

Sachgebiet:

BVerwGE: nein
Fachpresse: ja

VerkPBG - Recht der Anlegung von Schienenwegen und Eisenbahnkreuzungsrecht

Rechtsquelle/n:

AEG	§§ 18, 20
Aarhus-Konvention	Art. 9 Abs. 2
BImSchG	§ 41 Abs. 1, Abs. 2, § 43 Abs. 1 Satz 2, § 50
16. BImSchV 1990	§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, § 3 Satz 1, Anlage 2 zu § 3 (Schall 03 1990)
16. BImSchV 2014	§ 4 Abs. 3 Satz 1
EMRK	Art. 6 Abs. 1
DIN 4150 Teil 2	
UmwRG	§ 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3, Abs. 4 Satz 1, § 5
UVPG	§ 6 Abs. 2, Abs. 3, § 9 Abs. 1 Satz 4, §§ 11, 12
VwVfG	§ 10 Satz 2, § 68 Abs. 1 Satz 1, § 73 Abs. 6 Satz 6, § 74 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3
VwGO	§ 104 Abs. 3 Satz 2

Titelzeile:

Anfechtung eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses (Wiederaufbau der Dresdner Bahn, PFA 2)

Stichworte:

Eisenbahnrechtlicher Planfeststellungsbeschluss; Wiederaufbau der Dresdner Bahn; Streckenausbau; Antrag auf Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung; Beweis-anträge; Prüfungsgegenstand; Entscheidungsvorbehalt; Erledigung; anerkannte Umweltvereinigung; Rügebefugnis; Verfahrensdauer; Umweltverträglichkeitsprüfung; Auslegung von Planunterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung; Baulärmgutachten; Anstoßwirkung; Erörterungstermin; Nichtöffentlichkeit; Abschnittsbildung; Beurteilungspegel; Schall 03 1990; Stand der Technik; Schienenbonus; Übergangsfrist; Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers; Mittelungspegel; Spitzenpegel; Maximalpegel; Unsicherheitszuschlag; Software-Programm CadnaA; Konformitätserklärung; Zertifizierung; besonders überwachtes Gleis; bÜG; Gleispflegeabschlag; Gesamtlärberechnung; Betriebsprogramm; Verkehrsprognose; Prognosehorizont; maßgeblicher Beurteilungszeitpunkt; Vollauslastung; betriebsbedingte Erschütterungen; Zumutbarkeitsschwelle; plangegebene Vorbelastung; Anhaltswerte der DIN 4150; Nachmessungen; Variantenabwägung; Trassenalternativen; oberirdische Trasse; Tunnel; Eisenbahntunnel; Finanzierungsvorgabe; Grundstückswertmin-



derungen; Baukosten; Kostenermittlung; Betriebsbeschränkungen; Betriebsaufnahme.

Leitsätze:

1. Ein Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG erledigt sich erst mit der Bestandskraft einer ihn ausfüllenden Regelung in einem nachfolgenden Planfeststellungsbeschluss.

2. Gegen die Anwendung der Schall 03 1990 auf Altfälle (§ 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV 2014) bestehen keine durchgreifenden Bedenken.

3. Bei der Auswahl zwischen Planungsvarianten (hier: oberirdische Streckenführung oder Tunnel) dürfen Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben (Bestätigung der ständigen Rechtsprechung). Ob dies konkret der Fall ist, hängt von der objektiven Gewichtigkeit der weiteren vom Vorhaben nachteilig betroffenen Belange ab.

Urteil des 3. Senats vom 29. Juni 2017 - BVerwG 3 A 1.16



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 3 A 1.16

Verkündet
am 29. Juni 2017

...
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 14. und 15. Juni 2017
durch die Vorsitzende Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Philipp,
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Liebler, Dr. Wysk,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Kuhlmann und
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Rothfuß

am 29. Juni 2017 für Recht erkannt:

Die Klagen werden abgewiesen.

Von den Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen der Kläger zu 1 4/10 und die Kläger zu 2 bis 4 jeweils 2/10.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. November 2015 für das Vorhaben "Ausbau Knoten Berlin, Berlin Südkreuz - Blankenfelde ('Wiederaufbau der Dresdner Bahn')".
- 2 Dieser Planfeststellungsbeschluss erlaubt die Wiederertüchtigung eines etwa 2,5 km langen Teilstücks der historischen Dresdner Bahn und ihre Erweiterung um zwei zusätzliche Gleise. Die Dresdner Bahn ist seit 1875 Teil der Verbindung zwischen Berlin und Dresden. Sie umfasst den Abschnitt der Strecke im Berliner Stadtgebiet beginnend an der Abzweigung der sogenannten Anhalter Bahn südlich des Bahnhofs Berlin-Südkreuz und im Land Brandenburg bis zum Berliner Außenring. Das Gesamtvorhaben "Wiederaufbau der Dresdner Bahn" ist in drei Planfeststellungsabschnitte gegliedert. Der streitige Planfeststellungsbeschluss betrifft den mittleren Abschnitt (PFA 2) von Bahn-km 12,300 bis 14,762. Dieser Abschnitt führt durch den dichtbesiedelten Ortsteil Lichtenrade des Berliner Bezirks Tempelhof-Schöneberg. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1 (Berlin-Mariendorf - Schichauweg) ist unter dem 22. Mai 2017 erlassen worden.
- 3 Die Dresdner Bahn war ursprünglich zweigleisig ausgebaut. Auf Betreiben der Alliierten musste nach Kriegsende ein Gleis abgebaut werden. Seitdem verkehrten auf der Dresdner Bahn im heutigen PFA 2 bis zum Beginn des Mauerbaus (August 1961) nur noch Güterzüge und die S-Bahnlinie zwischen Velten und Rangsdorf. Der S-Bahnverkehr zwischen den Randgebieten der DDR und

dem Westteil von Berlin wurde auf Anordnung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR Mitte August 1961 eingestellt. Seitdem endeten die S-Bahnzüge in West-Berlin im Bahnhof Lichtenrade. Zwischen den S-Bahnhöfen Marienfelde und Lichtenrade war die Strecke seit 1988 zweigleisig ausgebaut. Im Streckenabschnitt südlich des Bahnhofs Lichtenrade bis zur Berliner Mauer fand kein Eisenbahnbetrieb mehr statt. 1992 wurde der S-Bahn-Verkehr zwischen Lichtenrade und Mahlow auf der eingleisigen Trasse wieder aufgenommen.

- 4 Die Dresdner Bahn soll Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnsystems werden und als Zubringer zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) dienen. Dazu soll die Strecke künftig auf drei, teilweise vier Gleisen und durchweg oberirdisch verlaufen. Pläne, die Fernbahn-Gleise im Bereich von Lichtenrade in einen Trog oder Tunnel zu legen, sind im Planungsprozess geprüft, mit dem streitigen Planfeststellungsbeschluss aber verworfen worden. Die planfestgestellte oberirdische Trassenvariante sieht vor, dass parallel zu den bestehenden S-Bahn-Gleisen zwei elektrifizierte Gleise für den Fern-, Regional- und Güterverkehr angebaut werden, um diesen vom S-Bahn-Verkehr zu trennen. Die Lage der S-Bahn-Strecke bleibt bis etwa zum Bahnhof Lichtenrade unverändert. Ab dort wird die Trasse leicht nach Westen verschwenkt, um Platz für die Fernbahngleise zu schaffen. Diese sollen dort ungefähr im Gleisbett der alten S-Bahn liegen. Das erfordert den Rückbau des Bahnhofs Lichtenrade, der unter dem 19. Januar 2006 als Baudenkmal in die Denkmalliste eingetragen worden ist. Die Eintragung wurde im Jahr 2012 präzisiert und erweitert. Das Vorhaben umfasst ferner die Beseitigung zweier höhengleicher Bahnübergänge (Bahnhofstraße und Goltzstraße), an denen der Kreuzungsverkehr bisher mit Schranken geregelt wird. Der Bahnübergang "Bahnhofstraße" soll durch eine Straßenunterführung ersetzt werden. Der Bahnübergang "Goltzstraße" soll zu einer reinen Geh- und Radwegunterführung umgebaut werden.
- 5 Den etwa 18 Jahre dauernden Planungsprozess für den PFA 2 leitete die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen mit Schreiben vom 28. November 1997 ein. Die Berliner Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr als zustän-

dige Anhörungsbehörde legte den Plan im September/Oktober 2000 öffentlich aus, nachdem auf ihren Einwand hin alternative Trassenführungen untersucht und die Planunterlagen überarbeitet worden waren. Im März 2005 beantragten die Vorhabenträger eine 1. Planänderung, mit der sie eine neue schalltechnische und eine überarbeitete erschütterungstechnische Untersuchung in das Verfahren einführten und die Anspruchsberechtigten für den passiven Schallschutz veränderten. Die Anhörungsbehörde beteiligte die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Umweltverbände und ließ die Unterlagen im August/September 2005 öffentlich auslegen. Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen wurden am 20. März 2006 mit den Trägern öffentlicher Belange, den Leitungs- und Versorgungsbetrieben sowie den anerkannten Naturschutzverbänden und vom 27. bis 31. März 2006 mit den privaten Einwendern erörtert. Aufgrund der Erörterungen wurden die Planunterlagen erneut geändert ("Planänderungen nach Erörterung"). Die Änderungen wurden im September/Oktober 2006 öffentlich ausgelegt. Eine weitere, im Oktober 2006 beantragte Planänderung ("Planänderungen II nach Erörterung") veränderte die Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße und die Geh- und Radwegunterführung Goltzstraße.

- 6 Im April 2008 beantragten die Vorhabenträger weitere Änderungen der Planung, die nach Modifikationen zur 2. Planänderung führten. Diese reduzierte in ihrer endgültigen Fassung den Abstand zwischen den Gleisen der S- und der Fernbahn und sah eine durchgehende Mittel-Lärmschutzwand sowie Außen-Lärmschutzwände von höchstens 5 m Höhe vor. Dadurch sollten die Grenzwerte in ca. 97% der Schutzfälle eingehalten werden. Ergänzend passiver Schallschutz war nur noch in 33 Schutzfällen vorgesehen. Zum Schutz vor Erschütterungen sollte die S-Bahn besohlte Schwellen erhalten (PFB S. 105 - 108, 119). Die Planfeststellungsbehörde beteiligte im Juli 2009 die Träger öffentlicher Belange, die Naturschutzverbände, 13 unmittelbar betroffene Grundstückseigentümer und die Bürgerinitiative Lichtenrade (BI).
- 7 Erörterungen mit der Planfeststellungsbehörde führten schließlich zu einer 3. Planänderung, die im September und November 2012 beantragt wurde. Mit ihr passten die Vorhabenträger unter anderem die Straßenplanung an die aktu-

ellen technischen Regelwerke an, änderten die Personenverkehrsanlagen des Bahnhofs Lichtenrade in Details (PFB S. 112) und passten die schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen an die Betriebsprognose 2025 an. Wiederum wurden die Träger öffentlicher Belange, die Naturschutzverbände und unmittelbar betroffene Grundstückseigentümer beteiligt. Die BI wurde gehört. Anfang 2015 bat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger, eine im Auftrag des Landes Berlin und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitete ergänzende Untersuchung einer weiteren Tunnelvariante ("kurzer Tunnel") vorzulegen. Dem kam der Vorhabenträger im Februar 2015 nach.

- 8 Nach weiteren Ergänzungen und Änderungen der Unterlagen stellte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit dem hier streitigen Beschluss vom 13. November 2015 den Plan für den Planfeststellungsabschnitt 2 in der Fassung der genannten Planänderungen fest. Das zugrunde gelegte Betriebsprogramm sieht für das Jahr 2025 voraus, dass auf der ausgebauten Strecke täglich (d.h. in 24 Stunden) 48 ICE/IC, 199 Regionalbahnen, 358/136 S-Bahnen (bis/ab Lichtenrade) und 8 Güterzüge verkehren. Die Züge sollen mit bis zu 160 km/h, S-Bahnen mit bis zu 100 km/h fahren können. Schutz vor Schienenverkehrslärm wird durch Lärmschutzwände, das Verfahren "besonders überwachtes Gleis" (büG) und durch ergänzenden passiven Schallschutz für 13 Schutzfälle gewährt (PFB A.4.8.3, S. 52 ff.). Auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnitts sind westlich und östlich der Strecke Lärmschutzwände in einer Höhe von 2,5 bis 5 m zu errichten; zusätzlich ist eine Mittelwand zwischen den S-Bahn- und Fernbahn-Gleisen vorgesehen. Der Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungen wird über die beantragten Maßnahmen hinaus durch bauliche Maßnahmen am Gleisbett sichergestellt (besohlte Schwellen für beide S-Bahngleise und Betontrog mit Schotterfüllung auf Unterschottermatte für beide Fernbahngleise und einem etwa 500 m langen Abschnitt der S-Bahngleise, vgl. PFB A.4.8.4, S. 57). Für aufgelistete Gebäude werden Messungen sechs Monate nach Betriebsaufnahme angeordnet. Anspruch auf Erschütterungsschutz besteht, wenn Beurteilungsschwingstärken größer als die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 ermittelt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eine ergänzende Entscheidung über wei-

tere Schutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und/oder am zu schützenden Gebäude oder die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach vorbehalten (PFB S. 57 ff., 255 - 281, 380 ff., 402 ff.).

- 9 Die Kläger haben am 29. Februar 2016 in zwei getrennten Verfahren (BVerwG 3 A 1.16 und 3 A 2.16) Klage erhoben. Der Senat hat die Verfahren in der mündlichen Verhandlung zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden.
- 10 Der Kläger zu 1 ist ein seit dem 25. Juli 2011 anerkannter Umweltverband, der sich ausweislich seiner Satzung vom 16. September 1995 dem Umweltschutz widmet und bei Behörden darauf hinwirkt, die durch Schienenverkehr hervorgerufenen störenden, gesundheitsgefährdenden oder gesundheitsschädigenden Geräuschmissionen zu reduzieren und den Bürger hiervor zu schützen. Die Kläger zu 2 bis 4 sind Eigentümer von Wohngrundstücken östlich und westlich des planfestgestellten Streckenabschnitts. Ihre Grundstücke werden mit Lärm und Erschütterungen belastet, nicht aber mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung in Anspruch genommen.
- 11 Zur Begründung ihrer Klagen machen die Kläger geltend: Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens verstoße gegen deutsches und europäisches Recht und habe bei den Anwohnern zu Beeinträchtigungen geführt, die es geböten, das Verfahren einzustellen. Die Aufteilung in drei Planungsabschnitte sei fehlerhaft. Es lägen zahlreiche Verstöße gegen UVP-Vorschriften vor. Nicht nur nach der 1., sondern auch nach der 2. und 3. Planänderung hätten die geänderten Planunterlagen, namentlich die Betriebsprognose 2025 und das Baulärmgutachten öffentlich ausgelegt werden müssen. Der Erörterungstermin sei zu Unrecht nicht öffentlich durchgeführt worden. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 Satz 1 UVPG sei unzureichend. Die Planung stehe im Widerspruch zur Landesplanung. Lichtenrade sei als Unterzentrum ausgewiesen und damit ein raumordnerisches Ziel festgelegt, dem sich die vorliegende Planung anzupassen habe. Diesem Ziel zuwiderlaufend werde der Ortsteil Lichtenrade durch das Vorhaben weiter zerschnitten und in seiner Funktionsfähigkeit beeinträchtigt.

- 12 Die Belastungen durch Schienenlärm und Erschütterungen seien unzutreffend berechnet und bewertet worden, sie erreichten eine gesundheitsgefährdende Höhe und würden nicht angemessen ausgeglichen. Das Betriebsprogramm 2025 sei unplausibel. Der Prognosezeitraum sei mit zehn Jahren zu kurz und der voraussichtliche Verkehr zu niedrig angesetzt; es hätte eine Vollauslastung der Strecken zugrunde gelegt werden müssen. Das ergebe sich aus der Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 2030, die nicht berücksichtigt worden sei. Besonders nach dem geplanten Ausbau des Berliner Südrings werde sich nach Süden, auch auf der ausgebauten Strecke erheblich mehr Güterverkehr einstellen als in der Prognose vorgesehen. Die aus dem Jahr 1990 stammende Schall 03 entspreche im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht mehr dem Stand der Technik und hätte daher nicht angewandt werden dürfen. Ihre Anwendung führe zu falschen Ergebnissen und einer Unterschätzung der Lärmbelastung. Das folge daraus, dass keine Spitzenpegel berechnet worden seien, die bei Schienenlärm vor allem in der Nacht besondere Bedeutung hätten. Der in der Schall 03 vorgesehene Schienenbonus dürfe ebenso wenig berücksichtigt werden. Das Verfahren "besonders überwachtes Gleis", das nicht definiert sei, habe keine Wirkung, erbringe jedenfalls nicht die vom Gutachter angenommene Pegelminderung um 3 dB. Zuschläge, die Topographie und die Abstände zu den Gleisen, hochliegende Schallquellen und andere geräuscherhöhende Faktoren seien nicht berücksichtigt und die Beurteilungspegel nicht mit einem Unsicherheitszuschlag versehen worden. Das Schallgutachten sei auch im Übrigen nicht nachvollziehbar und fragwürdig. Das zur Berechnung verwendete Softwareprogramm sei nicht zertifiziert. Der sekundäre Luftschall sei nicht angemessen berücksichtigt und eine Gesamtlärmbetrachtung nicht angestellt worden. In Wahrheit lägen die Pegel daher insgesamt um 15 dB(A) höher als die berechneten Beurteilungspegel. Diese Belastung sei gesundheitsgefährdend, wie sich aus Studien ergebe. Das Schallschutzkonzept sei fragwürdig. Es sei nicht plausibel, dass die Umplanung des aktiven Schallschutzes in der 2. Planänderung, insbesondere das Errichten einer Mittellärmschutzwand, so gut wie alle Schutzfälle lösen könne.

- 13 Auch die Erschütterungsbelastung sei nicht zutreffend ermittelt worden. Die erschütterungstechnische Untersuchung sei selbst für einen Fachmann nicht nachvollziehbar. Es sei unklar, wie der Gutachter seine Quelldaten (Quellspektren jeder Zugart, Übertragung zwischen den Gleisen bis in die Gebäude) gewonnen habe; diese ließen sich dem Gutachten nicht entnehmen. Die Erschütterungs-Vorbelastung sei zu Unrecht nicht ermittelt worden, die Festlegung der Zumutbarkeitsgrenze durch die pauschale Erhöhung der DIN-Werte willkürlich und nicht nachvollziehbar.
- 14 Die Abwägung der Trassenalternativen sei fehlerhaft. Die Planfeststellungsbehörde habe sich durch die Erklärung des Bundes, es stünden nur für die oberirdische Antragsvariante Haushaltsmittel zur Verfügung, in einer Weise gebunden gefühlt, dass eine unvoreingenommene Abwägung nicht mehr möglich gewesen sei. Es sei aber unstrittig und von allen Gutachtern bestätigt, dass eine Tunnelvariante unter Umweltgesichtspunkten die beste Lösung sei. Die oberirdische Variante sei hingegen die ungünstigste mit besonders vielen Lärmbetroffenen. Wenn sie wegen geringerer Kosten bevorzugt werde, gehe die Planfeststellungsbehörde von nicht stichhaltigen Kostenschätzungen der Varianten aus. Die zweiseitige Auflistung der Kosten durch die Beigeladenen sei nicht nachprüfbar. Die Behörde übersehe auch, dass eine Vielzahl von Immissionsbelastungen knapp unterhalb der Grenzwerte in Kauf genommen werde, die besonders zu berücksichtigen seien. Die oberirdische Variante führe zudem wegen des Wegfalls der höhengleichen Bahnübergänge zu chaotischen Verhältnissen im Straßenverkehr von Lichtenrade. Dadurch würden viele Gewerbebetriebe zerstört. Die Klägerin zu 4 macht geltend, dass ihr etwa 400 m vom Bahnhof Lichtenrade entfernt liegender ...laden durch das Vorhaben in seiner Existenz bedroht werde.
- 15 Die Kläger beantragen,
- den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. November 2015 aufzuheben und den Planfeststellungsantrag der Beigeladenen vom 28. November 1997 in der Fassung der 3. Planänderung vom 14. September 2012 abzulehnen,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzauflagen zugunsten der Kläger zu ergänzen.

