

# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

BVerwG 9 A 15.03

Verkündet  
am 3. März 2004  
Ott  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 3. März 2004  
durch den Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts H i e n und  
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. S t o r o s t, Prof. Dr. R u b e l,  
Dr. E i c h b e r g e r und Dr. N o l t e

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu gleichen Teilen.

### G r ü n d e :

#### I.

Die Kläger wenden sich mit dem Verlangen nach verbessertem Lärmschutz und nach Erschütterungsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 9. Dezember 2002 für die Grunderneuerung eines Abschnitts der S-Bahn Berlin "S 3". Die Kläger zu 2 bis 5 und 10 sind Eigentümer selbst genutzter Wohnungen, die übrigen Kläger Mieter von Wohnungen, die sich überwiegend in den oberen Geschossen von Gebäuden der ersten Bebauungsreihe beiderseits der genannten Bahnstrecke befinden.

Im Planfeststellungsabschnitt verläuft die S-Bahn in Ost-West-Richtung. Vom Abschnittsbeginn östlich der Wielandstraße wird sie zusammen mit der Fernbahn bis westlich der Eisenbahnüberführung Holtzendorffstraße auf einem Damm geführt, anschließend verläuft sie von der Fernbahn abzweigend bis zum Abschnittsende hinter dem Bahnhof Westkreuz in Einschnittslage. Die geplante Grunderneuerung umfasst die Erneuerung bahntechnischer Anlagen sowie deren Anpassung an das heutige technische Regelwerk. Darüber hinaus ist vorgesehen, den S-Bahnhof Charlottenburg nach Osten bis dicht an die Station der benachbarten U-Bahn zu verschieben, um das Umsteigen zwischen S- und U-Bahn zu erleichtern. Dazu ist es notwendig, die Lage der Gleise zu verändern.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens veranlasste die Anhörungsbehörde die öffentliche Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 6. November bis zum 6. Dezember 2000; zuvor war in der öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung auf den Ausschluss verspätet erhobener Einwendungen hingewiesen worden. Alle Kläger machten fristgerecht von der Möglichkeit Gebrauch, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Die Kläger zu 1 bis 5, 7, 8, 10 und 11 wandten sich u.a. gegen das vorge-

sehene Lärmschutzkonzept und rügten fehlenden Schutz vor Erschütterungen. Infolge des Vorhabens würden auf ihre Wohnungen Lärmimmissionen einwirken, die nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Die geplanten Lärmschutzwände verschandelten das Stadtbild. Statt ihrer müssten alternative Schutzvorkehrungen wie das besonders überwachte Gleis (büG), eine schallabsorbierende Lagerung oder Einkleidung der Gleise und die Errichtung von Schallschutzwänden zwischen den Gleisen in Betracht gezogen werden. Die durchgeführte erschütterungstechnische Untersuchung sei in ihren Einzelschritten nicht nachvollziehbar und in ihren Bewertungen unhaltbar. Die Kläger zu 6 und 9 wandten sich gegen die Errichtung von Lärmschutzwänden und forderten stattdessen den Einbau von Lärmschutzfenstern. Der Kläger zu 6 wies zusätzlich darauf hin, dass es in seiner Wohnung schon bisher zu Vibrationen durch den Bahnbetrieb komme.

Zu einer im Erörterungstermin seitens der Beigeladenen in Aussicht gestellten Änderung des Lärmschutzkonzepts kam es nicht; die Beigeladenen vertraten vielmehr unter Berufung auf eine vergleichende Untersuchung des von ihnen beauftragten Gutachterbüros die Auffassung, dass die vorgesehenen Lärmschutzwände wirkungsvoller und kostengünstiger seien als der zwischenzeitlich erwogene Einsatz des büG.

Mit Beschluss vom 9. Dezember 2002 stellte das Eisenbahn-Bundesamt den Plan für das Vorhaben fest.

Der festgestellte Plan sieht beiderseits des Streckenteils, an dem die Kläger wohnen, 2 m hohe Lärmschutzwände vor. Durch Nebenbestimmung A.3.5.2 i.V.m. Anhang III der schalltechnischen Untersuchung werden unter anderem den Klägern zu 1 bis 6, 8 und 11 für ihre Wohnungen Ansprüche auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) eingeräumt. Durch Nebenbestimmung A.3.6 wird den Beigeladenen aufgegeben, ihre Erschütterungsprognose innerhalb von sechs bis zwölf Monaten nach Inbetriebnahme des Streckenabschnitts durch Messungen zu überprüfen und im Fall rechtlich relevanter Abweichungen zum Nachteil der Anlieger eine ergänzende Planung zwecks Festsetzung von Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigung vorzulegen.

