

Az.: 1 C 28/11

Ausfertigung



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

1. des Herrn
2. der Frau
beide wohnhaft:

- Kläger -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch das Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
vertreten durch den Präsidenten
des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden
August-Bebel-Straße 10, 01219 Dresden

- Beklagte -

beigeladen:

prozessbevollmächtigt:

wegen

Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. Juni 2011
("PFB CTL NEM")
hier: Klage

hat der 1. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Meng, die Richterin am Obergerverwaltungsgericht Schmidt-Rottmann und den Richter am Obergerverwaltungsgericht Heinlein aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2014

am 5. März 2014

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

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

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. Juni 2011 zu den Netzergänzende Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig. Sie sind Eigentümer und Bewohner des mit einem Wohngebäude bebauten Grundstücks F1....., M....., das in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke B1.. (sog. W.....) liegt. Des Weiteren sind die Kläger Eigentümer des Grundstücks F2....., M....., das von der W..... weiter entfernt ist als das andere Grundstück. Die W..... verläuft - aus Richtung P..... kommend - ab M..... auf einem Bahnkörper parallel zu den Strecken B2.. und B3.. nach G....., wo sie an der Weiche... endet.

2 Die Beigeladene beantragte bei der Beklagten unter dem 7. März 2008 eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „City-Tunnel Leipzig - Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt E..... (a) - G..... (a)“. Hiermit verfolgte sie insbesondere das Ziel, auf dem rund zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen E..... und G..... die südlichen Zufahrtstrecken für den City-Tunnel Leipzig zu erneuern und Gleisanlagen und Verkehrsstationen an die veränderte Linienführung anzupassen. Die Planung sah im Einzelnen u. a. vor,

- die Strecke B3.. so zu trassieren, dass sie zwischen der Planungsgrenze mit dem City-Tunnel und dem Südkopf des Bahnhofs L..... zukünftig mit 120 km/h befahrbar und ab da - unter Einschluss von Gleislageänderungen - so zu gestalten, dass eine Geschwindigkeit von 160 km/h möglich ist;
- das rechte Gleis der Strecke B2.. im Abschnitt L..... (a) und G..... (a) dauerhaft außer Betrieb zu nehmen und zur Herstellung der Baufreiheit für den neuen Haltepunkt M..... Nord, für die Gründung neuer Stützpunkte der Oberleitung, neuer Signale und Einrichtungen der Gleisentwässerung zwischen L..... (km 3,951) und dem Bahnhof G..... (km 8,970) zurückzubauen;
- die technische Streckenausrüstung der Strecken B2.. und B3.. im Abschnitt L..... (a) und G..... (a) umzurüsten und zu diesem Zweck elektronische Stellwerkstechnik zu integrieren, Fernmeldeanlagen, Oberleitungsanlagen, die Anlagen zur Stromversorgung und die elektrische Weichenheizung zu erneuern;
- auf der Strecke B3.. im Abschnitt L..... (a) und G..... (a) pro Tag 236 Personenzüge und auf der Strecke B2.. pro Tag 53 Güterzüge zu führen;
- die Eisenbahnüberführung Z..... Straße vollständig zu erneuern und über die W..... sowie die Strecken B3.. und B2.. zu führen;
- auf der W..... die Oberleitungsanlage als Zusammenhangsmaßnahme mit der Umrüstung der Oberleitungsanlage auf der Strecke B3.. zu erneuern und die Signalstandorte an die geänderte Gleislage im Brückenbauabschnitt der Eisenbahnüberführung Z..... Straße anzupassen;
- auf der W..... nach Beendigung der Bauphase pro Tag 20 Güterzüge und 4 Personenzüge verkehren zu lassen;
- an der W..... zwischen km 6,850 und km 7,4 sowie zwischen km 7,67 und km 8,76 Lärmschutzwände zu errichten;
- auf der W..... zwischen km 8,483 und 8,835 das Gleis um 107 cm anzuheben;
- die Oberleitungsanlage im Abschnitt L..... (a) und G..... (a) unter Einschluss der W..... komplett zu erneuern;

- die bisherige Streckengeschwindigkeit auf der W..... von 80 km/h beizubehalten.
- 3 Unter dem 1. April 2009 bat die Beklagte um Durchführung eines ergänzenden Anhörungsverfahrens wegen einer Änderung in der Planung (1. Änderung). Mit den Schreiben vom 26. Mai 2009 und 2. Juni 2009 erhoben die Kläger fristgemäß Einwendungen und machten dabei insbesondere geltend, dass die Planung ihre Belange in Bezug auf den Lärm- und Erschütterungsschutz verletze, ihre Sicherheit gefährde und die W..... vollumfänglich in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden müsse.
- 4 Die Beigeladene reichte mit Schreiben vom 29. März 2010 erneut geänderte Planunterlagen sowie ein schalltechnisches Gutachten der K..... GmbH über die vom baubedingten Eisenbahnumleitungsverkehr auf der W..... voraussichtlich herrührenden Lärmimmissionen zum Zwecke der Auslegung sowie der Anhörung von Trägern öffentlicher Belange ein (2. Planänderung). Mit ihren fristgerechten Einwendungsschreiben vom 12. und 20. Mai 2010 brachten die Kläger vor, sie könnten aktiven Lärmschutz nach § 41 BImSchG i. V. m. der Lärmschutzverordnung beanspruchen, wobei das in der Lärmschutzverordnung normierte Schutzniveau für Wohngebiete oder zumindest das dort vorgesehene Schutzniveau für Mischgebiete maßgebend sei. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass nach dem neuen Betriebskonzept für die W..... der Lärm während der Bauphase und danach erheblich ansteige. Die W..... müsse vollumfänglich in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden, weil das Betriebskonzept für die W..... wesentlich geändert werde. Nur unter dieser Voraussetzung könnte ihren Belangen hinreichend Rechnung getragen werden. Soweit die Beklagte beabsichtige, die Beigeladene auf die Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu verpflichten, sei dies nicht hinreichend. Aktiver Schallschutz habe Vorrang; die Kosten hierfür seien nicht unverhältnismäßig hoch.
- 5 Nach einer 3. Planänderung erließ die Beklagte unter dem 15. Juni 2011 den hier angegriffenen Planfeststellungsbeschluss. Dieser betrifft die W..... lediglich ab km 6,810 bis 9,205, auf der während der Bauphase tagsüber 80 Personen- und 16 Güterzüge und nachts 8 Personen- und 24 Güterzüge verkehren soll(t)en. Der Planfeststellungsbeschluss enthält u. a. die Anordnung, dass die Pfeiftafel und die Umlaufsperr am Bahnübergang E.....weg mit dem Beginn des Umleitungsverkehrs auf der W..... abgebaut werden und die Sicherheit bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung

bzw. einer niveaufreien Kreuzung durch Streckenposten gewährleistet wird. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss normierte die Beklagte auch einen Anspruch der Kläger auf passiven Schallschutz für die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 60 dB (A) für die Lärmsanierung in der Nacht dem Grunde nach.

- 6 Zur Begründung des Planfeststellungsbeschlusses führt die Beklagte insbesondere aus, dass die Planrechtfertigung gegeben und den Erfordernissen des Abwägungsgebotes hinreichend Rechnung getragen worden sei. Die Einwendungen der Kläger wies sie dabei zurück. Diese seien mit ihren Einwendungen gegen den Umleitungsverkehr bereits präkludiert, die präkludierten Belange seien jedoch von Amts wegen berücksichtigt worden.
- 7 Mit Schriftsatz vom 15. August 2011, der am selben Tag beim Oberverwaltungsgericht eingegangen ist, haben die Kläger gegen diesen Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben und dies - unter Vertiefung ihres bisherigen Vorbringens - weiter begründet.
- 8 Der Beschluss sei rechtswidrig, verletze die Kläger in ihren subjektiven Rechten und sei aufzuheben, weil die gravierenden Rechtsmängel zu einer „Schiefelage“ der gesamten Entscheidung führten.
- 9 Die W..... hätte vollumfänglich in den Planfeststellungsbeschluss einbezogen werden müssen, weil ein ihre Errichtung legitimierender Planfeststellungsbeschluss nicht vorliege. Die W..... sei 1879 gebaut worden. Zu dieser Zeit habe es das Institut der Planfeststellung im Eisenbahnwesen, das auf dem preußischen Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1838 beruhe, bereits über 40 Jahre gegeben. Die erforderliche Planfeststellung könne nicht fingiert werden. Gesetzliche Grundlagen hierfür seien nicht vorhanden. Eine Widmung für den Eisenbahnverkehr liege ebenfalls nicht vor.
- 10 Zumindest aber sei die Änderung des Betriebskonzeptes, das mit einer Erhöhung des Verkehrs auf der W..... und ihrer Kapazität verbunden sei, nicht vom etwaigen Bestandsschutz der W..... erfasst. Im Hinblick auf das zwingende Erfordernis, den gesamten Güter- und Personenverkehr für die Dauer der Vollsperrung der sog. Hauptstrecken über die W..... zu führen und die damit verbundene qualitative „Hochzonung“ der W..... von einer Nebenstrecke zu einer Hauptstrecke, die gleichzeitig durchgeführ-

ten erheblichen baulichen Maßnahmen an der W..... sowie die noch erforderlichen baulichen Maßnahmen in naher Zukunft, habe ein Planfeststellungserfordernis bestanden. Das gelte umso mehr, als an der W..... auf der Grundlage von wirksamen Bebauungsplänen eine schutzwürdige Wohnnutzung entstanden sei.