- 16 Außerdem regen die Kläger an, den Planfeststellungsbeschluss um weitere Regelungen zu ergänzen, und zwar (1) um Betriebsbeschränkungen, falls sich durch Messungen bestätigen sollte, dass der Immissionspegel der Lärm- und Erschütterungsbelastungen die vom erkennenden Senat festzulegenden Grenzwerte überschreitet und (2) um die Anordnung, dass der Bahnbetrieb auf der planfestgestellten Trasse erst nach Erfüllung aller Schutzauflagen aufgenommen werden dürfe.
- 17 Die Beklagte und die Beigeladenen beantragen,
die Klagen abzuweisen.
- 18 Sie treten dem Vorbringen der Kläger insgesamt entgegen.

II

- 19 A. Der Senat entscheidet über die Klagen auf der Grundlage der mündlichen Verhandlung vom 14. und 15. Juni 2017. Der Antrag der Kläger vom 23. Juni 2017 gibt keine Veranlassung, die mündliche Verhandlung wiederzueröffnen. Nach § 104 Abs. 3 Satz 2 VwGO liegt es grundsätzlich im Ermessen des Tatsachengerichts, ob es die mündliche Verhandlung wiedereröffnet. Eine Pflicht zur Wiedereröffnung besteht ausnahmsweise dann, wenn nur auf diese Weise das erforderliche rechtliche Gehör gewahrt werden kann (BVerwG, Beschlüsse vom 16. Juni 2003 - 7 B 106.02 - Buchholz 303 § 279 ZPO Nr. 1 S. 1 f. und vom 3. Dezember 2008 - 10 B 13.08 - juris Rn. 7) oder die Pflicht nach § 86 Abs. 1 VwGO erfüllt werden kann, den Sachverhalt umfassend aufzuklären. Nachge-reichte Schriftsätze erzwingen nur dann eine Wiedereröffnung, wenn das Gericht ihnen wesentlich neues Vorbringen entnimmt, auf das es seine Entscheidung stützen will (BVerwG, Beschlüsse vom 5. November 2001 - 9 B 50.01 -

Buchholz 401.84 Benutzungsgebühren Nr. 95 S. 18 und vom 6. März 2015
- 6 B 41.14 - juris Rn. 10).

- 20 Die Kläger machen hierzu geltend, der Senat habe ihr Vorbringen bei der Behandlung der in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisangebote nicht hinreichend gewürdigt. Das trifft nicht zu. Die Kläger hatten in der zweitägigen Verhandlung Gelegenheit, sich zu allen entscheidungserheblichen Fragen eingehend zu äußern sowie Anträge zu stellen und zu begründen. Der Senat hat die gestellten Beweisangebote gewürdigt und bei ihrer Bescheidung das Gesamtvorbringen der Kläger in den Blick genommen, wie nicht zuletzt die Erörterungen in der mündlichen Verhandlung zeigen. Er hat die Ablehnung der Beweisangebote - wie aus dem Protokoll der mündlichen Verhandlung ersichtlich - im Einzelnen begründet. Mit ergänzendem Tatsachenvorbringen zur Substantiierung der Beweisangebote hätten sich die Kläger in der mündlichen Verhandlung Gehör verschaffen können und müssen. Das haben sie nicht getan. Auch ihr Vorbringen im Antrag vom 23. Juni 2017 geht, soweit es dem Beweis zugängliche Tatsachen und nicht nur Rechtsansichten enthält, nicht darüber hinaus, was die Kläger schriftsätzlich und in der mündlichen Verhandlung zur Stützung ihrer Ansicht vorgetragen haben. Namentlich wird kein Grund ersichtlich, der eine weitergehende Sachaufklärung nahelegen könnte. Die Einzelheiten hierzu ergeben sich aus den nachstehenden Urteilsgründen.
- 21 B. Die Klagen sind zulässig.
- 22 1. Gegenstand der Prüfung ist der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13. November 2015 für den Planfeststellungsabschnitt 2 des Vorhabens "Wiederaufbau der Dresdner Bahn". Der Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1 dieses Vorhabens vom 22. Mai 2017 hat hierauf keinen Einfluss. Zwar berührt er den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss insofern, als er in A.1.1 seines verfügenden Teils den Entscheidungsvorbehalt unter A.3.1 des hier angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses (PFB S. 25) ausfüllt und ihm damit einen partiell neuen Inhalt verleiht. Diese Regelung wird jedoch nur dann zum Gegenstand eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, wenn sie der Kläger durch eine ausdrückliche prozessuale

Erklärung unter Beachtung des § 91 Abs. 1 VwGO in das Verfahren einbezieht, was seiner Disposition unterliegt (BVerwG, Beschluss vom 20. Dezember 1991 - 4 C 25.90 - Buchholz 316 § 76 VwVfG Nr. 4 S. 3 f.). Eine Einbeziehung ist hier nicht erfolgt. Prozessuale Nachteile können den Klägern daraus nicht erwachsen, weil sich die Vorbehaltsregelung im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss in der vorliegenden Konstellation nicht erledigt hat (vgl. dazu BVerwG, Urteile vom 23. Januar 1981 - 4 C 68.78 - BVerwGE 61, 307 <308 f.> und vom 15. Juli 2016 - 9 C 3.16 [ECLI:DE:BVerwG:2016:150716U9C3.16.0] - NVwZ 2016, 1631 Rn. 20 m.w.N.). Die Festsetzung einer vorbehaltenen Maßnahme erledigt den Entscheidungsvorbehalt im Sinne des § 74 Abs. 3 VwVfG erst dann, wenn sie unanfechtbar wird. Bis dahin bleiben die Schicksale des Vorbehalts und der ihn ersetzenden Regelung rechtlich selbstständig. Wird diese in einem gerichtlichen Verfahren aufgehoben, bleibt der Entscheidungsvorbehalt demgemäß bestehen und Grundlage für eine neue Regelung (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Februar 1992 - 7 C 11.91 - BVerwGE 90, 42 <50 f.>).

- 23 2. Die Klage des Klägers zu 1 ist ungeachtet dessen zulässig, dass er sich im Planfeststellungsverfahren nicht beteiligt hat. Maßgeblich ist insoweit das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) i.d.F. von Art. 1 des Gesetzes zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an europä- und völkerrechtliche Vorgaben vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298; im Folgenden UmwRG n.F.). Diese Änderungen sind am 2. Juni 2017 in Kraft getreten (vgl. Art. 18 des Änderungsgesetzes) und mangels anderslautender Übergangsvorschrift sofort anwendbar.
- 24 Mit der Gesetzesänderung ist das Erfordernis des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG i.d.F. der Bekanntmachung vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 753) entfallen, dass eine anerkannte Umweltvereinigung Rechtsbehelfe einlegen kann, wenn sie sich im Verwaltungsverfahren in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert hat oder ihr entgegen den geltenden Rechtsvorschriften keine Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden ist. Mit der Streichung dieser Voraussetzung hat der Gesetzgeber die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 15. Oktober 2015 - C 137/14 [ECLI:EU:C:2015:683] - NVwZ 2015, 1665) umsetzen wollen, wonach die Präk-

lusion von Einwendungen tatsächlicher Art im gerichtlichen Verfahren eine unionsrechtswidrige Beschränkung des Rechtsschutzes darstellt (vgl. Begründung des Gesetzentwurfs vom 5. September 2016, BT-Drs. 18/9526 S. 1). Dementsprechend bleibt eine Einwendung, die eine Vereinigung erstmals im Rechtsbehelfsverfahren erhebt, gemäß § 5 UmwRG n.F. nur dann unberücksichtigt, wenn die erstmalige Geltendmachung im Rechtsbehelfsverfahren missbräuchlich oder unredlich ist. Gibt es aber keine Obliegenheit einer Vereinigung zur Beteiligung, kann die Nichtbeteiligung als solche nicht als missbräuchlich oder unredlich gewertet werden. Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. a) UmwRG n.F. ist die Zulässigkeit des Rechtsbehelfs aber weiter davon abhängig, dass die Vereinigung zur Beteiligung am Verfahren berechtigt war. Im Zeitpunkt der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung im September/Oktober 2006 war der Kläger zu 1 nach damals geltendem Planfeststellungsrecht (§ 20 AEG vom 27. Dezember 1993 <BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439> i.V.m. § 73 VwVfG i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 <BGBl. I S. 102>) nicht berechtigt, eine Stellungnahme abzugeben. Für das Beteiligungsrecht im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. a) UmwRG n.F. dürfte mit Blick auf die Rechtsbehelfsbefugnis noch nicht anerkannter Vereinigungen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 UmwRG n.F. aber genügen, dass die Vereinigung bereits während des Planfeststellungsverfahrens die Voraussetzungen für eine Anerkennung erfüllt hat. Hier kann dem Kläger zu 1 die fehlende Anerkennung nach § 3 UmwRG jedenfalls deshalb nicht entgegengehalten werden, weil das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz vom 7. Dezember 2006 im Zeitpunkt der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht in Kraft getreten, eine Anerkennung nach diesem Gesetz mithin nicht möglich war.

- 25 C. Die Klagen sind weder mit dem Haupt- noch mit dem Hilfsantrag begründet. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führenden Rechtsfehler. Die Kläger haben auch keinen Anspruch auf weitere Schutzmaßnahmen.

- 26 1. Der Senat hat alle Rügen der Kläger in der Sache geprüft. Da keine der Rügen begründet ist, kommt es auf den Umfang der Rügebefugnis der jeweiligen Kläger im Ergebnis nicht an.
- 27 a) Für den Kläger zu 1 ist die Beschränkung der Rügefähigkeit auf Rechtsvorschriften, die dem Umweltschutz dienen, wie es § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG in der bis Juni 2017 geltenden Fassung voraussetzte, durch die Änderung des § 2 Abs. 1 UmwRG n.F. für UVP-pflichtige Vorhaben im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG beseitigt worden. Damit hat der Gesetzgeber einen Beschluss der Vertragsstaatenkonferenz zum Anwendungsbereich von Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention umsetzen wollen (vgl. BT-Drs. 18/9526 S. 1).
- 28 Ob der Kläger zu 1, wie die Beigeladenen meinen, aufgrund seines Satzungszwecks gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG n.F. nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften geltend machen kann, die dem Schutz vor Schienenlärm dienen, kann offenbleiben, da auch die übrigen Rügen nicht durchgreifen. Es spricht freilich mehr dafür, dass auf die zulässige Klage einer anerkannten Umweltvereinigung die objektive Rechtmäßigkeit der Zulassung eines Vorhabens, das - wie hier der Ausbau der Dresdner Bahn - seiner Art nach den satzungsgemäßen Aufgabenbereich der klagenden Vereinigung berührt, ohne Beschränkung auf bestimmte Gründe zu prüfen ist. Mit Blick auf Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention in der Auslegung durch die 5. Aarhus-Vertragsstaatenkonferenz vom 30. Juni / 1. Juli 2014 dürfte § 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG n.F. einer dahingehenden umfassenden Rügebefugnis nicht entgegenstehen. Nach dem Beschluss der 5. Vertragsstaatenkonferenz darf eine Umweltvereinigung nicht auf die Geltendmachung von Verstößen gegen dem Umweltschutz dienende Rechtsvorschriften beschränkt werden, wenn die Verbandstätigkeit - wie im Fall des Klägers zu 1 - Überprüfungsverfahren nach Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention umfasst (vgl. Beschluss V/9h vom 2. Juli 2014, ECE/MP.PP/2014/CRP.4 und Findings and recommendations vom 4. Juni 2014, ECE/MP.PP/C.1/2014/8, Rn. 78). Der Gesetzgeber wollte den von der Konferenz gesehenen Vertragsverstößen durch die Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes mit dem oben genannten

Anpassungsgesetz vom 29. Mai 2017 Rechnung tragen (vgl. Begründung des Gesetzentwurfs vom 5. September 2016, BT-Drs. 18/9526 S. 1, 38).

- 29 b) Anderes gilt für die privaten Kläger zu 2 bis 4. Auf ihre Klagen hin ist der Planfeststellungsbeschluss nur darauf zu überprüfen, ob Verfahrensfehler bei der Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegen (§ 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG) oder Vorschriften zum Schutz ihrer eigenen Belange, insbesondere vor Lärm und Erschütterungen, verletzt wurden. Eine weitergehende bzw. objektive Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses können sie nicht verlangen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 19. Februar 2015 - 7 C 10.12 [ECLI:DE:BVerwG:2015:190215U7C10.12.0] - juris Rn. 43 und schon vom 14. Februar 1975 - 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <66>). Diese Beschränkung der Rügebefugnis ist mit Unionsrecht vereinbar (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 - NVwZ 2015, 1665 Rn. 30 bis 34, 64). Sie bleibt hier allerdings ohne Folgen, weil die Kläger zu 2 bis 4 - mit Ausnahme der Klägerin zu 4 bezüglich des ...ladens - keine weitergehenden Rügen als der Kläger zu 1 erhoben haben.
- 30 c) Soweit die Klägerin zu 4 existenzgefährdende Umsatzeinbußen des ...ladens ... in Lichtenrade befürchtet, fehlt ihr eine abwägungserhebliche Rechtsposition. Wie ihr Prozessbevollmächtigter in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, handelt es sich zwar um einen Familienbetrieb, in dem die Klägerin beschäftigt ist. Inhaberin des Betriebes ist aber ihre Tochter. Was der Klägerin gegenüber mit Blick auf etwaige, sie allenfalls mittelbar treffende Umsatzeinbußen abzuwägen sein könnte, geht nicht darüber hinaus, was die Geschäftsinhaberin selbst, die keine Klage erhoben hat, geltend machen könnte. Mit Blick auf deren Belange hat die Planfeststellungsbehörde bei der Bescheidung der entsprechenden Einwendung Nr. 454 erläutert, dass und warum lärm- oder verkehrsbedingte Umsatzeinbußen bei dem trassenfernen Geschäftslokal nicht zu erwarten sind (PFB S. 311 f.). Dem hat die Klägerin zu 4 nichts entgegengesetzt.
- 31 2. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens (von hier 18 Jahren) begründet keine Abwehrrechte der Kläger, auch kein Verfahrenshindernis.

- 32 a) Der Vorhabenträger hat einen Anspruch auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und auf fehlerfreie Entscheidung über den eingereichten Plan (so zutreffend PFB S. 128; vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl. 2017, § 72 Rn. 41 f.; Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 73 Rn. 10). Diesem Anspruch kann ein Interesse mittelbar Planbetroffener an einer zügigen Entscheidung nicht entgegengesetzt werden. Zwar ist ohne Weiteres nachvollziehbar, dass sich die Anwohner einer auszubauenden Bahnstrecke bei einer langen Verfahrensdauer nicht unerheblichen psychischen Belastungen ausgesetzt sehen können, wie sie die Kläger zu 2 bis 4 geltend machen. Eine Rechtsgrundlage für eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens wegen seiner Dauer ist aber nicht ersichtlich. Die Kläger berufen sich insoweit auf unergiebige Vorschriften.
- 33 aa) Art. 19 Abs. 4 GG und Art. 6 Abs. 1 EMRK betreffen gerichtliche Verfahren, nicht auch Verwaltungsverfahren (vgl. auch EGMR 3. Kammer, Urteil vom 5. Februar 2004, Nr. 54039/00 - Case Morscher v. Austria, Rn. 38) und schützen überdies nur die Antragsteller oder rechtsbetroffene Verfahrensbeteiligte, zu denen mittelbar Planbetroffene wie die Kläger nicht gehören; denn sie sind auch als potenzielle Einwender keine Verfahrensbeteiligten im Sinne des § 13 VwVfG (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1997 - 11 A 66.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 24 S. 103 f.).
- 34 bb) Das Gebot zügiger Verfahrensdurchführung, das in § 10 Satz 2 VwVfG für nichtförmliche Verwaltungsverfahren aufgestellt ist, in gewisser Weise aber auch dem Planfeststellungsrecht der §§ 72 ff. VwVfG zugrunde liegt, gibt keine feste Zeitgrenze dafür vor, welche Verfahrensdauer angemessen ist. Die Angemessenheit variiert vor allem mit der Komplexität eines Vorhabens und den im Einzelfall zu überwindenden Widerständen. Vorrangig sind in jedem Fall die Pflichten zur Optimierung des Vorhabens und zur vollständigen Problembewältigung. Dem trägt das Planfeststellungsrecht Rechnung, indem es zwar für einzelne Verfahrensschritte Fristen vorsieht (vgl. § 73 Abs. 3, 3a, 4 oder 9 VwVfG), nicht aber für die abschließende Sachentscheidung oder die Gesamtlänge des Verfahrens. Darin kommt zum Ausdruck, dass der Gesetzgeber der Optimierung der Planung Vorrang einräumt. Planbetroffene können im Planfeststel-

lungsverfahren daher lediglich verlangen, dass ihre Rechte im Verfahren gewahrt und durch die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht verletzt werden. Hier ist nichts dafür ersichtlich, dass diese Rechte infolge der Verfahrensdauer verletzt worden sind.

- 35 cc) Nichts anderes gilt für Neubürger, Heranwachsende und Rechtsnachfolger von potenziell Betroffenen, die in das Umfeld eines jeden größeren Vorhabens auch bei zügiger Durchführung des Planfeststellungsverfahrens "hineinwachsen". Sie finden einen Verfahrensstand vor, den sie nach Maßgabe der anwendbaren Rechtsvorschriften gegen sich gelten lassen müssen. Dadurch werden sie wegen der grundstücksbezogenen Sichtweise des Planfeststellungsrechts (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Dezember 1979 - 4 C 10.77 - BVerwGE 59, 253 <261 f.>) ebenso wenig in ihren Rechten verletzt wie später durch das verwirklichte Vorhaben selbst.
- 36 b) Veranlassung, dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Fragen der angemessenen Verfahrensdauer vorzulegen, besteht nicht. Das Unionsrecht, zu dem sich der EuGH nur äußern könnte, ist für das von den Klägern geltend gemachte Verfahrenshindernis unergiebig. Für Art. 6 EMRK, der gemäß Art. 6 Abs. 3 des Vertrags über die Europäische Union Teil des Unionsrechts ist, gilt das oben Gesagte. Klärungsbedarf ist insofern nicht ersichtlich.
- 37 3. Die Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung sind nicht verletzt worden. Zu Unrecht rügen die Kläger, dass die im Zuge der 2. und 3. Planänderung erstellten bzw. geänderten Unterlagen nicht öffentlich ausgelegt worden sind.
- 38 a) Planänderungen zwischen der Auslegung der Planunterlagen und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfordern nicht in jedem Fall die Wiederholung eines vorausgegangenen Anhörungsverfahrens im Sinne des § 73 VwVfG (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2016 - 9 A 18.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:101116U9A18.15.0] - BVerwGE 156, 215 Rn. 25 m.w.N.). Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung ist nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG grundsätzlich nur dann durchzuführen, wenn aus Änderungen der nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen ersichtlich ist, dass im Vergleich zu den

ausgelegten Planunterlagen zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Bei Planänderungen, die lediglich den Aufgabenbereich einer Behörde oder einer bekannten Umweltvereinigung oder die Belange einzelner Dritter erstmalig oder stärker als bisher berühren, genügt es gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG, wenn die Änderungen den Betroffenen mit der Gelegenheit zur Stellungnahme mitgeteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist weder zu einem ständigen Abstimmungsprozess noch zur Herstellung des Einvernehmens mit der betroffenen Öffentlichkeit und den Naturschutzverbänden verpflichtet (BVerwG, Urteil vom 6. November 2012 - 9 A 17.11 - BVerwGE 145, 40 Rn. 18 m.w.N.).

