

## Oberverwaltungsgericht NRW, 16 D 77/13.AK

---

**Datum:** 05.09.2014  
**Gericht:** Oberverwaltungsgericht NRW  
**Spruchkörper:** 16. Senat  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 16 D 77/13.AK

---

**Tenor:** Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Kläger jeweils zu 1/3; die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind erstattungsfähig. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Kläger dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

---

### Tatbestand:

Im Dezember 2010 beantragte die DB Regio NRW GmbH und Rechtsvorgängerin der Beigeladenen eine Plangenehmigung für den Neubau einer Werkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn L. (S-Bahn-Anlage), Bahn-km 3,820 - 5,020 der Strecke 2615 L. -West – L. -M. auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofs L. -O. . In der Werkstatt sollen die elektrischen Triebzüge (ET) 423 der S-Bahn L. und die ET 425 des übrigen Regionalverkehrs der Region L. instandgesetzt werden. In der Behandlungsanlage sollen neben den genannten Fahrzeugen alle anderen in einer Abstellanlage befindlichen Fahrzeuge außen und innen gereinigt sowie Graffiti schäden beseitigt werden.

Auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofs L. -O. soll auch ein Abstellkonzept für S-Bahnen und Regionalzüge in 4 Teilschritten realisiert werden:

1. Technische und planerische Bereinigung der Bestandsanlage (Rz-Maßnahmen)

2. Wiederinbetriebnahme der Bestandsgleise (Gleise 103-108)

3. Neubau einer 9-gleisigen Abstellgruppe (Gleise 111-119)

4. Neubau eines südlichen Zuführungsgleises mit Begegnungsabschnitt für die Gleise 111-119

Die Teilabschnitte 1 und 2 sind plangenehmigt und wurden umgesetzt. Vorhabenträger und Betreiber ist jeweils die DB Netz AG. Der Teilabschnitt 3 (9-gleisige Abstellgruppe) ist plangenehmigt; Vorhabenträger ist laut Plangenehmigung die DB ProjektBau GmbH. Die von den Klägern im vorliegenden Verfahren gegen die Plangenehmigung der 9-gleisigen Abstellgruppe erhobenen Anfechtungsklagen (16 D 72/10.AK, 16 D 73/10.AK und 16 D 74/10.AK) wies der Senat durch Urteil vom 25. Oktober 2012 ab; die Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision wies das Bundesverwaltungsgericht durch Beschluss vom 9. September 2013 zurück (7 B 2.13, 7 B 3.13 und 7 B 4.13). Hinsichtlich des Teilabschnitts 4 (südliches Zuführungsgleis) hat die DB ProjektBau GmbH ein Planfeststellungsverfahren anhängig gemacht.

Im westlichen Bereich des früheren Rangierbahnhofs in L. -O. plant die DB Fernverkehr AG

zudem den Neubau eines ICE-Werks. Stattfinden soll dort die Wartung, Instandsetzung und Reinigung von ICE-Zügen. Im Februar 2013 beantragte die DB Fernverkehr AG die Genehmigung der Baufeldfreimachung; das Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung der Anlage ist derzeit anhängig.

Am 4. Oktober 2011 erließ die Beklagte die begehrte Plangenehmigung für die S-Bahn-Anlage gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und § 18b AEG nach Maßgabe von Nebenbestimmungen. Mit Bescheid vom 28. Januar 2013 erfolgte eine Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG, die Veränderungen der Detailplanung des Neubaus der Werkstatt und Behandlungsanlage zum Gegenstand hat.

Die Klägerin zu 1. ist Eigentümerin der an das geplante Zuführungsgleis angrenzenden Wohngebäude mit den Anschriften „Am B. 18, 20, 22 und 24 in 50773 L. “; der Kläger zu 2. ist Eigentümer der Grundstücke nebst Wohngebäude mit den Anschriften „Am B. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 und 16“ und die Klägerin zu 3. ist Eigentümerin der Grundstücke mit Wohngebäuden „Am B. 26, 28, 30, 32, 34, 36 und 40“. Die Grundstücke liegen in einem allgemeinen Wohngebiet. Nach derzeitiger Planung soll das südliche Zuführungsgleis nach Angaben der Kläger etwa 5 m von ihren Wohngebäuden entfernt verlaufen. Die Entfernung der bezeichneten S-Bahn-Anlage zu den Wohngebäuden beträgt nach Angaben der Kläger und der Beklagten ca. 700 m und zur Abstellanlage ca. 400 m.

Mit ihrer am 26. August 2013 erhobenen Klage wenden sich die Kläger gegen die Plangenehmigung der S-Bahn-Anlage und machen geltend:

Sie seien klagebefugt, denn es bestehe die Möglichkeit, dass sie durch die von der S-Bahn-Anlage und von den übrigen DB-Anlagen auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs ausgehenden Lärmimmissionen und Erschütterungen in ihren Rechten aus § 41 BImSchG, Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 GG verletzt seien. Ihre Betroffenheit von der S-Bahn-Anlage könne nur mithilfe eines schalltechnischen Gutachtens beurteilt werden. Die Klage sei nicht verfristet, da die Plangenehmigung zur S-Bahn-Anlage ihnen nicht bekannt gegeben worden sei.