- 11 Die Planfeststellungspflicht in Bezug auf die W..... ergebe sich auch im Hinblick darauf, dass eine betriebliche und bauliche Gesamtkonzeption entstanden sei. Die Änderungen an der Trasse der W..... in ihrer Gesamtschau und die Änderung des Betriebskonzeptes hingen derart eng zusammen und bedingten einander, dass sie Gegenstand einer einheitlichen Planfeststellung sein müssten. Eine Konfliktverlagerung auf andere Planfeststellungsverfahren sei unzulässig.
- 12 Nur bei vollumfänglicher Einbeziehung der W..... in das streitgegenständliche Planfeststellungsverfahren hätten die Belange der Kläger - insbesondere in Bezug auf den Lärm- und Erschütterungsschutz - angemessen in der Abwägung Berücksichtigung finden können.
- 13 Die Kläger hätten Anspruch auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nach Maßgabe des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. Bundesimmissions-schutzverordnung (Lärmschutzverordnung). Dies sei verkannt worden. Insbesondere lägen die Kläger beeinträchtigende erhebliche bauliche Eingriffe vor, weil die W..... durch eine Vielzahl von Einzelbaumaßnahmen insgesamt in ihrer Funktion geändert werde, an der W..... im Planumgriff weitreichende - die Kläger beeinträchtigende - Veränderungen vorgenommen worden seien, die Kapazität der W..... erhöht und das Betriebskonzept für diese Strecke durch ihre Umwandlung von einer Nebenstrecke zu einer Hauptstrecke nachhaltig geändert worden sei. Durch diese Maßnahmen werde der Verkehrslärm während der Bauzeit und nach deren Abschluss im Vergleich zum Verkehr aus dem Jahre 2001 um mindestens 3 dB(A) erhöht. Es sei sogar sehr wahrscheinlich, dass eine Lärmerhöhung auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erreicht werde.
- 14 Die Beklagte könne aktiven Lärmschutz auch nicht nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG verwehren, denn die Gewährung aktiven Schallschutzes sei im vorliegenden Fall nicht unverhältnismäßig. Bei der Frage, ob zugunsten der Beigeladenen von einem unverhältnismäßigen Kostenaufwand für aktiven Lärmschutz ausgegangen wer-

den könne, bedürfe es einer Kosten-Nutzen-Analyse, die hier fehle bzw. unzureichend sei. Die in Ansatz gebrachten Kosten für die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen seien zu niedrig und die für die aktiven Schallschutzmaßnahmen zu hoch.

- 15 Aus den vorgenannten Erwägungen ergebe sich auch, dass die Abwägung fehlerhaft sei und die Kläger auch insoweit in ihren Rechten verletzt würden. Dies gelte auch für den Fall, dass der erkennende Senat nicht von der Anwendbarkeit der Lärmschutzverordnung ausgehe.
- 16 Das Betriebsprogramm für den Umleitungsverkehr und den Verkehr nach der Bauphase sei insbesondere im Hinblick auf die Belange der Kläger zum Lärmschutz nach hiesiger Auffassung bereits planfeststellungsbedürftig, aber zumindest abwägungsrelevant. Diese Belange seien bereits nicht hinreichend in Abwägung eingeflossen. Ihre Berücksichtigung hätte zur Normierung ausreichender Schutzauflagen führen müssen.
- 17 Die Beklagte sei von einem unzutreffenden Lärmschutzniveau für die Anwohner der W..... ausgegangen. Die Gewährung von passivem Schallschutz beruhe auf fehlerhaften Erwägungen. Es bestünde ein Kausalzusammenhang zwischen dem Vorhaben und den Lärmbeeinträchtigungen. Die Kapazität der W..... werde erhöht. Aktiver Schallschutz gehe hier vor passiven Schallschutz. Die Belange der Kläger in Bezug auf den Erschütterungsschutz und ihr Bedürfnis, vor Gefahren des Verkehrsbetriebs am E.....weg geschützt zu werden, seien ebenfalls nicht hinreichend berücksichtigt worden. Jedenfalls seien die Hilfsanträge begründet.
- 18 Die Kläger beantragen,
1. den PFB CTL NEM der Beklagten vom 15. Juni 2011 aufzuheben oder - soweit ein ergänzendes Verfahren in Betracht kommt - die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und seine Nichtvollziehbarkeit festzustellen,

hilfsweise (für den Fall, dass der Hauptantrag (Ziff. 1.) unzulässig oder unbegründet ist),
 2. die Beklagte zu verpflichten, durch Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass sowohl während des Baus, als auch nach Fertigstellung des im PPF CTL NEM planfestgestellten Vorhabens

- a) die Beurteilungspegel am Wohngebäude der Kläger die Werte eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) nach § 2 I Nr. 2 16. BImSchV, mithin also tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) nicht überschritten werden;

hilfsweise zu 2.a),

- b) dass die Beurteilungspegel am Wohngebäude der Kläger die Werte eines Mischgebietes (MI) nach § 2 I Nr. 3 16. BImSchV, mithin also tags 64 dB(A) und nachts 54dB(A) nicht überschritten werden.

Für den Fall, dass nicht bereits die Anträge zu 1. oder 2. zulässig und begründet sind, hilfsweise

3. die Beklagte zu verpflichten, ergänzende Schutzauflagen in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen am gesamten Wohngebäude der Kläger ab einem Beurteilungspegel (außen) von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) (Wohngebiet WA) in den PFB CTL NEM aufzunehmen

oder (für den Fall dass der Antrag zu 3. erfolglos bleibt) hilfsweise,

4. die Beklagte zu verpflichten, ergänzende Schutzauflagen in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen am gesamten Wohngebäude der Kläger ab einem Beurteilungspegel (außen) von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) (Mischgebiet, mit in den PFB CTL NEM aufzunehmen.

hilfsweise (für den Fall, dass der Antrag zu 1. nicht Erfolg hat),

5. die Beklagte zu verpflichten, durch Festsetzung von geeigneten Maßnahmen (Schutzauflagen) - an der Bahnstrecke bzw. auf dem Ausbreitungsweg bzw. am Gebäude der Kläger - sicherzustellen, dass sowohl während des Baus, als auch nach Fertigstellung des im PFB CTL NEM planfestgestellten Vorhabens keine unzumutbaren Erschütterungen auf dem im Eigentum der Kläger stehenden Grundstück durch den Verkehr auf der Bahnstrecke B1.. verursacht werden,

hilfsweise (im Falle der Erfolglosigkeit des Antrages zu 5.),

6. die Beklagte zu verpflichten, den PFB CTL NEM um einen Planvorbehalt (§ 74 Abs. 3 VwVfG) bezüglich der Festsetzungen von Maßnahmen des Erschütterungsschutzes am Ausbreitungsweg oder am Gebäude infolge des geplanten Vorhabens zu ergänzen und die Beklagte zu verpflichten, der Vorhabenträgerin aufzugeben, unmittelbar nach Beginn des Umleitungsverkehres über die Strecke B1.. entsprechende Messungen in dem Gebäude der Kläger durchzuführen und das Ergebnis der Beklagten (Sachbereich 1) vorzulegen. Sollten die auf den Messungen beruhenden Ergebnisse eine Erhöhung der maximal bewerteten Schwingstärke KBF_{m8x} bzw. der Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} um mehr als 25 % - in Bezug auf den S-Bahnverkehr, welcher bis zum Jahre 2002 über die Strecke B1.. geführt wurde - ergeben und dadurch der entsprechende Beurteilungswert A, der DIN4150 Teil 2 überschritten werden, sind geeignete Maßnahmen des Erschütterungsschutzes [Untergrundversteifung, Bodenschlitze, Betonwände im Boden, elastische Gebäudela-

gerung, Deckenversteifung, elastische Matten vor dem Gebädefundament u.a.) an dem Gebäude der Kläger durch die Vorhabenträgerin zu ermitteln.