39 b) Es ist danach nicht zu beanstanden, dass die Unterlagen über die nach Erörterung vorgenommenen Änderungen des Vorhabens (2. und 3. Planänderung) und die Untersuchungsergebnisse zu dessen Auswirkungen in der Betriebsphase nicht (ergänzend) ausgelegt worden sind.

40 aa) Die Reduzierung des Gleisabstands zwischen S- und Fernbahn, die Neukonfiguration der Lärmschutzwände und der Einbau besohlter Schwellen, die Gegenstand der 2. Planänderung waren, ließen keine zusätzlichen Umweltauswirkungen erkennen, sondern dienten dazu, diese weiter zu vermindern. Das weist auch die später zur Anpassung an die Betriebsprognose 2025 überarbeitete schalltechnische Untersuchung zur 3. Planänderung (PFB Anlage 10.1) aus, deren Ergebnisse die Kläger, wie noch zu zeigen ist, nicht erschüttert haben. Dasselbe gilt für die Anpassung der Straßenplanung an die aktuellen technischen Regelwerke und die Änderung der Personenverkehrsanlagen des Bahnhofs Lichtenrade im Zuge der 3. Planänderung. Zahl, Lage und Funktion der Gleise sind unverändert, die Identität des Vorhabens ist daher unberührt geblieben. Die überarbeitete schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Beeinträchtigungen der Anwohner unter Einrechnung aller Änderungen geringer sein werden als in der Planung ursprünglich angenommen. Die Überarbeitung dieser Untersuchung gab ebenfalls keinen Anlass zur Auslegung. Sie ist nach Maßgabe der 16. BImSchV auf der Grundlage der Schall 03 1990 erstellt worden und geht nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe nicht über die schalltechnische Untersuchung zur 1. Planänderung hinaus. Für die

Umweltverträglichkeitsstudie in der Fassung der 3. Planänderung gilt nichts anderes. Unionsrechtlicher Klärungsbedarf (Schriftsatz vom 14. Juni 2017, 4. Spiegelstrich) ist insoweit nicht ersichtlich. Die von den Beigeladenen vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie in der Fassung der 1. Planänderung hat ausgelegen. Die von der zuständigen Behörde nach §§ 11 und 12 UVPG auf der Grundlage des Anhörungsverfahrens vorgenommene Prüfung muss nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ausgelegt werden.

41 bb) Es ist ferner im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung für den Baubetrieb vom 10. Oktober 2013 (PFB Anlage 10.3), die sich detailliert mit den baubedingten Beeinträchtigungen auseinandersetzt, nicht öffentlich ausgelegt worden ist. Bereits die ursprünglich ausgelegten Planunterlagen erfüllten die Funktion, die ihnen insofern zugedacht ist, und das spätere Baugutachten zeigt keine zusätzlichen oder qualitativ anders gearteten Umweltauswirkungen auf.

42 (1) Die Beigeladenen waren nicht verpflichtet, schon mit den ursprünglichen Planunterlagen ein detailliertes Baugutachten oder einen konkreten Bauablaufplan vorzulegen. Ein solches Baulärm- oder Bauimmissionsgutachten setzt eine Ausführungsplanung voraus, die ein Vorhabenträger ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangt, grundsätzlich nicht erstellen muss (vgl. Senatsurteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:080916U3A5.15.0] - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 29). Erforderlich ist es aber, in den Planunterlagen Angaben auch zu den Beeinträchtigungen in der Bauphase zu machen. Sie müssen so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde aus ihnen ersehen kann, ob die bei Durchführung des Plans aufgeworfenen Probleme der Ausführungsplanung überlassen bleiben können oder bereits im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zur Bauausführung getroffen werden müssen, weil in der Bauphase abwägungserhebliche Belange beeinträchtigt werden. Zudem müssen die Unterlagen so aussagekräftig sein, dass potenziell Betroffenen ein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst werden kann (stRspr, vgl. Senatsurteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - a.a.O. Rn. 27).

- 43 (2) Abzustellen ist insoweit auf den Inhalt der gemäß § 73 VwVfG ausgelegten Planunterlagen. Die von den Beigeladenen hervorgehobenen Umstände, dass Bürger Einwendungen gegen die bauzeitlichen Belastungen erhoben haben, die im Abschlussbericht der Anhörungsbehörde dargestellt und später erörtert worden sind, genügen nicht. Diese Umstände liegen nach dem insoweit maßgeblichen Zeitpunkt und können allenfalls Indizien dafür sein, dass die Planunterlagen eine hinreichende Anstoßwirkung entfaltet haben. Ebenso wenig ausreichend ist die Darstellung und Beschreibung des Vorhabens als solches oder der Hinweis auf eine mehrjährige Bauzeit. Zu den Mindestangaben der auszuliegenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 6 UVPG gehört neben einer Beschreibung des Vorhabens (Abs. 3 Satz 1 Nr. 1) eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen (Abs. 3 Satz 1 Nr. 3). Diese Angaben müssen, nicht zuletzt aufgrund der beizufügenden verständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung der Angaben (Abs. 3 Satz 2), Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können (Abs. 3 Satz 3). Dass aus der dargestellten Dimension des Vorhabens potenzielle Betroffenheiten während der Bauzeit abstrakt zu erschließen sind, erfüllt die Mindestanforderungen nicht.
- 44 (3) Die ausgelegten Planunterlagen enthielten indes - hier noch - hinreichende Angaben zu den baubedingten Beeinträchtigungen, um Grundlage für eine Anstoßwirkung und für die Beurteilung der Regelungsnotwendigkeiten durch die Planfeststellungsbehörde zu sein. Grundlage hierfür ist die ausgelegte Umweltverträglichkeitsstudie für den PFA II vom 15. November 1997. Sie weist darauf hin, dass sich die Belastung durch das Vorhaben aus bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen zusammensetzt. Diese werden zumindest grob für jedes Schutzgut gesondert ermittelt (UVS S. 28). Die Konflikt- und Wirkungsanalyse beschreibt temporäre Beeinträchtigungen von Biotopen, des Bodens, des Grundwassers, der Luft und des Klimas, des Landschaftsbildes und des Wohn- und Arbeitsumfeldes, die in grober Abstufung quantifiziert werden (UVS S. 105 ff.). Die Art der Beeinträchtigung (wie Zufahrt und Lagerung von Baumaterialien, Abschieben und Verdichten von Boden, Staub, Lärm und Abgase, zusätzliches Verkehrsaufkommen, An- und Abtransporte, Gehölzverlust) wird be-

schrieben. Als baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden Beeinträchtigungen von Erholungsräumen und des Wohnumfeldes genannt und als "erheblich" eingestuft (UVS S. 66, 111, 118), wobei kaum Möglichkeiten zu einer Minderung bestünden (UVS S. 119). Die Beeinträchtigungen ergeben sich aus Lärm, Abgasen und Staub. Insofern wird darauf verwiesen, dass Baulärm nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beurteilen sei, die hierfür Messverfahren, Beurteilungskriterien und Immissionsrichtwerte enthalte (UVS S. 120). Schließlich werden die Orte der Einwirkungen so konkret bezeichnet, dass Anwohner eine potenzielle Betroffenheit erkennen können. Mit Beeinträchtigungen ist danach insbesondere in einem Korridor rechts und links der Trasse bis 50 m, teilweise bis 100 m zu rechnen (UVS S. 69), ferner im Umfeld von Baustellen und Lagerplätzen, die zusätzlich in Plänen dargestellt sind (S. 32 des Erläuterungsberichts), Baustraßen und im Bereich des Bahnhofs Lichtenrade (UVS S. 119). Bei Lagerplätzen wird differenziert, ob sie im näheren Umfeld von Erholungseinrichtungen liegen, wo sie zumindest temporär die Nutzbarkeit mindern können (UVS S. 71).

- 45 c) Der Pflicht zur Erörterung ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen. Die Kläger rügen zu Unrecht, dass der Erörterungstermin nicht öffentlich durchgeführt worden ist. Dies entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Der Erörterungstermin in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren ist grundsätzlich nicht öffentlich. Das bestimmt § 68 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, auf den § 73 Abs. 6 Satz 6 VwVfG i.V.m. § 20 AEG in der hier maßgeblichen, bis 16. Dezember 2006 gültigen Fassung Bezug nahm. Die Öffentlichkeit kann nach § 68 Abs. 1 Satz 3 VwVfG lediglich besonders zugelassen werden, wenn kein Beteiligter widerspricht. Aus § 9 Abs. 1 UVPG, der in seinem Satz 3 auf diese Vorschriften Bezug nimmt, ergibt sich nichts anderes. Unionsrechtlich ist gegen die Nichtöffentlichkeit nichts zu erinnern. Das gilt auch, soweit Umweltthemen oder öffentliche Belange erörtert werden. Weder die UVP-Richtlinie noch das Aarhus-Übereinkommen fordern im Rahmen der Verfahrensbeteiligung überhaupt eine öffentliche Erörterung. Dann aber steht es dem nationalen Gesetzgeber frei, zum Schutz der persönlichen Sphäre und der Unbefangenheit der Beteiligten, die sich insofern auf einen grundrechtlichen Schutz berufen können (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl. 2017, § 68 Rn. 3 f.), die Nichtöf-

fentlichkeit der Erörterung vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 16. Juni 2016 - 9 A 4.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:160616U9A4.15.0] - NVwZ 2016, 1641 Rn. 17 m.w.N.). Die Kläger zeigen nichts auf, was an dieser klaren und eindeutigen Rechtslage Zweifel wecken könnte; ihre entsprechende Vorlagefrage ist nicht aufzugreifen.

- 46 4. Auch im Übrigen sind Verstöße gegen UVP-Vorschriften nicht gegeben.
- 47 a) Die zusammenfassende Darstellung (§ 11 UVPG) und die Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) sind nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat nach § 11 Satz 1 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu erarbeiten und die Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG auf dieser Grundlage zu bewerten. Nach § 11 Satz 4 UVPG kann die zusammenfassende Darstellung auch in der Zulassungsentscheidung selbst erfolgen. Dasselbe gilt für die Bewertung der Umweltauswirkungen. Eine besondere Form ist insoweit nicht vorgeschrieben (BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 35).
- 48 Ausgehend hiervon ist die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 382 ff., 424 bis 432) ausreichend. Die zuständige Behörde muss darin nicht auf jede Umweltauswirkung eingehen, die in den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, vor allem in einer Umweltverträglichkeitsstudie angesprochen worden ist. Nicht dargestellt werden müssen namentlich die Auswirkungen der vom Vorhabenträger geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten (§ 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG). Es genügt hier dementsprechend vollauf, dass die Trassenvarianten im Rahmen der fachplanerischen Abwägung dargestellt (PFB S. 174 bis 230), auch unter Umweltsichtspunkten bewertet und gegeneinander abgewogen worden sind. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass die planfestgestellte Variante im Hinblick auf die Umwelt am schlechtesten abschneidet (PFB S. 199).

- 49 Soweit die Kläger inhaltliche Einwendungen gegen die von den Beigeladenen vorgelegten Unterlagen insbesondere zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Natur- und Artenschutzrecht erheben, betreffen diese in erster Linie das materielle Recht. Die Rügen sind - wie noch dargelegt wird - in der Sache nicht begründet. Dass sich aus den verfahrensrechtlichen Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere aus § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 UVPG, über das materielle Recht hinausgehende inhaltliche Anforderungen an die auszulegenden Unterlagen ergeben könnten, ist weder geltend gemacht noch ersichtlich.
- 50 b) Eine einheitliche förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben, also auch die nachfolgend planfestzustellenden Abschnitte der Dresdner Bahn war nicht erforderlich.
- 51 aa) In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist grundsätzlich anerkannt, dass ein Vorhabenträger im Straßen- und Schienenwegerecht ein Gesamtvorhaben planungsrechtlich in Abschnitte aufteilen darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 31 ff. m.w.N.). Zwar kann das planerische Ermessen des Vorhabenträgers hinsichtlich der Bestimmung des Gegenstands seines Vorhabens an Grenzen des materiellen Planungsrechts stoßen; die Kläger haben aber nichts dafür aufgezeigt, dass diese Grenzen hier überschritten sind, namentlich Probleme nicht hinreichend bewältigt werden könnten oder die Aussagekraft der Abwägung durch eine unsachgemäße Aufsplitterung leiden würde. Zu Recht hat die Planfeststellungsbehörde die Aufteilung in drei Abschnitte daher gebilligt (PFB S. 161 ff.).
- 52 bb) Es ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ferner geklärt, dass bei einer abschnittswisen Planfeststellung nur dasjenige Projekt einer UVP zu unterziehen ist, für das im Sinne von Art. 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie die Erteilung einer Genehmigung beantragt worden ist. Lässt das nationale Recht die Aufteilung und abschnittsweise Planung eines Gesamtvorhabens zu, fordert weder das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung noch das Unionsrecht im Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt eine übergreifende Umweltverträglichkeitsprüfung schon für die weiteren Abschnitte

(stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:280416U9A9.15.0] - BVerwGE 155, 91 Rn. 42 ff. m.w.N.). Ausreichend ist eine Prognose, die nach Art eines vorläufig positiven Gesamturteils ergibt, dass dem Gesamtvorhaben in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteile vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 151 und schon vom 28. Februar 1996 - 4 A 27.95 - NVwZ 1996, 1011 <1012 f.>). Dies wirft unter unionsrechtlichen Aspekten keine vernünftigen Zweifel auf, sodass kein Anlass besteht, die von den Klägern hierzu im Schriftsatz vom 14. Juni 2017 mit dem dritten Spiegelstrich formulierte Frage dem EuGH zur Klärung vorzulegen.

- 53 5. Die Planungsentscheidung steht nicht im Widerspruch zu verbindlichen Vorgaben der Raumordnung, der Landes- oder Bauleitplanung.
- 54 Die Kläger meinen, die Ausweisung Lichtenrades als Unterzentrum im Flächennutzungsplan (PFB S. 150), der für Berlin die Funktion eines Regionalplans übernimmt, sei ein Ziel der Raumordnung im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG, dem sich die eisenbahnrechtliche Planung anzupassen habe. Entsprechendes gelte für die Heraufstufung des Ortsteilzentrums Bahnhofstraße zum Stadtteilzentrum von Lichtenrade. Es ist zweifelhaft, ob die Einordnung als Ziel der Raumordnung zutrifft. Jedenfalls spricht nichts dafür, dass ein etwaiges Ziel durch das Vorhaben entgegen § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG beeinträchtigt werden könnte oder dass die Planung das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB verletzt.
- 55 Im Planfeststellungsbeschluss (S. 168 bis 173) wird dazu nachvollziehbar dargelegt, dass das Vorhaben nicht das Ortszentrum von Lichtenrade durchschneidet, das etwa 1 km östlich vom Bahnhof Lichtenrade entfernt liegt. Die Einzelhandelsnutzungen beginnen erst östlich der Kreuzung Bahnhofstraße/ Briesingstraße. Weichen müssen dem Vorhaben im direkten Umfeld des Bahnhofs einige Schnellimbisse, Lotto- und Totoannahmestellen, ein Café und ein Blumengeschäft. Die Bahnhofstraße ist auch ausreichend dimensioniert, um den Verkehr aufzunehmen, der durch die Schließung des Bahnübergangs

Goltzstraße zusätzlich anfallen wird. Inwiefern diese Annahmen fehlerhaft sein sollten, legen die Kläger nicht dar. Daher ist nichts für ihre Befürchtung ersichtlich, dass die Funktion Lichtenrades als Unterzentrum bzw. der Bahnhofstraße als Stadtteilzentrum infrage gestellt werden könnte.

- 56 6. Der rechtlich gebotene Lärmschutz gegen die vom Betrieb des Planfeststellungsabschnitts ausgehenden Schienenverkehrsgeräusche ist gewahrt. Daher können die Kläger mit Blick auf den Schienenverkehrslärm weder die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch die mit dem Hilfsantrag geltend gemachten weitergehenden Schutzmaßnahmen beanspruchen.
- 57 a) Maßgeblich ist insoweit das Schutzregime der §§ 41 ff. BImSchG und der 16. BImSchV. Eine Verletzung dieser Rechtsvorschriften kann auch der Kläger zu 1 rügen (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 Satz 1 UmwRG) und Planergänzung um weitergehenden Schallschutz für die Betroffenen geltend machen (BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 18.11 - BVerwGE 144, 243 Rn. 19 ff.). Es ist unerheblich, dass die Immissionsgrenzwerte für den Tag nach den gutachterlichen Berechnungen mithilfe der festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei allen Schutzfällen eingehalten und ca. 99,5% der Schutzfälle gelöst werden (PFB S. 171). Denn diese Bewertung wäre falsch, sollten die Kläger mit ihrer Rüge durchdringen, dass die festgesetzten Maßnahmen wegen der Notwendigkeit abweichender Berechnung der Beurteilungspegel unzureichend seien. Dies ist aber nicht der Fall.
- 58 b) Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger gehen mit dem Gutachter (vgl. schalltechnische Untersuchung S. 6) rechtsfehlerfrei davon aus, dass die Erweiterung der Strecke um zwei Gleise eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV darstellt und den Anwohnern daher dieselben Lärmschutzansprüche zustehen wie bei dem Neubau eines Schienenweges (PFB S. 157). Nach dem Schutzkonzept der 16. BImSchV werden in solch einem Fall weder die tatsächliche Vorbelastung durch den S-Bahn-Verkehr noch eine plangegebene Vorbelastung schutzmindernd berücksichtigt, soweit es um Schienenverkehrsgeräusche geht. Insofern unterscheidet sich die

Rechtslage, wie unten noch auszuführen ist, vom Schutz vor Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

- 59 c) Die Planfeststellungsbehörde hat zu Recht gebilligt, dass der Gutachter die Beurteilungspegel für Schienenverkehrsgeräusche noch auf der Grundlage der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) - im Folgenden: Schall 03 1990 - berechnet hat. Wenn die Kläger - zuletzt in ihrem Antrag auf Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung - annehmen, die Schall 03 1990 sei nicht mehr anwendbar, weil die genannte Anlage zur 16. BImSchV im Zeitpunkt der Planfeststellung bereits eine neue Fassung erhalten hatte, übersehen sie die Regelung in § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV in der ab dem 1. Januar 2015 geltenden Fassung (Art. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014, BGBl. I S. 2269). Darin wird angeordnet, dass § 3 i.V.m. der hier interessierenden Anlage 2 der 16. BImSchV in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist für Abschnitte von Vorhaben, für die - wie im zu entscheidenden Fall - das Planfeststellungsverfahren bis zum 31. Dezember 2014 bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist.
- 60 d) Ohne Erfolg wenden die Kläger ein, die Schall 03 1990 habe im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht angewendet werden dürfen, weil sie nicht (mehr) dem Stand der Technik entsprochen habe und unrealistisch niedrige Beurteilungspegel ergebe. Dies haben die Kläger mit verschiedenen Beweisanträgen untermauern wollen, die der Senat in der mündlichen Verhandlung abgelehnt hat. Hierbei bleibt es. Mit der Anknüpfung an den Stand der Technik stellen die Kläger die Anwendbarkeit der Schall 03 1990 anhand eines rechtlich unzutreffenden Maßstabs infrage.
- 61 aa) Als Anlage zur 16. BImSchV ist die Schall 03 1990 Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Lärmschutzkonzepts für Schienenwege und mit normativer Verbindlichkeit ausgestattet. Dies ergibt sich aus § 4 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F., der bestimmt - ohne insofern ein Ermessen einzuräumen -, dass die Beurteilungspegel für Schienenwege nach der Anlage 2 zu

dieser Verordnung - nach Absatz 3 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung - zu berechnen sind. Diese normative Verbindlichkeit kann nur durch einen zur Nichtigkeit führenden Widerspruch zu höherrangigem Recht beseitigt werden. Die Kläger irren, wenn sie einen solchen Widerspruch aus der - vermeintlichen - Missachtung des Standes der Technik ableiten wollen. Innerhalb des Lärmschutzkonzepts für Verkehrswege nach §§ 41 ff. BImSchG sind nur Maßnahmen des Vorhabenträgers zur Vermeidung von Verkehrsgereuschen am Stand der Technik zu messen (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Der Verordnungsgeber ist bei seinen Vorgaben für das Berechnungsverfahren nicht hierauf verpflichtet; die ihm erteilte Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG zum Erlass von Vorschriften "über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen", enthält keine derartige Vorgabe. Das verkennen die Kläger mit ihren Beweisanträgen zu 9 und 10 und ihrem Schriftsatz vom 15. Juni 2017 (Anlage 11 zum Protokoll der mündlichen Verhandlung). Diese Konzeption ist im Zusammenhang des Bundes-Immissionsschutzgesetzes folgerichtig. Das Gesetz verpflichtet nur Betreiber von Anlagen, den Stand der Technik zu beachten (vgl. § 5 Abs. 1 Nr. 2, § 6 Abs. 3 Nr. 2, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG). Mit diesem Begriff nimmt das Gesetz Bezug auf außerrechtliche Standards (vgl. § 3 Abs. 6 BImSchG), die teilweise normativ konkretisiert werden (wie in der 1., 2. und 31. BImSchV), denen der Gesetz- und Verordnungsgeber aber nicht selbst unterworfen ist. Daher ist es unerheblich, ob die Schall 03 1990 - wie es die Kläger in Abrede stellen - das Schallausbreitungsmodell der ISO 9613-2 berücksichtigt, selbst wenn dieses Regelwerk den Stand der Technik verkörpern würde.