Die Plangenehmigung sei rechtswidrig, da sie an Abwägungsfehlern leide. Die Beklagte habe die relevanten privaten Belange nur unzureichend berücksichtigt. Die von der S-Bahn-Anlage ausgehenden Lärmimmissionen seien unzureichend berücksichtigt worden. Die auf Grundlage der 16. BImSchV erstellte schalltechnische Untersuchung sei fehlerhaft. Sämtliche von der S-Bahn-Anlage ausgehenden Lärmimmissionen einschließlich des Verkehrslärms und der Geräusche der Ein- und Ausfahrt hätten anhand der TA Lärm beurteilt werden müssen. Der schalltechnischen Untersuchung seien zudem unzutreffende Zugzahlen und Zugsbewegungen zugrundegelegt worden. Es sei auch nicht geklärt, ob es durch die Planänderung zur S-Bahn-Anlage zu einer Veränderung der Lärmauswirkungen gekommen sei.

Durch die jetzige Abschnittsbildung werde das Planfeststellungsverfahren für das Zuführungsgleis als Folgeabschnitt präjudiziert. Da die im Eigentum der Kläger stehenden Gebäude unmittelbar an das Zuführungsgleis angrenzten, seien sie unmittelbar in ihren Rechten betroffen. Hieraus folge die Notwendigkeit, Rechtsschutz gegen den plangenehmigten Abschnitt in Anspruch zu nehmen.

Obwohl es sich um ein Gesamtvorhaben handele, würden sämtliche Vorhaben isoliert betrachtet. Aus den Planungsunterlagen zu den einzelnen Anlagen ergebe sich ein Gesamtzusammenhang der Projekte. In dem Erläuterungsbericht zur Abstellanlage der Gleise 111-119 und zum südlichen Zuführungsgleis würden etwa die Anlagen als Gesamtkonzept bezeichnet. Nach der bisherigen Planung seien keine Lärm- oder Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen; dies gelte insbesondere für das lediglich 5 m neben der Bebauung „Am B. “ künftig verlaufende südliche Zuführungsgleis.

Eine Abschnittsbildung führe nämlich zu einer Rechtsverletzung der nicht unmittelbar von dem Planungsabschnitt Betroffenen, wenn hierdurch Zwangspunkte gesetzt würden, die einen effektiven Rechtsschutz faktisch unmöglich machten, durch die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung nicht ausreichend Rechnung getragen werde

oder der gebildete Streckenabschnitt einer eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehre. All diese Voraussetzungen seien erfüllt. Die Planung der Abstellanlage und das zur Planfeststellung beantragte Zuführungsgleis stellten eine einheitliche Planung dar, die unzulässigerweise in zwei Abschnitte geteilt worden sei. Sämtliche Vorhaben würden auf dem ehemaligen Rangierbahnhof L. -O. umgesetzt. Die Abstellanlagen, die S-Bahn-Anlage und das südliche Zuführungsgleis seien zeitgleich geplant worden. Für alle Vorhaben sei lediglich eine Standortanalyse durchgeführt worden. Die Abstellanlagen, die S-Bahn-Anlage und das südliche Zuführungsgleis seien funktionell miteinander verknüpft. Der Standort sei so gewählt worden, dass ausreichend Platz für die Abstellanlagen und die S-Bahn-Anlage vorhanden sei. Die Anbindung an die S-Bahn-Anlage erfolge entsprechend der Plangenehmigung und dem Erläuterungsbericht zur S-Bahn-Anlage über die Gleisgruppe 103-108 (S-Bahn-Abstellung). Auch die Ausgleichsmaßnahmen für die Abstellanlage auf den Gleisen 111-119 und die S-Bahn-Anlage seien miteinander verbunden, weil die Betriebsanlagen dem S-Bahnverkehr dienten. Die bisherige Rechtsprechung zur Bildung von Abschnitten betreffe die Planung fortlaufender freier Strecken. Auf lokal begrenzte Vorhaben in einem eingegrenzten Bereich lasse sich diese Rechtsprechung nicht übertragen. Bei einem Gesamtbauvorhaben in einem eng umgrenzten Raum könne eine gemeinwohlverträgliche Lösung nur gefunden werden, wenn das Gesamtprojekt in einem einzigen Genehmigungsverfahren beurteilt würde. Sowohl nach der TA Lärm als auch nach der 16. BImSchV würden Immissionen von neuen Anlagen und Schienenwegen isoliert bewertet; Vorbelastungen blieben grundsätzlich außer Betracht. Die S-Bahn-Anlage werde über das Zuführungsgleis erschlossen. Auch sei davon auszugehen, dass die Erschließung der Anlagen über das südliche Zuführungsgleis als einzige Möglichkeit in Frage komme.

Zwar könne nach Bestandskraft der Plangenehmigung für die S-Bahn-Anlage der Planfeststellungsbeschluss zu dem südlichen Zuführungsgleis angefochten werden. Die Bestandskraft der Plangenehmigung für die S-Bahn-Anlage habe aber eine Beschränkung des Rechtsschutzes zur Folge, weil hierdurch die Planrechtfertigung und die Abwägung zugunsten der DB-Gesellschaften und zulasten der Planbetroffenen verfestigt würden. Bei Bestehen nur einer Anschlussmöglichkeit der Abstellanlagen und der S-Bahn-Anlage überwiegen die allgemeinen Belange des Ausbaus des Bahnverkehrs die privaten Belange. Rechtfertigungsgründe für die Abschnittsbildung lägen nicht vor. Die angeführten Gründe seien sachwidrig. Die Beklagte und die DB-Gesellschaften hätten das Gesamtvorhaben so aufgeteilt, dass Vorhabenteile mit geringeren Auswirkungen auf Umwelt und Umgebung im Wege von Plangenehmigungen schneller zum Zuge gekommen seien und problematischere Teilbereiche im Wege von Planfeststellungsverfahren genehmigt werden sollten. Es sei darum gegangen, Fakten zu schaffen, die die Beklagte bei Ausübung ihres Planermessens durch Abwägung der verschiedenen Belange zugunsten der DB-Gesellschaften zu berücksichtigen gehabt hätte. Die einzelnen Vorhaben hätten jedenfalls in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren beurteilt werden müssen.