Die Beklagte ist zu verpflichten, in diesem Falle entsprechende ergänzende Schutzauflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen,

hilfsweise (für den Fall, dass der Antrag zu 1. nicht erfolgreich ist),

7. die Beklagte zu verpflichten, den PFB CTL NEM durch geeignete Schutzauflagen (wie insbesondere der Bau einer Unterführung der Bahnstrecke B1.. im Bereich des E.....weges) so zu ergänzen, dass eine gefahrenfreie Über- bzw. Unterquerung der Strecke B1.. jederzeit gewährleistet ist,

hilfsweise (für den Fall, dass die Anträge zu 1.-7. nicht erfolgreich sind),

8. die Beklagte (jeweils) zu verpflichten, über die Ergänzung des PFB CTL NEM um die entsprechend - vorstehend bezeichneten - Schutzmaßnahmen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes erneut zu entscheiden (§ 113 Absatz 5 Satz 2 VwGO),

äußerst hilfsweise (für den Fall, dass die Anträge 1.-8. nicht erfolgreich sind),

9. die Beklagte zu verpflichten, die Verpflichtung einer angemessenen Entschädigung für die Kläger - für den Fall, dass Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind - gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG festzusetzen.

19 Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

20 Sie verteidigt den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss.

21 Die Klage sei vollumfänglich unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss leide nicht an Abwägungsmängeln, welche die Kläger in ihren Rechten verletze. Die Kläger seien im gerichtlichen Verfahren mit ihren Einwendungen zum sogenannten Umleitungsverkehr präkludiert. Dessen ungeachtet könnten sich die Kläger auch nicht mit Erfolg dagegen wehren.

22 Bei der W..... handele es sich um eine gewidmete und bestandsgeschützte Strecke. Die Genehmigung für die W..... sei durch die Verordnung Nr. 52 „die Abtretung von Grundeigentum zur Erbauung der nachgedachten Eisenbahn betreffend vom 1. Juni 1877“ erteilt worden. Durch die Indienststellung sei die Strecke dem Eisenbahnbetrieb

gewidmet worden. Diese Widmung bestünde seither ununterbrochen fort. Die betroffene Eisenbahnstrecke sei lückenlos in maßgeblichen Eisenbahnkarten eingezeichnet gewesen. Auch nach dem Einigungsvertrag gelte die Strecke als planfestgestellte Eisenbahnbetriebsanlage.

- 23 Die Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG lägen nicht vor. Im maßgeblichen Bereich der Kläger fänden an der Strecke B1.. (W.....) keine erheblichen baulichen Eingriffe statt. Die Baumaßnahmen an der Eisenbahnüberführung Z..... Straße könnten keine Lärmschutzansprüche auslösen, weil diese Maßnahmen zu weit von dem Grundstück der Kläger entfernt seien. Das Betriebsprogramm einer Eisenbahnstrecke sei nicht Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Änderungen im Betriebskonzept könnten auch nicht zu Ansprüchen nach der Lärmschutzverordnung führen. Das streitgegenständliche Vorhaben sei nicht kausal für die Lärmzunahme. Dies gelte zumindest für die Lärmzunahme nach Abschluss der Bauphase.
- 24 Die Arbeiten zum Austausch von Gleisschwellen und von Gleisschotter stellten lediglich Unterhaltungsmaßnahmen dar. Sie stünden nicht unter dem Planvorbehalt des § 18 AEG. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an einer Umleitungsstrecke lasse sich nicht aus der Verkehrslärmschutzverordnung ableiten.
- 25 Die Behauptung, es seien künftig noch weitere bauliche Änderungen erforderlich, um den Umleitungsverkehr auf der Strecke realisieren zu können, sei unzutreffend. Der Umleitungsverkehr habe begonnen, ohne dass weitere Maßnahmen erforderlich gewesen wären.
- 26 Die Beklagte habe ohne eine entsprechende Rechtspflicht passiven Lärmschutz dem Grunde nach gewährt. Damit sei die Beklagte den Klägern zulasten der Beigeladenen sehr weit entgegengekommen.
- 27 Es gingen von dem Verkehr auf der W..... keine unzumutbaren Erschütterungen in Bezug auf die Kläger aus. Insbesondere dafür, dass das Gebäude der Kläger unbewohnbar geworden sei, sei nichts ersichtlich. Die von den Klägern vorgebrachten Sicherheitsbedenken seien unbegründet. Eine weitergehende Sicherung sei nicht erforderlich, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert werde.

- 28 Die Beigeladene beantragt,
die Klage abzuweisen.
- 29 Die Klage sei vollumfänglich unbegründet, soweit sie sich auf die Betriebsphase der W..... nach der Bauphase beziehe.
- 30 Die W..... sei nicht planfeststellungsbedürftig. Bis zum Jahr 2002 habe auf ihr regulärer S-Bahn-Verkehr stattgefunden. Auch vor Aufnahme der Bauarbeiten zur Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme durch die Beigeladene habe es auf der W....., wenn auch im geringeren Umfang, Eisenbahnverkehr - auch Güterverkehr - gegeben. Sie sei zu diesem Zeitpunkt dementsprechend noch voll in Funktion gewesen. Eine Planfeststellung der schon 1879 in Dienst gestellten W..... könne nicht mit Aussicht auf Erfolg in Zweifel gezogen werden. Da diese Strecke auch bis 2002 vom regelmäßigen S-Bahn-Verkehr genutzt worden sei und bis heute - wenn auch im geringeren Umfang - zu Eisenbahnverkehrszwecken genutzt werde, könne auch kein Zweifel an einer Widmung bestehen.
- 31 Es liege keine planfeststellungspflichtige Änderung an der W..... vor. Die Auswechsellung von Holz- gegen Betonschwellen stellten sich als Unterhaltungsmaßnahmen dar. Hierzu seien die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG verpflichtet.
- 32 Soweit an der W..... im Zusammenhang mit der Erneuerung des Eisenbahnübergangs Z..... Straße planfeststellungspflichtige Änderungen vorgenommen worden seien, seien diese auch tatsächlich mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss genehmigt worden. Die Gleisumbauten am nordwestlichen Streckenanfang in L..... P..... seien bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 17. März 2010 zugelassen worden. Die Kapazität der W..... sei weder durch diese Maßnahmen, noch durch andere Maßnahmen erhöht worden. An der W..... seien im Übrigen lediglich Unterhaltungsmaßnahmen vorgenommen worden.
- 33 Auch aus sonstigen Gesichtspunkten ergebe sich keine Pflicht, die W..... in den Planfeststellungsbeschluss einzubeziehen. Die W..... stehe in keinem verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhang mit dem mitteldeutschen S-Bahnnetz, dessen Kernstück

der City-Tunnel Leipzig sei. Ausweislich des Betriebsprogramms 2020 diene die W..... künftig nur in geringem Umfang dem Personennahverkehr.

- 34 **Nach dem Betriebsprogramm 2020 sei mit 24 Zügen pro Tag zu rechnen.** Ein solches Betriebsprogramm könne zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen führen. Lärmzunahmen, die - wie hier - allein betrieblich bedingt seien und auf einer baulich nicht veränderten Strecke erfolgten, seien grundsätzlich nicht relevant. Die Berufung der Kläger auf eine Gesamtkonzeption müsse insoweit ohne Erfolg bleiben. Im Übrigen ist die bloße Änderung eines Betriebsprogramms - wie hier - nicht planfeststellungspflichtig.
- 35 Es liege keine wesentliche Änderung i. S. v. § 41 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Satz 1 16. BImSchV vor. Insbesondere sei hier nicht von einem erheblichen baulichen Eingriff auszugehen, der Lärmschutzansprüche der Kläger auslösen könnte. Der erhebliche bauliche Eingriff im Bereich der Z..... Straße sei hier nicht maßgeblich. Die Gleisanlage der W..... sei außerhalb des Planumgriffs überhaupt nicht verändert worden. Es hätten dort ausschließlich Unterhaltungsmaßnahmen stattgefunden. Dies gelte jedenfalls in dem Bereich, in dem das Grundstück der Kläger liege.
- 36 Der Eingriff im Bereich des Eisenbahnübergangs Z..... Straße habe auf den weiteren Verlauf der W..... keine Ausstrahlungswirkung. Es gebe auch keine Planfeststellungspflichtigkeit im Hinblick auf Gefahren. Den Klägern stünde kein Anspruch auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu. Letztlich führe das Rechtsschutzbegehren der Kläger - was den späteren Betrieb auf der W..... angehe - aber genau darauf hinaus.
- 37 Die Klage sei ebenfalls unbegründet, soweit sie sich auf die Bauphase beziehe. Den vorhabenbedingten Umleitungsverkehr habe der Planfeststellungsbeschluss in der Abwägung zutreffend dadurch bewältigt, dass passive Schallschutzmaßnahmen an bestimmten Gebäuden vorgesehen worden seien. Weitergehende Schutzansprüche hätten die Kläger nicht. Die Nutzung einer Bestandsstrecke für einen Umleitungsverkehr löse keine Planfeststellungspflicht hinsichtlich der Bestandsstrecke aus.

