Bahnanlage handele. Darauf, ob die Strecke betrieben worden und betriebsbereit gewesen sei, komme es nicht an. Eine Entwidmung des Streckenabschnitts sei auszuschließen. Auch für eine zwischenzeitliche Funktionslosigkeit der Strecke lägen keine Anhaltspunkte vor. Es reiche dafür nicht aus, wenn die tatsächlichen Verhältnisse nicht mehr mit den planungsrechtlich zulässigen übereinstimmten. Da die Gleisanlagen ganz überwiegend auf dem Bahngelände wieder hergestellt würden, sei auch ihre Trassierung kein Grund dafür, von einem Neubau auszugehen.

Soweit sich aus den Berechnungen für die Wohngebäude der Kläger ergebe, dass der aus der Sicht des Gesundheits- und Eigentumschutzes kritische Wert von 60 dB(A) nachts überschritten würde, werde dieser Wert mit der geplanten Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" eingehalten, so dass kein weitergehender Anspruch auf Schallschutz aus Gründen des Gesundheits- und Eigentumsschutzes bestehe.

Dass Züge des Güterverkehrs im Betriebsprogramm nicht mehr berücksichtigt seien, beruhe darauf, dass Güterverkehr im nördlich an die Anhalter Bahn anschließenden Nord-Süd-Tunnel konzeptionell ausgeschlossen werde und sich südlich dieses Tunnels keine Ortsgüteranlagen befänden. Es gebe auch keine Anhaltspunkte dafür, dass im Prognosezeitraum Zugangsanlagen für den Güterverkehr in diesem Bereich geschaffen würden. Eine dauerhafte Fahrverbindung von der Anhalter Bahn zum Berliner Innenring existiere ebenfalls nicht und sei auch nicht geplant.

Eine Untersuchung der kombinatorischen Wirkungen von Lärm- und Erschütterungsimmissionen werde von den gesetzlichen Bestimmungen nicht verlangt, so dass die schalltechnische Untersuchung auch insoweit nicht zu beanstanden sei.

Eine Reduzierung der Streckengeschwindigkeit aus Gründen des Nachbarschutzes wäre nicht sachgerecht, da dies die Funktion des Schienenweges beeinträchtigen würde und Auswirkungen auf die Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsmitteln hätte.

Anspruch auf Schallschutz nach § 41 BImSchG bestehe allerdings für das Gebäude C.straße ... im 4. bis 7. Obergeschoss. Zur Einhaltung des Grenzwertes der Verkehrslärmschutzverordnung für den Tag auch an diesem Immissionsort wäre eine Verlängerung der auf der Ostseite der Bahnanlagen vorgesehenen Schallschutzwand um etwa 200 m erforderlich. Da trotzdem noch Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für die Nacht verbleiben würden und deshalb auf passive Schallschutzmaßnahmen nicht verzichtet werden könnte, wäre eine solche Verlängerung der Schallschutzwand jedoch unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde öffentlich bekannt gemacht; eine Ausfertigung des Beschlusses und des festgestellten Plans wurde im Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin in der Zeit vom 2. bis 16. Juli 2001 zur Einsicht ausgelegt.

2. Gegen den Planfeststellungsbeschluss haben die Kläger am 13. August 2001 die vorliegende Klage erhoben und diese am 24. September 2001 im Wesentlichen wie folgt begründet:

Tatsächlich beziehe sich der Plan auf den Neubau eines Schienenweges. Jedenfalls dann, wenn die Altstrecke in der Vergangenheit aufgegeben und zurückgebaut worden sei, sei unter dem "Bau" eines Schienenweges im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV und § 41 BImSchG auch der Wiederaufbau und die Elektrifizierung einer Bahnstrecke zu verstehen.