18

Die notwendige Ermittlung des Gesamtlärmpegels sei unterblieben. Falls der gesundheitsgefährdende Bereich erreicht sei oder die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten werde, sei wegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 GG eine verfassungskonforme Auslegung der 16. BImSchV oder ein Rückgriff auf § 41 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 BImSchG geboten.

19

Für den Fall, dass der Verkehr auf dem südlichen Zuführungsgleis nicht unmittelbar der S-Bahn-Anlage zuzurechnen wäre, hätten im streitigen Planungsverfahren gemäß Ziffer 7.4 TA Lärm jedenfalls organisatorische Maßnahmen zur Lärmreduzierung berücksichtigt werden müssen. Nach deren Absatz 2 sei von dem Anlagenbetreiber in den dort genannten Fällen der durch An- und Abfahrten auf öffentlichen Verkehrsflächen von dem Betriebsgrundstück verursachte Lärm durch organisatorische Maßnahmen zu berücksichtigen.

20

Die Plangenehmigung zur S-Bahn-Anlage sei wegen unzureichender Standortauswahl rechtswidrig. Alternative Anwendungsmöglichkeiten der Anlage seien nicht berücksichtigt worden. Die Auswirkung von Planungsabschnitten sei unzureichend berücksichtigt worden. Dies sei jedoch wegen der Zunahme des Verkehrs geboten. Unabhängig von der Errichtung des südlichen Zuführungsgleises sei aufgrund der S-Bahn-Anlage mit einer erheblichen Zunahme der Lärm- und Erschütterungsauswirkungen an den klägerischen Grundstücken zu rechnen. Die S-Bahn-Anlage

21

werde zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der unmittelbar an die klägerischen Grundstücke angrenzenden Bestandsstrecke führen.

Schließlich sei die Plangenehmigung rechtswidrig, weil aufgrund erheblicher Lärm- und Erschütterungsauswirkungen Rechte anderer nicht nur unwesentlich beeinträchtigt würden, mithin die Genehmigung der S-Bahn-Anlage durch Planfeststellungsbeschluss hätte entschieden werden müssen. 22

Die Kläger beantragen, 23

die Plangenehmigung der Beklagten vom 4. Oktober 2011 (Az.: 60121/60132 Pap 345/10) für das Vorhaben Neubau Werkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn L. in Gestalt der Planänderung vom 28. Januar 2013 (Az.: 601ppi/005-2317#019) aufzuheben. 24

Die Beklagte beantragt, 25

die Klage abzuweisen. 26

Die Kläger seien nicht in eigenen Rechten betroffen. Ihre Grundstücke grenzten nicht an das für den Bau der S-Bahn-Werkstatt und der Behandlungsanlage in Anspruch genommene Areal an. Auswirkungen von der S-Bahn-Anlage auf die Grundstücke der Kläger seien auszuschließen, weil deren Grundstücke hiervon in einer Entfernung von ca. 700 m Luftlinie gelegen seien. Letztlich beträfen die Einwände das derzeit in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren behandelte südliche Zuführungsgleis, das angrenzend an die Grundstücke der Kläger verlaufen solle. Für das Zuführungsgleis sei ein Planfeststellungsverfahren anhängig. In diesem Verfahren würden die mit dem Neubau des Zuführungsgleises verbundenen Fragen des Schall- und Erschütterungsschutzes geklärt werden. Die Abschnittsbildung sei zulässig. Die S-Bahn-Werkstatt und Behandlungsanlage könnten ohne das südliche Zuführungsgleis betrieben werden. Die S-Bahn-Anlage und das südliche Zuführungsgleis stünden in keinem engeren Zusammenhang. Auch ohne den Bau des Zuführungsgleises sei die Schaffung zusätzlicher Wachstumskapazitäten im L. Stadtbereich betrieblich sinnvoll. Die einzelnen Vorhaben, die von unterschiedlichen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG verwirklicht würden, besäßen unabhängig voneinander eine eigene Planrechtfertigung. 27

Die Beigeladene beantragt, 28

die Klage abzuweisen. 29

Die Klage sei mangels Klagebefugnis der Kläger unzulässig. Von dem Bau der S-Bahn-Anlage würden die Kläger in Bezug auf Lärm oder Erschütterungen weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Ihre Grundstücke lägen in einer Entfernung zu der Anlage, dass Auswirkungen aus deren Betrieb nicht zu befürchten seien. Die Kläger würden auch nicht durch Verkehrslärm der Ein- und Ausfahrten auf der Bestandsstrecke betroffen. Die schalltechnische Untersuchung habe nachgewiesen, dass die Wohnbebauung der im Westen und Osten der unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden M1. Straße und F. Straße nicht von einer Lärmerhöhung betroffen sei. Dies rechtfertige ohne Weiteres die Annahme, dass auch keine zusätzliche Betroffenheit für die Grundstücke der Kläger und Lärmeinwirkungen aus dem Betrieb der S-Bahn-Anlage zu befürchten seien. Das Bundesverwaltungsgericht habe in dem Beschluss vom 9. September 2013 zum Neubau einer 9-gleisigen Abstellgruppe ausgeführt, eine Betroffenheit der klägerischen Grundstücke durch Lärm- und Erschütterungseinwirkungen aus dem Betrieb der Abstellanlage sei gemäß dem schalltechnischen Gutachten nicht zu befürchten, wenn diese mindestens 400 m südlich der Abstellanlage an das Bahngelände angrenzten und damit auch aus dem nachbarlichen Umfeld der Abstellanlage herausfielen. Diese Ausführungen seien auf die streitbefangene S-Bahn-Anlage übertragbar. Die Entfernung der klägerischen Grundstücke zu der Werkshalle sowie zu der Außen- und Innenreinigungsanlage betrage 1,8 km; die nächstgelegenen Ausziehgleise 151 und 152 seien bei Einfädelung in die bestehenden Gleise 1,4 km von den klägerischen Grundstücken entfernt. 30