- 38 Die W..... sei ohne Weiteres in der Lage den Umleitungsverkehr kapazitiv aufzunehmen und abzuwickeln. Die Strecke verfüge über eine Kapazität von sechs Zügen pro Stunde. Die Zunahme des Verkehrs auf einer Bestandsstrecke im Rahmen ihrer Kapazität könne grundsätzlich keine Schutzansprüche der Anlieger auslösen. Mit einer solchen Verkehrszunahme müsse immer gerechnet werden.
- 39 Eine Betrachtung des Umleitungsverkehrs am Maßstab des § 41 BImSchG sei nicht geboten. Auch hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen sei keine Vorsorge nach Maßgabe der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zu treffen. Erhebungen des Beklagten seien insoweit nicht veranlasst gewesen. Gefahren durch den Betrieb der W..... seien ebenfalls nicht ersichtlich.
- 40 Die Kläger haben ihr Klagevorbringen mit Schriftsätzen vom 11. April 2013, vom 16. Mai 2013 und vom 6. Juni 2013 u. a. zur Belastbarkeit der Verkehrsprognose für die W..... und die beanstandete Kosten-Nutzen-Rechnung weiter vertieft. Der Senat hat Beweis erhoben durch die Vernehmung von Oberregierungsrat S..... als Zeugen. Im letzten Termin zur mündlichen Verhandlung am 27. Februar 2014 haben die Kläger eine Reihe von Beweisanträgen gestellt, die der Senat abgelehnt hat.
- 41 Wegen des Sachverhalts im Übrigen wird auf die Gerichtsakte und die beigezogenen Akten des Eisenbahn-Bundesamtes zum Planfeststellungsverfahren, die Planunterlagen und der beigezogenen Akten der Anhörungsbehörde (Landesdirektion Leipzig) verwiesen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Entscheidungsgründe

- 42 Die Klage ist zulässig (1.), aber nicht begründet. Mit ihren Hauptanträgen dringen die Kläger nicht durch. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem Rechtsfehler, der zu seiner Aufhebung führte oder die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit zur Folge hätte (2.). Auch die Hilfsanträge der Kläger bleiben erfolglos. Insoweit sind die Klagen ebenfalls zulässig, aber unbegründet. Die Kläger haben weder einen Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere Schutzauflagen zum aktiven und passiven Schallschutz noch auf Ergän-

zung dieses Beschlusses um Maßnahmen zum Erschütterungsschutz oder um Aufnahme eines Planvorbehaltes hierzu (3.). Des Weiteren können sie keine Schutzauflagen zum Schutz vor Gefahren für Leib und Leben verlangen (4). Schließlich besteht weder ein Anspruch der Kläger auf Neubescheidung (5) noch auf Festsetzung einer angemessenen Entschädigung (6.).

43 1. Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit der vorliegenden Klage (Hauptantrag) sind erfüllt. Insbesondere ist die Klage fristgemäß (1.1) und es liegt die erforderliche Klagebefugnis vor (1.2). Nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO ist das angerufene Oberverwaltungsgericht auch (erstinstanzlich) zuständig. Eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich insbesondere nicht aus § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i. V. m. § 18e Abs. 1 Nr. 4 AEG. Einer vorherigen Durchführung eines Vorverfahrens bedurfte es nicht (§ 74 Abs. 1 Satz 2, § 70 VwVfG).

44 1.1 Die Klagen sind am letzten Tage der am 15. August 2011 endenden einmonatigen Klagefrist, die mit dem Ende der Auslegungsfrist am 15. Juli 2011 - als fiktivem Zustellungszeitpunkt - auch gegenüber den Klägern zu laufen begonnen hatte (vgl. § 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG), erhoben worden (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO).

45 1.2. Den Klägern steht im Hinblick auf eine mögliche Beeinträchtigung ihrer Gesundheit (vgl. Art. 2 Abs. 2 GG) sowie ihres Grundeigentums (vgl. Art. 14 Abs. 1 GG), auch die erforderliche Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) zur Seite. Insbesondere machen sie geltend u. a. durch eine Zunahme des Schienenverkehrslärms sowie durch Erschütterungen in der Bauphase infolge des Umleitungsverkehrs sowie durch einen später erhöhten Zugverkehr in ihrer Gesundheit sowie in ihrem Nutzungsrecht als Eigentümer des an der Bahnlinie gelegenen Hausgrundstücks verletzt zu sein.

46 2. Die Voraussetzungen für einen Anspruch der Kläger auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses oder Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit sind nicht erfüllt.

47 In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses ankommt (BVerwG, Beschl. v.

25. Mai 2005 - 9 B 41.04 -, juris m. w. N.). Nach § 18 Satz 2 AEG in der hier maßgeblichen Fassung vom 9. Dezember 2006 sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verlangt das Abwägungsgebot, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr im Gegenteil ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie - auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials - die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 19. August 2004 - 4 A 9.04 -, juris). Nach § 18e Abs. 6 Satz 1 AEG in der hier maßgeblichen Fassung vom 17. Dezember 2006 sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nach Satz 2 der Vorschrift nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. Dabei kann keine umfassende gerichtliche Überprüfung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses verlangt werden, wenn die Kläger - wie hier - von ihm nicht mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 und 2 AEG) betroffen sind. Mit Aussicht auf Erfolg können sie in einem solchen Fall nur die Verletzung von Normen des formellen und materiellen Rechts

geltend machen, die zumindest auch zu ihrem Schutz zu dienen bestimmt sind, und eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer geschützten Privatbelange rügen (BVerwG, Urt. v. 10. Oktober 2012 - 9A 19.11 -, juris). Eine Planaufhebung wegen Fehlen notwendiger Schutzauflagen kommt des Weiteren nur in Betracht, wenn dies ausnahmsweise so großes Gewicht hat, dass davon die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines wesentlichen Planungsteils betroffen ist (BVerwG, Urt. v. 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, juris m. w. N.).

48 Hiervon ausgehend sind die Voraussetzungen für einen Anspruch der Kläger auf die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit nicht gegeben. Insbesondere liegen keine formellen und materiellen Fehler vor, die zugleich eine Rechtsverletzung der Kläger darstellen, die einen solchen Anspruch begründen könnten. Nichts an dieser Beurteilung ändern insbesondere die Einwände der Kläger, dass die W..... in den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hätte einbezogen werden müssen, weil ein - die Errichtung der W..... legitimierender - Planfeststellungsbeschluss nicht vorliege (2.1), die Änderung des Betriebskonzeptes für die W..... während und nach der Bauphase mit einer Erhöhung der Verkehrsmenge verbunden sei (2.2), auf dem nicht in den Planfeststellungsbeschluss einbezogenen Teil der W..... bauliche Maßnahmen getroffen werden sollten und auch wurden, die planfeststellungsbedürftig seien (2.3), die gesamte W..... zu den Maßnahmen, die vom dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erfasst werden, in einem unauflösbaren Verhältnis bzw. in einem Verhältnis der konzeptionellen Einheit stünde (2.4), und nur so ihre Belange in Bezug auf Lärm- und Erschütterungsschutz hinreichend berücksichtigt hätten werden können (2.5).

49 2.1 Entgegen der Auffassung der Kläger musste die W..... nicht in den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss einbezogen werden, weil ein - die Errichtung der W..... legitimierender - Planfeststellungsbeschluss nicht vorliegt. Zwar trifft zu, dass die Beklagte und die Beigeladene einen solchen Planfeststellungsbeschluss nicht nachgewiesen haben. Dies ist jedoch unschädlich. Denn es ist bereits davon auszugehen, dass es sich bei der „W.....“ um eine dem Bahnverkehr gewidmete Bahnstrecke handelt und ein die W..... betreffender Planfeststellungsbeschluss hier nur erforderlich ist, wenn an der bestehenden Strecke maßgebliche Änderungen im Sinne des § 18 Satz 1 AEG vorgenommen werden sollen.

50 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann auch eine Bahnstrecke hinreichend legitimiert bzw. bestandgeschützt sein, wenn für die Errichtung der Bahnstrecke ein Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich ist. Voraussetzung dafür ist, dass die betreffende Bahnstrecke für den Verkehr gewidmet ist. Dies kann auch konkludent erfolgen. Von einer Widmung kann bei Strecken ausgegangen werden, die bereits im 19. Jahrhundert errichtet worden und tatsächlich - über einen sehr langen Zeitraum hinweg - für den Bahnverkehr genutzt worden sind (BVerwG, Urt. v. 12. April 2000 - 11 A 23.98 -, juris; Fachplanungsvorbehalt). Voraussetzung dafür ist, dass die in Rede stehende Betriebsanlage der Eisenbahn ihre eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung nicht wieder durch einen eindeutigen Hoheitsakt verloren hat (BVerwG, Urt. v. 31. August 1995, BVerwGE 99, 166 m. w. N.; Urt. v. 3. März 1999, NVwZ-RR 1999, 388) oder diese Zweckbestimmung infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet geworden ist (BVerwG, Beschl. v. 22. Juli 2010, DVBl. 2010, 1374).