Die gegenwärtige Planung weiche weitergehend von dem früheren Bauzustand ab, als dies der Planfeststellungsbeschluss unterstelle. Zudem sei der Ausbau von 1943 im Wesentlichen durch nationalsozialistische Kriegsziele bedingt gewesen, mit deren Erledigung auch der Zweck der damaligen Ausbaumaßnahmen entfal-

len sei, so dass an ihn nicht mehr angeknüpft werden dürfe. All dies werde sich aus den Akten der Deutschen Reichsbahn zur Anhalter Bahn ergeben, deren Beiziehung beantragt werde.

Im Bereich der Grenzanlagen der Deutschen Demokratischen Republik habe ein Rechtsträgerwechsel von der Deutschen Reichsbahn auf die Sicherheitsorgane der Deutschen Demokratischen Republik stattgefunden. Das werde sich aus den Akten dieser Sicherheitsorgane zu den Grenzanlagen im Bereich der Anhalter Bahn ergeben, deren Beiziehung ebenfalls beantragt werde.

Außerdem habe die zuständige Bahnverwaltung den Schienenweg preisgegeben, so dass von einem Fortbestand eisenbahnrechtlicher Widmung nicht mehr auszugehen gewesen sei. Dies werde sich aus den Bauakten der Stadt Berlin sowie des Bezirks Steglitz-Zehlendorf zur Anhalter Bahn und zum Anhalter Bahnhof einschließlich der Akten der ehemaligen Besatzungsmacht dazu ergeben; auch die Beiziehung dieser Akten werde beantragt.

Hinsichtlich der zu erwartenden Schallbelastung der Kläger wäre es richtig gewesen, gemäß Kapitel 4 der Richtlinie Schall 03 mit den Zugzahlen zu rechnen, die der Volllastung der Strecke entsprächen. Dies ergebe sich aus der Anlage 2 der 16. BImSchV, wonach die in jener Richtlinie genannten Besonderheiten zu beachten seien. Zumindest sei von der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung des Verkehrsweges auszugehen. Eine im Einzelnen nachvollziehbare Prognose sei aber weder dem Erläuterungsbericht noch der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Nach einer neueren Studie über Fluglärmwirkungen seien aus Sicht der Lärmmedizin Gesundheitsbeeinträchtigungen bereits bei Lärmbelastungen (außen) von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts nicht mehr auszuschließen. Bei Lärmbelastungen (außen) oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts seien Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten. Diese Immissionsschwellen dürften nicht nur für den Flug-

lärm, sondern auch für andere Lärmquellen gelten, insbesondere bei Dauerbelastungen mit unterschiedlichen Lärmpausen. Denn jedenfalls oberhalb des Bereichs bloßer Belästigungen seien sozialpsychologische Akzeptanzphänomene nicht mehr wirksam, da hohe Lärmbelastungen unmittelbar auf den Organismus wirkten. Physiologisch seien die Schalldrücke mithin ohne Schienenbonus zu beurteilen, so dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Beurteilungspegel noch um 5 dB(A) erhöht werden müssten. Dies werde sich bei einer Vernehmung von Sachverständigen bestätigen. Eine bestandsgeschützte Vorbelastung wirke nicht schutzmindernd, wenn sie die Schwelle der Grundrechtsverletzung übersteige. Weiter werde beanstandet, dass eine summierte Betrachtung unterblieben sei, obwohl diese jedenfalls dann abwägungserheblich wäre, wenn die Vorbelastung mit anderen Verkehrswegen insgesamt zu einer Lärmbelastung führe, die Gesundheitsgefahren und Beschränkungen der zulässigen Nutzung von Wohngrundstücken nicht mehr ausschließe. Auch die Kombinationswirkung von Bahnlärm und Erschütterungen sei nicht im Einzelnen untersucht und bewertet worden.

Die dauerhafte Verbesserung der Schallimmissionen um 3 dB(A) durch die besondere Gleispflege gegenüber einem normal gepflegten Gleis scheine nicht gewährleistet zu sein, wie der Vorbehalt in der Nebenbestimmung Teil A 4.5 zeige. Als weitere Möglichkeit einer solchen Lärmvermeidung an der Emissionsquelle komme eine Reduktion der Zuggeschwindigkeit von 160 km/h auf 120 km/h in Betracht.