Die Einwendungen der Kläger wies der Planfeststellungsbeschluss im Wesentlichen zurück. Das Vorhaben führe beiderseits der Bahntrasse zu Lärmpegelerhöhungen von bis zu 1,8 dB(A) am Tag und 1,2 dB(A) in der Nacht. Während bezogen auf die Tagesstunden für keinen Immissionsort ein Anspruch auf Lärmvorsorge ermittelt worden sei, ergäben sich nachts an vielen Orten Immissionswerte von 60 dB(A) und mehr, so dass Lärmvorsorge geboten sei. Mit dem Einsatz 2 m hoher Schutzwände beiderseits der Trasse würden in den unteren Stockwerken an allen Immissionsorten deutliche Pegelminderungen von 3 bis 14 dB(A) erzielt. In den oberen Stockwerken liege die Minderung immer noch zwischen 1 und 5 dB(A). Für 577 Wohneinheiten bestehe Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach. Der Einsatz anderer lärmmindernder Maßnahmen sei im Vergleich zu dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept nicht vorzugswürdig. Das gelte zum einen für das büG. Werde es allein auf den Fernbahngleisen angewandt, so verbessere sich der Schutz der Anwohner nicht. Die Kosten lägen hingegen mit 6,1 Mio. € über den Kosten von 5,74 Mio. € für das planfestgestellte Schutzkonzept. Der Einsatz des büG auf den Fern- und den S-Bahngleisen würde im Vergleich zur Errichtung der Wände zu geringfügigen Verbesserungen der Schutzwirkung führen, die den Kostenmehraufwand von 14,84 Mio. € jedoch nicht rechtfertigten. Die Errichtung von Schallschutzwänden zwischen den Gleisen sei gleichfalls keine günstigere Alternative. So genannte niedrige Schallschutzwände mit einer Höhe von max. 0,7 m müssten unmittelbar neben jedem Gleis errichtet werden, um eine den planfestgestellten Wänden vergleichbare Wirkung zu entfalten. Dies würde nicht nur zu technischen Problemen, sondern auch zu erheblichen Kosten führen, ohne dass die Wirkung sicher vorhersehbar sei. Für höhere Mittelwände fehle der nötige Abstand zwischen den Gleisen. Unter anderem im Bahnhofsbereich müssten zudem erhebliche Lücken offen gelassen werden. Der Einbau von Holz- statt Betonschwellen als lärmmindernde Maßnahme komme nicht in Betracht. Es handele sich dabei nicht um eine Maßnahme aktiven Lärmschutzes, sondern um eine Fahrbahnart. Ein Anspruch auf Maßnahmen des Erschütterungsschutzes bestehe nicht. Soweit nach der durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchung mit rechtserheblichen Erschütterungen zu rechnen sei, werde die Zunahme weit unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen mit der Folge, dass das Maß zumutbarer Belastungen nicht überschritten werde.

Der Planfeststellungsbeschluss ist durch öffentliche Bekanntmachung, die am 24. Februar 2003 abgeschlossen wurde, zugestellt worden.

Mit ihrer am 24. März 2003 erhobenen Klage machen die Kläger im Wesentlichen geltend: Der Planfeststellungsbeschluss trage ihren Lärmschutzbelangen nicht ausreichend Rechnung. Eine substantielle Anhörung zu dem planfestgestellten Schutzkonzept sei unterblieben. Mit Rücksicht auf die Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin, ein neues Lärmschutzkonzept unter Berücksichtigung des bÜG auszuarbeiten, sei das bis dahin zugrunde gelegte und später planfestgestellte Schutzkonzept nicht mehr erörtert worden. Deshalb wäre eine Nacherörterung notwendig gewesen. Das planfestgestellte Schutzkonzept habe alternative Lärmschutzmaßnahmen, die auch die oberen Geschosse der lärmbeeinträchtigten Wohnhäuser effektiv schützen würden, nicht ausreichend berücksichtigt. Für Schallschutz-Mittelwände sei auf Teilstücken des Planfeststellungsabschnitts durchaus genügend Platz vorhanden. Dass insoweit Sicherheitsbedenken gegen den Einbau von Mittelwänden bestünden, sei nicht nachvollziehbar belegt. Der Einbau von Holzschwellen als lärm-mindernde Fahrbahnart sei ungeprüft abgelehnt worden. Bezogen auf das bÜG habe die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass dieses Schutzverfahren in Kombination mit Mittelwänden, eventuell ergänzt durch niedrigere Außenwände, einen besseren Schutz biete als die planfestgestellten Außenwände. Es schütze vor allem die besonders lärmbeeinträchtigten Wohnungen in den höheren Geschossen effektiver als die vorgesehenen Lärmschutzwände. Zudem sei vernachlässigt worden, dass die auf Spundwände aufgesetzten Schutzwände das Stadtbild stark beeinträchtigten. Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Annahmen zum Kostenvergleich zwischen Lärmschutzwänden und bÜG seien un schlüssig. Insbesondere sei nicht nachvollziehbar begründet worden, warum entgegen früheren Angaben während einer Arbeitsschicht lediglich eine Gleislänge von max. 400 m geschliffen werden könne. Die Schleifarbeiten müssten sich nicht auf die nächtliche Bahnbetriebspause von zwei Stunden beschränken; auf der Bahntrasse stünden bis zu acht parallel verlaufende und teilweise durch Weichen miteinander verbundene Gleise zur Verfügung, die es ermöglichten, den Bahnverkehr durch betriebliche Vorkehrungen auch während des Schleifens aufrechtzuerhalten. Bezogen auf die vorhabenbedingten Erschütterungen sei zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde das Schutzsystem der einschlägigen DIN 4150-2 nicht konsequent angewandt habe. Nach die-

ser Norm sei bei Nahverkehrsstrecken das 1,5fache des in ihr benannten Anhaltswerts als Zumutbarkeitsgrenze anzunehmen, auch wenn es sich nicht um eine Neubau-, sondern um eine Bestandsstrecke handele.

Die Kläger beantragen,

die Beklagte zu verpflichten, unter entsprechender Änderung ihres Planfeststellungsbeschlusses vom 9. Dezember 2002 über den Anspruch der Kläger auf Schutz vor unzumutbaren Lärm- und Erschütterungsimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt im Wesentlichen vor: Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept gebe keinen Anlass zu Beanstandungen. Das bÜG biete nicht nur bei einem auf die Fernbahn beschränkten Einsatz, sondern auch bei Einsatz auf Fern- und S-Bahn einen geringeren Schutz als die angeordneten Lärmschutzwände. Bei Errichtung der Wände sei die durchschnittlich erzielbare Pegelminderung höher und es müsse nur in geringerem Umfang ergänzender passiver Lärmschutz geleistet werden. Die Kosten für das bÜG seien im Planfeststellungsbeschluss nicht zu hoch angesetzt worden; sie berücksichtigten die Besonderheiten auf der S-Bahn. Kostenaspekte seien für die Abwägung ohnehin nur von nachgeordneter Bedeutung gewesen. Lärmschutz-Mittelwände seien keine geeignete Alternative zu den angeordneten Außenwänden, gleichgültig ob es sich um herkömmliche Mittelwände oder um sog. niedrige Mittelwände handele, die unmittelbar am jeweiligen Gleis errichtet werden müssten. Namentlich brächten herkömmliche Mittelwände dort, wo sie angesichts der vorhandenen Gleisabstände überhaupt Platz fänden, keine greifbaren Vorteile gegenüber Außenwänden, da letztere in diesen Bereichen direkt auf dem Bahndamm montiert werden könnten, dessen Bewuchs ihre optische Wirkung stark abmildere. Mit ihrer Forderung nach Einsatz von Holzschwellen seien die Kläger präkludiert. Holzschwellen entsprächen heute wegen des hohen Instandhaltungsaufwands nicht mehr dem Stand der Technik. Bezogen auf die Forderung nach Erschütterungsschutz sei jeden-

