



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 7 VR 5.12 (7 A 8.12)

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 28. September 2012
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Krauß und Guttenberger

beschlossen:

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung
der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vom
12. März 2012 wird abgelehnt.

Die Antragsteller tragen die Kosten des Verfahrens ein-
schließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigelade-
nen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 15 000 € fest-
gesetzt.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Antragsteller begehren vorläufigen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. März 2012 für das Vorhaben Ausbaustrecke Hanau - Nantenbach, Umfahrungsspange Schwarzkopftunnel, Bahn-km 66,596 - km 80,177 der Strecke 5 200 Würzburg Hbf bis Aschaffenburg Hbf. Die planfestgestellte Baumaßnahme beinhaltet insbesonde-

re den Neubau von vier Eisenbahntunneln und die Verfüllung des alten Schwarzkopftunnels.

- 2 Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass der Abtransport der anfallenden Aushubmassen mittels Lkw auf der Staatsstraße 2317 erfolgt. Die Route führt durch die Gemeinde Heigenbrücken. Die Ortsdurchfahrt der Staatsstraße heißt dort „Lindenallee“. Der Aushub soll dann auf der planfestgestellten „Aufhöhungsfläche 22 (AF 22) abgelagert bzw. gelagert werden. Insgesamt sollen 195 400 m³ Aushub über die Staatsstraße zu der Aufhöhungsfläche transportiert werden. Geplant ist, diese Transporte über einen Zeitraum von circa sechs Monaten hinweg durchzuführen. Auf der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße werden an rund 130 Tagen, jeweils in einem Zeitraum von tagsüber zehn Stunden, circa neun beladene Lkw pro Stunde voll beladen hindurchfahren und danach im unbeladenen Zustand zurückfahren. Ein Teil der gelagerten Massen (24 200 m³) wird zu einem späteren Zeitpunkt - zur Verfüllung des alten Bahntunnels - ebenfalls über die Staatsstraße zurücktransportiert werden. Außerdem ist mit einem allgemeinen zusätzlichen Baustellenverkehr über die Ortsdurchfahrt von durchschnittlich zwei Fahrten pro Stunde über den gesamten Bauzeitraum zu rechnen.
- 3 Der Antragsteller zu 1 ist Eigentümer von Grundstücken an der Ortsdurchfahrt von Heigenbrücken und wohnt dort. Auf diesen Grundstücken steht der Landgasthof „H.“, dessen Betreiberin die Antragstellerin zu 2 ist, die den Landgasthof von dem Antragsteller zu 1 gepachtet hat. Der Antragsteller zu 1 ist bei der Antragstellerin zu 2 als Angestellter beschäftigt. Die Betriebsgrundstücke des Hotels sind im Flächennutzungsplan der Gemeinde als allgemeines Wohngebiet dargestellt. Ob die tatsächliche Bebauung einem allgemeinen Wohngebiet oder einem Mischgebiet entspricht, ist umstritten.
- 4 Zum Schutz der Anwohner der Ortsdurchfahrt Heigenbrücken vor Lärm enthält der Planfeststellungsbeschluss insbesondere die Auflage, Massentransporte (Erdaushub) zur Ablagerungsfläche 22, die den Ort Heigenbrücken tangieren, grundsätzlich nur tagsüber zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr durchzuführen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen dürfen in diesem Bereich grundsätzlich kei-

ne Transportfahrten stattfinden (Nebenbestimmung A 4.5.5 <Bauablauf und Verkehrskonzept> Nr. 11).