Hiervon unabhängig sei die Klage unbegründet. Die S-Bahn-Anlage sei nicht Teil eines 31

Abstellkonzepts für S-Bahnen und Regionalzüge. Die Plangenehmigung für die S-Bahn-Anlage sei auch unter dem Gesichtspunkt der Abschnittsbildung nicht abwägungsfehlerhaft. Der S-Bahn-Anlage komme bei Nichtrealisierung des südlichen Zuführungsgleises eine selbständige Funktion zu. Die Vorhaben auf dem Gelände des früheren Güter- und Rangierbahnhofs L. -O. seien voneinander unabhängig und keine einheitliche Anlage; ein integratives Konzept werde nicht verfolgt. Die S-Bahn-Anlage werde nicht über das südliche Zuführungsgleis erschlossen; vielmehr solle es in die planfestgestellte Abstellanlage münden. Die Anbindung der Werkstatthalle und der Behandlungsanlagen erfolge im Südkopf über die Realisierung der Gleise 151 und 152. Die S-Bahn-Anlage sei ohne die anderen Anlagen und das südliche Zuführungsgleis nutzbar. Die Rangierfahrten der S-Bahnen auf den neu zu errichtenden Gleisanlagen (Ausziehgleise 151 und 152 sowie 304 und 305) seien zutreffend nach der 16. BImSchV beurteilt worden. Die schalltechnische Untersuchung zu der S-Bahn-Anlage gehe von 58 Fahrzeugbewegungen in der Nacht und 24 am Tag aus. Die schalltechnische Untersuchung komme zu dem Ergebnis, dass durch die zusätzlichen Fahrten keine Erhöhung der Beurteilungspegel hinsichtlich der benachbarten Wohnnutzungen auftrete. Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach entstünden demnach nicht. Durch die Planänderung vom 28. Januar 2013 ergäben sich keine Änderungen der Lärmauswirkungen. Die Planänderung betreffe einige bau- und betriebstechnische Änderungen. Soweit der klägerische Vortrag das südliche Zuführungsgleis betreffe, seien diese Einwände im vorliegenden Verfahren ohne Bedeutung. Die Kläger müssten diese Rügen in dem Planfeststellungsverfahren zu diesem Gleis geltend machen. Eine Gesamtlärmpegelbetrachtung sei nicht veranlasst gewesen, weil die in der schalltechnischen Untersuchung prognostizierten Beurteilungspegel in der Nachbarschaft mit ihren Nachtwerten zum Teil erheblich unterhalb der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV lägen. Eine Ausstrahlungswirkung der Lärmbelastung aus der streitigen Plangenehmigung sei nicht zu berücksichtigen gewesen, weil sich die Schutzansprüche grundsätzlich auf die Nachbarschaft des Vorhabens beschränkten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen. 32

Entscheidungsgründe: 33

Die Klage ist unzulässig. Die Kläger sind nicht klagebefugt (§ 42 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO), weil sie durch die von ihnen angefochtene Plangenehmigung der S-Bahn-Anlage nicht in eigenen Rechten verletzt sein können. Ebenso wie in den rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren zu einer 9-gleisigen Abstellanlage auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofs L. -O. (OVG NRW 16 D 72/10.AK, 16 D 73/10.AK und 16 D 74/10.AK sowie nachfolgend BVerwG 7 B 2.13, 7 B 3.13 und 7 B 4.13) fehlt es auch hier schon an der bloßen Möglichkeit einer rechtlich beachtlichen Betroffenheit der Kläger. 34

Die Kläger wenden sich mit ihren Klagen gegen die Plangenehmigung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 18b AEG für das Vorhaben „Neubauwerkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn L. “, Bahn-km 3,820-5,020 der Strecke 2615 L. -West – L. -M. vom 4. Oktober 2011 in der Fassung des Planänderungsbescheids vom 28. Januar 2013. Von der streitgegenständlichen S-Bahn-Anlage sind sie in Bezug auf Lärm oder Erschütterungen weder unmittelbar noch mittelbar betroffen, denn ihre Grundstücke grenzen weder an das Vorhabengelände an noch befinden sie sich in einer solchen Entfernung, dass noch Auswirkungen der S-Bahn-Anlage zu befürchten wären. Die Grundstücke der Kläger befinden sich sämtlich an der Straße „Am B. “ und sind nach ihrem Vorbringen ca. 700 m und nach dem Vorbringen der Beigeladenen ca. 1,8 km von der S-Bahn-Anlage entfernt. 35