- 62 bb) Eine Verpflichtung des Verordnungsgebers, seine Berechnungsvorschriften für Verkehrsgereusche fortlaufend dem Stand der Technik anzupassen, lässt sich auch sonst nicht aus höherrangigem Recht herleiten. Dem Gesetz- und Verordnungsgeber steht nach gefestigter Rechtsprechung nicht nur bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, sondern auch bei der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der einer gerichtlichen Nachprüfung nur begrenzt offensteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 59 Rn. 28).

- 63 e) Es ist nichts dafür ersichtlich, dass der Ordnungsgeber hier die Grenzen seines normativen Ermessens überschritten hat. Das wäre nur der Fall, wenn die bei Anwendung der Schall 03 1990 rechnerisch ermittelte Geräuschbelastung die Wirklichkeit völlig unzulänglich abbilden und damit die grundrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 GG verletzen würde. Dafür ist aber auch gemessen daran, was in den Beweisanträgen zu 3, 9 und 10 gegen die Tauglichkeit der Schall 03 1990 vorgebracht worden ist, nichts erkennbar. Namentlich haben die Kläger keine Belege dafür beigebracht, dass die rechnerisch ermittelte Geräuschbelastung unter der, wie auch immer zu bestimmenden, "wirklichen" Belastung liegt und die 16. BImSchV in der Kombination mit den Schutzmaßnahmen, die an die festgelegten Grenzwerte anknüpfen, das diesem Regelwerk immanente Schutzziel verfehlt. Die Kläger machen zur Begründung ihrer Ansicht vor allem geltend, es müsse abweichend von den verordnungsrechtlichen Vorgaben gerechnet werden. Damit bringen sie nichts vor, was die Verwertbarkeit der schalltechnischen Berechnungen, die sich an das Regelwerk halten, generell oder im Detail infrage stellen würde. Im Einzelnen ist dazu Folgendes auszuführen:
- 64 aa) Es überschreitet nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers, dass die Schall 03 1990 zur Darstellung der Immissionsbelastung ausschließlich auf Beurteilungspegel, also bewertete Mittelungspegel abstellt (vgl. § 3 der 16. BImSchV 1990) und nicht zusätzlich Maximalschallpegel ("Spitzenpegel") berücksichtigt. Mittelungs- bzw. Dauerschallpegel sind als geeignete Kenngrößen zur Beurteilung zahlreicher Lärmwirkungen der Immissionen intermittierender Schallquellen, wie sie Verkehrswege darstellen, anerkannt und auch international gebräuchlich (vgl. Gottlob/Vogelsang, in: Müller/Möser, Taschenbuch der Technischen Akustik, 3. Aufl. 2004, 5.2.3, S. 105 f. sowie Möhler, Spitzenpegel beim Schienenverkehrslärm, ZfL 37 (1990), S. 35 ff.; Expertenanhörung zur Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen, Protokoll der öffentlichen Anhörung in der 22. Sitzung des BT-Ausschusses für Verkehr vom 17. Januar 1996, S. 11 f., 15 f., 17 f., 367 f. und 425 <zur Befragung der Sachverständigen G., I., S., M. und H.>; vgl. auch die DIN 45641).

- 65 Den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung folgend, die von den Klägern nicht substantiiert infrage gestellt worden sind, akzeptiert die Rechtsprechung seit langem, dass der Ordnungsgeber in der 16. BImSchV - wie in anderen Regelwerken auch - ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und Maximalpegel nicht gesondert zur Bewertung der Belastung heranzieht. Damit ist das normative Ermessen nicht überschritten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29. April 2003 - 9 B 59.02 - juris Rn. 64 und Urteil vom 18. März 1998 - 11 A 55.96 - BVerwGE 106, 241 <246 >). Dieses erlaubt nämlich, bei der Erstellung einer Lärmschutzkonzeption, deren integraler Bestandteil das Rechenverfahren ist, gegenläufige öffentliche und private Interessen und Aspekte der Praktikabilität wie Einfachheit der Verfahren, einheitliche Anwendbarkeit und internationale Vergleichbarkeit mit zu berücksichtigen, soweit die Korrelation mit Lärmwirkungen gewahrt bleibt. Dies gilt auch, soweit es um die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle geht (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 376 f.). Dass der Gesetz- und Ordnungsgeber Mittelungspegel weiterhin für geeignet erachtet, innerhalb des Konzepts der §§ 41 ff. BImSchG und der 16. BImSchV für die angestrebte Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu sorgen, zeigt der Umstand, dass auch die Neufassung der Schall 03 von 2014 (Anlage 2 der 16. BImSchV i.d.F. von Art. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014, BGBl. I S. 2269) ausschließlich Mittelungspegel für maßgebend erachtet.
- 66 Für einen Ausnahmefall, in dem es geboten sein kann, zusätzlich Maximalpegel zur Bewertung heranzuziehen, ist hier nichts ersichtlich. Insbesondere folgt dies nicht allein daraus, dass Schienenverkehr intermittierende, also zeitlich schwankende Geräusche mit teils hohen Pegelspitzen hervorruft. Der Ordnungsgeber hat in Kenntnis dieses Umstandes von der regelhaften Berücksichtigung von Maximalpegeln abgesehen. Gerechtfertigt ist dies dadurch, dass in einen Mittelungspegel alle Schallanteile gemäß ihrer Stärke, Dauer und Häufigkeit eingehen und bei der Mittelung hohe Einzelpegel wesentlich stärker berücksichtigt werden als niedrige (vgl. Arps, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 10 Rn. 94 f.; Isermann, in: Ziekow, a.a.O., § 15 Rn. 125, 208). Daraus, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm zusätzlich auf Maximalschallpegel abstellt, ergibt sich nichts anderes. Für Fluglärm lagen

dem Gesetzgeber bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung über die Wirkungen von Maximalpegeln vor, die es möglich und sinnvoll scheinen ließen, sie neben Mittelungspegeln zu berücksichtigen (vgl. Isermann, in: Ziekow, a.a.O., § 15 Rn. 133 ff.). Die Kläger haben nicht aufgezeigt, dass für Schienenverkehrslärm entsprechend konkrete, über den Aussagewert von Beurteilungspegeln hinausgehende Erkenntnisse vorliegen, und der Gesetz- oder Verordnungsgeber seinen Spielraum durch Nichtbeachtung dieser Erkenntnisse überschreiten würde.

- 67 bb) Bei der Berechnung der Beurteilungspegel war der so genannte Schienenbonus zu berücksichtigen (zutreffend PFB S. 248). Die Schall 03 1990 sieht in der hier noch anzuwendenden Fassung vor, dass von den sich rechnerisch ergebenden Mittelungspegeln für den Tag und die Nacht ein Abschlag von 5 dB(A) vorzunehmen ist (Korrektursummand S der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV a.F.).
- 68 (1) Die Berücksichtigung des Schienenbonus ist mit § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG i.d.F. des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943) vereinbar. Nach dieser Übergangsvorschrift darf der Schienenbonus auf den Abschnitt einer Eisenbahnstrecke, der - wie hier - nach dem 1. Januar 2015 planfestgestellt worden ist, angewendet werden, wenn das Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben bereits vor dem 1. Januar 2015 eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden war. Das ist hier der Fall.
- 69 (2) Die Anwendung des Schienenbonus in den Übergangsfristen des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist mit höherrangigem Recht vereinbar. Dies hat der Senat im Urteil vom 8. September 2016 (BVerwG 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 48 ff.) im Einzelnen begründet. Hierauf wird Bezug genommen. Die Angriffe der Kläger, die sich im Wesentlichen in Hinweisen auf Literatur erschöpfen, geben keine Veranlassung, von dieser Bewertung abzurücken und die Frage gemäß Art. 100 Abs. 1 GG dem Bundesverfassungsgericht vorzulegen. Mit Blick auf den Vortrag der Kläger ist nur Folgendes zu ergänzen:

70 Der Gesetzgeber und die vollziehende Gewalt erfüllen durch §§ 41 ff. BImSchG und die dazu ergangenen Durchführungsverordnungen ihre verfassungsrechtliche Pflicht zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm. Der dem Gesetzgeber bei der Erfüllung dieser Schutzpflicht zukommende weite Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsbereich lässt Raum, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Eine Verletzung der Schutzpflicht kann daher gerichtlich nur festgestellt werden, wenn öffentliche Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen werden oder die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind (BVerfG, Beschluss vom 14. Januar 1981 - 1 BvR 612/72 - BVerfGE 56, 54 <74 ff.>; BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 - 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <130>). Diese Beurteilung hat das immissionsschutzrechtliche Schutzkonzept umfassend in den Blick zu nehmen. Das verkennen die Kläger mit der bloßen Bezugnahme auf die vorgelegten Lärmstudien. Die Aussage, dass Schienenverkehrsgeräusche das relative Risiko für Gesundheitsbeeinträchtigungen erhöhen können, ist als solche unbestritten und liegt dem gesetzlichen Konzept zugrunde. Die Höhe und damit die Relevanz des Risikos für die staatliche Schutzpflicht hängen aber namentlich von der Stärke, Dauer und Häufigkeit der Geräusche ab, denen Betroffene ausgesetzt sind. Gerade insoweit bestehen aber, was auch in den vorgelegten Studien zum Ausdruck kommt, Unsicherheiten in der Lärmwirkungsforschung, die den Spielraum der Normgeber, Grenzwerte zu setzen und erst bei deren Überschreitung Schutz vorzusehen, eröffnen und nicht einengen (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 52). Erkenntnisse, dass bei einer Anwendung des Schienenbonus verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbare Risiken bestehen, liegen nicht vor. Es liegt demgemäß im Spielraum des Gesetzgebers, den Schienenbonus trotz der Veränderungen des Zugverkehrs für eine Übergangsfrist fortgelten zu lassen, um den Aufgabenträgern zu ermöglichen, sich bei der Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen auf die Rechtsänderung einzustellen (vgl. die Begründung des Entwurfs eines Elften Gesetzes zur Änderung des BImSchG, BT-Drs. 17/10771 S. 4).

71 (3) In Sonderheit sind die vorgelegten Studien mit Blick auf die durch das Vorhaben für die Kläger geschaffene Lage unergiebig. Der Schienenbonus ist vor allem an Strecken problematisch, die mit hohen nächtlichen Pegeln, insbesondere durch Güterverkehr, belastet sind (ebenso die Gesetzesbegründung zu § 43 BImSchG, BT-Drs. 17/10771 S. 4). Um eine solche Strecke handelt es sich hier aber nicht. Nach dem Betriebsprogramm wird auf dem planfestgestellten Abschnitt der Dresdner Bahn nachts (im Mittel) nur ein Güterverkehrszug verkehren, ansonsten überwiegend S-Bahnen sowie vier Fern- und 38 Nahverkehrszüge (vgl. Erschütterungstechnische Untersuchung, PFB Anlage 10.2 Teil 1). Bei den meisten Betroffenen werden daher die nächtlichen Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete (WA) mit Pegeln unter 44 dB(A) auch ohne den Schienenbonus eingehalten. Bei den Klägern zu 2 bis 4, die zu den am stärksten Betroffenen gehören, ist dies zwar nicht der Fall. Auch bei ihnen würde der nächtliche Grenzwert ohne Schienenbonus jedoch um nur 2,1 dB(A) (Kläger zu 2), 1,5 dB(A) (Klägerin zu 3) und 3,9 dB(A) (Klägerin zu 4) überschritten. Werte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts - und damit potenzielle Gesundheitsgefährdungen - werden auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus weder bei ihnen noch an anderer Stelle erreicht. Da nachts praktisch keine Güterzüge verkehren, wird es allenfalls selten zu hohen Emissionspegeln kommen; diese werden durch Lärmschutzwände und die normale bauliche Ausstattung der Schlafräume so weit abgesenkt, dass gesundheitlich bedenkliche Verhältnisse nicht zu besorgen sind. Dass die Übergangsregelung für den Schienenbonus bezogen auf Strecken mit der dargestellten Zugbelegung zu einer verfassungswidrigen Belastung führen könnte, ist nicht ersichtlich. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV nicht nur der Schienenbonus, sondern die Schall 03 1990 insgesamt weiter anzuwenden sind. Hiernach gehen die Berechnungen zugunsten der Anwohner davon aus, dass alle Güterwagen mit lauten Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet sind. Tatsächlich ist aber nur eine deutlich geringere Belastung durch leisere Güterwagen zu erwarten (vgl. PFB S. 249 f. unter Hinweis auf BT-Drs. 18/1280 S. 92 f.).

72 cc) Die Schall 03 1990 ist nicht deshalb durchgreifenden Bedenken ausgesetzt, weil sie - ebenso wie ihre Nachfolgefassung - keinen Zuschlag für Unsicherheiten

ten der Berechnung vorsieht. Es unterliegt der Einschätzung des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers, einen solchen "Unsicherheitszuschlag" für geboten zu halten und in den Rechenvorgang zu integrieren. Die Kläger haben keine Anhaltspunkte dafür aufgezeigt, dass der Verzicht auf einen solchen Zuschlag - im Gesamtzusammenhang des Regelwerks der Schall 03 1990 - mit höherrangigem Recht unvereinbar ist. Aus dem Umstand allein, dass die an einem Immissionsort gemessenen Schallpegel höher ausfallen können als der berechnete Mittelungspegel, lässt sich dies nicht folgern. Es ist Sinn einer Mittelung, die zeitlichen Schwankungen in den Pegelverläufen von intermittierenden Geräuschquellen in ortsbezogene Einzahlwerte zu integrieren, an die Aussagen über Wirkungen und die Zumutbarkeit der Belastung geknüpft werden können. Auch wenn in Mittelungspegel alle Schallanteile der erfassten Zugvorbeifahrten gemäß ihrer Stärke, Dauer und Häufigkeit eingehen, liegt es in der Natur der Sache, dass die Einzelpegel teils höher, teils niedriger ausfallen als der gemittelte Wert.

- 73 Abgesehen davon ist nichts dafür dargetan, dass die "wahren" Immissionspegel typischerweise so deutlich über den berechneten Beurteilungspegeln liegen könnten, dass sie die tatsächlichen Verhältnisse nur bei Hinzurechnung eines pauschalen Zuschlags hinreichend abbilden würden. Zu einer solchen Annahme berechtigt nicht allein der - als solches unstrittige - Umstand, dass die Schall 03 1990 in mancher Hinsicht nicht mehr den im Jahr 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Berechnungsmöglichkeiten entspricht. Der Verordnungsgeber hat es mit Blick auf die Übereinstimmung der Rechenergebnisse mit der Wirklichkeit für ausreichend angesehen, etwaigen Ungenauigkeiten durch eine - von der mathematischen Rundungsregel abweichende - generelle Aufrundung der Gesamtbeurteilungspegel Rechnung zu tragen (vgl. die Rundungsregeln in den Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV 1990, BGBl. 1990 I S. 1036 <1037 und 1045>). Nichts anderes gilt für die Neufassung der 16. BImSchV aus dem Jahre 2014. Angesichts dessen könnte der Einschätzungsspielraum des Verordnungsgebers allenfalls dann als überschritten angesehen werden, wenn es wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse darüber gäbe, welche Berechnungsungenauigkeiten bestehen, wie diese zu quantifizieren sind und dass diesen Unsicherheiten durch den von den Klägern geforderten Zuschlag (und nicht

etwa durch einen wegen systematischer Überschätzung der rechnerischen Belastung gebotenen Abschlag) Rechnung getragen werden müsste. Solche Erkenntnisse haben die Kläger nicht vorgetragen.

- 74 dd) Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass der Ordnungsgeber selbst bei seiner Neuregelung der Schall 03 im Jahre 2014 aus dem Erkenntnisfortschritt gegenüber 1990 nicht den Schluss auf die Unbrauchbarkeit der früheren Schallberechnung gezogen hat. Entsprechend wird in der Begründung des Entwurfs einer Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 30. April 2014 hervorgehoben, dass das Verfahren zur Berechnung von Schallimmissionen für Schienenwege mit den grundlegenden Funktionen und Beurteilungsmaßstäben der bisherigen Schall 03 [1990] erhalten bleibt, das Regelwerk aber Neuerungen angepasst werden soll, die sich durch die "Weiterentwicklung der Technik und neue Erkenntnisse in den Prognoseverfahren bei Lärmberechnungsverfahren" ergeben haben. Gegenstand der Änderung sei die "genauere Anpassung" der akustischen Eigenschaften der Schallquellen (Fahrzeuge, Fahrbahnen) sowie der Schallausbreitung an den Stand der Technik (BT-Drs. 18/1280 S. 87). Für Vorhaben mit herkömmlicher Bahntechnik sehe das aktualisierte Berechnungsverfahren nach Anlage 2 lediglich eine formal andere Vorschrift für den Ablauf der Berechnung vor, die sich im Ergebnis - wenn überhaupt - nur geringfügig auswirke (BT-Drs. 18/1280 S. 92). Die Verordnungsbegründung, auf die sich die Kläger maßgeblich stützen, gibt mithin nichts dafür her, dass mit der gesehenen Notwendigkeit von Anpassungen die Erkenntnis einer Unverwertbarkeit der früher berechneten Pegel einhergegangen wäre. Für eine solche Erkenntnis haben auch die Kläger nichts aufgezeigt.
- 75 f) Die schalltechnische Untersuchung der durch den Betrieb ausgelösten Geräuschbelastung (PFB Anlage 10.1) ist auch bei der Anwendung der Berechnungsvorgaben der Schall 03 1990 auf den streitigen Planfeststellungsabschnitt keinen durchgreifenden Bedenken ausgesetzt.
- 76 aa) Die schalltechnische Untersuchung leidet nicht an Mängeln, die ihre Verwertbarkeit oder Aussagekraft von vornherein beseitigen.