falls der Kläger zu 9 mit seinem Vortrag präkludiert. Unabhängig davon lasse sich nicht nachvollziehen, warum für die Ermittlung von Schutzansprüchen infolge der Änderung einer Bahnanlage unterschiedliche Beurteilungskriterien bei S-Bahn- und Fernbahnvorhaben herangezogen werden sollten, wie es die Kläger aus der DIN 4150-2 ableiteten.

Die Beigeladenen beantragen ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Sie unterstützen das Vorbringen der Beklagten und vertiefen namentlich deren Darlegungen zum Vergleich zwischen den angeordneten Schallschutzwänden und dem bÜG.

## II.

Die Klage ist unbegründet. Die Kläger können nicht beanspruchen, dass die Beklagte über die von ihnen geforderte Veränderung des aktiven Schallschutzes und über Maßnahmen des Erschütterungsschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut entscheidet.

1. Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses über Maßnahmen des Schutzes vor unzumutbaren Lärmimmissionen verletzen die Kläger nicht in ihren Rechten.

a) Die Entscheidung über das Lärmschutzkonzept ist nicht wegen unzureichender Erörterung dieses Konzepts verfahrensfehlerhaft zustande gekommen. Den Klägern stand es frei, im Erörterungstermin ihre gegen das Konzept schriftlich erhobenen Einwendungen aufzugreifen und zu vertiefen. Weder hat der Versammlungsleiter Stellungnahmen hierzu unter Berufung auf die von dem Bevollmächtigten der Beigeladenen in Aussicht gestellte Planänderung unterbunden noch konnten die Kläger aufgrund der Erklärungen des Bevollmächtigten davon ausgehen, das zunächst in das Anhörungsverfahren eingebrachte und später planfestgestellte Konzept sei hinfällig geworden und gebe deshalb keinen Anlass mehr zur Erörterung. Der Bevoll-



mächtigte hatte seine Ankündigung eines veränderten Konzepts vielmehr ausdrücklich unter den Vorbehalt gestellt, dass die Vorhabenträger hierfür einen Auftrag erteilen. Der Bevollmächtigte der Kläger betonte in dem Erörterungstermin folgerichtig, es gebe keine Zusage eines neuen Konzepts.

b) Die im Planfeststellungsbeschluss zum Schutz gegen Lärm getroffenen Regelungen enthalten auch in materiellrechtlicher Hinsicht keine Mängel, die dem Begehren veränderten Lärmschutzes zum Erfolg verhelfen würden.

aa) Der Einwendungsausschluss gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) kann weder den Klägern zu 6 und 9 generell für ihre Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe alternative Konzepte aktiven Schallschutzes nicht oder nicht hinreichend in Erwägung gezogen, noch den übrigen Klägern speziell für ihre Rüge, der Einbau von Holzschwellen als alternative Maßnahme zur Lärmminde- rung sei in der Planfeststellung unzureichend berücksichtigt worden, entgegengehal- ten werden. Die erhobenen Einwendungen reichten aus, um den Klägern diese Rügen offen zu halten. Die Darlegungsanforderungen im Anhörungsverfahren müssen sich an den Möglichkeiten planungsbezogener Laien orientieren. Von einem Ein- wender kann erwartet werden, dass er seine eigene Rechtsbetroffenheit darlegt und gegen die Planung sprechende Gesichtspunkte geltend macht, die sich einem Laien in seiner Lage von dessen eigenem Kenntnis- und Erfahrungshorizont her erschlie- ßen. Weitergehende Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, können hingegen grundsätzlich nicht verlangt werden. Ein Einwendungs- ausschluss, der dies vernachlässigte, wäre mit dem Gebot effektiven Rechtsschutzes unvereinbar.

Hiervon ausgehend reichten die Einwendungen aus, um den Klägern die in Rede stehenden Rügen offen zu halten. Die Kläger haben während der Einwendungsfrist ihre rechtliche Betroffenheit durch die Lärmschutzwände dargetan und aufgezeigt, aus welchen Erwägungen sie die Wände ablehnen. Darüber hinausgehende Ausführungen zu technischen Alternativen erfordern ein Spezialwissen und konnten daher nicht erwartet werden. Das gilt umso mehr, als die zu den ausgelegten Planunterla- gen gehörende schalltechnische Untersuchung vom 31. Januar 2000 nur die Vor- und Nachteile unterschiedlich hoher Seitenwände erörterte, andere Alternativen hin-

gegen nicht ansprach. Die Kläger zu 6 und 9 sind mit ihrer Forderung alternativen aktiven Schallschutzes auch nicht deswegen ausgeschlossen, weil sie im Anhörungsverfahren ausdrücklich passiven Schallschutz anstelle 2 m hoher Schallschutzwände verlangt haben. Mit dieser Forderung wollten sie ersichtlich nur die Konsequenz aus ihrer Ablehnung der geplanten Wände ziehen, ohne zugleich eine generelle Ablehnung aktiven Schallschutzes zum Ausdruck zu bringen.

bb) Der von den Klägern erhobene Anspruch auf erneute Entscheidung über anders gestalteten aktiven Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen findet in den maßgeblichen Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) keine Stütze.