- 5 Nach der vom Vorhabenträger erstellten - und von den Antragstellern nicht substantiiert angegriffenen - Lärmprognose ist im Bereich des Anwesens der Antragsteller eine Erhöhung der Lärmwerte um bis zu 4,6 dB(A) am Tag im schlechtesten Fall zu erwarten. Dies führt am Tag zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen am Haus der Antragsteller von 58 dB(A) auf 63 dB(A).
- 6 Gegen den Planfeststellungsbeschluss haben die Antragsteller fristgerecht Klage zum Bundesverwaltungsgericht erhoben und beantragt, diesen aufzuheben, hilfsweise die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und dessen Nichtvollziehbarkeit festzustellen.
- 7 Im vorliegenden Verfahren haben die Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung ihrer Klage anzuordnen.
- 8 Die Antragsgegnerin und die Beigeladene haben jeweils beantragt,

den Antrag abzulehnen.
- 9 Zur Begründung ihres Antrags führen die Antragsteller insbesondere aus:
- 10 Durch die Transporte auf der Ortsdurchfahrt werde der Antragsteller zu 1 in seiner Gesundheit beeinträchtigt. Er sei - wegen der Erhöhung der Lärmimmissionen um 4,6 dB(A) - einer Verdoppelung des Lärms in seiner Wohnung und einer deutlichen Erhöhung der Luftschadstoffe sowie des Feinstaubes ausgesetzt. Außerdem trete eine erhebliche Wertminderung seiner Grundstücke bzw. des darauf befindlichen Landgasthofs auf. Durch den Transport des Aushubs auf der Ortsdurchfahrt werde die Grenze des zumutbaren Lärms, der zumutbaren Luftschadstoffe sowie des zumutbaren Feinstaubes für einen Tourismusbetrieb in einem Luftkurort überschritten und eine Existenzgefährdung des Betriebs herbeigeführt. Hierdurch werde in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der Antragstellerin zu 2 eingegriffen.

- 11 Im Planfeststellungsbeschluss sei offensichtlich abwägungsfehlerhaft die Ablagerungsfläche AF 22 (Falkenberg) anstatt der Ablagerungsfläche AF 21 (Schwarzkopf) festgesetzt worden. Zur Ablagerungsfläche Schwarzkopf dränge sich eine andere - die Ortsdurchfahrt Heigenbrücken verschonende - Transportstrecke auf.
- 12 Die Antragsgegnerin meint demgegenüber, die für den Gewerbebetrieb durch den Lkw-Verkehr auftretenden Beeinträchtigungen stellen keine Rechtsverletzung dar, seien in der Gesamtabwägung als gering zu bewerten und von den Antragstellern entschädigungslos hinzunehmen. Mit der Frage, ob die planfestgestellte Ablagerungsfläche 22 oder die Ablagerungsfläche 21 festzusetzen sei, habe sich der Planfeststellungsbeschluss (vgl. dort die Seiten 162 bis 177) ausführlich auseinander gesetzt und rechtsfehlerfrei für die Ablagerungsfläche 22 entschieden. Die zum Schutz der Anlieger an der Ortsdurchfahrt notwendigen Auflagen seien getroffen worden.
- 13 Die Beigeladene teilt die Rechtsauffassung der Antragsgegnerin.

II

- 14 1. Der Antrag, über den nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. lfd. Nr. 15 der Anlage zu § 18e Abs. 1 AEG - Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts - sowie § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO das Bundesverwaltungsgericht als Gericht der Hauptsache entscheidet, ist statthaft. Gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG i.V.m. Nr. 1 Buchst. a lfd. Nr. 16 der Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes - Bundesschienenwegeausbaugesetz - vom 15. November 1993 (BGBl I S. 1874, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 31. Oktober 2006, BGBl I S. 2407) hat die Klage gegen den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