- 77 (1) Der Gutachter der Beigeladenen hat zur Berechnung der Beurteilungspegel gemäß der Schall 03 1990 das anerkannte, vielfach eingesetzte Software-Programm CadnaA (vgl. Erläuterungsbericht, PFB Anlage 10.1.1, S. 8) verwendet. Das haben auch die Kläger nicht bezweifelt. Ob dieses Programm im Zeitpunkt der Gutachtenerstellung über eine Konformitätserklärung des Herstellers gemäß der von den Klägern angeführten DIN 45687 (Software-Erzeugnisse zur Berechnung der Geräuschimmissionen im Freien - Qualitätsanforderungen und Prüfbestimmungen) verfügte, ist nicht entscheidungserheblich. Die 16. BImSchV sieht eine Verpflichtung zur Qualitätssicherung von Softwareprodukten (Programme), mit denen Immissionsberechnungen gemäß den Vorgaben der Schall 03 vorgenommen werden (Sicherstellung der normgerechten Abbildung), erst seit der Neufassung von 2014 vor (vgl. Nr. 1 der Anlage 2 zu § 4). Eine entsprechende Regelung für die hier noch anzuwendende Fassung der Schall 03 1990 bestand nicht. Das erklärt sich ohne Weiteres daraus, dass die DIN-Norm, die die Qualitätssicherung regelt, aus dem Jahr 2006 stammt; dementsprechend datiert die von den Klägern vorgelegte Konformitätserklärung für das Programm SoundPLAN auch erst vom 21. Juli 2014. Eine Notwendigkeit, im Planfeststellungszeitpunkt ein mit Konformitätserklärung versehenes Rechenprogramm zu benutzen, lässt sich auch nicht anderweitig ableiten. Der Sachbeistand der Kläger Dr. N. hat nicht bestritten, dass CadnaA ein allgemein anerkanntes und seit Jahren vielfach verwendetes Programm ist (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 24.11 - juris Rn. 59). Ebenso wenig hat er behauptet, dass das Programm untauglich sei oder die damit berechneten Beurteilungspegel unrichtig seien.
- 78 (2) Es trifft auch nicht zu, dass die schalltechnische Untersuchung "nicht nachvollziehbar" sei, wie der Sachbeistand der Kläger in der mündlichen Verhandlung behauptet hat und die Kläger mit dem Beweisantrag zu 5 untermauern wollen. Rechtlich erforderlich ist insoweit nicht, dass aus den planfestgestellten Unterlagen jeder Rechenschritt nachvollziehbar hervorgeht oder ein Außenstehender die Beurteilungspegel auf der Grundlage des Gutachtens selbst nachrechnen kann. Vielmehr genügt eine Plausibilisierung dahin, dass die rechnerischen Anforderungen der Schall 03 1990, insbesondere was die nötigen Eingangsdaten angeht, erfüllt worden sind. Das ist hier, wie sich aus der schall-

technischen Untersuchung ergibt, der Fall. Dann aber wird die Aussagekraft des Gutachtens nur unter der Voraussetzung erschüttert, dass konkrete Fehler der Berechnung oder der Berechnungsgrundlagen aufgezeigt werden. Solche Fehler sind nicht erkennbar.

- 79 bb) Das Verfahren "besonders überwachtetes Gleis" (büG) durfte bei der Berechnung der Beurteilungspegel angewandt und mit einer Schallpegelminderung von 3 dB berücksichtigt werden.
- 80 (1) Das Verfahren büG gehört zu den anerkannten Schallminderungstechniken am Gleis, die der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV dienen. Der Verordnungsgeber hat den so genannten Gleispflegeabschlag schon 1990 auf der Grundlage der amtlichen Anmerkung zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der ursprünglichen 16. BImSchV als "lärmmindernde Maßnahme am Fahrweg" eingeordnet (BR-Drs. 661/89 S. 47). Mit dieser Funktion hat das Bundesverwaltungsgericht den Nachweis einer Emissionsminderung aus dem Gleis-Rad-Kontakt als erbracht angesehen (BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 - 11 A 42.97 - NVwZ 2001, 71 <72>). Seither ist das Verfahren als eine besondere Vorkehrung anerkannt, mit der "eine weitergehende dauerhafte Lärmminderung" erzielt wird (stRspr; BVerwG, Urteil vom 14. November 2001 - 11 A 31.00 - BVerwGE 115, 237 <244 ff.> und Beschluss vom 22. August 2007 - 9 B 8.07 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 47 Rn. 7 f.). Dementsprechend ist das Verfahren in der neuen Schall 03 mit einer ausdrücklichen Regelung fortgeführt worden (Nr. 4.5 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV 2014). Die Kläger sind diesen Erkenntnissen mit ihrem Beweisantrag zu 4 nicht substantiiert entgegengetreten.
- 81 (2) Das Verfahren "büG" war auch unter der hier anwendbaren Fassung der Schall 03 1990 so präzise festgelegt, dass der mit ihm erzielbare Lärmminderungseffekt aufgrund von Erfahrungswerten als berechenbar und gesichert gelten darf. Durch die Beschreibung in der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16. März 1998 (VkBl 1998, S. 262) hat es eine Standardisierung gefunden, mit der die Bedingungen, unter denen es angewandt werden kann, hinreichend fixiert sind. Soweit die Kläger bemängeln, dass es kein "normal

überwachtes Gleis" als Bezugspunkt der Maßnahmen gebe (Beweisantrag zu 4), verkennen sie, dass das Verfahren nicht bei Abweichung von einem definierten Gleiszustand, sondern beim Überschreiten einer Auslöseschwelle zur Anwendung kommt.

82 (3) Im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss (A.4.8.3 a cc, S. 54 f.) ist das Verfahren klar und eindeutig angeordnet, der Ansatz eines Gleispflegeabschlags im Planfeststellungsabschnitt 2 auch von daher gerechtfertigt. Anzuwenden ist es danach durchgehend bei den Fern- und S-Bahngleisen außerhalb des Bahnhofs Lichtenrade, wo seine Anwendung als nicht sinnvoll angesehen wird. Das genügt den Anforderungen an die Bestimmtheit einer Regelung.

83 (4) Es ist schließlich nicht zu beanstanden, dass die Höhe des Gleispflegeabschlags im planfestgestellten Abschnitt generell mit 3 dB veranschlagt ist (vgl. PFB Anlage 10.1.1, schalltechnische Untersuchung, S. 14). Die Berechtigung dieses Wertes hat der Gutachter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung überzeugend als Mittelwert der Minderung über alle Zugarten erläutert. Wie schon ausgeführt, liegt es in der Natur der Mittelung, dass der tatsächliche Minderungseffekt teils niedriger, teils aber auch höher als der Mittelwert ausfällt. Derartige Pauschalierungen sind rechtlich zulässig, solange dadurch der wirkliche Effekt - hier repräsentiert durch einen Mittelwert - nicht völlig unrealistisch dargestellt wird. Dafür ist nichts ersichtlich. Die Zugrundelegung eines Mittelwerts fügt sich dem System der 16. BImSchV alter wie neuer Fassung ein, das insgesamt auf eine Geräuschpegelmittelung abstellt. Soweit der Sachbeistand der Kläger Dr. N. den Minderungseffekt mit weniger als 1 dB veranschlagen will, trifft dies nur für grauklotzgebremste Güterzüge zu, die die Strecke künftig nicht mehr befahren sollen. Auch der Sachbeistand räumt ein, dass die Höhe der Minderung von der Bremsbauart abhängt (S. 8 seines Gutachtens). Für moderne Züge liegt der Minderungswert entsprechend erheblich über 3 dB. Zudem ist es plausibel, dass Güterzüge hier wegen der äußerst geringen Anzahl (mit durchschnittlich einem Zug täglich) keine spürbaren Auswirkungen auf den Gesamtminderungseffekt des Schienenschleifens haben. Von daher weckt auch die von den Klägern angeführte Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom

16. Dezember 2005 keine Bedenken an der Berechtigung eines pauschalen Abschlags in der hier vorgenommenen Höhe.

- 84 cc) Es ist weiter nicht ersichtlich, dass der Einbau besohlter Schwellen, den die Planfeststellungsbehörde für Bahn-km 12,3+00 bis 13,1+20 sowie von km 13,6+40 bis km 14,7+62 als Erschütterungsschutzmaßnahme angeordnet hat (PFB S. 57), zu einer in der schalltechnischen Untersuchung zu Unrecht vernachlässigten Erhöhung der Emissionspegel führen würde. Der Gutachter der Beigeladenen hat bei der Berechnung der Emissionspegel den Einfluss der Fahrbahnart "Schotterbett mit Betonschwellen" gemäß Tabelle C der Schall 03 1990 mit einem Zuschlag $D_{Fb} = 2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt (STU, Erläuterungsbericht, Anlage 10.1.1, S. 11). Anlass, den Einfluss besohlter Schwellen mit einem höheren Korrekturwert zu veranschlagen, sieht der Ordnungsgeber weder in der anzuwendenden noch in der jetzigen Fassung der Schall 03 (vgl. dort Tabelle 7). Ihre Behauptung, dass diese Einschätzung unzutreffend sei und besohlte Schwellen zu der Pegelerhöhung um 4 dB(A) führen würden, haben die Kläger durch nichts belegt.
- 85 dd) Die Bildung eines Gesamtlärm- oder Summenpegels für Schienen- und Straßenverkehrsgeräusche war hier nicht geboten. Das überkommene Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, welche die von ihnen erfassten Geräuscharten jeweils isoliert bewerten, also bereichsfremde Geräuschquellen aus der Betrachtung ausblenden. Diese geräuschquellenbezogene Betrachtung ist rechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden (BVerwG, Beschluss vom 24. November 2010 - 4 BN 28.10 - ZfBR 2011, 165 <165 f.> m.w.N.). Lediglich dann, wenn ein neuer oder zu ändernder Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt eine Belastung hervorruft, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt, darf es mit einer bloß sektoralen Betrachtung nicht sein Bewenden haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 389 f., 394 f. m.w.N.). Eine solche Gesamtbelastung wird durch den Ausbau des streitigen Streckenabschnitts aber nicht hervorgerufen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Bildung eines Summenpegels hier,

gestützt auf die nicht entkräfteten Berechnungen des Gutachters, schon deshalb zu Recht abgelehnt, weil das Vorhaben die bei den Anliegern auftretenden Immissionen wegen der zu errichtenden Lärmschutzwände nicht erhöhen, sondern verringern wird (PFB S. 251 f.). Die Eisenbahnüber- bzw. Straßenunterführung Bahnhofstraße stellt im Übrigen keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar, weil sich die Beurteilungspegel für Straßenverkehrsgeräusche nicht um mindestens 3 dB(A) erhöhen (vgl. PFB Anlage 10.1.8, S. 14).

- 86 g) Den Berechnungen liegt ein nicht zu beanstandendes Betriebsprogramm zugrunde. Die Befürchtungen der Kläger, es werde deutlich mehr Schienenverkehr abgewickelt als den Berechnungen der Immissionsbelastung zugrunde gelegt worden ist, sind unberechtigt; ihnen fehlt eine hinreichende tatsächliche Grundlage.
- 87 aa) Dass der Planung, namentlich auch der Verkehrsprognose, der Prognosehorizont 2025 zugrunde liegt, ist nicht zu beanstanden. Für die Prognose der Verkehrsentwicklung gibt der Gesetzgeber keinen festen Zeitrahmen vor. Mit Blick auf die von der Planfeststellung ausgehende Duldungswirkung (§ 75 Abs. 2 VwVfG), mit der die Prognoseentscheidung einen engen Zusammenhang aufweist, ist derjenige überschaubare Zeitraum zu wählen, in dem sich ein voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsgeschehen eingestellt haben wird. Denn die Verkehrsprognose soll die Grundlage zu einer möglichst lange Bestand behaltenden Bewältigung jener Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24). Der hier gewählte Zeitraum von zehn Jahren ab Planfeststellung bewegt sich im Rahmen des für Verkehrsprognosen Üblichen (zu Recht PFB S. 234). Dass der Prognosehorizont ausgehend von der Inbetriebnahme der Strecke bestimmt wird, können die Kläger nicht verlangen. Wie auch sonst hat die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses abzustellen (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 23 m.w.N.).

- 88 bb) Das für das Jahr 2025 prognostizierte Betriebsprogramm (PFB S. 262) ist keinen durchgreifenden Bedenken ausgesetzt. Das Gericht hat insoweit nur zu prüfen, ob die Prognose mit den zu jener Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden ist. Zu beanstanden ist eine Prognose demnach nicht, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (stRspr, BVerwG, Beschluss vom 6. April 2017 - 4 B 5.16 [ECLI:DE:BVerwG:2017:060417B4B5.16.0] - juris Rn. 14 m.w.N.). Diese Anforderungen sind hier erfüllt. Die Prognose beschreibt ein tragfähiges, voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsszenario.
- 89 (1) Der Gutachter und die Planfeststellungsbehörde haben - übereinstimmend mit den Vorgaben der Rechtsprechung - nicht die Vollauslastung der Strecke zugrunde gelegt, sondern deren voraussehbare Durchschnittsbelastung, wie sie auf der Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs zu erwarten ist (vgl. PFB S. 233). Die dabei getroffenen Annahmen der Beigeladenen (Erläuterungsbericht, Anlage 10.1.1, Teil 1, S. 16) sind methodengerecht erarbeitet worden. Ihnen liegen die Netzverknüpfungen, Destinationen und Betriebsrichtungen zugrunde, die sich infolge des Ausbaus der Dresdner Bahn ergeben werden (PFB Anlage 10.1.2). Das Zugmengengerüst folgt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Prognosejahr 2015; es wurde im Jahr 2010 auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 überprüft und mit den Bestellungen der Länder Berlin und Brandenburg abgeglichen (PFB S. 234 und Anlage 10.1.2). Seit 2014 standen mit der Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) - abrufbar von www.bmvi.de - zwar aktuellere Zahlen zur Verfügung (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 166); es ist jedoch nicht dargetan und auch nicht ersichtlich, dass diese im Zeitpunkt der Planfeststellung so aufbereitet waren, dass sich aus ihnen belastbare Aussagen über lokale Verkehrsströme hätten ableiten lassen. Aus der Kombination der prognostizierten Zugzahlen mit den Geschwindigkeiten und Zuglängen sind die Taktungen errechnet worden, die letztlich das Gesamtverkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt ausmachen werden. Insgesamt ist danach plausibel, dass das künftige Verkehrsgeschehen

in Lichtenrade ganz überwiegend durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV mit Regionalexpress, Flughafenshuttle und S-Bahn) bestimmt wird, nämlich zu über 90% im nördlichen Streckenabschnitt und zu ca. 86% im südlichen Abschnitt. Für den Fernverkehr prognostizieren die Beigeladenen eine stündliche ICE-Verbindung in der Relation Berlin-Dresden (entspricht 32 Zügen in 24 Stunden) und im Zweistundentakt eine neue IC-Verbindung nach Cottbus, die unter anderem über Berlin Hauptbahnhof und den Flughafen BER führt (zusätzlich 16 Fernzüge in 24 Stunden), insgesamt also 48 Züge. Der prognostizierte Einstundentakt des ICE entspricht dem üblichen Angebot des Fernverkehrs zwischen den größeren deutschen Städten und Verkehrsknotenpunkten. In der Summe ergeben sich im nördlichen Abschnitt der Strecke in beiden Richtungen täglich 613 Züge bis Lichtenrade (ÖPNV 557, Personenfern- und Güterverkehr 56) und 391 Züge bis Mahlow, da ab dem S-Bahnhof Lichtenrade statt 358 nur noch 136 S-Bahnen verkehren sollen (siehe PFB S. 82 f.).

- 90 (2) Durchgreifende Einwände gegen diese Berechnungen sind von den Klägern weder vorgetragen worden noch ersichtlich. Dass die Prognose 2015 von geringfügig höheren Zugzahlen (+20 ICE, +8 S-Bahnen, +8 Güterzügen, hingegen -15 Regionalbahnen, insgesamt +21 Züge) ausging, weckt keine Bedenken. Es zeigt im Gegenteil die relative Stabilität des Verkehrsaufkommens über die Zeit. Dass sich in einem deutlich späteren Prognosezeitpunkt gewisse Verschiebungen ergeben, liegt in der Natur der Sache.
- 91 (3) Die Kläger meinen, es seien konkret absehbare Entwicklungen vernachlässigt worden, die eine wesentliche Steigerung namentlich des Güterverkehrs, aber auch des Regionalverkehrs befürchten ließen (Beweisanträge zu 1 und 2). Diese Befürchtungen sind, so verständlich sie im Angesicht von Prognosen erscheinen mögen, im Ergebnis nicht geeignet, die Betriebsprognose zu erschüttern.
- 92 Das Aufkommen an S-Bahnen, Regionalbahnen und ICE steht aufgrund der in sich schlüssigen Taktungen fest. Greifbare Anhaltspunkte, dass es in diesen Bereichen zu Steigerungen kommen könnte, fehlen. Die Beklagte und die Beigeladenen haben in der mündlichen Verhandlung plausibel erläutert, dass die

vorgesehenen Verbindungen im S- und Regionalbahnverkehr den Bedarf abdecken und eine dichtere Vertaktung der S-Bahnen, die die Kläger aufgrund eines angenommenen zusätzlichen Bedarfs an Flughafenverbindungen vermuten, nicht erforderlich ist und aus eisenbahnbetrieblichen Gründen auch nicht angestrebt wird. Zwar wäre ein 10-Minuten-Takt auch auf dem eingleisigen Teilschnitt der S-Bahn-Strecke technisch machbar; es käme aber zu Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe, insbesondere zu Verspätungen im Nord-Süd-Tunnel unter dem Zentrum Berlins. Eine noch engere Vertaktung unter Inkaufnahme von Verspätungen wäre auch nicht erforderlich, weil die beiden RE-Strecken ebenfalls den Flughafen anfahren und den Großteil der Fluggäste voraussichtlich auch dann noch aufnehmen werden, wenn der Flughafen Berlin-Brandenburg in Betrieb genommen wird.

- 93 Im Segment des Güterverkehrs ist zusätzlicher Verkehr auf der Dresdner Bahn ebenfalls nicht zu erwarten. Der Güterverkehr im Berliner Raum wird im Wesentlichen auf dem Berliner Außenring abgewickelt (PFB S. 235 f.). Es spricht nichts dafür, dass sich hieran etwas ändern wird. Die Beklagte und die Beigeladenen haben in der mündlichen Verhandlung plausibel erläutert, dass dem Güterverkehr aufgrund der Netzstrukturen in Berlin kaum attraktive Fahrwege zur Verfügung stehen (ebenso PFB S. 236). Die Annahme der Kläger, der nach Süden strebende Güterverkehr werde künftig die kürzere Strecke über die Dresdner Bahn nehmen (Beweisantrag zu 2), hat keine Grundlage. Da Güterverkehr im Nord-Süd-Tunnel ausgeschlossen ist, erforderte die Anbindung der nördlichen Güterstrecken beträchtliche Ausbaumaßnahmen, insbesondere in Gestalt von Streckenelektrifizierungen, in Berlin und auf dem Berliner Südring. Derartige Ausbauabsichten der Beigeladenen, die die Kläger unter Berufung auf Presseberichte für konkret halten (Beweisantrag zu 1), haben nach den Erörterungen in der mündlichen Verhandlung auf absehbare Zeit keine Realisierungschancen. Im Übrigen ist der für die Elektrifizierung erforderliche Antrag auf Planfeststellung erst im Dezember 2016 - also nach dem maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung - gestellt worden.
- 94 Ihre gegenteiligen Befürchtungen können die Kläger schließlich nicht mit den Projekten stützen, die in dem Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr

2015 (Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 15. Juni 2017, BT-Drs. 18/12764) aufgeführt sind. Dieser Bericht ist unergiebig, was den im vorliegenden Zusammenhang allein interessierenden Ausbau des Berliner Südrings angeht. Soweit sich die Kläger auf B.4.28 berufen, betrifft das dort (a.a.O. S. 105) genannte Projekt Nr. 27b (Ausbau des Knotens Berlin) den Wiederaufbau und die Elektrifizierung des nördlichen Abschnitts des Berliner Innenrings, der bereits jetzt für Güterverkehr genutzt wird.