Dass die Kläger keine Entschädigung für die Lärmbeeinträchtigung schutzbedürftiger Außenwohnbereiche erhielten, verkürze ihre Rechtsposition aus den §§ 1004, 906 BGB.

Mit einem am 7. Oktober 2002 eingegangenen Schriftsatz haben die Kläger weiter Folgendes vorgetragen:

Dass es sich um den Neubau eines Schienenweges handele, ergebe sich auch daraus, dass das im zentralen Bereich von Berlin ver-

folgte "Pilzkonzept" erhebliche Auswirkungen auf den in Rede stehenden Planfeststellungsabschnitt habe. Teile der Bahntrasse seien zudem faktisch "als Park benutzt" worden. Teile der Fernbahngleise seien durch S-Bahn und Entwässerungsanlagen überbaut oder in ihrer weiteren Nutzung beeinträchtigt worden. Die auf dem Damm südlich des Bahnhofs Lichterfelde Süd als Bestand der Fernbahn seit 1943 berücksichtigten beiden Gleise seien entweder nur von Vorortzügen oder nur provisorisch von Fernbahnzügen genutzt worden. Sie seien damit nicht Bestandteil der Anhalter Bahn geworden. Gegen eine fortdauernde Widmung spreche auch, dass eine Teilfläche der früheren Bahntrasse an die Erben eines früheren Eigentümers zurückübertragen worden sei, dem sie 1943 verfolgungsbedingt für den kriegsbedingten Ausbau der Bahn entzogen worden sei. Dies berechtige zu der Vermutung, dass eine Widmung i.S. des § 5 Abs. 1 Buchst. b VermG nicht vorgelegen habe.

Der Abstand des Hauses des Klägers zu 3 zum nächstgelegenen Gleis betrage entgegen der Annahme der Beigeladenen nicht ca. 24 m, sondern nur ca. 18,60 m, zwischen Wintergarten und Schiene sogar nur ca. 15,60 m. Die Kläger zu 4 und 5 seien Eigentümer einer Wohnung im 1. Obergeschoss des Hauses J. Sie seien der Auffassung, dass Reflexionen nicht berücksichtigt seien, die von einem etwa 140 m langen Wohn- und Geschäftshaus mit vier Geschossen unmittelbar an der Ostseite der Bahnstrecke erwartet werden müssten. Der Abstand des Hauses des Klägers zu 16 zum nächstgelegenen Gleis betrage entgegen der Annahme der Beigeladenen nicht 81 m, sondern nur 79,70 m. Die Terrasse sei sogar nur 56 m vom Gleis entfernt. Der Außenwohnbereich des Klägers zu 17 liege nicht ca. 60 m wie sein Haus, sondern nur 51 m vom nächstgelegenen Gleis entfernt. Beim Kläger zu 18 betrage der Abstand zum nächstgelegenen Gleis nicht 19 m, sondern nur 17 m.

Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohngrundstücke müsse nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsfor-

schung auf 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) nachts herabgesetzt

werden. Der Schienenbonus sei bei diesen gesundheitsgefährdenden Belastungswerten nicht mehr gerechtfertigt.

Die Annahme der Beklagten, schon auf der Bestandsstrecke sei eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h möglich gewesen, sei unrichtig. Ohne die erst jetzt vorgesehenen Überhöhungen sei dies nicht möglich gewesen. Denn es sei völlig unwahrscheinlich, dass die Radien früher bei der begrenzten Breite der Trasse wesentlich größer gewesen seien als jetzt in der Planung. Auch die frühere Signaltechnik habe die Geschwindigkeit von 160 km/h und die geplante Zugfolge nicht zugelassen. Erst jetzt würden durch die geplante Signal- und Sicherungstechnik, die Elektrifizierung, den erforderlichen tragfähigen Unterbau sowie den Einbau von Betonschwellen und stärkeren Schienen die Voraussetzungen für diese Geschwindigkeit geschaffen.