- 15 2. Der Antrag hat jedoch in der Sache keinen Erfolg. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das entgegenstehende Interesse der Antragsteller an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur Entscheidung in der Hauptsache deshalb, weil die auf Aufhebung, hilfsweise auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Klage bei einer inhaltlichen Würdigung des Vorbringens der Antragsteller nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage voraussichtlich keinen Erfolg haben wird.
- 16 a) Die Klage der Antragsteller ist zwar zulässig. Entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin haben die Antragsteller nicht die falsche Klageart gewählt, indem sie mit ihrem Hauptantrag die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und mit ihrem Hilfsantrag die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit begehrt haben, anstatt im Wege der Verpflichtungsklage die planergänzende Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen und von Entschädigung zu verfolgen. Sie wehren sich dagegen, dass die Aufhöhungsfläche 22 planfestgestellt wurde und die mit der Ausführung der planfestgestellten Baumaßnahme notwendiger Weise verbundenen Erdtransporte deswegen an ihrem Anwesen vorbeiführen. Sie meinen, stattdessen hätte die Aufhöhungsfläche 21, bei der sie beeinträchtigende Transporte an ihrem Anwesen vorbei vermieden werden könnten, planfestgestellt werden müssen. Es geht den Antragstellern damit nicht um den Erlass von Schutzauflagen zu ihren Gunsten, sondern darum, die sie belastende Streckenführung für den Abtransport des Erd-aushubs der Eisenbahntunnel zu verhindern. Dieses Ziel können sie nur durch die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder die hilfsweise beehrte Feststellung erreichen.
- 17 b) Die Klage wird sich aber voraussichtlich als unbegründet erweisen. Nach summarischer Prüfung lässt sich nicht feststellen, dass der Planfeststellungsbeschluss gegen Vorschriften verstößt, deren Verletzung zu den beehrten Rechtsfolgen führt. Als nur mittelbar von der festgestellten Planung Betroffene können die Antragsteller lediglich eine eingeschränkte gerichtliche Überprüfung der planerischen Entscheidung verlangen. In einem derartigen Fall beschränkt

sich die Kontrolle darauf, ob eigene Rechte und Belange des Betroffenen unzureichend berücksichtigt sind (vgl. Urteil vom 8. Juli 1998 - BVerwG 11 A 30.97 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 21 S. 47; Beschluss vom 16. Januar 2007 - BVerwG 9 B 14.06 - Buchholz 407.4 § 1 FStrG Nr. 11 Rn. 18).

- 18 Nach diesen Grundsätzen sind auf der Grundlage der - nicht präkludierten - Einwendungen der Antragsteller keine entscheidungserheblichen Mängel des Planfeststellungsbeschlusses erkennbar. Dies gilt namentlich für die Auswahlentscheidung zwischen den Planungsalternativen für die Ablagerungsflächen einschließlich der dorthin führenden Transportwege.

- 19 Die Auswahl zwischen verschiedenen Planungsalternativen ist als Abwägungsentscheidung gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin zugänglich (§ 18 Satz 2, § 18e Abs. 6 Satz 1 AEG). Ihre Rechtmäßigkeit hängt nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung der abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde (vgl. Urteile vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 <249 f.> = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 107 S. 65 und vom 9. Februar 2005 - BVerwG 9 A 80.03 - NVwZ-RR 2005, 453; Beschluss vom 14. Mai 1996 - BVerwG 7 NB 3.95 - BVerwGE 101, 166 <173> = Buchholz 406.251 § 2 UVPG Nr. 3 S. 8 f.). Eine zusätzliche Verengung der gerichtlichen Kontrolle ergibt sich - wie bereits erwähnt - daraus, dass die Antragsteller nur mittelbar von der Planung betroffen sind. Auf Grund dessen können sie sich lediglich darauf berufen, dass die planfestgestellte Lösung (Ablagerungsfläche 22 mit Transport über die Ortsdurchfahrt Heigenbrücken) für sie mit größeren Belastungen verbunden sei als die von ihnen favorisierte Alternative (Ablagerungsfläche 21 mit sie verschonender Transportstrecke); ausgehend davon können sie geltend machen, dass die für die planfestgestellte Lösung sprechenden öffentlichen Belange oder ihre betroffenen privaten Be-

lange fehlerhaft bewertet worden seien und dass sich dies auf das Auswahlergebnis ausgewirkt haben könne (vgl. Urteil vom 24. November 2010 - BVerwG 9 A 13.09 - BVerwGE 138, 226 Rn. 54). Es fehlt jedoch an Anhaltspunkten für einen solchen Abwägungsmangel.