51 Ausgehend hiervon sind im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für die Annahme einer - bis heute fortbestehenden - Widmung der W..... für den Bahnverkehr erfüllt.

52 Die W.....trasse ist - auf der Grundlage der Verordnung des Sächsischen Ministeriums des Innern Nr. 52 vom 1. Juni 1877 (SächsGVBl. S. 235) betreffend die „Abtretung von Grundeigentum zur Erbauung der nachgedachten Eisenbahn“ - in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert erbaut und für den Schienenverkehr freigegeben worden. Mit dieser Bahnstrecke sollten zunächst vor allem die seinerzeit noch selbstständigen Orte P..... und L..... am westlichen Stadtrand von L..... unter Umgehung preußischer Abschnitte an das Netz der Sächsischen Staatsbahn angeschlossen werden. Im Jahr 1907 wurde die Strecke zur Hauptbahn umgebaut. 1963 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. Die Nutzung der Strecke für den Eisenbahnverkehr dauert bis heute an und besteht damit seit weit mehr als 100 Jahren. Anhaltspunkte dafür, dass ihre Widmung durch einen eindeutigen Hoheitsakt oder auf andere - beachtliche - Weise zwischenzeitlich entfallen ist, sind nicht ersichtlich.

53 Insbesondere ist die W..... nicht von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freigestellt worden. Diese Vorschrift regelt, wann und unter welchen Voraussetzungen für Bahngrundstücke die Wirkungen der Planfeststellung enden, wann also insbesondere der

Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB durch das allgemeine (Bau-) Planungsrecht abgelöst wird. Der Gesetzgeber hat mit dieser Vorschrift die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - insbesondere in Gestalt des Urteils vom 16. Dezember 1988 - 4 C 48.86 - (BVerwGE 81, 111 ff. = Buchholz 406.11 § 38 BBauG/BauGB Nr. 4) - zur „Entwidmung“ von Bahnanlagen aufgegriffen. Das Freistellungsverfahren stellt sicher, dass eine bahnfremde Nutzung erst dann möglich ist, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung gemäß der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben. Die Freistellungsentscheidung ist ein rechtsgestaltender Verwaltungsakt, der die Rechtswirkungen der Planfeststellung (und der Widmung) beseitigt und den rechtlichen Zustand wiederaufleben lässt, in dem sich das Grundstück vor der Belastung mit dem Fachplanungsvorbehalt befunden hat (BVerwG, Beschl. v. 21. März 2014 - 6 B 55.13 -, juris). Dass im vorliegenden Fall ein solcher Verwaltungsakt erlassen worden ist, ist nicht ersichtlich.

54 Des Weiteren hat die W..... die in Rede stehende Widmung auch nicht auf andere Weise verloren: Soweit die Beigeladene in der Vergangenheit festgestellt hat, dass eine Stilllegung der W..... „beabsichtigt“ sei, ändert dies an dieser Beurteilung nichts. Aber selbst wenn eine Stilllegung nach § 11 AEG erfolgt wäre, wäre hiermit die Aufhebung des planungsrechtlichen Status der W..... als Bahnanlage jedoch nicht verbunden gewesen. Eine Stilllegung von Eisenbahnstruktureinrichtungen nach § 11 AEG lässt den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt. Das hat zur Folge, dass auch nach einer Stilllegung die Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke ohne erneute Planfeststellung möglich ist (Hermes/Schütz, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 11 Rn. 96). Die Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG hebt lediglich für die in der Vorschrift genannte Schieneninfrastruktur die Betriebspflicht auf (BVerwG, Urt. v. 12. März 2008 - 9 A 3.06 - juris; BVerwG, Urt. v. 25. Oktober 2007 - 3 C 51.06 - BVerwGE 129, 381). Um den planungsrechtlichen Status als Bahnanlage aufzuheben, bedarf es einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG (BVerwG, Urt. v. 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris). Eine solche liegt hier gerade nicht vor.

55 Im Übrigen würde der in Rede stehende Anspruch der Kläger auch dann nicht bestehen, wenn eine entsprechende Widmung der „W.....“ nicht vorliegen würde und eine -

die W..... in ihrer Gesamtheit erfassende - Planfeststellung für ihren Betrieb erforderlich wäre. Denn auch in diesem Fall würde der angefochtene Planfeststellungsbeschluss die Rechte der Kläger nicht verletzen. Dies ergibt sich aus den Regeln über die Abschnittsbildung im Planfeststellungsrecht.

56 Die Zulässigkeit der Bildung von Abschnitten ist bei Planfeststellungsverfahren für Verkehrswege - insbesondere bei solchen gemäß § 18 AEG - in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich anerkannt (BVerwG, Urt. v. 26. Juni 1981 - 4 C 5.78 -, juris Rn. 26; Beschl. v. 21. Dezember 1995, DVBl. 1996, 676 m. w. N.). Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Jedoch kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (SächsOVG, Beschl. v. 18. Oktober 2012 - 1 B 198/11 -, juris) Diese Voraussetzungen liegen hier jedoch nicht vor (vgl. unten).

57 2.2 Die vorliegende Änderung des Betriebskonzeptes für die W..... während und nach der Bauphase ist für sich genommen nicht planfeststellungsbedürftig. Dies ergibt sich bereits unmittelbar aus dem Wortlaut des § 18 Satz 1 AEG. Danach dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut und geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Kein Planfeststellungsbeschluss ist danach erforderlich, wenn das Betriebskonzept einer Strecke verändert und - damit einhergehend - der Verkehr auf der Strecke im Rahmen ihrer Verkehrskapazität erhöht werden soll (Vallendar, in: Hermes/Sellner a. a. O., § 18 Rn. 55).

58 2.3 In dem nicht in den Planfeststellungsbeschluss einbezogenen Teil der W..... gab es keine - planfeststellungsbedürftige - baulichen Maßnahmen, weil es hierbei sich nicht

um Änderungen im Sinne des § 18 Satz 1 AEG, sondern lediglich um Unterhaltungsmaßnahmen handelt. Insbesondere bleibt die Auswechslung von Gleisen selbst dann eine Unterhaltungsmaßnahme, wenn dabei Schienen oder Schwellen eingebaut werden, die einem neueren Stand der Technik entsprechen. Es versteht sich von selbst, dass der Austausch alter Anlagenteile nicht allein deswegen zu einer über eine Instandsetzung hinausgehenden genehmigungsbedürftigen Änderungsmaßnahme wird, weil die neuen Bauteile den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen. Ebenso wenig können die Maßnahmen deswegen als planfeststellungsbedürftige Maßnahmen angesehen werden, wenn sie in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit solchen Maßnahmen an anderer Stelle durchgeführt werden sollen (BVerwG, Beschl. v. 27. Januar 1995 - 7 VR 16.95 -, juris).

59 2.4. Die gesamte W..... steht zu den Maßnahmen, die vom dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erfasst werden, weder in einem unauflösbaren Verhältnis noch in einem Verhältnis der konzeptionellen Einheit. Ziel der planfestgestellten netzergänzenden Maßnahmen war, auf dem rund zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen E..... und G..... die südlichen Zufahrtstrecken für den City-Tunnel Leipzig zu erneuern und Gleisanlagen und Verkehrsstationen an die veränderte Linienführung anzupassen. Die W..... steht jedoch nach dem Betriebskonzept 2020 in keinem verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhang mit dem mitteldeutschen S-Bahnnetz, dessen Kernstück der City-Tunnel Leipzig sei. Denn danach dient die W..... künftig nur in geringem Umfang dem Personennahverkehr.

60 2.5 Die Lärmschutz- und Erschütterungsschutzinteressen der Kläger erfordern die Einbeziehung der gesamten W..... in den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht. Soweit diese Interessen in der Abwägung nicht - wie erforderlich - hinreichend berücksichtigt worden sind, führt dies nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Lärmimmissionen eines planfestgestellten Vorhabens, die grundsätzlich durch Schutzauflagen behoben werden können, begründen grundsätzlich nur einen Anspruch auf Planergänzung, der im Wege einer Verpflichtungsklage durchzusetzen ist. Eine Planaufhebung kommt aber in Betracht, wenn das Fehlen notwendiger Schutzauflagen ausnahmsweise so großes Gewicht hat, dass davon die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines wesentlichen Planungsteils betroffen ist (BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 -, juris m. w. N.). Hiervon wäre - ein Abwä-

gungsfehler insoweit unterstellt - nicht auszugehen. Es ergeben sich hier keine Anhaltspunkt für die Annahme, die Planfeststellungsbehörde hätte in Kenntnis der von der Klägerin gerügten Defizite im Bereich des Lärmschutzes - deren Vorliegen unterstellt - eine andere konzeptionelle Planungsentscheidung getroffen (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 -, juris). Auch von einer - einen Anspruch auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründenden „Schieflage“ könnte in diesem Fall nicht gesprochen werden. Dasselbe gilt in Bezug auf die Interessen der Kläger in Bezug auf den Erschütterungsschutz.