Bei der schalltechnischen Untersuchung seien die Immissionsorte abweichend von der Richtlinie Schall 03 offensichtlich nicht 0,2 m über der Oberkante der Fenster des betrachteten Geschosses bestimmt worden. Bahnzugewandte Außenwohnbereiche der Kläger zu 4, 5, 7, 8, 10, 12, 13, 16, 18 und 19 seien offensichtlich nicht berücksichtigt worden. Bei der Klägerin zu 19 sei für das 4. bis 7. Obergeschoss des Hauses C.straße ... zwar eine wesentliche Änderung bejaht, ein Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV jedoch gleichwohl verneint worden, weil unzulässigerweise der Lärminderungseffekt der Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" berücksichtigt worden sei. Außerdem seien viele Berechnungsgrundlagen nicht offen gelegt worden und fehlerträchtig. Die sich daraus ergebenden Unsicherheiten müssten nicht ohne Aufklärung hingenommen werden.

Die Kläger beantragen,

die Beklagte zu verpflichten, Mängel des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfah-

ren zu beheben, indem den Klägern Schallschutz gewährt wird, durch den gewährleistet wird, dass Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten werden.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie treten dem Vorbringen der Kläger entgegen und verteidigen den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss.

II.

Die Klage, die sich sinngemäß auf die Verurteilung der Beklagten zu einer Planergänzung um weitergehende Schallschutzmaßnahmen richtet, ist zulässig, jedoch unbegründet.

1. Die Kläger begehren in erster Linie Schallschutz nach Maßgabe der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Nach dieser Regelung ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Schienenweges grundsätzlich durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass der nach § 3 der 16. BImSchV berechnete Beurteilungspegel auf den in der Nachbarschaft gelegenen Grundstücken in Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschreitet. Dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Insoweit läge die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses auf der Hand, wenn es sich bei dem Vorhaben entgegen der Auffassung der Beklagten um die wesentliche Änderung oder den Neubau einer Bahnanlage handelte. Denn dann wären die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV im Wohngebiet der Kläger grundsätzlich von vornherein einzuhalten. So verhält es sich jedoch nicht.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss stellt nicht den Neubau einer Bahnanlage fest. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verliert eine Betriebsanlage der Eisenbahn ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung nur durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offen stehen (BVerwGE 81, 111 <118>; 99, 166 <168 f.>; 102, 269 <272>; 107, 350 <353>). Möglich ist allerdings auch, dass die bestehende Fachplanung einer Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet wird (BVerwGE 81, 111 <118>; 99, 166 <168 f.>; 107, 350 <353>).

Hiervon ausgehend lässt sich feststellen, dass der seit 1841 bestehende Schienenweg, an dessen Widmung als eine zweigleisige Eisenbahnstrecke nach über 100-jährigem Betrieb keine ernsthaften Zweifel möglich sind, im hier in Rede stehenden Abschnitt rechtlich fortbestanden hat. Schlüssige Anhaltspunkte für eine Entwidmung oder Funktionslosigkeit im vorbezeichneten Sinne haben die Kläger nicht dargetan; solche Anhaltspunkte sind auch nicht ersichtlich. Dass der Erwerb fremder Grundstücke für einen Ausbau im Jahre 1943 nachträglich als rechtswidrig erkannt und in rechtmäßiger Form nachgeholt wurde, führt nicht zur Nichtigkeit einer 1943 vorgenommenen Erstreckung der Widmung auf diese Grundstücke. Auch eine Funktionslosigkeit könnte nur angenommen werden, wenn die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hätten, der die Verwirklichung der zweigleisigen Fernbahnstrecke auf der Trasse für unabsehbare Zeit ausschloss (vgl. BVerwGE 99, 166 <170>; 107, 350 <354>; 111, 108 <113>). Dass ein früheren Ausbaumaßnahmen zugrunde liegender politischer Zweck später weggefallen ist, lässt keinen Schluss auf eine vollständige oder teilweise Funktionslosigkeit des so geschaffenen Ausbauzustandes zu. Auch die Einstellung des Fernbahnbetriebs infolge der deutschen Teilung und der daraufhin vorgenommene teilweise Abbau der Fernbahngleise sowie die Benutzung von Teilen der Bahntrasse als