Gegen beachtliche Auswirkungen der S-Bahn-Anlage auf die Grundstücke der Kläger spricht die schalltechnische Untersuchung zum Neubau der Werkstatt und der Behandlungsanlage für die S-Bahn L. , auf die der Erläuterungsbericht zur S-Bahn-Anlage unter Hinweis auf Anlage 23 Bezug nimmt (Seite 28). Bei der Beurteilung der anlagenbezogenen Geräusche nach der TA Lärm konnte danach nachgewiesen werden, dass selbst unter Berücksichtigung des Maximalfalles die Immissionsrichtwerte an den Immissionspunkten um mindestens 6 db(A) unterschritten werden. Damit wird die Wohnbebauung an der im Westen und Osten unmittelbar an das Bahngelände angrenzenden M1. Straße und F. straße durch den Betrieb der S-Bahn-Anlage nicht 36

durch Lärmimmissionen und Erschütterungen beeinträchtigt. Hiervon ausgehend ist die Annahme gerechtfertigt, dass eine Betroffenheit der Grundstücke der Kläger durch Lärm und Erschütterungseinwirkungen aus dem Betrieb der S-Bahn-Anlage erst recht nicht zu befürchten ist, wenn diese 700 m (so die Kläger) oder 1,8 km (so die Beigeladene) südlich der S-Bahn-Anlage an das Bahngelände angrenzen und damit auch aus dem nachbarlichen Umfeld der S-Bahn-Anlage herausfallen. Dabei spricht Erhebliches dafür, dass die streitige Anlage deutlich mehr als 700 m von den Liegenschaften der Kläger entfernt liegt. Denn die Werkshalle und die Außen- und Innenreinigungsanlage befinden sich bei km 4,2 der Strecke 2615 und die klägerischen Immobilien bei km 2,4 dieser Strecke. Die Differenz beträgt daher 1,8 km. Auch wenn gemäß den vorliegenden Plänen der Verlauf der nicht kurvenreichen Strecke berücksichtigt wird, dürfte ein Abstand der Anlage zu den Liegenschaften der Kläger von deutlich mehr als 1 km gegeben sein.

Die in dem schalltechnischen Gutachten den Untersuchungen zugrunde gelegte Unterscheidung der Anwendung der TA Lärm hinsichtlich der Geräuschimmissionen, die auf den Betrieb der Werkstatt und Behandlungsanlage zurückzuführen sind, und der Anwendung der 16. BImSchV hinsichtlich der Fahrten der Züge zu und von den Behandlungsanlagen begegnet entgegen der Auffassung der Kläger keinen rechtlichen Bedenken. Die in Rede stehenden Fahrten auf neuen Schienenwegen dienen zwar der Nutzung der Behandlungsanlagen der S-Bahn-Anlage. Gleichwohl erfolgen sie auf Schienenwegen und damit auf solchen i. S. v. § 41 BImSchG und sind Verkehrslärm. Nach Auffassung des Senats wäre es nicht sachgerecht und entspräche nicht der grundsätzlichen Unterscheidung und Beurteilung von Anlagen nach der 16. BImSchV oder nach der TA Lärm, die großflächige Neueinrichtung der Gleise deshalb zur Gänze den Behandlungsanlagen zuzuordnen, weil sie zur Nutzung der Behandlungsanlagen befahren werden sollen.

Abweichend wohl VGH Bad.-Württ., Urteil vom 25. Oktober 2002 - 5 S 1013/00 -, NVwZ-RR 2003, 461 = juris Rn. 36; vgl. auch Vallendar, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2006, § 18 Rn. 160 f.

Das Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG und dessen verordnungsrechtliche Umsetzung (§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) erfassen mit dem in der Überschrift zu § 41 BImSchG verwandten Begriff des Schienenwegs diejenigen Teile der Betriebsanlagen der Eisenbahn, die typischerweise geeignet sind, auf die Verursachung von Verkehrsgeräuschen Einfluss zu nehmen. Dazu gehören insbesondere die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau, nicht aber sonstige planfeststellungspflichtige „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ i. S. v. § 18 Satz 1 AEG.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, juris Rn. 8 unter Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1998 - 11 C 3.97 -, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 48 = juris Rn. 26.

Auf Lärmauswirkungen einer neu errichteten oder wesentlich geänderten Anlage zum Abstellen von Schienenfahrzeugen, somit allein bezogen auf die Nutzung von Schienenwegen der Eisenbahn als potentielle Quelle von Lärmimmissionen, findet daher § 41 BImSchG mit den Maßgaben der Verkehrslärmschutzverordnung Anwendung. Neue Lärmbetroffenheiten etwa infolge der Schaffung von sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn wie Instandhaltungsanlagen beruhen nicht auf einem erheblichen baulichen Eingriff in die Gleisanlage oder in den Schienenweg und damit auch nicht auf einer wesentlichen Änderung i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG. Hiermit verbundene Lärmauswirkungen unterfallen dem allgemeinen Immissionsschutzrecht.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 8.

Da die Verkehrsgeräusche der Züge danach zutreffend nach der 16. BImSchV beurteilt worden sind, kommt es auf das weitere klägerische Vorbringen zur TA Lärm nicht an. Abgesehen hiervon würde sich im Hinblick auf eine Betroffenheit der Kläger durch Lärmimmissionen und Erschütterungen kein Unterschied ergeben, wenn die Rangiergleise der S-Bahn-Anlage nach der TA Lärm zu beurteilen wären. Die Kläger haben nicht schlüssig dargelegt und es ist auch nicht ersichtlich, dass sie beachtlichen Einwirkungen trotz der erheblichen Entfernung von der Anlage ausgesetzt sind.