Nach diesen Bestimmungen ist bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen, wie sie hier für die Nachtstunden in Rede steht, grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten; dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schallzweck stehen würden. Der Betroffene hat also prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" durch aktive Schutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Der Senat hat wiederholt entschieden, dass sich die nach dieser Vorschrift gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung auf der Grundlage einer für die Planfeststellungsbehörde mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung vollziehen muss (vgl. Urteile vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <139> und vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <380 ff.>). Bestandteil der Abwägung ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen. Typischerweise haben solche Maßnahmen, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen, verursachen verschieden hohe Kosten und tangieren andere Belange in unterschiedlicher Weise. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen. Deshalb ist der Planfeststellungsbehörde auch und gerade für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum eingeräumt (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, a.a.O., S. 134). Anders als das allgemeine Planungsermessen besteht er freilich nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dementsprechend an dem grundsätzli-

chen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000, a.a.O., S. 381 ff.). Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000, a.a.O., S. 388).

Hiervon ausgehend ist die Entscheidung der Beklagten, 2 m hohen Schallschutzwänden den Vorzug vor anderen Maßnahmen aktiven Schallschutzes zu geben, im Ergebnis nicht zu beanstanden.

(1) Das von den Klägern als Kernstück eines alternativen Lärmschutzkonzepts angesehene büG hat die Beklagte in zwei Varianten untersucht: zum einen beschränkt auf die Fernbahn, zum anderen eingesetzt auf Fern- und S-Bahn.

Den auf die Fernbahn beschränkten Einsatz hat sie mit der Begründung abgelehnt, dass diese Maßnahme den Schutz der Anwohner nicht verbessere, die Kosten aber anstiegen. Der Sache nach hat sie der Maßnahme sogar eine geringere Schutzwirkung als den angeordneten Schutzwänden beigemessen, wie sich aus den weiteren Ausführungen ergibt, wonach bei Einsatz des büG auf der Fernbahn mehr Anwohner Anspruch auf passiven Schallschutz erhielten und das Verhältnis zwischen den verschiedenen Schallschutzklassen sich deutlich von den Klassen  $\leq 1$  zur Klasse 2 verschiebe.

Die vergleichende Bewertung der Schutzwirkung findet in den von den Beigeladenen veranlassten lärmtechnischen Untersuchungen, deren ordnungsgemäße Durchführung auch die Kläger nicht mehr in Frage stellen, eine tragfähige Grundlage. Zwar ergibt sich aus diesen Untersuchungen, dass die Wände für die Mehrheit der Kläger bei den kritischen Nachtwerten eine geringere Schutzwirkung entfalten als das büG auf der Fernbahn. Darauf kommt es aber nicht entscheidend an, denn ein sachgerechter Alternativenvergleich hat die Wirkung bereichsbezogen in den Blick zu nehmen (BVerwG, Urteil vom 15. März 2000, a.a.O., S. 382). Insoweit ist vorrangig auf

diejenigen Immissionspunkte (Geschosse) abzustellen, an denen unzumutbare Lärmeinwirkungen auftreten. Denn nach § 41 BImSchG geht es darum, inwieweit die hiervon Betroffenen Anspruch auf aktiven Schallschutz haben. Ob und inwieweit andere Betroffene, die nicht unzumutbar durch Lärm beeinträchtigt sein werden und demgemäß nur die abwägungsfehlerfreie Berücksichtigung ihrer Lärmschutzbelange verlangen können, durch die jeweiligen Schutzmaßnahmen begünstigt werden, kann hingegen bei der Auswahl der Maßnahmen, mit denen der Anspruch nach § 41 BImSchG erfüllt werden soll, allenfalls ergänzend berücksichtigt werden. Maßgeblich sind für den konkreten Alternativenvergleich die Nachtwerte, da für die Tagesstunden die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nicht gegeben sind. Die lärmtechnische Stellungnahme vom 27. Januar 2004 weist unter Nr. 1.1.1 bei Errichtung der planfestgestellten Schutzwände für die Gesamtheit der Geschosse, die geschützt werden müssen, eine arithmetisch gemittelte Pegelminderung von 3,4 dB(A) nachts aus. Der entsprechende Mittelwert für das büG auf der Fernbahn liegt mit 1,3 dB(A) (Nr. 1.2.1 der Stellungnahme) weit darunter. Selbst für die oberen Geschosse erzielen die Wände hier im Mittel noch eine - wenn auch geringfügig - stärkere Schutzwirkung als das büG auf der Fernbahn. Die lärmtechnische Überlegenheit des planfestgestellten Konzepts zeigt sich auch bei einem Vergleich des Umfangs jeweils ergänzend notwendigen passiven Schallschutzes, und zwar sowohl, was die Zahl der jeweils Anspruchsberechtigten anbelangt (577 im Fall der Schallschutzwände, 583 im Fall des büG auf der Fernbahn), als auch bezogen auf das jeweilige Verhältnis der einschlägigen Schallschutzklassen (im Fall der Schallschutzwände 186 Wohneinheiten der Schallschutzklasse < 1, 361 Wohneinheiten der Klasse 1, 30 Wohneinheiten der Klassen => 2, im Fall des büG 28 Wohneinheiten der Klasse < 1, 467 Wohneinheiten der Klasse 1, 88 Wohneinheiten der Klassen => 2).

Der Kostenvergleich im Planfeststellungsbeschluss beruht auf Annahmen, die ebenfalls keinen durchgreifenden Bedenken begegnen. Im Klageverfahren haben die Beigeladenen die einzelnen Kostenansätze unter Würdigung der konkreten örtlichen Verhältnisse schlüssig erläutert. Das gilt für die Kosten der einzelnen Schleifschicht ebenso wie für die Länge der zum Schleifen vorgesehenen Betriebspausen, für die davon angesichts der notwendigen Vor- und Nachbereitungsarbeiten effektiv zum Schleifen nutzbare Zeitspanne und für den erforderlichen Schleifturnus. Die unterschiedlichen Längenansätze für die Schutzwände und die Schleifstrecken auf den