- 95 7. Der gebotene Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungen ist gewährleistet. Weitergehenden Schutz können die Kläger nicht beanspruchen.
- 96 a) Ansprüche auf Erschütterungsschutz beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Das Schutzregime der §§ 41 ff. BImSchG gilt nur für Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche (stRspr; vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 79 m.w.N.). Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Die damit angesprochene Zumutbarkeitsschwelle ist bei Einwirkungen durch Erschütterungen nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, sondern nach den Verhältnissen im Einzelfall zu bestimmen. Maßgeblich sind Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort. Diese richten sich nach der Art des Gebietes und den weiteren konkreten tatsächlichen Verhältnissen (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 27).
- 97 Die Planfeststellungsbehörde hat zur Berücksichtigung der Vorbelastung des betroffenen Gebiets durch Erschütterungen aus Eisenbahnverkehr die vorhabenbedingten Erschütterungen erst dann als unzumutbar angesehen, wenn die Beurteilungsschwingstärken größer als die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 sind. Das ist unter den hier gegebenen Umständen im Ergebnis nicht zu beanstanden.
- 98 b) Die Bewertung der Zumutbarkeit der zu erwartenden Erschütterungen darf beim Ausbau einer Strecke an die tatsächliche oder plangegebene Vorbelas-

tung anknüpfen, jedenfalls sofern diese nicht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt. Denn die immissionsschutzrechtliche Situation ist entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen - jedenfalls in aller Regel - hinzunehmen sind. Das gilt auch, wenn die Vorbelastung die Anhaltswerte der DIN 4150-2 übersteigt. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der vorhandenen Situation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht im Gegensatz zum Lärmschutz, wo dieser im Anwendungsbereich der 16. BImSchV gewährleistet ist, nicht. Maßnahmen zum Erschütterungsschutz können nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (stRspr, BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 28).

- 99 c) Die Kläger müssen sich hier eine - über den tatsächlichen Betrieb bei Planfeststellung hinausgehende - plangegebene Vorbelastung durch eine zweigleisige Strecke für den S-Bahn- und sonstigen Personennahverkehr sowie Güter- und Fernverkehr entgegenhalten lassen. Der kriegsfolgenbedingte Abbau eines Gleises im Jahr 1946 und die Einstellung des Bahnbetriebs zwischen Lichtenrade und Mahlow nach dem Bau der Mauer führen nicht dazu, dass der bis Kriegsende abgewickelte Bahnbetrieb außer Ansatz bleiben müsste. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Gestaltungswirkung früherer Planungen nicht schon dadurch beseitigt worden, dass die Besatzungsmacht die Demontage des Gleises angeordnet hat (BVerwG, Urteil vom 31. August 1995 - 7 A 19.94 - BVerwGE 99, 166). Etwas anderes gilt nur, wenn eine Bahnanlage ihre Zweckbestimmung durch ausdrücklichen Hoheitsakt oder durch eine zur Funktionslosigkeit führende Änderung der tatsächlichen Verhältnisse verloren hatte. Letzteres ist nur der Fall, wenn die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hatten, der die Wiederaufnahme des Streckenbetriebs auf unabsehbare Zeit ausschloss (BVerwG, Urteil vom 31. August 1995 - 7 A 19.94 - a.a.O. <169 f.>). Das ist hier nicht der Fall. Entwidmet wurde die Strecke nach den Feststellungen des Oberverwaltungsge-

richts Berlin nicht (OVG Berlin, Beschluss vom 8. Februar 1991 - 2 S 18.90 [ECLI:DE:OVGBEBB:1991:0208.2S18.90.0A] - juris Rn. 46 ff.).

- 100 d) Will eine Planfeststellungsbehörde ihre Festsetzung der Zumutbarkeitschwelle an der tatsächlichen oder plangegebenen Vorbelastung orientieren, ist sie allerdings grundsätzlich gehalten, diese zu ermitteln und im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, damit im Interesse der Immissionsbetroffenen die Grenzen der Duldungspflicht bestimmt und Schutzvorkehrungen gegen darüber hinausgehende Belastungen angeordnet werden können (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 45 zur Lärmbetroffenheit). Dazu muss die Planfeststellungsbehörde ein möglichst realitätsnahes Betriebsprogramm ermitteln, mit dem die Streckenanlieger bei wertender Betrachtung für den Fall rechnen müssen, dass die Strecke nicht ausgebaut würde.
- 101 e) Ein solches Betriebsprogramm zu fixieren hat sich die Planfeststellungsbehörde hier außerstande gesehen (PFB S. 262 ff.). Sie hat im Ergebnis nachvollziehbar angenommen, dass das realistische Betriebsszenario (der planerische Null-Fall) weder mit der heute technisch möglichen Maximalauslastung gleichzusetzen ist noch mit dem prognostizierten Betriebsprogramm, das auf vier bzw. drei Gleisen ausgelegt ist und auf der Bestandsstrecke nicht abgewickelt werden könnte (PFB S. 262). Andererseits ist es nicht von vornherein undenkbar, ein nach Zugzahlen, -arten und -geschwindigkeiten heute realistisches Betriebsszenario zu entwickeln. Das haben die Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung eindrücklich dokumentiert, indem sie die im Fahrplan von 1939 aufgeführten Züge in ein Betriebsprogramm umgerechnet haben. Eine solche Betrachtung spiegelt jedoch nur die historischen Verhältnisse belastbar wieder. Eine schlichte Fortschreibung würde den Verhältnissen nicht gerecht, weil nach Kriegsende massive Änderungen der Netzstrukturen im Berliner Raum stattgefunden haben (dazu BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2001 - 11 A 6.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56 S. 28 ff.). Der Planfeststellungsbeschluss (S. 262) hebt insoweit hervor, dass der historische Anhalter Bahnhof, der bis 1952 als Ausgangspunkt für Zugverkehr zwischen Berlin und Dresden diente, als Fernbahnhof nicht mehr existiert und mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im

Berliner Stadtzentrum neue Netzverknüpfungen geschaffen wurden. Dies hat etwa dazu geführt, dass - wie oben gezeigt - die Strecke für den früher zahlreichen Güterverkehr unattraktiv geworden ist.

- 102 f) Ob diese Schwierigkeiten bei der Ermittlung eines realistischen Betriebsszenarios es rechtfertigten, zur Ermittlung der plangegebenen Vorbelastung ein plausibles Zugmengengerüst für die zweigleisige Mischverkehrsstrecke nicht jedenfalls abzuschätzen, kann offenbleiben. Bereits eine grobe Abschätzung der plangegebenen Vorbelastung ausgehend von der ermittelten Erschütterungsbelastung durch den tatsächlichen S-Bahn- und Güterverkehr im Jahr 1997 ergibt, dass die pauschale Erhöhung der Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 um den Faktor 1,5 auf der sicheren Seite liegt und nicht zulasten der Kläger geht.
- 103 aa) Die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle ist gerichtlich uneingeschränkt überprüfbar; der Planfeststellungsbehörde kommt insofern kein Spielraum zu. Die Festlegung erfolgt im Wege einer Güterabwägung, die die konkreten Gegebenheiten der emittierenden wie der immissionsbetroffenen Nutzung in Betracht zu ziehen hat, also auch die berechtigten Belange der Beigeladenen einstellen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 - 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332 <362>).
- 104 Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen darf, wie geschehen, auf die Beurteilungs- bzw. Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, und Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zurückgegriffen werden. Die Tauglichkeit dieses Regelwerks zur Beurteilung von Erschütterungen ist in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 80 m.w.N.).

- 105 bb) Aus der DIN 4150-2 lässt sich für die vorliegende Fallgestaltung kein von vornherein klares Ergebnis ableiten. Die Anhaltswerte der Tabelle 1 (zu Nr. 6.3) der DIN 4150-2 gelten unmittelbar nur für "neu zu bauende Strecken" im Schienenverkehr (a.a.O. Nr. 6.5.3.4 Buchst. a Satz 1). Um eine neue Strecke handelt es sich bei dem Planfeststellungsabschnitt aber auch mit Blick auf die anzubauenden Fernbahngleise weder im Sinne der DIN-Norm noch nach allgemeinen Grundsätzen. Es leuchtet ohne Weiteres ein, wenn Nr. 6.5.3.4 Buchst. a Satz 2 der DIN 4150-2 nur solche Strecken als "neu" bewertet, deren Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass deren Erschütterungseinwirkungen vernachlässigt werden können. Das ist bei dem planfestgestellten Vorhaben wegen der engen Parallelführung der künftigen Fernbahngleise mit den S-Bahn-Gleisen nicht der Fall. Für Mischverkehre auf einer auszubauenden Strecke, denen die Bestandsstrecke bisher gedient hat und weiter dienen soll, spricht die DIN 4150-2 ihren Anhaltswerten selbst die Eignung als Zumutbarkeitskriterien ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 - 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <392>). Die Grenze der Zumutbarkeit muss daher im Einzelfall festgestellt werden (so auch Nr. 6.5.3.4 Buchst. c Satz 4 der DIN 4150-2).
- 106 cc) Die Einhaltung der Werte für Neubauvorhaben nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 können die Kläger danach nicht verlangen. Ein Vorhabenträger muss nur für solche Beeinträchtigungen einstehen, die seinem Vorhaben zurechenbar sind. Werden die Anhaltswerte bereits ohne das Vorhaben überschritten, muss er anlässlich der Änderung grundsätzlich nicht für deren Einhaltung sorgen; denn dies würde auf eine Pflicht zur Sanierung der vom Vorhaben nicht verursachten Einwirkungen hinauslaufen. Daher sind Anwohnern bei einer Vorbelastung, die nicht die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet, Erschütterungen im Umfang der plangegebenen Vorbelastung plus 25% zumutbar. Diese Erhöhung rechtfertigt sich daraus, dass eine Zusatzbelastung von 25% nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 31 ff.).

- 107 dd) Die Berechtigung zur Anhebung der Neubauwerte um den Faktor 1,5 als Schwelle der Zumutbarkeit ergibt sich nicht schon aus der Regelung in Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2, wonach für oberirdische Schienenwege des ÖPNV die um den Faktor 1,5 angehobenen A_v - und A_r -Werte nach Tabelle 1 gelten. Die Heranziehung dieser Regelung würde den prognostizierten Mischverkehr entgegen der Zielsetzung der DIN-Norm privilegieren. Ausweislich der Erläuterung in Anhang D (S. 20 zu Nr. 6.5.3.3) der DIN 4150-2 geht die generelle Anhebung der Anhaltswerte für ÖPNV auf Wirkungsstudien zurück, nach denen Erschütterungseinwirkungen durch Personennahverkehr als deutlich weniger störend eingestuft werden als entsprechende Einwirkungen des Fernverkehrs.
- 108 ee) Die Erhöhung der Anhaltswerte um den Faktor 1,5 ist aber auf der Grundlage einer groben Abschätzung der Vorbelastung gerechtfertigt. Die Beigeladenen können sich darauf berufen, dass die Bestandsstrecke ihre historische Prägung als Hauptstrecke für Nah-, Güter- und Fernverkehrszüge nicht verloren hat. Es steht zur Überzeugung des Senats fest, dass der Nah-, Güter- und Fernverkehr auf der Bestandsstrecke in dem zu berücksichtigenden Umfang jedenfalls in einem gleisnahen Korridor Erschütterungen auslösen würde, die deutlich oberhalb der Anhaltswerte der Tabelle 1 liegen. Dieser Erfahrungssatz für bestehende Trassen (vgl. Nr. 6.5.3.4 Buchst. c Satz 1 der DIN 4150-2) ist durch die in der mündlichen Verhandlung erörterten Messungen schon der tatsächlichen (Vor)Belastung vollauf bestätigt worden. Die erschütterungstechnische Untersuchung der Beigeladenen aus dem Jahr 1997, die den ursprünglichen Planunterlagen beigefügt worden war, bezog sich auf einen tatsächlichen Verkehr, der quantitativ wie qualitativ weit hinter der Vorbelastung durch den Mischverkehr der historisch bestehenden zweigleisigen Eisenbahnhauptstrecke Berlin-Dresden zurückblieb (S-Bahnen: 186 am Tag, 28 in der Nacht; Güterzüge: 7 am Tag, 2 in der Nacht). Bereits der tatsächliche Verkehr rief Erschütterungen hervor, die an 17 von 31 exemplarisch untersuchten Gebäuden die einfachen und teilweise sogar die auf das 1,5-fache angehobenen A_r -Werte überschritten. Hieraus ergibt sich, wie der Gutachter der Beigeladenen erläutert hat, dass der angehobene A_r -Wert nach dem Eisenbahnverkehr des Jahres 1997 oft erreicht oder fast erreicht wird, wenn man den gemessenen Überschreitungen der Neubauwerte den oben erläuterten Wahrnehmungsschwellenwert von 25%

hinzurechnet. Auch dies belegt, dass die Kläger und gleichartig Betroffene aufgrund der festgelegten Zumutbarkeitsschwelle keinesfalls mehr zu gewärtigen haben werden, als aus einem Mischverkehr auf der plangegebenen zweigleisigen Hauptstrecke.

- 109 ff) Die um 50% angehobenen Anhaltswerte der Tabelle 1 sind nicht bedenklich. Von der verfassungsrechtlichen Grenze der Zumutbarkeit - also gesundheitsbedenklichen oder substanzschädigenden Werten - sind sie weit entfernt. Das zeigt der bereits angesprochene Umstand, dass die Anhebung der A_r -Neubauwerte um 25% als nicht wahrnehmbar zu betrachten ist und die 1,5-fachen Neubauwerte bei reinem ÖPNV-Betrieb für ohne Weiteres zumutbar erachtet werden.
- 110 g) Das Schutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses gegen Erschütterungsbelastungen aus dem prognostizierten Eisenbahnbetrieb entspricht dem von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich akzeptierten Vorgehen.
- 111 aa) Als aktive Erschütterungsschutzmaßnahmen im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG hat die Planfeststellungsbehörde Vorgaben für die Gleisbettung gemacht. Auf gesamter Länge der neuen Fernbahngleise hat sie einen Betontrog mit Schotterfüllung auf Unterschottermatte (BOS) festgesetzt. Die gleiche Maßnahme ist - zusätzlich und abweichend vom Antrag der Beigeladenen - für die S-Bahngleise von km 13,1 + 20 bis km 13,6 + 17 (also bis zum Bahnhof Lichtenrade) vorgesehen, um einen Schutz der Wohnhausgrundstücke entlang der S-Bahn-Seite der Trasse zu gewährleisten. In den übrigen Abschnitten der S-Bahn-Gleise ist der Einbau besohlter Schwellen vorgesehen (PFB A.4.8.4, S. 57, S. 86).
- 112 bb) Da es nach den gutachterlichen Berechnungen ungeachtet der schon beim Ausbau der Strecke vorzunehmenden Schutzmaßnahmen zu Überschreitungen der festgelegten Zumutbarkeitsschwelle kommen wird, hat die Planfeststellungsbehörde Nachermittlungen angeordnet und abhängig von deren Ergebnis weitere Schutzansprüche zuerkannt. Dazu soll sechs Monate nach Betriebsauf-

nahme auf der Grundlage einer so genannten Basismessung ein Korridor ermittelt werden, in dem die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte der Beurteilungsschwingstärke A_r überschritten werden können. Für alle Gebäude innerhalb dieses Korridors sind ebenfalls Erschütterungsmessungen, so genannte Zusatzmessungen, durchzuführen. Ergeben sich auf der Grundlage der Basis- und Zusatzmessungen in Wohngebäuden Beurteilungsschwingstärken, die die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte überschreiten, besteht Anspruch auf Erschütterungsschutz. Die Entscheidung über weitere Schutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und/oder am Gebäude oder die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach hat sich die Planfeststellungsbehörde vorbehalten (PFB A.4.8.4, S. 57 - 59).

- 113 Dieses Vorgehen stößt nicht auf rechtliche Bedenken. Die Planfeststellungsbehörde geht mit der gutachterlichen Einschätzung davon aus, dass sich die Erschütterungswirkungen des künftigen Eisenbahnverkehrs nicht exakt genug vorherberechnen lassen, um auf dieser Grundlage schon bei Planfeststellung eine abschließende Entscheidung über Schutzansprüche treffen zu können. Dieser Entscheidungsvorbehalt für Schutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und/oder am zu schützenden Gebäude, hilfsweise für Entschädigung ist gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG nicht zu beanstanden. Er trägt den bei Erschütterungen aus Schienenverkehr typischen sachbedingten Unwägbarkeiten Rechnung, derentwegen die genaue Höhe der innerhalb von Gebäuden auftretenden Erschütterungen verlässlich erst auf der Grundlage von Messungen nach Aufnahme des Betriebs ermittelt werden kann. Das ist von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit langem anerkannt (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 82 m.w.N.).
- 114 cc) Die Angriffe der Kläger gegen die erschütterungstechnische Untersuchung vom 12. November 2012 (ETU - PFB Anlage 10.2) dringen nicht durch.
- 115 (1) Soweit die Kläger mit dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrag zu 6 rügen, die ETU sei auch für einen "anerkannten Experten ... nicht einmal überschlägig nachzustellen bzw. nachzurechnen", gehen sie wiederum von einem unzutreffenden rechtlichen Maßstab aus. Die ETU ist ein

Prognosegutachten, das die nach dem Betriebsprogramm 2025 zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen bestimmen will. Wie andere Immissionsprognosen auch ist die ETU, wie unter C. 6. g) bb) zur schalltechnischen Untersuchung ausgeführt, nur darauf zu prüfen, ob sie mit den zur Zeit ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden ist. Das erfordert insbesondere die Darstellung der Eingangsdaten (Zugmengen, Zugarten, erschütterungstechnisch relevante Betriebsparameter, Ausbreitungsbedingungen usw.), der Berechnungsmethodik und der berechneten Kenngrößen. Dem wird die ETU gerecht. Sie nennt namentlich die Bearbeitungsgrundlagen (Teil 1, S. 9), die Arbeitsgrundsätze und beschreibt die Vorgehensweise (Teil 1, Abschnitt 6, S. 26 ff.). Die vom Sachbeistand der Kläger Dr. B. im itap-Gutachten vom 7. April 2016 vermissten Eingangsdaten (Quellspektren usw.) sind nach Erläuterung des Gutachters in der mündlichen Verhandlung in den Planunterlagen vorhanden. Schließlich ist die ETU auch einleuchtend begründet. Es wäre überzogen, darüber hinaus zu verlangen, dass ein Beteiligter, das Gericht oder auch ein Sachverständiger anhand der planfestgestellten Unterlagen jeden Schritt der Begutachtung selbst vornehmen oder die Ergebnisse nachrechnen kann. Sind die genannten Anforderungen an ein Gutachten erfüllt, können die Ergebnisse verwertet werden, soweit nicht konkrete Fehler aufgezeigt werden. Solche sind hier nicht ersichtlich.