Bei den in Rede stehenden Schienenverkehrswegen handelt es sich auch um „öffentliche

Eisenbahn“ i. S. v. § 41 BImSchG. Die Gleise auf dem Betriebsgelände der S-Bahn-Anlage sind öffentlicher Eisenbahnverkehr i. S. v. § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 AEG, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich dieser Gleise nach Maßgabe der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung verpflichtet ist, die diskriminierungsfreie Benutzung zu gewähren.

Die Kläger können eine mögliche Rechtsverletzung auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer fehlerhaften Abschnittsbildung und einer „heranrückenden Planung“ geltend machen. 45

Streckenabschnitte eines Verkehrswegs bedürfen vor dem Hintergrund der Gesamtplanung einer eigenen sachlichen Rechtfertigung, die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Der Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten praktikabel und effektiv verwirklichen kann. Allein die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Denn erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als noch ausgewogen angesehen werden kann. Eine Abschnittsbildung im Eisenbahnrecht setzt - anders als im Recht des Baus von Fernstraßen - nicht voraus, dass jedem Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommt. 46

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 12. 47

Besteht eine derartige betriebliche Unabhängigkeit wie hinsichtlich der S-Bahn-Anlage, die durch das südliche Zuführungsgleis nicht erschlossen wird, kann dies die planerische Entscheidung rechtfertigen, die Errichtung einer S-Bahn-Anlage durch eine Abschnittsbildung von der Planfeststellung des südlichen Zuführungsgleises mit der dortigen Lärmbetroffenheit angrenzender Wohnbebauung abzukoppeln. Dies hat zur Folge, dass die Kläger, deren Grundstücke nach den im Genehmigungsverfahren vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen von Schienenverkehrslärm aus dem Betrieb der S-Bahn-Anlage nicht betroffen sind, ihre Abwehrrechte in dem Planfeststellungsverfahren zum südlichen Zuführungsgleis wahrnehmen können. 48

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 12. 49

Es besteht kein Klagerecht der Kläger wegen „heranrückender Planung“. Einem Grundeigentümer, der erst durch ein Vorhaben im Folgeabschnitt betroffen ist, steht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein Klagerecht gegen eine „heranrückende Planung“ nur zu, wenn die gewählte Abschnittsbildung den gerichtlichen Rechtsschutz für einen späteren Abschnitt praktisch unmöglich macht, weil durch die Planung über einen vorherigen Abschnitt ein Zwangspunkt gesetzt wird, der im weiteren Planungsverlauf zu einer Rechtsbetroffenheit führen muss, oder wenn die Abschnittsbildung dazu führt, dass dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht genügt wird. Ein Zwangspunkt in diesem Sinne liegt nicht schon dann vor, wenn eine bloße Wahrscheinlichkeit für eine spätere Rechtsbetroffenheit besteht oder eine andere Trassenführung im späteren Abschnitt unvernünftig wäre. Vielmehr muss die Betroffenheit im nachfolgenden Planungsabschnitt, etwa wegen topographischer oder technischer Gegebenheiten, durch Festlegungen im vorangegangenen Planungsabschnitt unausweichlich sein. 50

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 14. Juli 2005 - 9 VR 23.04 -, juris Rn. 5 m. w. N.; OVG NRW, Urteil vom 25. Oktober 2012 - 16 D 72/10.AK u. a. -, juris Rn. 25; BayVG, Urteil vom 24. November 2010 - 8 A 10.40025 -, juris Rn. 25; Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, 8. Aufl. 2014, § 73 Rn. 23. 51

Auch wenn das südliche Zuführungsgleis nicht realisiert werden sollte, kommt der S-Bahn-Anlage eine selbständige Funktion zu. Dass der Betrieb der S-Bahn-Anlage ggf. optimiert wird, wenn das südliche Zuführungsgleis verwirklicht wird, steht dieser Wertung nicht entgegen. Der Senat hat in den Urteilen vom 25. Oktober 2012 (16 D 72/10.AK u. a.) hinsichtlich der damals streitigen 52

9-gleisigen Abstellanlage trotz einer nach den Antragsunterlagen dargelegten erheblichen Steigerung der Betriebsqualität der Abstellanlage, falls das südliche Zuführungsgleis realisiert werde, darauf abgehoben, dass der Abstellanlage auch bei Nichtrealisierung des Zuführungsgleises eine selbständige Funktion zukomme. An dieser Auffassung hält der Senat auch im Hinblick auf die S-Bahn-Anlage fest.

Ebenso wie in den Klageverfahren zu der 9-gleisigen Abstellgruppe ist im vorliegenden Verfahren eine Rechtsschutzerschwerung oder -vereitelung nicht erkennbar. Den Klägern geht es um den Schutz ihrer an das geplante Zuführungsgleis angrenzenden Wohnhäuser gegen Lärm- und Erschütterungsbeeinträchtigungen. Es bleibt unklar, weshalb durch die vorgenommene Abschnittsbildung der Rechtsschutz der Kläger erschwert oder vereitelt werden soll. Der Senat geht deshalb davon aus, dass die Kläger ihre Rechte uneingeschränkt im nachfolgenden Planungsabschnitt geltend machen können. Die Kläger können deshalb nicht verhindern, dass das Abstellkonzept, das Vorhaben zur S-Bahn-Anlage und zum ICE-Werk aufgeteilt und abschnittsweise zur Entscheidung gestellt werden. Durch die Abschnittsbildung entstehen jedenfalls keine Zwangspunkte, die ihrerseits als Abwägungsinhalte in die Planung folgender Teilabschnitte eingehen. 53