einzelnen Gleisen haben sie in der mündlichen Verhandlung überzeugend damit begründet, dass zur Erzielung des vollen Schutzeffekts über den Bereich der zu schützenden Bebauung hinaus geschliffen werden muss. Dies alles haben die Kläger nicht substantiiert in Frage gestellt. Entgegen ihrer Auffassung erweist sich auch die Veranschlagung der Gesamtaufwendungen für das Schleifen auf einen Kapitalbetrag, aus dessen Zinsen die jährlichen Schleifkosten erwirtschaftet werden können, als tragfähig. Dieser Ansatz beruht auf der Annahme, die Schleifkosten fielen auf unabsehbare Zeit an. Unter dieser Voraussetzung scheidet jede Berechnung aus, die einen schrittweise erfolgenden Kapitaleinsatz für die wiederkehrenden Kosten zugrunde legt. Der Verzicht auf eine zeitliche Begrenzung ist mit Blick auf die Verkehrsbedeutung des in Rede stehenden Verkehrsweges gerechtfertigt. Auch die Vergleichbarkeit mit den Kosten der planfestgestellten Schutzwände ist keinen Bedenken ausgesetzt, da die Beklagte hinsichtlich der Aufwendungen für die Erhaltung und Ersetzung der Wände entsprechend verfahren ist. Von einer erheblichen Kostenersparnis für sich erübrigendes oberbautechnisches Schleifen kann nicht ausgegangen werden. Nach den von den Klägern nicht mehr substantiiert angegriffenen Erläuterungen seitens der Beigeladenen müssten die Gleise aus oberbautechnischen Gründen nur etwa alle sechs Jahre geschliffen werden, wobei die Schleifleistung sehr viel höher läge als die des akustischen Schleifens.

Die Erörterungen in der mündlichen Verhandlung haben allerdings ergeben, dass im Bereich des Bahnhofs Charlottenburg zwei in gleicher Richtung verlaufende Fernbahngleise am Anfang und Ende eines 800 m langen Abschnitts durch Weichen verbunden sind; auf diesem Abschnitt könnte der Schleifvorgang bei wechselnder Sperrung der beiden Gleise und entsprechender Führung des Zugverkehrs über die nächtliche Bahnbetriebspause hinaus fortgesetzt werden. Dadurch ließen sich zwei Schleifschichten einsparen mit der Folge, dass die Kosten für das bÜG um etwa ein Viertel sanken und somit einschließlich der Aufwendungen für ergänzenden passiven Schallschutz bei etwa 5 Mio. € im Vergleich zu 5,74 Mio. € für die planfestgestellte Lösung lägen. Der Preis für eine solche Kostensenkung wären allerdings die mit den Zugumleitungen verbundenen Betriebserschwernisse.

Unter diesen Umständen ist die Entscheidung der Beklagten, den Lärmschutzwänden den Vorzug vor dem bÜG auf der Fernbahn zu geben, keinen rechtlichen Beden-

ken ausgesetzt. Da die Wände die Beurteilungspegel im Mittel mehr als doppelt so stark senken wie die Alternativmaßnahme, tragen sie dem von § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich geforderten Vorrang aktiven Lärmschutzes sehr viel besser Rechnung als jene. Unverhältnismäßige Mehrkosten entstehen dafür nicht, weil die Aufwendungen für die Alternativmaßnahme in Abhängigkeit von der Bereitschaft zur Inkaufnahme bahnbetrieblicher Erschwernisse entweder etwas niedriger oder sogar höher liegen.

Die Rüge der Kläger, die Abwägung sei fehlerhaft wegen unzureichender Berücksichtigung der negativen Auswirkungen der Schallschutzwände auf das Stadtbild und der optischen Beeinträchtigung ihres Wohnumfeldes, greift nicht durch. Die Beklagte hat die genannten Effekte geprüft und in nicht zu beanstandender Weise bewertet. Dabei hat sie auch die Planungsalternative des büG berücksichtigt. Fehlgewichtungen sind hierbei nicht ersichtlich. Für die Auswirkungen auf das Stadtbild kommt hinzu, dass ein öffentlicher Belang in Rede steht, auf den sich die Kläger nicht berufen können.

Für die Planungsalternative des büG auf Fern- und S-Bahn geht der Planfeststellungsbeschluss von einer im Vergleich zu den angeordneten Schallschutzwänden geringfügig besseren Schutzwirkung bei weit höheren, als unverhältnismäßig erachteten Kosten aus. Auch das ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Ein Vergleich der jeweils ergänzend notwendigen Maßnahmen passiven Schallschutzes, auf den sich der Planfeststellungsbeschluss für seine Bewertung der Schutzwirkung bezieht, spricht allerdings sogar eher für eine bessere Schutzwirkung der Wände. Immerhin liegt die Zahl der Betroffenen mit Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz bei Einsatz des büG auf Fern- und S-Bahn höher als bei Errichtung der Wände und die Zahl der Wohneinheiten mit Anspruch auf Fenster der Schallschutzklassen  $\geq 2$  nimmt von 30 auf 80 zu. Auch der für das büG auf Fern- und S-Bahn in Ansatz gebrachte Pegelminderungswert von 3 dB(A) unterschreitet den Vergleichswert für die Wände. Zu Gunsten des büG auf Fern- und S-Bahn fällt andererseits ins Gewicht, dass diese Maßnahme dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller unzumutbar Lärmbetroffenen (vgl. zuletzt Senatsurteil vom 24. September 2003 - BVerwG 9 A 69.02 - BauR 2004, 295 <299>) besser Rechnung trägt;

ihre Schutzwirkung kommt allen Geschossen gleichermaßen zugute, während die mittleren Pegelminderungen durch die Schallschutzwände für die einzelnen Geschosse zwischen 1,3 und 8,6 dB(A) variieren.