61 3. Soweit die Kläger im Wege der hilfsweise erhobenen Verpflichtungsklage Planergänzung begehren, ist die Klage zwar zulässig, aber unbegründet. Die Kläger haben keinen Anspruch auf die begehrte Planergänzung (§ 113 Abs. 5 VwGO). Die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem beachtlichen Fehler, die Ansprüche auf Ergänzung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses um Maßnahmen des Lärmschutzes (3.1) oder um Maßnahmen zum Erschütterungsschutz oder auf Aufnahme eines Planvorbehaltes zu Maßnahmen des Erschütterungsschutzes (3.2) auslösen können.

62 3.1 Im vorliegenden Fall mussten die Lärmschutzbelange der Kläger bereits nicht in die Abwägung einbezogen werden, sodass hier ein Anspruch auf Planergänzung von vorneherein ausscheidet (3.1.1); auch dessen ungeachtet könnten die Kläger nicht verlangen, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nach § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV um Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ergänzt wird (3.1.2). Schließlich sind auch keine beachtlichen Abwägungsfehler ersichtlich, die einen Anspruch auf weitergehenden passiven Schallschutz hätten auslösen können (3.1.3).

63 3.1.1 Lärmschutzbelange müssen nur insoweit in die Abwägung einbezogen werden, als die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Dies gilt auch dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie unzumutbarer Eingriffe in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage (eisenbahnrechtliche Planfeststel-

lung oder Gestattung nach früher geltendem Recht) der Eisenbahnbetrieb im Ist-Zustand erfolgt, ist dabei ohne Bedeutung (BVerwG, Beschl. v. 30. Juli 2013 - 7 B 40.12 -, juris). Grundsätzlich berücksichtigungsfähige und -bedürftige Auswirkungen sind nicht von vornherein auf die unmittelbare Nachbarschaft des Vorhabens beschränkt; vielmehr kann das Vorhaben auch mittelbare (Fern-)Wirkungen entfalten. Bei linienförmigen Vorhaben können Maßnahmen auf einem Streckenabschnitt zu einer Steigerung des Verkehrs und folglich einer erhöhten Immissionsbelastung auch auf nachfolgenden Streckenabschnitten führen. Die Feststellung, dass insbesondere der Lärmzuwachs anlässlich des geplanten Vorhabens bewältigungsbedürftig ist, erfolgt nach Maßgabe rechtlicher Wertungen. Zunächst muss der Verkehrszuwachs aufgrund der Verkehrsbeziehungen dem Ausbauvorhaben zurechenbar sein. Diese Feststellung ist beim engmaschigen Straßennetz, in dem die Verkehrsströme sich vielfältig aufspalten können, im Ansatz auf einen engeren Bereich beschränkt als beim Schienennetz. Denn dieses fächert sich nicht in gleicher Weise „in die Fläche“ aus, so dass auch weiträumige Ursachenzusammenhänge bestehen können. Hier kann indessen im Interesse der Handhabbarkeit von Planungsprozessen eine wertende Beschränkung der Zurechnung angezeigt sein. Eine durch den Ausbau eines Schienenwegs hervorgerufene Lärmbelastung ist zum anderen in der Regel nur dann rechtlich beachtlich, wenn sie die gegebene Vorbelastung übersteigt (Urt. v. 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 5.07 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 Rn. 17). Dabei kommt es nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an (BVerwG, Urt. v. 21. November 2013 - 7 A 28.12, 7 A 28.12 [7 A 22.12] -, juris).

- 64 Ausgehend hiervon mussten die Lärmschutzbelange der Kläger nicht in die Abwägung einbezogen werden, weil die Lärmbelastung nicht aufgrund des in Rede stehenden planfestgestellten Vorhabens angestiegen ist. Vielmehr wurde der Verkehr auf der W..... aufgrund der Änderung des Betriebsprogramms im Rahmen ihrer bislang bestehenden Kapazität erhöht. Dass die Änderung des Betriebsprogramms im Zusammenhang mit Projekt zum City-Tunnel-Leipzig erfolgt ist, ändert an dieser Beurteilung nichts. Auf einer Bestandsstrecke muss - worauf die Beigeladene hingewiesen hat - jederzeit damit gerechnet werden, dass das Betriebsprogramm geändert wird und die Kapazität der betroffenen Strecke ausgeschöpft wird. Der Anlass für die Betriebsänderung ist nicht entscheidend. Die Ausschöpfung der bestehenden Kapazität einer Strecke ist - egal aus welchem Anlass - grundsätzlich zulässig.

- 65 Vor der Bauphase konnten auf der W..... maximal 6 Züge je Stunde verkehren (144 Züge pro Tag). Diese Kapazität wurde/wird durch die Maßnahmen an der W..... im Zusammenhang mit dem City-Tunnel-Projekt in Leipzig nicht erhöht.
- 66 Dies gilt im Umgriff des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses vor allem in Bezug auf die planfestgestellten Maßnahmen. Hierzu zählen die Maßnahmen zur Anpassung der Gleisanlage zwischen km 8,483 und km 8,842 an die ersatzweise neu zu bauende Eisenbahnüberführung über die Z..... Straße (Überführung der Strecken B2., B3. und B1. - Bauwerksverzeichnis Nr. 1.4.5), die Umbauten an der die W..... und die Strecken B3. und B2. überspannenden Oberleitungsanlage im Bereich ihrer Parallelführung auf gemeinsamer Trasse am südlichen Ende des Planumgriffes und die Anhebung der Gleisgradienten und die Instandsetzung des Oberbaus zwischen km 8,582 und km 8,835 um bis zu 107 cm. Des Weiteren dienen auch nicht planfestgestellte Maßnahmen zum Bau von Lärmschutzwänden an der westlichen Seite der W..... beginnend an der Eisenbahnüberführung Z..... Straße bis zum nördlichen Ende des Planumgriffs in Bezug auf die W..... bei km 6,810 nicht der Erhöhung der Kapazität auf der W..... Denn die Streckengeschwindigkeit der W..... von 80 km/h ist nicht angehoben worden und die Lärmschutzwände sollen vor dem in dem fraglichen Abschnitt auch von den Strecken B3. und B2. ausgehenden Lärm schützen.
- 67 Soweit - außerhalb des Planumgriffs - an der W..... Gleisschwellen und Gleisschotter und technische Sicherungen am Bahnübergang E.....weg vorgenommen wurden oder werden sollen, der Übergang der R.....straße über die W..... erneuert wurden, dienen auch diese Maßnahmen nicht dem Ausbau der Kapazität, sondern deren Erhaltung.
- 68 Schließlich stellten die Gleisumbauten am nordwestlichen Streckenanfang in Leipzig-P..... keine Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität dar. Sie waren lediglich - wie sich aus dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ergibt - erforderlich, um den Netzanschluss der W..... an die im Rahmen des Vorhabens „E.....“ zwischen km 4,575 und km 13,395 umzubauende Strecke L..... - P..... (B4.) aufrechtzuerhalten. Dieses Vorhaben einschließlich der Anpassungen der Strecke B1. in L.....-P..... hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Planfeststellungsbeschluss vom 17. März 2010 (Geschäftszeichen: 52101 Pap/1/045/08) zugelassen.

69 3.1.2 Die Kläger haben keinen Anspruch auf Ergänzung des festgestellten Plans um aktive Maßnahmen des Schallschutzes aus § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV.

70 Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Absatz 2 der Vorschrift gilt Absatz 1 nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

71 Nach § 1 Abs. 1 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege). Absatz 2 Satz 1 der Vorschrift bestimmt: Die Änderung ist wesentlich, wenn 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Nach Absatz 2 Satz 2 ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

72 § 2 Absatz 1 dieser VO hat folgenden Wortlaut: (1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

73 § 2 Absatz 2 der Verordnung bestimmt: Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Satz 3 bestimmt: Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden. Änderungen betrieblicher Art unterfallen damit nicht § 41 BImSchG und zwar auch dann nicht, wenn sie in gleicher Weise wie ein baulicher Eingriff zur Lärmsteigerung beitragen.