- 20 aa) Der Planfeststellungsbeschluss hat sich intensiv mit den in Betracht kommenden Planungsalternativen befasst und eingehend begründet, welche öffentlichen Belange für die gewählte Lösung sprechen und wie sie zu gewichten sind. Als wesentlichen, in der Gesamtabwägung ausschlaggebend für diese Alternative streitenden Gesichtspunkt führt er den für den Lkw-Verkehr zur Ablagerungsfläche 22 zuverlässig nutzbaren Transportweg über die Staatsstraße an, der dem Weg zur Ablagerungsfläche 21 im Hinblick auf dessen starke Steigungen vor allem unter schlechten Wetterverhältnissen deutlich überlegen sei (PFB S. 175); letzterer sei bei nasser Witterung aus Sicherheitsgründen für den Schwerlastverkehr nicht nutzbar (PFB S. 169). Es leuchtet unmittelbar ein, dass diesem für einen reibungslosen, zügigen Bauablauf bedeutsamen Aspekt hohes Gewicht eingeräumt wurde. Mit Einwänden gegen die insoweit zugrunde gelegten tatsächlichen Annahmen zu den Steigungsverhältnissen hat sich der Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar auseinandergesetzt (PFB S. 168). Substantiierte Darlegungen, die die Annahmen der Planfeststellungsbehörde erschüttern könnten, sind dem Sachvortrag der Antragsteller nicht zu entnehmen. Die Behörde hat nicht verkannt, dass diesen Schwierigkeiten durch Nutzung einer Ausweichstrecke begegnet werden könnte, die aber wiederum durch die Ortsdurchfahrt Heigenbrücken der Staatsstraße 2317 verlief, neue Betroffenheiten schuf und wegen ihrer Mehrlänge höhere Kosten verursachte. Angesichts dessen weisen die entscheidenden für die planfestgestellte Lösung angestellten Erwägungen nach summarischer Prüfung keine erkennbare Fehlge-
wichtung auf.
- 21 bb) Auf der anderen Seite ist die Antragsgegnerin zu Recht davon ausgegangen, dass es durch die Lkw-Transporte in der Ortsdurchfahrt Heigenbrücken nicht zu Verkehrsimmissionen kommen wird, die zu Lasten des Anwesens der Antragsteller die Intensität schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) erreichen.

- 22 Soweit die Antragsteller schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftschadstoffe und Feinstaub geltend machen, wird dies nicht genügend substantiiert vorge-
tragen.
- 23 Schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm werden durch die zusätzliche Vor-
beifahrt von Lkw zum Abtransport des Aushubs nicht hervorgerufen. Lärmver-
ursachende Transporte in der Nachtzeit sind durch die oben erwähnte Auflage
im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich ausgeschlossen. Auch am Tag
können keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm entstehen:
- 24 Die zu erwartenden Lärmimmissionen liegen weit unter den Werten, bei denen
Gefahren oder erhebliche Nachteile für die Gesundheit von Anwohnern der
Ortsdurchfahrt oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums von deren An-
liegern hervorgerufen werden könnten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefähr-
dung oder Eigentumsverletzung wird im Allgemeinen bei Immissionswerten ab
70 dB(A) am Tage erreicht (Urteil vom 23. April 1997 - BVerwG 11 A 17.96 -
NVwZ 1998, 846; BGH, Urteil vom 25. März 1993 - III ZR 60/91 - BGHZ 122, 76
<81>). Als höchste Immissionsbelastung tagsüber ist hingegen ein weit niedri-
gerer Wert von 63 dB(A) errechnet worden.
- 25 Auch schädliche Umwelteinwirkungen in Form erheblicher Belästigungen kön-
nen nicht hervorgerufen werden. Dies gilt auch dann, wenn man zu Gunsten
der Antragsteller annimmt, die tatsächliche Bebauung in dem Gebiet, in dem
deren Anwesen liegt, entspreche einem allgemeinen Wohngebiet. Dass die in
der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) für allgemeine Wohngebiete
festgesetzten Immissionswerte am Tag von 59 dB(A) überschritten und nur der
in Mischgebieten geltende Tageswert von 64 dB(A) (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 2 und 3
der 16. BImSchV) eingehalten wird, vermag daran nichts zu ändern.
- 26 Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für Verkehrsgerausche, die durch die
Nutzung der Straße entstehen, die gebaut oder geändert wird (vgl. § 1 Abs. 1
der 16. BImSchV). Lärmimmissionen, die infolge von baulichen Maßnahmen an