"Park" rechtfertigen nicht die Annahme, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt. Dasselbe gilt für die von den Klägern behauptete Verlegung von S-Bahn-Gleisen oder Entwässerungsanlagen der Bahn auf oder neben den alten Ferngleislagen. Denn auch dies schloss einen Wiederaufbau der Fernbahngleise im Bereich der alten Trasse, wenn auch unter Verschiebung der Gleise, nicht aus. Bei diesem Sach- und Streitstand war das Gericht nicht dazu verpflichtet, weitere Akten beizuziehen, um darin nach Anhaltspunkten für eine rechtliche oder faktische Entwidmung zu forschen.

Entsprechendes gilt für die nicht im Einzelnen belegte Behauptung der Kläger, das Vorhaben weiche weitergehend von dem früheren Bauzustand ab, als dies der Planfeststellungsbeschluss unterstelle. Dass der südlich des S-Bahnhofs Lichterfelde Süd als Bestand der Anhalter Bahn bis 1945 dargestellte Bahndamm mit zwei Gleisen belegt war, auf denen auch Fernbahnzüge verkehren konnten, wird von den Klägern nicht bestritten und ergibt sich zudem aus den im Anhörungsverfahren vorgelegten Luftbildern.

Gegenüber der Annahme der Beklagten, eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV sei im Bereich der Wohngebäude der Kläger mit Ausnahme der vier obersten Geschosse des Hauses C.straße ... nicht gegeben, weil bei den Klägern zu 2, 3, 6 bis 10 und 14 bis 18 keine Erhöhung der Beurteilungspegel zu erwarten sei und bei den Klägern zu 4, 5, 11 bis 13 sowie bei den Häusern C.straße ..., ... und ... und in den vier untersten Geschossen des Hauses C.straße ... die Beurteilungspegel weder um 3 dB(A) erhöht noch die Werte von mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erreicht würden, behaupten die Kläger, die Fiktion des Bestandes sei zu hoch, die Prognose zu niedrig angesetzt. Soweit dem die Auffassung zugrunde liegt, es sei schon aus Rechtsgründen mit der Volllastung der Strecke zu rechnen, trifft dies nicht

zu. Die diesbezügliche Bestimmung in Kapitel 4 der Richtlinie Schall 03 ist in der Anlage 2 der 16. BImSchV nicht in Bezug genommen worden. Vielmehr stellt diese Anlage, wie der Planfeststellungsbeschluss zutreffend ausführt, ausdrücklich auf die für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen ab. Deshalb hat es der erkennende Senat in ständiger Rechtsprechung gebilligt, dass der Immissionsprognose ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde gelegt wird, das den Anforderungen an eine fachplanerische Prognoseentscheidung genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 23 f. m.w.N.).

Der Senat sieht keine greifbaren Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der in der schalltechnischen Untersuchung enthaltenen Bestandsannahmen und Prognosen des Eisenbahnbetriebs, solche sind auch dem Vorbringen der Kläger nicht zu entnehmen. Die Äußerung von Fragen, Zweifeln oder Vermutungen reicht hierfür ebenso wenig aus wie der allgemeine Hinweis auf das im zentralen Bereich von Berlin verfolgte "Pilzkonzept" und auf frühere Wünsche eines Frachtunternehmens, entgegen der Annahme der Beklagten doch Güterzugverkehr auf dem auszubauenden Streckenabschnitt vorzusehen.