74 Im vorliegenden Fall sind die Voraussetzungen für einen Anspruch der Kläger nach diesen Vorschriften nicht erfüllt. Diese Vorschriften sind hier von vorneherein nicht zugunsten der Kläger anwendbar (3.1.2.1); im Übrigen liegt hier in der näheren Umgebung des Grundstücks der Kläger keine wesentliche Änderung einer Eisenbahn vor. (3.1.2.2).

75 3.1.2.1 Grundsätzlich kann Lärmschutz außerhalb des jeweiligen Planfeststellungsabschnitts nicht auf der Grundlage des § 41 BImSchG i. V. m. der Sechszehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) verlangt werden. Denn der Regelungsbereich dieser Bestimmungen bezieht sich nur auf die unmittelbare Nachbarschaft des Vorhabens. Auch auf § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG kann aufgrund der insoweit abschließenden Regelung des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht zurückgegriffen werden (BVerwG, Urt. v. 21. November 2013 - 7 A 28.12, 7 A 28.12 [7 A 22.12] -, juris). Die Formulierung in § 41 Abs. 1 BImSchG, dass die Verpflichtung zum Immissionsschutz „bei“ dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen zu erfüllen ist, lässt erkennen, dass der erforderliche Lärmschutz im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden

Vorhabens realisiert werden soll und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur „in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung“ (Hervorhebung durch den erkennenden Senat) zu treffen sind. Auch ergibt sich aus der Zusammenschau von § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, dass der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrsweges entsteht, auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein soll (BVerwG, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18.04 -, juris, „Frankenschnellweg“). Dementsprechend setzen Ansprüche auf Gewährung von aktivem Lärmschutz im Grundsatz voraus, dass der Schienenweg in der näheren Umgebung des lärm betroffenen Grundstücks in einen Planfeststellungsbeschluss einbezogen wurde. Dies ist hier nicht der Fall. Der Planfeststellungsbeschluss betrifft die W..... (B1..) nur im Bereich der Bahn-km 6,810 bis 9,205, also einen Bereich, in dem das Hausgrundstück der Kläger nicht liegt.

- 76 Dessen ungeachtet wird vereinzelt für denkbar gehalten, dass sich die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe - im Sinne einer Bewirkung von Lärmschutzansprüchen - ausnahmsweise über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus auf die gesamte Strecke (als verkehrswirksamen Abschnitt) erweitert, wenn durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepasst werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren. Letztlich liegt dem die Überlegung zugrunde, dass in einem solchen Fall eine Differenzierung danach, wo im Einzelnen bauliche Eingriffe stattfinden, willkürlich oder doch gekünstelt erschiene. Von einer solchen Gesamtbaumaßnahme könnte jedoch - um die vom Gesetz- und Verordnungsgeber (vgl. § 41 BImSchG, § 1 Abs. 1 16. BImSchV) bewusst getroffene Unterscheidung von baulichen und betrieblichen Änderungen bzw. von Lärmvorsorge und -sanierung und damit den bewussten Ausschluss einer von einer baulichen Änderung unabhängigen Lärmsanierung nicht zu konterkarieren - allenfalls dann gesprochen werden, wenn die einzelnen Maßnahmen so einheitlich konzipiert oder so dicht lokalisiert wären, dass der Eindruck entstünde, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handle sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen (VGH BW, Urt. v. 25. April 2012 - 5 S 927/10 -, juris).
- 77 Im vorliegenden Fall kann die vorgenannte Rechtsprechung nicht zugunsten der Kläger fruchtbar gemacht werden. Dass Maßnahmen an der W..... mit den planfestgestellten Maßnahmen ein Gesamtkonzept im angesprochenen Sinne bilden, ist nicht er-

- kennbar. Die W..... sollte gerade nicht insgesamt verändert oder angepasst werden, um im Interesse des gesamten City-Tunnel-Projekts und den Netzergänzenden Maßnahmen hierzu ihre Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren.
- 78 Soweit Maßnahmen an der W..... den Umleitungsverkehr während der Bauphase ermöglichen sollen, findet § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der BImSchV keine Anwendung, denn Interimsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Verkehrswegen sind grundsätzlich nicht geeignet, Ansprüche nach den in Rede stehenden Vorschriften auszulösen (SächsOVG, Beschl. v. 18. Oktober 2012 - 1 B 198/11 -, juris, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. v. 3. März 2011, BVerwGE, 139, 150).
- 79 3.1.2.2 Eine wesentliche Änderung an der W..... in der maßgeblichen Umgebung des Grundstücks der Kläger wurde nicht vorgenommen. Insbesondere gab es hier auch keinen erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV).
- 80 Ein solcher Eingriff setzt eine bauliche Veränderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit des Schienenwegs steigert (vgl. BVerwG Urt. v. 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, juris, m. w. N.). Eine solche Änderung ist gegeben, wenn in die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich der Oberleitung eingegriffen wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 14. November 2011, BVerwGE 115, 237). Das ist hier nicht der Fall.
- 81 Soweit - außerhalb des Planumgriffs - an der W..... Gleisschwellen und Gleisschotter und technische Sicherungen am Bahnübergang E.....weg vorgenommen wurden oder werden sollen sowie der Übergang der R.....straße über die W..... erneuert wurde, handelt es sich auch nicht um „erhebliche bauliche Eingriffe“ i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, da mit ihnen keine Trassenverschiebungen verbunden sind; vielmehr handelt es dabei sich um Instandhaltungsmaßnahmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 3. März 1999 - 11 A 9.97 - juris, Urt. v. 12. April 2000 - 11 A 23.98 -, juris und Urt. v. 23. November 2005 - 9 A 28. 04 -, juris).

- 82 3.1.3 Ein Abwägungsfehler, der zu einem Anspruch auf aktiven oder weitergehenden passiven Schallschutz führen würde, kann insbesondere auch nicht deswegen angenommen werden, weil die Beklagte von einer unzutreffenden Verkehrsprognose für die W..... oder für die Strecken B2.. und B3.. ausgegangen wäre (3.1.3.1), das Schutzregime des § 42 BImSchG verkannt hätte (3.1.3.2) und beim Vergleich der Kosten für den aktiven und passiven Lärmschutz von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen wäre (3.1.3.3). Des Weiteren kann dies auch nicht deswegen angenommen werden, weil hier der von der W..... ausgehende Lärm die Gesundheit der Kläger oder ihr Eigentum verletzen würde (3.1.3.4).
- 83 3.1.3.1 Nach der Verkehrsprognose für die W..... 2020 wird - ausweislich des Erläuterungsberichts (Anlage 1 zur Planfeststellung) - angenommen, dass im Streckenabschnitt L..... P..... - G..... (W.....) je zwei Personenzüge und je zehn Güterzüge am Tag und in der Nacht (insgesamt 24 Züge pro Tag) verkehren werden. Die Frage, ob diese Verkehrsprognose für die W..... zutrifft, wäre nicht entscheidungserheblich. Denn selbst wenn die Prognose nicht frei von Fehlern wäre und - wie die Kläger geltend machen - mit 29 bis 42 Zügen pro Tag oder mit einer größeren Zunahme des Güterverkehrs in Richtung H.... gerechnet werden müsste, könnte dies von den Klägern hier jedenfalls nicht mit Aussicht auf Erfolg gerügt werden. Denn hierdurch wären sie bereits deswegen nicht in ihren subjektiven Rechten verletzt, weil die W..... - auch wenn der verkehrliche Bedarf über ihrer Kapazität liegen würde - ohne Vornahme kapazitätserweiternder Maßnahmen immer nur bis zur Ausschöpfung ihrer bestehenden Kapazität ausgelastet werden kann, was ohne weitere Planfeststellung auch jederzeit zulässig ist. Im Hinblick darauf ist auch nicht entscheidungserheblich, ob die Verkehrsprognose für andere Strecken - insbesondere für die Strecken B2.. und B3.. - zutrifft. Können andere Strecken den tatsächlichen Verkehrsbedarf nicht bewerkstelligen, kann dies in dem für die Kläger schlechtesten Fall nur dazu führen, dass der Verkehr auf der W..... in ihrem jetzigen Zustand bis zu ihrer Kapazitätsgrenze zunimmt. Dies aber ist - wie vorstehend ausgeführt - ohne weiteres zulässig.
- 84 Im Übrigen ist - entgegen der Auffassung der Kläger - nichts dafür ersichtlich, dass auf den Strecken B2.. und B3.., die miteinander verbunden sind, Verkehr stattfinden soll, der im Hinblick auf die Kapazität dieser Strecken dort nicht stattfinden könnte und deshalb über die W..... geführt werden müsste.