Unabhängig von diesen Feinheiten der Bewertung war die Beklagte aber jedenfalls nicht gehalten, dem büG auf Fern- und S-Bahn eine erheblich bessere Schutzwirkung als den planfestgestellten Schutzwänden beizumessen. Namentlich haben die Kläger nicht substantiiert dargetan, dass für diese Maßnahme eine Pegelminderung von 4 bis 6 dB(A) hätte berücksichtigt werden müssen. Ihr Hinweis, auf der S-Bahn verkehrten nur schiebengebremste Züge, reicht dazu für den Streckenteil der gemeinsamen Führung von Fern- und S-Bahn schon deshalb nicht aus, weil insoweit die auch von klotzgebremsten Zügen frequentierte Fernbahn in die Berechnung einbezogen werden musste. Aber auch für den weiteren Streckenteil der S-Bahn ist nicht erkennbar, dass die Beklagte gehalten gewesen wäre, trotz des durch Verriffelung der Gleise bedingten Lärmanstiegs im Verlauf der Schleifintervalle eine beständig über 3 dB(A) hinausgehende Pegelminderung als gesichert zugrunde zu legen. Eine deutliche Überlegenheit des büG auf Fern- und S-Bahn gegenüber den Wänden lässt sich auch nicht auf die Erwägung stützen, die stärkere Lärmbelastung der vom büG begünstigten Wohnungen in den oberen Geschossen verschaffe diesen eine erhöhte Schutzwürdigkeit. Denn die oberen Geschosse unterliegen nicht nur einer höheren Prognosebelastung, sondern auch einer entsprechend höheren - ihre Schutzwürdigkeit wiederum mindernden - Vorbelastung. Eine besondere Ausrichtung der Maßnahmen aktiven Schallschutzes auf die Belange der Nutzer weiter oben gelegener Wohnungen war ferner nicht unter dem von den Klägern geltend gemachten Gesichtspunkt gesundheitsgefährdenden Lärms geboten. Eine etwaige gesundheitsgefährdende Gesamtbelastung durch Lärmimmissionen kann nämlich unabhängig davon, welche der alternativ in Betracht kommenden Schutzmaßnahmen realisiert wird, jedenfalls durch ergänzenden passiven Schallschutz vermieden werden.

Die im Planfeststellungsbeschluss angegebenen Kosten für das büG auf Fern- und S-Bahn folgen bei Zugrundelegung einer Schleifstrecke von insgesamt 12 km schlüssig aus den Kostenansätzen, die in die Kalkulation für das büG auf der Fernbahn eingegangen sind und - wie im Zusammenhang damit ausgeführt wurde - keinen Bedenken begegnen. Dass die Beklagte sie als außer Verhältnis stehend zu

dem mit ihnen erzielbaren Nutzen - geringfügig bessere Schutzwirkung, Vermeidung von Nachteilen für das Stadtbild und das Wohnumfeld der Kläger - erachtet hat, lässt Abwägungsfehler nicht erkennen. Auch insoweit eröffnet sich allerdings ein Spielraum, durch bahnbetriebliche Maßnahmen die Kosten zu senken. Da die S-Bahngleise, die auf einer Länge von 9 km geschliffen werden müssen, durch zahlreiche Weichen miteinander verknüpft sind, könnten die Schleifarbeiten für alle S-Bahngleise durch Sperrung einzelner Gleisabschnitte über die zweistündige Bahnbetriebspause hinaus ausgedehnt werden. Dies bedeutet nach den von den Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung gegebenen Erläuterungen freilich nicht, dass die Gesamtstrecke fortlaufend geschliffen werden könnte; vielmehr wären auf den einzelnen Gleisabschnitten jeweils aufwändige Vor- und Nachbereitungsarbeiten nötig. Bei überschlägiger Betrachtung erscheint es immerhin als vorstellbar, die Zahl der in der Kalkulation der Beklagten auf die S-Bahn entfallenden ca. 22 Schleifschichten auf die Hälfte zu verringern. Rechnet man die für die Fernbahn bei entsprechenden betrieblichen Vorkehrungen erforderlichen 6 Schleifschichten hinzu, so ergeben sich zuzüglich der Aufwendungen für ergänzenden passiven Schallschutz Kosten von ca. 12 Mio. €. Das sind immer noch doppelt so hohe Kosten wie für die planfestgestellte Lösung. Die Mehrkosten bewegen sich auch dann noch in einer solchen Größenordnung, dass die Einschätzung, sie stünden außer Verhältnis zu den erzielbaren Vorteilen, nicht in Frage gestellt würde. Dies gilt umso mehr, als wiederum gewichtige Betriebserschwernisse in Kauf genommen werden müssten, um die Schleifkosten in dem genannten Umfang zu senken.

(2) Ein Mangel der Auswahlentscheidung liegt auch nicht darin, dass die Beklagte die Errichtung von Lärmschutz-Mittelwänden abgelehnt hat. Trotz der Formulierung im Planfeststellungsbeschluss, der Einsatz von (niedrigen) Mittelwänden sei "nicht in Erwägung zu ziehen", geht die Auffassung der Kläger fehl, die Beklagte habe diese Schutzvariante in ihrer Abwägung unberücksichtigt gelassen. Die Formulierung besagt vielmehr in ihrem Kontext, der auf die Stellungnahme der Beigeladenen Bezug nimmt, dass Mittelwände jedenfalls aufgrund der Einwendungen der Kläger in den Blick genommen und erst nach einer Grobprüfung aus dem weiteren Planungsprozess ausgeschieden worden sind. Die dafür angeführten Argumente rechtfertigen dies.



Herkömmliche Mittelwände benötigen Gleisabstände, die auf dem weit überwiegen- den Teil des Lärmschutz erfordernden Streckenabschnitts nicht zur Verfügung ste- hen. Soweit die Abstände im direkten Anschluss an die Bahnsteige des Fernbahn- hofs Charlottenburg auf kurzen Teilstücken ausreichen, wäre der Einbau solcher Mit- telwände aus Gründen des Katastrophenschutzes, die von den Beigeladenen näher erläutert worden sind, wenn nicht ausgeschlossen, so doch mit erheblichen Nachtei- len verbunden. Auf dem Teilstück westlich der Holtzendorffstraße würde eine Mittel- wand zwar keinen vergleichbaren Bedenken begegnen; hier käme aber der von den Klägern betonte Vorteil gegenüber Außenwänden, stadtgestalterisch weniger massiv in Erscheinung zu treten, nicht wesentlich zum Tragen, da Außenwände in diesem Bereich nicht auf Spundwänden, sondern auf dem durch Bewuchs abgeschirmten Bahndamm montiert werden sollen. Unter diesen Umständen war es nicht abwä- gungsfehlerhaft, dass die Beklagte sich schon nach einer Grobprüfung gegen her- kömmliche Mittelwände entschied.