Zu aus einer Abschnittsbildung folgenden Zwangspunkten vgl. auch Neumann, a. a. O. 54

Soweit die Kläger in Bezug auf die angefochtene Plangenehmigung in allgemeiner Form geltend machen, die Beklagte berücksichtige im Hinblick auf sie die Belange des Nachbarschutzes nicht, schwebt ihnen offenbar eine Art Gesamtplanung vor, in der die Streckenführung des nachfolgenden Abschnitts bereits vollständig in die Planung des vorangehenden Abschnitts einbezogen wird. Mit diesem Argument könnte letztlich jede vorlaufende Planung angegriffen werden. Damit würde aber der Grundsatz der abschnittswisen Planung ad absurdum geführt. 55

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 10. November 2000 - 4 B 47.00 -, NVwZ 2001, 800 = juris Rn. 4 ff. 56

Es ist in diesem Verfahren mangels Betroffenheit der Kläger hinsichtlich der S-Bahn-Anlage auch keine Gesamtbetrachtung der Lärmimmissionen der S-Bahn-Anlage, des in Planung stehenden ICE-Werks und der sonstigen plangenehmigten oder in Planung befindlichen Vorhaben auf dem ehemaligen Güter- und Rangierbahnhof L. -O. anzustellen. Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens können die Kläger ihre Rechte gegen Lärmimmissionen des südlichen Zuführungsgleises ggf. in Summation mit bereits bestehendem Schienenverkehrslärm 57

- BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 17 - 58

geltend machen. 59

Nichts anderes gilt im Hinblick auf die von den Klägern geltend gemachte Ausstrahlungswirkung. Auf Lärmschutz nach § 41 BImSchG kann sich die unmittelbare Nachbarschaft des Planfeststellungsabschnitts berufen. Derjenige, der nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen ist, kann grundsätzlich auf die Anfechtung der nachfolgenden und ihn unmittelbar betreffenden Planung verwiesen werden. 60

Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013- 7 A 28.12 -, DVBl 2014, 520 = juris Rn. 43, Beschluss vom 10. November 2000 - 4 B 47.00 -, a. a. O. Rn. 4 ff.; vgl. auch Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 17. 61

Soweit die Kläger eine Erhöhung der Lärmimmissionen durch den Betrieb der S-Bahn-Anlage auf den Bestandsgleisen geltend machen, betrifft dieses Vorbringen nicht den Einwirkungsbereich der S-Bahn-Anlage, sondern den der Bestandsgleise. Schon dem Wortlaut des § 41 Abs. 1 BImSchG, dass nämlich „bei“ dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Verkehrsanlage die Verpflichtung zum Immissionsschutz zu erfüllen ist, ist zu entnehmen, dass Maßnahmen des erforderlichen Lärmschutzes im Rahmen und als Bestandteil des Vorhabens realisiert werden sollen und nur in den Grenzen der jeweiligen Planung zu treffen sind. Diese Schutzansprüche beschränken sich auf die Nachbarschaft des Vorhabens, somit auf die Inhaber von Rechten auf 62



angrenzenden Grundstücken und solchen im unmittelbaren Einwirkungsbereich. Anlieger an bereits vorhandenen, weiterführenden Strecken zählen regelmäßig nicht mehr zur Nachbarschaft des Schutzansprüche auslösenden Vorhabens.

So BVerwG, Beschluss vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 11.

63

Im Rahmen der Abwägung nach § 18 Satz 2 AEG ist aber von einem Vorhaben herrührender Lärmzuwachs an bestehenden Strecken zu berücksichtigen, wenn dieser mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten/plangenehmigten Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme besteht. Entsprechendes ist auch dann zu erwägen, wenn ein Gesamtvorhaben mit einer zeitversetzten Planung in Abschnitten umgesetzt wird und Anlieger eines erst später auszubauenden Abschnittes, die vor dessen Ausbau noch keine Ansprüche aus § 41 BImSchG herleiten können, bereits in der Übergangszeit erheblichem Lärmzuwachs ausgesetzt sind.

64

Vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 24. Januar 2012 - 7 VR 13.11 -, DVBl 2012, 1102 = juris Rn. 16, und vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u. a. -, a. a. O. Rn. 11.

65

Die Kläger machen indessen einen mehr als nur unerheblichen Lärmzuwachs nicht schlüssig geltend. Vielmehr kann der Senat nach dem nicht substantiiert bestrittenen Vorbringen der Beigeladenen davon ausgehen, dass sich die in der S-Bahn-Anlage zu behandelnden Züge bereits auf der Abstellanlage der wieder in Betrieb genommenen Bestandsgleise 103-108 befinden. Zusätzliche Fahrten im nennenswerten Umfang zu der S-Bahn-Anlage und ein entsprechender zusätzlicher Lärmzuwachs entstehen demnach nicht.

66

Soweit die Kläger in der mündlichen Verhandlung „hilfsweise“ die Erhebung von Beweisen durch Einholung von Sachverständigengutachten begehrt haben, die Beweiserhebung also davon abhängig gemacht haben, dass der Senat die unter Beweis gestellten Tatsachen als erheblich ansieht, bedurfte es keiner Vorabentscheidung durch einen zu begründenden Gerichtsbeschluss (§ 86 Abs. 2 VwGO); es genügt, dass der Senat nach durchgeführter Beratung des Klagebegehrens in seinen Entscheidungsgründen darüber befindet. Diese Prüfung hat ergeben, dass der Senat nicht gehalten ist, den Beweisanträgen, wie aus den nachstehenden Gründen folgt, nachzukommen.