- 116 (2) Die weitere Kritik im itap-Gutachten vom 7. April 2016 überzeugt ebenfalls nicht. Soweit dort bemängelt wird, dass nicht geprüft worden sei, ob die Überschreitungen des oberen Anhaltswerts A_0 als "selten" zu bewerten seien, wird übersehen, dass der Planfeststellungsbeschluss (S. 258) unter Berufung auf die Erläuterungen zu Abschnitt 6.5.3.5 im Anhang D der DIN 4150-2 (S. 20) hervorhebt, dass für Schienenverkehr von einer scharfen Obergrenze durch einen Anhaltswert A_0 abgesehen wurde. Es ist folgerichtig, dass die Planfeststellungsbehörde auf die Prüfung von seltenen Überschreitungen, wie sie in Abschnitt 6.5.1 der DIN 4150-2 definiert sind, verzichtet hat und hierauf nicht abstellt.

- 117 (3) Die weitere Kritik verkennt den begrenzten Zweck des Gutachtens. Es soll lediglich Grundlage zur Festlegung des Korridors der Basismessungen sein, um die Grenzabstände von Einwirkungsbereichen zu ermitteln, in denen die festgesetzten Zumutbarkeits-Anhaltswerte eingehalten werden (PFB S. 58). Darüber hinaus ist die Erschütterungsprognose relevant nur für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von (aktiven) Schutzmaßnahmen am Gleis im Sinne des § 41 BImSchG und für die Abwägung (siehe dazu noch dd). Dafür ist es nicht erforderlich, die Beiträge der einzelnen Zugarten zur Erschütterungsbelastung zu ermitteln. Die Anteile der Zugarten, die sich aus dem der Prognose zugrunde gelegten Betriebsprogramm 2025 ergeben, haben nur Bedeutung als Teil der Eingangsdaten zur Ermittlung für die auf die Grundstücke voraussichtlich einwirkenden Gesamterschütterungen. Schließlich gehen weder die ETU noch der Planfeststellungsbeschluss davon aus, dass der ÖPNV bzw. S-Bahn-Verkehr 90% der Erschütterungen auslöst, sondern dass er 90% des gesamten künftigen Eisenbahnverkehrs ausmachen wird (PFB S. 265 zu Buchst. e).
- 118 dd) Anspruch auf weitergehenden Erschütterungsschutz an den S-Bahn-Gleisen durch Schottertrog mit Unterschottermatten haben die Kläger nicht. § 41 Abs. 2 BImSchG erlaubt, von so genannten aktiven Schutzmaßnahmen im Sinne von Absatz 1 der Norm, namentlich also von Maßnahmen am Gleis, abzusehen, soweit die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Verhältnismäßigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen in diesem Sinne hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der Variantenuntersuchungen des Gutachters der Beigeladenen vom 12. November 2012 und 18. März 2015 (PFB Anlage 10.2) wegen des ungünstigen Verhältnisses von Mehrkosten zu zusätzlich gelösten Schutzfällen (dazu vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 60 m.w.N.) ohne Rechtsfehler verneint (PFB S. 275). Die Verwertbarkeit der gutachterlichen Untersuchungen unterliegt keinen Bedenken. Ausgehend von den der Betrachtung zugrunde gelegten (erhöhten) Anhaltswerten sind Fehler insoweit weder geltend gemacht noch ersichtlich.
- 119 8. Der Planfeststellungsbeschluss trägt den Anforderungen des materiellen Natur- und Umweltschutzes Rechnung.

- 120 a) Der zentrale Einwand, die Antragsunterlagen für die naturschutzrechtliche Prüfung seien defizitär, trifft nicht zu.
- 121 aa) Die Methodik der Bestandserfassungen ist nicht zu bemängeln.
- 122 (1) Die anzuwendende Methodik ist nicht normativ vorgegeben; sie hängt maßgebend von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalls ab (BVerwG, Urteile vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 129 und vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 59 ff.). Das Gericht hat Bestandserfassungen und Auswirkungsprognosen hinzunehmen, sofern sie im konkreten Einzelfall naturschutzfachlich vertretbar sind und nicht auf einem Bewertungsverfahren beruhen, das sich als unzulänglich oder gar ungeeignet erweist, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden (BVerwG, Urteile vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 - a.a.O. Rn. 65 und vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 [ECLI:DE:BVerwG:2016:210116U4A5.14.0] - BVerwGE 154, 73 Rn. 146). Inwiefern hier die Bestandserfassungen naturschutzfachlich unvertretbar sein sollten, haben die Kläger nicht substantiiert - auch nicht nach Erörterung in der mündlichen Verhandlung - dargelegt. Das gilt auch für die Methodik der Fledermauserfassung. Sie ist entgegen der Auffassung des Sachbeistands der Kläger klar erläutert (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag - AFB S. 14 f.). Warum Sichtbeobachtungen und das Verhören mithilfe von Detektoren nicht geeignet sein sollten, um Sommer- und Winterquartiere auf den in Anspruch zu nehmenden Flächen und im S-Bahnhof Lichtenrade auszuschließen, ist nicht ersichtlich. Die Bäume im Eingriffsbereich sind im Jahr 2013 auf Höhlen, die für Fledermausbesatz geeignet sind, untersucht worden. Dass Fledermäuse - wie im AFB S. 26 dargelegt - durch die anlagebedingten Flächenverluste nicht betroffen sind, weil Sommer- oder Winterquartiere nicht in Anspruch genommen werden, ist nachvollziehbar; es ist das Ergebnis der Untersuchungen. Die vom Sachbeistand der Kläger im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vermisste Kontrolle von Bäumen vor Fällung auf Höhlen und Fledermausbesatz ist im Planfeststellungsbeschluss unter A.4.5.3 Buchst. a) vorgesehen.
- 123 bb) Die Datengrundlage ist hinreichend aktuell.

- 124 (1) Zu Unrecht gehen die Kläger mit der gutachterlichen Stellungnahme der ... GmbH vom 8. April 2016 davon aus, dass die Bestandserhebungen allein deshalb unverwertbar seien, weil sie bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses länger als fünf Jahre zurücklagen. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde müssen allerdings prüfen, ob ältere Erkenntnisse im Zeitpunkt der Planfeststellung noch belastbar und aussagekräftig sind. Ob und in welchem Umfang neu kartiert werden muss, hängt von den Ergebnissen dieser Überprüfung ab (vgl. BVerwG, Urteile vom 23. April 2014 - 9 A 25.12 - BVerwGE 149, 289 Rn. 63, 68, 91, vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 149 und vom 10. November 2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 45 f.).
- 125 (2) Ausgehend hiervon ist gegen die Aktualität der Bestandserfassungen nichts zu erinnern. Die vor Planeinreichung durchgeführten Bestandsaufnahmen (Amphibien, Reptilien, Avifauna und Vegetation) stammen aus den Jahren 1992 bis 1996 (PFB Anlage 8.3). Aus Anlass der ersten Planänderung wurden im Jahr 2005 Streckenbegehungen und vergleichende Bestandsaufnahmen durchgeführt (PFB Anlage 9, LBP S. 14 ff.). Diese ergaben, dass die Bestandssituation hinsichtlich der Vegetation und der Fauna im Wesentlichen unverändert war (LBP S. 14, 24). Amphibien und Reptilien (Zauneidechsen) wurden im Untersuchungsraum nicht festgestellt, nur unmittelbar nördlich und südlich angrenzend in den Planfeststellungsabschnitten I und III (LBP S. 21 f.). Der Untersuchungsraum (PFA II) wurde wegen der Verschattung als für Reptilien nicht geeignet eingestuft.
- 126 Einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag haben die Vorhabenträger unter dem 18. November 2010 vorgelegt (LBP Anhang 2). Hierfür wurde von Ende Juni bis August 2010 erstmals eine Fledermauserfassung durchgeführt (PFB Anlage 9.2, Anhang 2 zum LBP; AFB S. 14). Der Bestand an Vögeln wurde ebenfalls neu erfasst (AFB S. 16). Für Amphibien/Reptilien (Glattnattern, Zauneidechsen und Anhang IV-Amphibien) fand sich erneut kein Nachweis. Aufbauend auf der vorhandenen Bestandserfassung wurden schließlich für die Umweltverträglichkeitsstudie vom 6. Mai 2015 (PFB Anlage 8.1) im Sommer und Herbst 2013 Gebietsbegehungen durchgeführt. Da sich die Biotopausstattung und die Habi-

tatstrukturen nicht wesentlich verändert hatten, wurde von einer nochmaligen Untersuchung der Vögel, Fledermäuse und Amphibien abgesehen. Auf den für das Vorhaben benötigten Flächen wurden jedoch Nester und Bruthöhlen aller Vögel sowie Höhlungen und Spalten für Fledermäuse kartiert. Unverändert wurde kein Nachweis für ein Vorkommen von Zauneidechsen gefunden (UVS S. 51). Für den faunistischen Fachbericht vom 11. September 2014 "Chiropteren- und Avifauna" (Abriss S-Bahnhof Lichtenrade) fand am 1. September 2014 eine Begehung statt. Hiernach wurden im Jahr 2010 alle relevanten Tierarten erstmals (Fledermäuse) oder grundlegend neu (Vögel, Zauneidechse) untersucht. Bei Feststellung des Plans waren die Daten mithin nur unwesentlich älter als fünf Jahre. Die Biotoperfassung im Jahr 2013 hatte keine Anhaltspunkte für Veränderungen ergeben. Die im Bestand dynamische Zauneidechse und Konfliktschwerpunkte (Baumhöhlen im Bereich der neuen Trasse, Abriss S-Bahnhof Lichtenrade) wurden in den Jahren 2013 und 2014 nochmals untersucht. Ein Ermittlungsdefizit ist insoweit nicht zu erkennen.

- 127 b) Dass unter den Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG auch die Festsetzung weiterer Kompensationsmaßnahmen einer ergänzenden Entscheidung vorbehalten werden darf, ist in der Rechtsprechung anerkannt (BVerwG, Urteile vom 12. Dezember 1996 - 4 C 29.94 - BVerwGE 102, 331 <346 f.> und vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - BVerwGE 154, 73 Rn. 155; Beschluss vom 30. August 1994 - 4 B 105.94 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 31 S. 9 ff.). Hier lagen die Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG hinsichtlich der trassenfernen gemeinsamen Ersatzmaßnahme "Regionales Band: Mauergrünzug - vom Mauerpark zum Naturpark Barnim" vor. Die Maßnahme war im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht genehmigungsfähig und also nicht festsetzbar; insbesondere war die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme privater Grundstücke nicht abschließend geklärt. Andererseits stand die Maßnahme "Mauergrünzug" jedenfalls in Umrissen fest, lediglich Ausführungsmodalitäten waren noch offen. Sie war mit der obersten Naturschutzbehörde abgestimmt und im Landesentwicklungsplan, im Landschaftsprogramm, im Artenschutzprogramm und im Flächennutzungsplan beschrieben (PFB S. 349 ff. und Anlage 9, LBP Anhang 3, Erläuterungsbericht S. 2). Deshalb durfte die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass die Maßnahme "Mauergrünzug" im Planfeststellungsbeschluss

für den Abschnitt 1 (Abzw. Berlin-Mariendorf - Schichauweg) festgesetzt und damit auch die noch fehlende Kompensation für Eingriffe im hier betroffenen Abschnitt 2 gesichert wird.

- 128 9. Die antragsgemäße Feststellung des Plans für den oberirdischen Trassenverlauf (Variante A: S- und Fernbahngleise verlaufen ebenerdig; gradlinige Unterführung der Bahnhofstraße; am Bahnübergang Goltzstraße nur Geh- und Radwegunterführung) ist nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat die von den Klägern bevorzugten Tunnelvarianten D1a, E2.2, E2.2a und E2.2b abwägungsfehlerfrei verworfen. Maßstab für die gerichtliche Beurteilung der behördlichen Trassenwahl ist das fachplanungsrechtliche Abwägungsgebot des § 18 Satz 2 AEG.
- 129 a) Die Auswahl unter verschiedenen, ernstlich in Betracht kommenden Ausführungsvarianten eines Vorhabens ist ungeachtet hierbei zu beachtender, rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Die Planfeststellungsbehörde ist, wie es dem Vorhabenträger bei der Planerarbeitung obliegt, auch bei der Wahl zwischen Varianten zu einer optimierenden, konkurrierende Belange möglichst schonenden Verwirklichung des Planungsziels verpflichtet. Das Gericht kann die Ausübung der dazu eingeräumten planerischen Gestaltungsfreiheit nur auf die Einhaltung der Grenzen dieser Gestaltungsfreiheit überprüfen. Sie sind nur dann überschritten, wenn der Behörde bei der Auswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder wenn sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer "besseren" Planung leiten zu lassen (BVerwG, Urteile vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 169 und vom 15. Dezember 2016 - 4 A 4.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:151216U4A4.15.0] - NVwZ 2017, 708 Rn. 32).

- 130 b) Ein Fehler im Abwägungsvorgang ist der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht deshalb unterlaufen, weil sie bei ihrer Bestätigung der Antragsvariante von einem rechtlich unzutreffenden Maßstab ausgegangen wäre.
- 131 aa) Auf die Zugrundelegung eines unzutreffenden Maßstabs der Abwägung deutet freilich die Formulierung hin, die Planfeststellungsbehörde habe "die Trassierungsvorstellungen des Vorhabenträgers darauf zu überprüfen, ob eine andere als die gewählte Linienführung sich [...] eindeutig als die bessere [...] darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten eine offensichtlich bessere Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen" (PFB S. 174). Damit ist der - nur - der gerichtlichen Überprüfung zugrunde zu legende Maßstab bezeichnet, der sich wesensmäßig von dem gestalterischen Auftrag zur Planung unterscheidet (dazu Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl. 2017, § 74 Rn. 95 ff.). Auch wenn die Planfeststellungsbehörde nachvollziehend kontrolliert, ob die vom Vorhabenträger getroffene Entscheidung rechtmäßig ist - und daher nicht berechtigt ist, dessen die Planrechtfertigung tragende planerische Erwägungen durch abweichende eigene zu ersetzen -, darf sie sich doch nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich eine andere Variante aufdrängte. Sie muss vielmehr selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - BVerwGE 154, 73 Rn. 168 f.).
- 132 bb) In dieser, durch das Abwägungsgebot geforderten Weise ist die Planfeststellungsbehörde hier der Sache nach auch vorgegangen. Die im Planfeststellungsbeschluss auf den problematischen Ausgangspunkt folgenden Erwägungen lassen eindeutig erkennen, dass die Planfeststellungsbehörde insoweit tragfähige eigene Erwägungen angestellt hat und sich durch ihre unzutreffende Bezugnahme auf die Grundsätze gerichtlicher Kontrolle nicht auf eine Prüfung sich "aufdrängender" Varianten beschränkt hat. Das zeigen die eingehenden Darstellungen der Vor- und Nachteile der Trassenvarianten und auch die Formulierung, die Planfeststellungsbehörde müsse "alle betroffenen und schützenswerten Belange in ihrer Gewichtigkeit im konkreten Einzelfall bewerten und

versuchen, einen vertretbaren Kompromiss zwischen den im Konflikt befindlichen Belangen zu erreichen" (PFB S. 218).

- 133 cc) Damit ist auch die Befürchtung der Kläger widerlegt, das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde habe sich durch eine Vorgabe des Bundes, nur die Antragsvariante A, nicht aber eine Tunnelvariante werde finanziert, gebunden gefühlt und habe sein Planungsermessen, mit der Folge eines Abwägungsausfalls, nicht ausgeübt. Abgesehen davon, dass die Kläger die behauptete Finanzierungsvorgabe nicht glaubhaft gemacht haben und das Eisenbahn-Bundesamt in der mündlichen Verhandlung unwidersprochen erklärt hat, von ihr keine Kenntnis zu haben, fehlt gemessen an den eingehenden Erwägungen im Planfeststellungsbeschluss zu den Vor- und Nachteilen der in Betracht kommenden Varianten (PFB S. 174 - 231) jeder Anhalt dafür, dass eine solche Vorgabe die Abwägung verengt haben könnte.
- 134 c) Auch im Übrigen ist weder der Abwägungsvorgang noch das Abwägungsergebnis mit einem durchgreifenden Fehler behaftet.
- 135 aa) Die Planfeststellungsbehörde hat die Varianten der Trassenführung (PFB B.3.7) umfassend geprüft und die Bevorzugung der Antragsvariante detailliert begründet. Hierzu hat sie sich aufgrund der kontroversen Diskussion des Trassenverlaufs im Planfeststellungsverfahren veranlasst gesehen, die wesentlich zu dessen Dauer beigetragen hat (PFB S. 175). Gestützt auf eine genaue Beschreibung der im Verlauf des Verfahrens diskutierten Trassenführungen hat sie Auswirkungen jeder noch in Betracht kommenden Variante (Varianten A, D1a, E2.2, E2.2a, E2.2b) auf den Eisenbahnbetrieb, Straßenverkehr, ÖPNV, auf die Notwendigkeit zu Grundstücksinanspruchnahmen, die Belastungen durch Lärm und Erschütterungen, auf Boden/Wasser, Klima/Luft, Fauna/Flora, auf das Orts-/Landschaftsbild, die Kultur- und Sachgüter, Wertverluste, die Kosten und die Bauzeit (PFB B.3.7.2.1 bis B.3.7.2.14) umfassend ermittelt und die Varianten danach miteinander verglichen. Nach einer Darstellung und Abhandlung der gegen den Variantenvergleich und die Entscheidung für die Variante A vorgebrachten Einwände (PFB B.3.7.3) hat sie die Varianten zusammenfas-

send bewertet (PFB B.3.7.4) und das Ergebnis ihrer Abwägung umfassend erläutert (PFB B.3.7.5).

- 136 bb) Aus dem Vortrag der Kläger wird nicht erkennbar, dass der Planfeststellungsbehörde Ermittlungsfehler unterlaufen sind, weil sie Belange übersehen oder in ihrer Bedeutung grundlegend verkannt hätte.
- 137 (1) Straßenverkehr: Die Kläger halten den von ihnen so bezeichneten "Steiltunnel" unter der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße mit einem Gefälle von 8% (Westseite) bzw. 7% (Ostseite) bei einem Verkehr von zukünftig ca. 19 000 Kfz täglich (Erläuterungsbericht PFB Anlage 1.2, S. 30, 32) für unzumutbar. Dieser Bewertung ist die Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt; das ist nicht zu beanstanden. Weder die Beigeladenen noch das Eisenbahn-Bundesamt haben verkannt, dass die Unterführung der Bahnhofstraße für den Straßenverkehr keine optimale Lösung darstellt und - was nur bei einer Tunnellösung möglich wäre - eine ebenerdige Straßenführung vorzuziehen wäre. Das Eisenbahn-Bundesamt räumt insoweit ein, dass die Unterführung "zum Teil maximal zulässige Neigungen" aufweise (PFB S. 185). Ebenso wenig hat die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass durch die Schließung des Bahnübergangs Goltzstraße Umwegfahrten erforderlich werden (PFB S. 185). Sie bewertet dies aber als zumutbar, weil die Bahnhofstraße den zusätzlichen Verkehr - nach einer aktualisierten, deutlich reduzierten Verkehrsprognose sei mit einer Steigerung auf rd. 10 000 Kfz/24 h zu rechnen - aufnehmen könne und deshalb nachteilige Auswirkungen auf den innerörtlichen Kfz-Verkehr nicht zu erwarten seien (PFB S. 172, 185 f.). Anhaltspunkte dafür, dass die Planung der Unterführungen nicht den Regelwerken entsprechen sollte oder die Prognose der Straßenverkehre im Bereich Bahnhofstraße und Umgebung nicht tragfähig wäre, haben sich nicht ergeben.
- 138 (2) Eisenbahnbetriebslärm: Insoweit gehen die Einwände der Kläger nicht über ihr Vorbringen zu §§ 41 ff. BImSchG hinaus. Zu Recht hat die Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass die oberirdische Variante insgesamt zu einer Verbesserung der Belastung im Verhältnis zur Vorbelastung führt. Sie hat

dabei nicht verkannt, dass andere Varianten unter dem Gesichtspunkt der Lärmentlastung besser abschneiden (PFB S. 193 f.).