Niedrige Mittelwände (von maximal 0,7 m Höhe nahe dem Gleis) haben, besonders wenn der Bahnkörper wie hier zahlreiche Gleise umfasst, im Planfeststellungsbe- schluss näher ausgeführte und von den Klägern nicht substantiiert in Zweifel gezo- gene Nachteile, die ihre Eignung nachhaltig infrage stellen. Auch für diese Variante ist mithin nicht feststellbar, dass sie als ernsthaft in Betracht kommende Alternative einer eingehenderen Prüfung hätte unterzogen werden müssen.

(3) Der Einbau von Holzschwellen in das Gleisbett ist keine Lärmschutzmaßnahme, die im Rahmen der Auswahlentscheidung nach den §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV hätte berücksichtigt werden müssen. Ob eine lärmreduzierende Maßnahme als Lärmschutzmaßnahme zu qualifizieren und deswegen der Rechtsfolgenseite der genannten Regelung zuzuordnen ist, be- stimmt sich nach ihrer objektiven Funktion (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. November 2001 - BVerwG 11 A 31.00 - BVerwGE 115, 237 <243>). Die wesentliche Funktion eines Gleisbetts einschließlich der Schwellen besteht in seiner konstruktiven Bedeu- tung für die Gleisanlage; es soll den Gleisen festen Halt geben und dadurch einen gebrauchstüchtigen und sicheren Schienenweg gewährleisten. Dies trifft unabhängig davon zu, ob Betonschwellen oder - wie es herkömmlicher Praxis entsprochen hat - Holzschwellen Verwendung finden. Sofern Holzschwellen zu geringeren Immissionen

des Schienenverkehrs führen als Betonschwellen, handelt es sich um einen bloßen Nebeneffekt, der für ihre Entwicklung gänzlich unerheblich war. Die Qualifizierung des Einbaus von Holzschwellen als Lärmschutzmaßnahme würde sich zudem in Widerspruch zu der Systematik der Verkehrslärmschutzverordnung setzen. Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV bezeichnet das Schotterbett mit Holzschwellen ebenso wie das Schotterbett mit Betonschwellen als Fahrbahnart. Beide Bettungssysteme werden hierdurch dem Normtatbestand zugeordnet. Die Regelung geht zwar davon aus, bei Einsatz von Holzschwellen entstehe eine um 2 dB(A) niedrigere Lärmbelastung, zieht aber daraus nicht die Konsequenz, diese Schwellenart als Lärmschutzmaßnahme zu behandeln, sondern schreibt vor, dem bereits bei der Berechnung der ohne Schutzvorkehrungen entstehenden Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Die jeweilige Art der Gleisbettung wird also auf der Tatbestandsseite der Norm als Einflussgröße für das Lärmproblem, nicht hingegen auf der Rechtsfolgenrechtsseite als Maßnahme zur Problemlösung behandelt.

Das bedeutet allerdings nicht, dass die unterschiedliche Lärmrelevanz verschiedener Gleisbettungssysteme bei der Planungsentscheidung über ein Vorhaben - abgesehen von der Ermittlung der Lärmbelastung - überhaupt keine Rolle spielte. Lärmschutzbelange sind ein bedeutsamer Gesichtspunkt der planerischen Abwägung, ohne dass die immissionsschutzrechtliche Regelung in § 41 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung deren Berücksichtigung außerhalb ihres Anwendungsbereichs sperrte. Die Verpflichtung zu aktivem und passivem Lärmschutz entbindet also nicht von der Aufgabe, schon bei der Ausgestaltung eines Vorhabens Lärmschutzbelange abwägend zu berücksichtigen. Freilich ist der Planfeststellungsbehörde mit Rücksicht auf die Leitbildfunktion der immissionsschutzrechtlichen Regelung ein weiter Gestaltungsspielraum zuzugestehen, soweit es um die Nutzbarmachung lärmindernder (Neben-)Wirkungen von Maßnahmen außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Regelung geht. Im Regelfall darf sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, Lärmschutz durch aktive und passive Maßnahmen nach Maßgabe von § 41 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung zu gewährleisten. In atypischen Fällen können jedoch strengere Anforderungen zu stellen sein. Das gilt insbesondere, wenn ausnahmsweise keine geeigneten Schutzmaßnahmen im technischen Sinne zur Verfügung stehen, um unzumutbaren oder gar gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen zu begegnen.

Atypische Umstände sind hier nicht vorhanden. Einer von den Klägern behaupteten gesundheitsgefährdenden Gesamtlärmbelastung durch Schiene und Straße kann auch mit Lärmschutzmaßnahmen verlässlich begegnet werden. Insoweit darf nicht allein auf die durch aktiven Schallschutz bewirkbare Lärminderung abgestellt werden, sondern es sind auch die Möglichkeiten passiven Schallschutzes zu berücksichtigen. Dass eine Kombination der angeordneten Schallschutzwände mit ergänzendem passiven Lärmschutz nicht geeignet wäre, die Einhaltung gesundheitsverträglicher Summenpegel zu gewährleisten, haben die Kläger nicht vorgetragen und ist auch sonst nicht ersichtlich. In Anbetracht dessen durfte die Beklagte sich damit begnügen, für ihre Entscheidung auf den im Vergleich zu Betonschwellen höheren Instandhaltungsaufwand für Holzschwellen sowie die hohen Kosten für die Auswechslung der auf der Fernbahn verlegten Betonschwellen zu verweisen, ohne eine vertiefte Kosten-Nutzen-Analyse durchführen zu müssen. Ob den Beigeladenen im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss über die Grunderneuerung der S-Bahn überhaupt die Auswechslung der Fernbahngleise und damit ein technisch-konstruktiver Eingriff in eine bestandskräftig zugelassene Anlage hätte aufgegeben werden können, braucht hiernach nicht entschieden zu werden.