67

Hinsichtlich des Beweisantrags Nr. 1 (keine Trennung von Fahrtlärm und Betriebslärm der Instandsetzungsanlage) kommt es auf die geltend gemachte Beweisfrage nicht an. Wie ausgeführt, ist vorliegend zwischen Verkehrslärm auf Schienenwegen i. S. v. 16. BImSchV und Geräuschimmissionen aus dem Betrieb der Werkstatt und der Behandlungsanlage nach der TA Lärm zu unterscheiden. Auch ist der Beweisantrag unerheblich, weil kein Bezug zu den weit entfernt gelegenen klägerischen Liegenschaften hergestellt wird. Dem Beweisantrag Nr. 2 (Anwendung der TA Lärm auch auf Zugbewegungen) war aus diesen Gründen gleichfalls nicht nachzugehen; zudem ist der Beweisantrag unsubstantiiert und dient der Ausforschung, ob die in der schalltechnischen Untersuchung zur S-Bahn-Anlage vom 23. November 2010 prognostizierten Werte unzutreffend sind, ohne dass konkrete Anhaltspunkte für unrichtige Untersuchungsergebnisse dargelegt worden sind; der Bezug zu den klägerischen Immobilien wird wiederum nicht hergestellt. Auch der Beweisantrag Nr. 3 (keine regelkonforme Untersuchung von Schall- und Erschütterungsimmissionen) zwingt nicht zur Einholung des begehrten Sachverständigengutachtens. Entgegen der Auffassung der Kläger fehlt in der schalltechnischen Untersuchung nicht eine Prognose zu den Zugbewegungen. Denn ab Seite 18 ff. enthält das Gutachten Daten zu den Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen der betroffenen Fahrzeugbaureihen ET 423 und ET 425. Auf Seite 21 heißt es weiter, dass innerhalb des Nachtzeitraums insgesamt 29 S-Bahn-Züge und innerhalb des Tageszeitraums insgesamt zwölf S-Bahn-Züge in der Anlage behandelt werden sollen. Zudem zielt der Beweisantrag hinsichtlich der regelkonformen Durchführung einer Untersuchung auf die Bestimmung eines Rechtsbegriffs und auf eine rechtliche Prüfung und somit nicht auf eine einer Beweisaufnahme zugängliche Tatsachenfeststellung ab. Dem Beweisantrag Nr. 4 musste der Senat gleichfalls nicht nachkommen. Die dort aufgestellte Behauptung, dass die in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten Zugbewegungen unrealistisch seien, ist eine „ins Blaue hinein“ aufgestellte Beweisbehauptung und dient damit der Ausforschung, ob die auf keinerlei Anhaltspunkte gestützte Behauptung nicht

68

vielleicht doch wahr ist. Zudem ist eine Beachtlichkeit der Beweiserhebung im Hinblick auf die klägerischen Liegenschaften nicht ersichtlich. Ebenso ist das Beweisgesuch Nr. 5 (keine Berücksichtigung des Lärms von Lkw- und Pkw-Immissionen) nicht erheblich. Denn in dem schalltechnischen Gutachten finden sich hierzu entsprechende Aussagen (Seite 26 ff.). Schließlich wird wiederum nicht die Relevanz der Beweisfrage für die klägerischen Immobilien aufgezeigt. Der Beweisantrag Nr. 6 (Auswirkungen der Planänderung vom 20. Januar 2013 und der geplanten Erweiterung der Abstellanlage 111-119 um die Gleise 120-122) behandelt, soweit es die Abstellanlage betrifft, nicht den vorliegenden Streitgegenstand; der Beweisantrag ist also insoweit für dieses Klageverfahren ohne Bedeutung. Im Übrigen wird hinsichtlich einer Veränderung der Detailplanung des Neubaus der Werkstatt und Behandlungsanlage nicht substantiiert aufgezeigt, welche Relevanz dies für die weit entfernt liegenden Grundstücke der Kläger überhaupt haben kann. Beweisantrag Nr. 7 (Mehrverkehr auf den Bestandsgleisen) ist wiederum unerheblich, weil bereits jetzt die Bestandsgleise 103-108 aufgrund ihrer Wiederinbetriebnahme von S-Bahnen genutzt werden. Zudem ist die Behauptung einer Steigerung von 6 dB an den Klägergrundstücken nicht näher erläutert und begründet worden und damit eine aufs Geratewohl aufgestellte Behauptung. Dass nach der Behauptung der Kläger die S-Bahn Anlage ohne Abstellanlagen und Zuführungsgleis nicht mit der geplanten Auslastung, hilfsweise nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (Beweisantrag Nr. 8), steht, wie oben ausgeführt, einer zulässigen Abschnittsbildung nicht entgegen und ist außerdem das Risiko der Beigeladenen, ein Vorhaben erfolgreich umzusetzen. Der Beweisantrag Nr. 9 (Mehrbelastung an Lärm durch Betrieb der S-Bahnanlage) bleibt aus Gründen eines unzulässigen Ausforschungsbeweises schließlich ohne Erfolg.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, § 162 Abs. 3 VwGO. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind für erstattungsfähig zu erklären, weil sie einen eigenen Antrag gestellt und sich damit dem Kostenrisiko gemäß § 154 Abs. 3 VwGO ausgesetzt hat. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i. V. m. den § 708 Nr. 10, § 711 Satz 1 und 2, § 709 Satz 2 der Zivilprozessordnung (ZPO).

69

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil ein Zulassungsgrund gemäß § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegt.

70