Soweit die Kläger zu 3, 16 und 18 behaupten, der Abstand ihrer Häuser zum S-Bahn-Gleis Richtung Lichterfelde Süd sei geringer als von der Beigeladenen angenommen, kann dies von vornherein nicht zu dem den geltend gemachten Anspruch auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung allein rechtfertigenden Ergebnis führen, dass sich durch die Planung der Beurteilungspegel gegenüber dem Bestand erhöhen wird; denn die Lage dieses Gleises und damit auch seine Lärmauswirkungen wurden durch die Planung nicht verändert. Soweit die Kläger zu 4 und 5 behaupten, Reflexionen, die von der Bebauung des zuvor als Bahndammböschung genutzten Geländes zwischen dem K.platz und der künftigen, insgesamt 7 m hohen Stütz- und Lärmschutzwand östlich der Trasse für ihre im 1. Obergeschoss eines etwa 130 m davon entfernten Hauses liegende Wohnung westlich der Trasse zu er-

warten seien, seien nicht berücksichtigt worden, fehlt es schon an der Darlegung, dass diese Bebauung im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses hinreichend konkret feststand. Abgesehen davon handelt es sich hier um unentschuldigt verspätetes Vorbringen, dessen Zulassung, wenn es entscheidungserheblich wäre, die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und das deshalb gemäß § 5 Abs. 3 VerKPBG i.V.m. § 87 b Abs. 3 VwGO zurückgewiesen werden kann. Letzteres gilt auch für den Vortrag der Kläger zu 4, 5, 7, 8, 10, 12, 13 und 16 bis 19, ihre bahnungsgewandten Außenwohnbereiche seien bei der schalltechnischen Untersuchung nicht bzw. mit einer zu großen Entfernung von den Gleisanlagen berücksichtigt worden. Es erscheint dem Senat sachgerecht, von dieser Möglichkeit der Verfahrenskonzentration bei jenen Einzelfragen Gebrauch zu machen, deren Beantwortung eine weitere Sachaufklärung erfordern würde.

Soweit die Kläger vortragen, bei der Berechnung der Beurteilungspegel sei der Immissionsort bei Gebäuden "offensichtlich" nicht 0,2 m über den Fensteroberkanten des betrachteten Geschosses angenommen worden (vgl. Korrektursummand D_{sl} der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV), ergibt sich das Gegenteil aus Seite 17 der zu den Planfeststellungsunterlagen gehörenden schalltechnischen Untersuchung. Der Vortrag, die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte maximale Geschwindigkeit von 160 km/h sei mit dem früheren Bauzustand nicht erreichbar gewesen, weil "völlig unwahrscheinlich" sei, dass die Radien früher bei der begrenzten Breite der Trasse "wesentlich größer" gewesen seien als bei der jetzigen Planung, ist gemessen an den zu den Planfeststellungsunterlagen gehörenden Bestandsplänen und den dazu im Erläuterungsbericht Teil II (S. 14 f.) enthaltenen Ausführungen ebenfalls nicht hinreichend substantiiert. Auch die vorgesehene Sanierung und teilweise Neuerrichtung des Unterbaus, der Einbau von Betonschwellen und stärkeren Schienen, die Anpassung der Signal- und Sicherungsanlagen an den heutigen Stand der Technik und die Elektrifizierung der Strecke tragen nicht den von den Klägern gezogenen Schluss, dass die Geschwindigkeit von 160 km/h auf der Be-

standsstrecke dann, wenn diese ohne die deutsche Teilung ordnungsgemäß instand gehalten worden wäre, entgegen der Annahme der Beklagten nicht hätte erreicht werden können.

Ebenso wenig substantiiert angegriffen werden die Erwägungen, mit denen die Beklagte eine Verlängerung der Schallschutzwand zur Einhaltung der Tagesgrenzwerte in den vier obersten Geschossen des Hauses C.straße ... als unverhältnismäßig angesehen hat. Die Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis" hat bei diesen Erwägungen entgegen der Annahme der Kläger keine Rolle gespielt.