(4) Da die Beklagte die vorgenannten Maßnahmen, namentlich das büG als zentrales Element eines alternativen Schutzkonzepts, ohne entscheidungserhebliche Fehlerwägungen abgelehnt hat, war sie nicht gehalten, der Möglichkeit niedrigerer Außenwände weiter nachzugehen; diese Möglichkeit ist von den Klägern selbst nur als eventuelle Ergänzung der übrigen Vorkehrungen angesprochen worden.

2. Das Begehren, die Beklagte zu einer erneuten Entscheidung über die Anordnung von Maßnahmen des Erschütterungsschutzes zu verpflichten, kann für den Kläger zu 9 schon deshalb keinen Erfolg haben, weil er mit darauf bezogenen Einwänden gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG ausgeschlossen ist. Trotz ortsüblicher Bekanntmachung der Planauslegung und eines damit verbundenen Hinweises auf die Rechtsfolgen verspäteter Einwendungen hat er im Anhörungsverfahren zur Frage des Erschütterungsschutzes nicht Stellung genommen.

Aber auch die übrigen Kläger können hierzu keine neue Bescheidung verlangen. Der von ihnen geltend gemachte Anspruch findet in der maßgeblichen Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG keine Stütze. Danach sind dem Träger des Vorhabens Schutzvorkehrungen aufzuerlegen, wenn das Vorhaben anderenfalls für Dritte unzumutbare Nachteile hervorrufen würde. Der Planfeststellungsbeschluss geht im Einklang mit der Rechtsprechung des Senats (BVerwG, Urteil vom 15. März 2000, a.a.O., S. 392; Urteil vom 12. April 2000 - BVerwG 11 A 18.98 - BVerwGE 111, 108 <116>; Urteil vom 31. Januar 2001 - BVerwG 11 A 6.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56 S. 27) davon aus, dass Erschütterungen grundsätzlich nur dann Schutzvorkehrungen erforderlich machen, wenn die Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht wird und gerade dadurch eine unzumutbare Belastung eintritt. Die tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung muss hingenommen werden und wirkt sich entsprechend schutzmindernd aus, es sei denn, sie würde selbst schon die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Das gilt auch für solche Einwirkungen, die von der Anlage selbst vor ihrer durch die streitige Planfeststellung zugelassenen Änderung verursacht worden sind (BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2001, a.a.O., m.w.N.).

Demgegenüber wird von Klägerseite eingewandt, nach den Vorgaben der DIN 4150-2 komme es für die Änderung von Bahnstrecken des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Vorbelastungen nicht an; anders als bei Fernbahnstrecken sei insoweit für Neu- und Bestandsstrecken von identischen Anhaltswerten in Höhe der um den Faktor 1,5 erhöhten Werte der Tabelle 1 dieser technischen Norm auszugehen. Dieser Einwand stellt die Rechtmäßigkeit der behördlichen Beurteilung nicht infrage. Die ermittelten Erschütterungen werden hier weitgehend durch S- und Fernbahn gemeinsam verursacht, so dass die Sonderregelung in Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2 schon deshalb nicht anwendbar ist.

Von ihrem daher zutreffenden rechtlichen Ansatz aus hat die Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen verneint, weil die Belastung mit Erschütterungen, soweit diese die Erheblichkeitsschwelle übersteigen, durch das Vorhaben in nicht wahrnehmbarem Maße und damit nur geringfügig erhöht werde. Es besteht kein Anlass, diese Bewertung infrage zu stellen, zumal die Kläger die hierzu im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Feststellungen im Klageverfahren nicht substantiiert angegriffen haben.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 und § 159 Satz 1  
VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO.

Hien

Dr. Storost

Prof. Dr. Rubel

Dr. Eichberger

Dr. Nolte

### B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 110 000 € festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1  
GKG).

Hien

Dr. Storost

Dr. Nolte

Sachgebiet:

BVerwGE: nein

Schienenwegerecht  
Immissionsschutzrecht

Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

AEG § 20 Abs. 2 Satz 1  
BImSchG §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1  
VwVfG § 74 Abs. 2 Satz 2  
16. BImSchV § 2 Abs. 1, § 3

Stichworte:

Abwägungsspielraum; Alternativenvergleich; Auswahlentscheidung; besonders überwachtes Gleis; Betriebserschwernisse; Einwendungsausschluss; Erschütterungsschutz; Gesundheitsgefährdung; Grobprüfung; Holzschwellen; Kosten-Nutzen-Analyse; Lärmschutzkonzept; Lärmschutzmaßnahme; Nahverkehrsstrecke; Planfeststellung; Schallschutz-Mittelwand; Verhältnismäßigkeitsprüfung; Vorbelastung; Vorrang aktiven Schallschutzes.

Leitsätze:

1. Die Darlegungsanforderungen an Einwendungen im Planfeststellungsverfahren müssen sich an den Möglichkeiten betroffener Laien orientieren. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand voraussetzen, können von einem Einwender regelmäßig nicht erwartet werden.
2. Die Auswahl zwischen verschiedenen Schallschutzmaßnahmen ist Bestandteil der nach § 41 Abs. 2 BImSchG gebotenen Verhältnismäßigkeitsprüfung, bei der die Planfeststellungsbehörde über einen begrenzten Abwägungsspielraum verfügt.
3. Ein Vergleich alternativer Lärmschutzkonzepte hat sich primär an der jeweiligen Schutzwirkung für die durch unzumutbare Lärmeinwirkungen Betroffenen und allenfalls sekundär an dem jeweiligen Schutz der gesamten Umgebungsbebauung zu orientieren.
4. Der Einbau von Holzschwellen in eine Bahnstrecke ist keine Lärmschutzmaßnahme, die im Rahmen der Auswahl zwischen verschiedenen Lärmschutzkonzepten berücksichtigt werden müsste.

Urteil des 9. Senats vom 3. März 2004 - BVerwG 9 A 15.03