anderen Verkehrswegen hervorgerufen werden, erfasst diese Vorschrift nicht. Ob derartige vorhabenbedingte Lärmbelastigungen, wie sie hier durch den Baustellenverkehr entstehen, unzumutbare Belästigungen darstellen, beurteilt sich nicht nach den Maßstäben der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls (Beschluss vom 26. Januar 2000 - BVerwG 4 VR 19.99 <4 A 53.99> - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 156 S. 38 m.w.N.). Hiernach ist die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschritten. Insoweit ist neben der Vorbelastung durch den Verkehr auf der Staatsstraße vor allem zu berücksichtigen, dass es nur um eine zeitlich befristete Belastung geht, die - wie erwähnt - lediglich die Tagesstunden betrifft. Ihr Gewicht wird zusätzlich dadurch gemindert, dass Samstage sowie Sonn- und Feiertage von dem Baustellenverkehr grundsätzlich frei bleiben. Eine Störung der Terrassenbereiche des Hotels ist gar nicht in Rechnung zu stellen, da der Transport des Erdaushubs nach dem Bauablaufplan der Beigeladenen allein in den Wintermonaten stattfindet.

- 27 Ob die Transporte dazu führen, dass Richtwerte für Luftkurorte überschritten werden, ist für die immissionsschutzrechtliche Beurteilung ohne Bedeutung.
- 28 Erweisen sich die mit dem Vorhaben für das Anwesen der Antragsteller verbundenen Lärmbelastigungen als zumutbar, so sind sie als nicht bloß geringfügige Beeinträchtigungen eines rechtlich geschützten Belangs zwar gleichwohl abwägungserheblich (vgl. Beschluss vom 5. März 1999 - BVerwG 4 A 7.98 <4 VR 3.98> - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149 S. 20), gehen in die planerische Abwägung aber nur mit vergleichsweise geringem Gewicht ein. Die Antragsgegnerin hat dem Rechnung getragen. Sie hat sich im Rahmen der Alternativenprüfung detailliert mit den Lärmimmissionen auf der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße und den Folgen für deren Anlieger befasst (vgl. insbesondere PFB S. 171 f.). Insoweit hat somit eine Abwägung stattgefunden, in die an Belangen eingestellt wurde, was nach Lage der Dinge eingestellt werden musste. Im Ergebnis hat sich die Antragsgegnerin für die Ablagerungsfläche 22 entschieden und zum Schutz der Anwohner der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße insbesondere die oben genannte Nebenbestimmung A 4.5.5 Nr. 11 festgesetzt. Es spricht nichts dafür, dass sie mit dieser planerischen Entscheidung die Bedeu-

tung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange verkannt oder den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen hat, der zu der objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

- 29 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Da die Beigeladene einen Antrag gestellt hat und damit ein Kostenrisiko auf sich genommen hat (vgl. § 154 Abs. 3 VwGO), entsprach es der Billigkeit, deren außergerichtliche Kosten den Antragstellern aufzuerlegen (§ 162 Abs. 3 VwGO).
- 30 Als Streitwert wurde die Hälfte des für das Klageverfahren (vorläufig) festgesetzten Streitwerts festgesetzt.

Dr. Nolte

Krauß

Guttenberger