2. Scheiden Ansprüche der Kläger auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung hiernach aus, so umfasst ihr Antrag hilfsweise das Begehren, zumindest den - weniger weitreichenden - Schallschutz zu erhalten, der im Einzelfall zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit geboten erscheint. Soweit diese Schutzgüter von dem Vorhaben möglicherweise berührt sind, waren sie als Belange der Kläger in die gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG vorzunehmende Abwägung einzustellen und ihrer Bedeutung und objektiven Gewichtigkeit entsprechend zu behandeln (vgl. BVerwGE 110, 81 <86 ff.>). Ein diesbezüglicher Abwägungsmangel wäre jedoch gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG nur dann erheblich, wenn er offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist. Diese Voraussetzung liegt bei keinem der von den Klägern insoweit gerügten Mängel vor.

Neue, den jetzigen Kenntnisstand gesichert wiedergebende Forschungsergebnisse zur Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehrslärm, deren Nichtberücksichtigung bei der Abwägung ein offensichtlicher Mangel wäre, sind weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich. Der Hinweis der Kläger darauf, dass - wie gerichtsbekannt - der Schienenbonus umstritten ist, reicht hierfür ebenso wenig aus wie die Wiedergabe einzelner Äußerungen in der juristischen Fachliteratur oder die Bezugnahme auf eine neuere Studie zu den Stresswirkungen des Fluglärms.

Die Annahme der Beklagten, die grundrechtliche Erheblichkeitschwelle von 60 dB(A) nachts werde mit der geplanten Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" eingehalten, wird durch die Zweifel der Kläger an der dauerhaften Gewährleistung einer mit dieser Maßnahme erreichbaren Pegelverbesserung um 3 dB(A) nicht durchgreifend erschüttert. Der erkennende Senat hat auf der Grundlage einer Beweisaufnahme in seinem Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - (BVerwGE 110, 370 <373 ff.>) anerkannt, dass das Verfahren "Besonders überwachtes Gleis" eine dauerhafte Lärminderung um zumindest 2 dB(A) erzielt, die zusätzlich zu den Korrekturwerten D_{Fb} der Tabelle C der Anlage 2 der 16. BImSchV zu berücksichtigen ist. An den Gebäuden der Kläger zu 6, 10 und 18, bei denen ohne Schallschutzmaßnahmen die Schwelle von 60 dB(A) nachts überschritten würde, wird diese Schwelle durch das der Beigeladenen auferlegte Gleispflegeverfahren auch dann eingehalten, wenn man dieses Verfahren nur mit 2 dB(A) Lärminderung berücksichtigt. Gründe dafür, dies abweichend von dem genannten Urteil des Senats für unberechtigt zu halten, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Auf die Frage, ob der Beigeladenen stattdessen auch eine andere, gleich wirksame Lärmvermeidungsmaßnahme hätte aufgegeben werden können, kommt es hiernach im vorliegenden Rechtsstreit ebenso wenig an wie auf die nicht streitgegenständliche Frage einer Entschädigung der Kläger für die Lärmbeeinträchtigung etwaiger schutzbedürftiger Außenwohnbereiche.

Dass sich bei der von den Klägern zu 3, 16 und 18 behaupteten geringeren Entfernung ihrer Häuser vom nächstgelegenen S-Bahn-Gleis, bei der von den Klägern zu 4 und 5 geltend gemachten Berücksichtigung von Reflexionen einer Bebauung zwischen Trasse und K.platz, bei der Prüfung von Summenpegeln oder bei der Betrachtung der Kombinationswirkung von Bahnlärm und Erschütterungen Einwirkungen auf die Grundstücke der Kläger herausgestellt hätten, die Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen könnten, ist nicht substantiiert dargetan und musste sich der Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Situation auch nicht aufdrängen.

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO, wobei die Kostenhaftung nach der wertmäßigen Beteiligung unter den Klägern aufzuteilen ist.

Hien

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel

Dr. Eichberger

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird für die Zeit bis zur Trennung vom Verfahren BVerwG 9 A 22.01 auf 214 742,59 € (entspricht 420 000 DM), für die Zeit danach auf 194 290,92 € (entspricht 380 000 DM) festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1, § 73 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. Nr. II 1.2.1, 1.2.2, 33.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

Hien

Dr. Storost

Dr. Eichberger