- 139 (3) Erschütterungen: Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt, dass sich die Erschütterungswirkungen der oberirdischen Variante von denen der Trog- und Tunnelvarianten wesentlich unterscheiden und die oberirdische Variante in dieser Hinsicht die am wenigsten vorteilhafte ist (PFB S. 196 ff.). Hierzu legt das Eisenbahn-Bundesamt dar, dass sich bei offenen Trogbauwerken (Variante D1a) die Erschütterungssituation wegen des so genannten Stimmgabeeffekts der Trogoberkanten erheblich verschlechtern könne. Diese Problematik gebe es weder bei einem gedeckelten Trog noch bei einem Tunnel. Hier könne es jedoch Probleme mit sekundärem Luftschall geben. Die von Tunneln ausgehenden Schwingungen könnten in benachbarten Gebäuden zu kaum spürbaren, aber akustisch wahrnehmbaren Immissionen führen. Diese seien besonders lästig, weil in dem betroffenen Raum kein direkt von der Schiene ausgehender primärer Luftschall auftrete, der den sekundären Luftschall überdecken könne. Aus diesem Grund seien aufwändige Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich. Die Antragsvariante werde voraussichtlich aber die höchsten Belastungen mit sich bringen, weil die zur Verfügung stehenden Schutzsysteme bei oberirdischen Strecken etwas weniger effektiv seien als bei Tunnelvarianten. Sie hat die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auch nicht fehlerhaft gewichtet. Die Erhöhung der Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 als Schwelle der Zumutbarkeit ist - wie dargelegt - nicht zu beanstanden.
- 140 (4) Umweltbelange: Die Planfeststellungsbehörde hat nicht verkannt, dass die Antragsvariante gegenüber den Tunnelvarianten in Bezug auf die Umweltauswirkungen die ungünstigste Lösung ist (PFB S. 225). Die Bewertung hat sie zutreffend aus der Umweltverträglichkeitsstudie 2015 übernommen (PFB Anlage 8, UVS S. 37). Diese Einstufung nötigt als solche freilich nicht dazu, im Rahmen der Abwägung eine unter Umweltgesichtspunkten günstigere Trasse zu bevorzugen.
- 141 (5) Grundstückswertminderungen: Die Planfeststellungsbehörde hält die Befürchtung, dass die Anliegergrundstücke an der Bahntrasse an Wert verlieren

könnten, wegen der Verbesserung der Lärmsituation durch Lärmschutzwände für spekulativ. Unabhängig hiervon seien etwaige Grundstückswertminderungen kein eigenständiger Abwägungsposten (PFB S. 202). Die zuletzt genannte Erwägung dürfte allerdings in dieser Allgemeinheit nicht zutreffen. Gleichwohl bestand jedenfalls unter den hier gegebenen Umständen kein Anlass, etwaigen Grundstückswertminderungen weiter nachzugehen.

- 142 Art. 14 Abs. 1 GG gebietet nicht, jede Wertminderung auszugleichen, die einem staatlichen Verhalten zugerechnet werden kann. Einen Anspruch auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG für derartige Wertverluste haben die Betroffenen nicht, jedenfalls solange das Grundstück bewohnbar bleibt und die Wertminderung nicht eine unzumutbare Höhe erreicht (BVerfG, Beschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 [ECLI:DE:BVerfG:2010:rk20100223.1bvr273608] - NVwZ 2010, 512 Rn. 49; BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 14.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:280416U9A14.15.0] - Buchholz 11 Art. 14 GG Nr. 383 Rn. 25). Anhaltspunkte für eine unzumutbare Wertminderung haben die Kläger nicht aufgezeigt. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange aber auch vorhabenbedingte Wertminderungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle zu bedenken (BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 14.15 - a.a.O. Rn. 25). Ob diese Abwägung eine sachverständige Ermittlung etwaiger vorhabenbedingter Wertminderungen erfordert, hängt von den Umständen des jeweiligen Einzelfalles ab. Hier bestand für derartige Ermittlungen kein Anlass. Da das Vorhaben die Situation der angrenzenden Wohngrundstücke nicht nur verschlechtert, sondern im Hinblick auf den Betriebslärm auch verbessert, fehlen Anhaltspunkte dafür, dass etwaige Wertverluste zu einem Konflikt führen könnten, der in der Planfeststellung bewältigt werden müsste. Die Planfeststellungsbehörde musste den Wertveränderungen auch nicht für die Abwägung der Antragsvariante gegen die in Betracht kommenden Tunnelvarianten weiter nachgehen. Insoweit ist nicht zu beanstanden, dass sie in ihrem Abwägungsgerüst im Rahmen der gegen die Antragsvariante sprechenden Belange etwaigen Grundstückswertverlusten neben den unmittelbaren Veränderungen des Wohnumfeldes, insbesondere den betriebsbedingten

Lärm- und Erschütterungsbelastungen und den sonstigen Umweltauswirkungen (PFB S. 221), keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen hat.

- 143 (6) Kosten: Die Kläger bemängeln, dass dem Variantenvergleich intransparente Kostenermittlungen zugrunde liegen, und bezweifeln deren Richtigkeit.
- 144 (aa) Der Planfeststellung liegt die mit der 2. Planänderung vorgelegte vergleichende Kostenschätzung der Beigeladenen mit Preisstand 2009 zugrunde (Erläuterungsbericht, PFB Anlage 1.2, S. 24 - 26; PFB S. 211). Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Kostenvergleich durch seine Fachabteilung überprüfen lassen und für insgesamt belastbar befunden (PFB S. 204). Erhebliche Fehler sind insoweit nicht ersichtlich. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sind berechtigt, ihrer Variantenprüfung Kostenschätzungen mit prognostischem Gehalt zugrunde zu legen. Genauer können die Kosten eines Vorhabens erst dann angegeben werden, wenn die Ausführungsplanung vorliegt und alle Gewerke vergeben sind. Dieser Sachstand ist im maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung regelmäßig nicht erreicht. Bei der Prognose der Baukosten von Ausführungsvarianten kommt der Behörde daher ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Einschätzungsspielraum zu. Die Kostenschätzung kann grundsätzlich nur dann beanstandet werden, wenn keine geeigneten Erkenntnismittel herangezogen wurden oder die gezogenen Schlüsse nicht nachvollziehbar sind (stRspr, BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 90 m.w.N.).
- 145 (bb) Ausgehend hiervon haben die Kläger keine beachtlichen Einwände gegen die Kostenansätze vorgebracht. Es genügt, wenn der voraussichtliche Aufwand aus einem Vergleich mit Kosten hergeleitet wird, die bei vergleichbaren baulichen Maßnahmen tatsächlich angefallen sind oder sich bei Ausschreibungen als realistische Größe ergeben haben. Gerade Vorhabenträger, hier also die Beigeladenen, verfügen über ein solches Erfahrungswissen und können abschätzen, wie sich eine noch ausstehende Ausführungsplanung auswirken wird. Dass die Einzelpositionen im Erläuterungsbericht nur ergebnishaft dargestellt sind, stellt ihre Richtigkeit nicht in Frage.

- 146 (cc) Es ist auch nicht erkennbar, dass die Kosten des aktiven und passiven Schutzes gegen Betriebslärm und Erschütterungen bei der Vorzugsvariante zu gering geschätzt bzw. "heruntergerechnet" worden sind, weil etwa die Zahl der Betroffenen höher oder die Belästigungen stärker sein werden als angenommen. Das ergibt sich aus den der Schutzkonzeption zugrunde liegenden Berechnungen. Deren Belastbarkeit ist nicht infrage gestellt. Die Kosten der Schallschutzwände entsprechen dem auf langjährigen Erfahrungen beruhenden und bundesweit angewandten Kostenkennwertekatalog der Beigeladenen (PFB Anlage 10.1.1, S. 15).
- 147 Entsprechendes gilt für den Erschütterungsschutz. Das Eisenbahn-Bundesamt hat abweichend vom Antrag von km 13,120 bis km 13,617 auch für beide S-Bahn-Gleise deren Verlegung in einen Betontrog angeordnet und dafür zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1 Mio. € angesetzt (PFB S. 205). Eine greifbare Grundlage für die Annahme, dass sich die Kosten weiter erhöhen werden und die Kostenrelation dadurch in einem anderen Licht erscheinen könnte, ist nicht gegeben, weil die Zumutbarkeitsschwelle für die Gewährung von Erschütterungsschutz zu billigen ist. Den Einbau teurerer "Masse-Feder-Systeme" hat das Eisenbahn-Bundesamt in nicht zu beanstandender Weise abgelehnt. Hinreichende Erfahrungen mit diesen Systemen liegen nur für Tunnel vor; bei einem oberirdischen Einsatz ist zweifelhaft, ob diese Systeme auch langfristig funktionieren (PFB S. 405). Dies ziehen die Kläger nicht substantiiert in Zweifel. Die Kostenabschätzung in der von den Betroffenen eingebrachten so genannten "Maidl-Studie" zur Machbarkeit eines Fernbahntunnels ist nicht mehr aussagekräftig. Die Studie stammt aus dem Jahr 1997, die dort entwickelte Tunnelvariante wurde zu den Varianten E2.2 fortentwickelt, der Tunnel dabei erheblich verlängert.
- 148 (dd) Das Eisenbahn-Bundesamt hat schließlich die Kosten der Tunnellösungen auch nicht deshalb falsch eingeschätzt, weil das Land Berlin bereit wäre, einen Teil der Mehrkosten zu tragen. Nach den Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes hat das Land keine verbindliche Erklärung zur Kostenübernahme abgegeben (PFB S. 212 f.). Das Land sei vielmehr davon ausgegangen, dass der Bund gegebenenfalls die Finanzierung einer Tunnellösung sicherstellen

müsse. Hinweise auf konkrete und verbindliche anderslautende Erklärungen des Landes Berlin haben die Kläger nicht vorgelegt.

- 149 d) Was die Kläger gegen die behördliche Vorzugswahl vorbringen, überzeugt ebenfalls nicht. Die gerichtliche Kontrolle ist insofern auf die Prüfung beschränkt, ob Belange offensichtlich fehlengewichtet worden sind oder der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen worden ist, der zum objektiven Gewicht einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl. 2017, § 74 Rn. 100 m.w.N.).
- 150 aa) Die Planfeststellungsbehörde hat die Bedeutung des § 50 BImSchG erkannt und zutreffend behandelt.
- 151 Dessen Gebot, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG), kann auch durch Gradientenabsenkungen der Trasse sowie Tief- oder Troglagen Rechnung getragen werden (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999 - 4 CN 5.98 - BVerwGE 108, 248 <253 f.>). § 50 BImSchG hat jedoch nur die Funktion einer Abwägungsdirektive, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 - 9 A 71.07 - Städte- und Gemeinderat 2009, Nr. 7 - 8, S. 30, juris Rn. 44). Dass dabei auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, ist - wie noch auszuführen - nicht zweifelhaft.
- 152 bb) Auch das Abwägungsergebnis ist frei von Fehlern.
- 153 (1) Ausgangspunkt der Gesamtabwägung ist hier, dass jede Variante durch eine je eigene Mischung aus unterschiedlich gewichtigen Vorzügen und Nachteilen geprägt ist (dazu PFB S. 183: Variantenvergleich anhand der Auswirkungen). Klar vorzugswürdige Lösungen gibt es lediglich in Bezug auf einzelne Aspekte; eine insgesamt überlegene Variante hat sich aber nicht herausgebildet. Hat die Planfeststellungsbehörde in einer solchen Lage das Gewicht der Belange, wie hier, fehlerfrei bestimmt, liegt jede Vorzugswahl innerhalb des gericht-

lich nicht zu beanstandenden Entscheidungsspielraums, bei der die favorisierten Belange nicht in ein erkennbar widersprüchliches oder disproportionaleres Verhältnis zu den zurückgestellten gesetzt werden. Davon kann bei der hier gewählten Antragsvariante keine Rede sein.

- 154 (2) Die Planfeststellungsbehörde hat neben der kürzeren Bauzeit und der besseren Abwicklung von Güterverkehr als entscheidenden Vorteil der Antragsvariante die erheblich geringeren Baukosten angesehen (PFB S. 219). Sie hat damit auf einen Gesichtspunkt abgestellt, der nach gefestigter Rechtsprechung im Rahmen der Abwägung gemäß § 18 Satz 2 AEG berücksichtigt werden muss; denn zu den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen gehört auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung (BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2001 - 11 A 6.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56 S. 24). Bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante dürfen Kostengesichtspunkte sogar den Ausschlag geben (stRspr, BVerwG, Urteile vom 23. Februar 2005 - 4 A 4.04 - BVerwGE 123, 37 <43 f.> und vom 28. Januar 1999 - 4 CN 5.98 - BVerwGE 108, 248 <254> m.w.N.). Für aktive Schallschutzmaßnahmen, zu denen die Trassenführung - wie gesagt - auch gehört, enthält § 41 Abs. 2 BImSchG diesen Rechtsgedanken sogar ausdrücklich. Unter welchen weiteren Voraussetzungen die Kosten den Ausschlag geben dürfen, kann allerdings nicht losgelöst von der objektiven Gewichtigkeit der zu schützenden, vom Vorhaben nachteilig betroffenen Belange beurteilt werden und bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2001 - 11 A 6.00 - a.a.O. S. 24). Ausgehend hiervon hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstandende Erwägungen angestellt.
- 155 (3) Zutreffend hat sie die Belastungen durch Lärm und Erschütterungen und bei den sonstigen Umweltauswirkungen vor allem die Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes als besonders bedeutsame gegenläufige Belange angesehen (PFB S. 221), dem aber gegenübergestellt, dass diese Beeinträchtigungen den rechtlichen Anforderungen entsprechend ausgeglichen werden und verbleibende Nachteile angesichts der hohen Bedeutung des Vorhabens zumutbar sind. Nach den vorstehenden Ausführungen trifft dies zu.

- 156 Namentlich sind die Rechte der Streckenanlieger auf Schutz vor Immissionen in vollem Umfang gewahrt. Bei der Antragsvariante können 99,5% der Schutzfälle durch aktive Schallschutzmaßnahmen gelöst werden, wobei sich gegenüber der Vorbelastung sogar Verbesserungen ergeben. Damit ist dem besonderen Gewicht des Lärmschutzes Rechnung getragen (PFB S. 223 f.). Im Ergebnis ebenso tragfähig ist die Einschätzung des Erschütterungsschutzes. Auch wenn der Aussage, nicht auszuschließende Restkonflikte durch Erschütterungen könnten die fachplanerische Bevorzugung der oberirdischen Variante nicht zugunsten einer räumlichen Trennung infrage stellen (so PFB S. 225), in dieser Allgemeinheit schwerlich zuzustimmen ist, hält sich die Grundentscheidung, Erschütterungsprobleme durch Schutzauflagen und hilfsweise Entschädigungen zu bewältigen und nicht einen Tunnel vorzuziehen, im vorliegenden Fall im Rahmen des Abwägungsspielraums der Behörde. Das rechtfertigt sich aus der nicht unerheblichen Vorbelastung durch Erschütterungen, die mit bisher unge lösten Konflikten einhergeht, deren Größenordnung durch die oberirdische Variante - gemessen an der festgelegten Zumutbarkeitsschwelle - jedenfalls nicht weiter anwachsen wird.
- 157 (4) Beeinträchtigungen anderer öffentlicher Belange hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls in nicht zu beanstandender Weise - da beherrschbar oder zumutbar - als nachrangig eingestuft. Das gilt insbesondere für die von den Klägern angesprochenen Vorhabenswirkungen auf den Städtebau und den Gewerbestandort (dazu PFB S. 168 bis 173, 226 f.), den Denkmalschutz (dazu PFB S. 363 i.V.m. S. 324 ff.), für Gefährdungen durch Eisenbahnunfälle (PFB S. 343) und Beeinträchtigungen von Luft und Klima (PFB S. 427 f.). Für Fehler haben die Kläger insofern keine Anhaltspunkte aufgezeigt.
- 158 D. Auch die weiteren Klagebegehren haben keinen Erfolg.
- 159 1. Der Antrag, die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsantrag der Beigeladenen abzulehnen, setzt im Sinne einer Stufenklage voraus, dass dem hauptsächlich verfolgten Anfechtungsantrag bzw. dem davon umfassten Antrag auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses stattgegeben worden und die Entscheidung über den einge-

reichten Plan dadurch wieder offen ist. Hier ist der angefochtene Planfeststellungsbeschluss aber rechtlich nicht zu beanstanden. Daher kann dahinstehen, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen Planbetroffene beanspruchen können, dass die Behörde die Feststellung eines von einem Dritten gemäß § 73 VwVfG eingereichten Plans ablehnt.

- 160 2. Für die beiden als Anregung formulierten Begehren auf Planergänzung fehlt ein Rechtsschutzbedürfnis. Sie fordern Regelungen für die Zeit nach Durchführung des festgestellten Plans, setzen also im Sinne eines Hilfsantrages Bestand und Realisierung des Planfeststellungsbeschlusses voraus.
- 161 a) Eine Regelung des Inhalts, für den Fall der Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Betriebsbeschränkungen vorzusehen, ist nicht veranlasst. Die Planfeststellungsbehörde darf davon ausgehen, dass ihr gemäß §§ 41 ff. BImSchG entwickeltes Schutzkonzept den geforderten Lärmschutz sicherstellt. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung, die gerichtlich nicht zu beanstanden ist. Was die Planfeststellungsbehörde zu verfügen hätte, sollte sich diese Annahme als unzutreffend erweisen, liegt jenseits des Planfeststellungsverfahrens. Denn die Umsetzung des dort entwickelten Lärmschutzkonzepts ist der Ausführung des Plans zugeordnet und in einem Planfeststellungsbeschluss weder regelungsfähig noch regelungsbedürftig. Nur ergänzend ist anzumerken, dass das Eisenbahn-Bundesamt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allenfalls in Ausnahmefällen verpflichtet sein kann, die von den Klägern verlangten Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen zu erwägen (BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 - 3 C 5.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:171116U3C5.15.0] - BVerwGE 156, 306).
- 162 b) Erst recht besteht keine Notwendigkeit für eine Anordnung mit dem Inhalt, die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs erst nach Erfüllung aller Schutzauflagen zu gestatten. Die Herstellung der im Planfeststellungsbeschluss verfügten Schutzauflagen, namentlich die Gleisbettung und die Lärmschutzwände, sind Teil der Durchführung des Plans; sie müssen aus technischen Gründen vor der Betriebsaufnahme realisiert sein. Ob die passiven Schutzmaßnahmen (PFB S. 55 f.) vor Betriebsaufnahme realisiert sein müssen, kann dahinstehen. Die

Kläger gehören jedenfalls, weil ihr Schutz bereits durch die aktiven Maßnahmen sichergestellt ist, nicht zu den insoweit Anspruchsberechtigten.

163 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 und 2 ZPO.

Dr. Philipp

Liebler

Dr. Wysk

Dr. Kuhlmann

Rothfuß