85 Die von der Beklagten im Planfeststellungsbeschluss in Ansatz gebrachte Kapazitätsberechnung für die Strecke B2.. zwischen L..... und G..... ergibt Folgendes:

Leistungsfähigkeit im vorhandenen Zustand (zweigleisig): 251 Züge/Tag = 100,0 %

Leistungsfähigkeit im geplanten Zustand (eingleisig): 146 Züge/Tag = 58,1 %

Kapazitätsverringerng durch die geplante Maßnahme: 41,9 %

Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm: 60 Züge/Tag

Zuschlag für die Zukunftsentwicklung von 20%: 12 Züge/Tag

72 Züge/Tag

86 Danach übersteigt das gegenwärtige Betriebsprogramm einschließlich des Zuschlags für die Zukunftsentwicklung (72 Züge) nicht die Leistungsfähigkeit der Strecke im geplanten Zustand (146 Züge).

87 Diese im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vorgenannten Zahlen zur Kapazität und dem Verkehrsaufkommen auf der Strecke B2.. hat die Beigeladene in der E-Mail von Herrn Dr. Ludwig vom 6. Dezember 2010 bestätigt und des Weiteren zum Ausdruck gebracht, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke B3.. in dem Abschnitt L..... (a) - G..... pro Tag vor Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen bei 477 Zügen pro Tag gelegen habe und deren prognostizierte Leistungsfähigkeit nunmehr bei 527 Zügen pro Tag liege.

88 Die Gesamtkapazität der Strecken B3.. und B2.. betrug vor der Bauphase nach dieser Betrachtung im maßgeblichen Abschnitt 728 Züge pro Tag, während die Gesamtkapazität nach Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen danach 673 Züge pro Tag betragen wird. Im Hinblick auf den prognostizierten Verkehr auf beiden Strecken von maximal 407 Zügen pro Tag, bleibt noch ein hinreichender Puffer, um etwaige Spitzen auf diesen Strecken ohne Benutzung der W..... zu bewerkstelligen.

89 Diese Einschätzungen vermögen die Kläger nicht in Frage stellen. Soweit sie ihre Zweifel auf die vorgenannte E-Mail selbst stützen, ist dies nicht begründet. Hieraus ergibt sich nur, dass die Kapazitätsreduktion sogar weit unterhalb von 41,9 % liegt, wenn man die miteinander verbundenen Strecken B2.. und B3.. gemeinsam in den Blick

nimmt, und deshalb noch viel weniger Anlass für die Befürchtung besteht, dass diese Kapazitätsreduktion zur Verkehrszunahme auf der W..... führen könnte.

- 90 Des Weiteren verfängt ihr Hinweis auf die gutachterliche Untersuchung der TU Dresden zur Auswirkung der geänderten Planung der netzergänzenden Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig vom 1. Juli 2009 nicht. Dies gilt insbesondere für die Aussagen, dass die Beibehaltung der W..... im Entwurfskonzept eine wichtige Rolle spiele, dass die Güterverkehrskapazität den Anforderungen bei Beibehaltung der W..... genüge, der Erhalt der W..... die abschnittsweise Eingleisigkeit der Sachsenmagistrale kompensiere, die in den NEM 08 vorgesehene Eingleisigkeit der Güterbahn vor dem Hintergrund des Erhalts der W..... sinnvoll sei, mit einem Anstieg des Güterverkehrs zu rechnen sei, die W..... künftig eine günstige Verbindung aus dem Südraum Leipzig zur Zugbildungsanlage Leipzig darstelle, auf der Sachsenmagistrale der Verkehr zunehme, nach den Vorplanungen die W..... habe entfallen sollen, der Erhalt der W..... in einem infrastrukturellen Zusammenhang mit dem dreigleisigen Abschnitt zwischen dem Bahnhof G..... und dem Bahnhof C..... stünde und nur durch den Erhalt der W..... das gegenwärtige Konzept mit den Vorplanungen gleichwertig sei.
- 91 Denn auch in diesem Gutachten wird letztlich davon ausgegangen, dass die Kapazität der Strecke B2.. zwischen L..... und G..... 146 Züge/Tag beträgt (vgl. beigezogene Akte des Eisenbahnbundesamts, Teil 1, Seite 73), und dass damit die Güterverkehrskapazität dieser Strecke deutlich über den Anforderungen liege. (a. a. O., Seite 7). Dass die Güterverkehrskapazität dieser Strecke nur deshalb ausreicht, weil auch über die W..... Güterverkehr geleitet werden könne, ist im Hinblick darauf nicht nachvollziehbar.
- 92 3.1.3.2 Eine Planergänzung um Maßnahmen des passiven Schallschutzes nach § 42 BImSchG kommt hier nicht in Betracht. Werden im Falle des § 41 die in der Rechtsverordnung nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast nach Absatz 1 Satz der Vorschrift einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist. Hiernach können die Betroffenen allenfalls eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um einen Entschädigungsanspruch dem

Grunde nach für passive Schallschutzmaßnahmen nach § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG an ihren baulichen Anlagen beanspruchen (BVerwG, Urt. v. 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris; Jarass; BImSchG, 6. Aufl. 2005, § 42 Rn. 23). Im Übrigen setzt die Anwendung des § 42 BImSchG voraus, dass ein Fall des § 41 BImSchG vorliegt. So liegt der Fall hier nicht. Auch aus § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ergibt sich insoweit nichts anderes (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 14. Aufl., § 74 Rn. 88).

- 93 3.1.3.3 Die Abwägungsentscheidung ist insoweit nicht deshalb fehlerhaft, weil die Beklagte bei der Behandlung der Lärmschutzbelange der Kläger ihre Grundrechte aus Art. 2 GG (Gesundheit) und Art 14 (Eigentum) nicht hinreichend gewürdigt hat.
- 94 Soweit während der Bauphase auf der W..... Umleitungsverkehr geführt wird, handelt es um eine provisorische Maßnahme, die allenfalls Schutzansprüche auslösen kann, die auf Abwehr einer die Gesundheit gefährdenden Belastung gerichtet sind (SächsOVG, Beschl. v. 18. Oktober 2012 - 1 B 198/11 -, juris m. w. N.).
- 95 Solche gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen (Art. 2 Abs. 2 GG) sind bereits unter Berücksichtigung der bislang im Planfeststellungsbeschluss gewährten Schallschutzmaßnahmen während des Umleitungsverkehrs allerdings nicht zu erwarten. Lärmbelastungen können dann zu einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie zu einem unzumutbaren Eingriff in das Eigentumsrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG führen, wenn die sogenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten wird. (vgl. BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 2011- 7 A 11.10 -, juris, Rn. 30 m. w. N.). Dies ist hier nicht der Fall.
- 96 Das Schalltechnische Gutachten über die Schienenverkehrslärmauswirkungen des bauzeitlichen Eisenbahnumleitungsverkehrs auf der Strecke B1.. vom 22. März 2010 (Lärmgutachten) weist für das von der W..... näher gelegene Grundstück der Kläger an der B.....straße im M..... folgende Werte auf: Westseite 1. EG 55,8 dB (A) am Tag, 58,7 dB (A) in der Nacht; Westseite 1. OG 57,0 dB (A) tags und 59,9 (A) in der Nacht; Westseite 2. OG 58,2 dB (A) tags und 61,1 dB (A) nachts.
- 97 Soweit danach der maßgebliche Grenzwert für die Nacht während der Bauphase überschritten wird, reicht der im Planfeststellungsbeschluss bewilligte passive Schallschutz

für die Kläger aus. Denn hier wurde für das 2. Obergeschoss des Hauses der Kläger auf Grundstück F1..... ein Anspruch auf passiven Schallschutz für die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 60 dB(A) normiert. Ein höheres Schutzniveau, das sich aus der Lärmschutzverordnung für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete (59 Dezibel A tags und 49 Dezibel nachts) sowie Kern-, Dorf-, und Mischgebiete (64 Dezibel A tags und 54 Dezibel nachts) ergibt, können die Kläger nicht verlangen, da hier § 41 BImSchG nicht anwendbar ist.

98 Soweit die Kläger die Methodik der ermittelten Werte unter dem Gesichtspunkt der Summenpegelbildung in Frage stellen, kann ihnen der Senat nicht folgen, da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich nur der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm maßgeblich ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21. März 1996, BVerwGE 101, 1, Urt. v. 23. Februar 2005, BVerwGE 123, 23).

99 Auch im Hinblick auf die Lärmimmissionen durch den Zugverkehr, der auch nach Beendigung der Baumaßnahmen über die W..... geleitet werden soll, sind die geltend gemachten Schutzansprüche nicht ersichtlich.

100 3.1.3.4 Die Frage, ob die Kosten für die unterschiedlichen Schallschutzmaßnahmen von der Beklagten bei der Abwägung richtig in Ansatz gebracht wurden, ist nicht entscheidungsrelevant. Denn durch eine fehlerhafte Schätzung wären die Kläger nicht in ihren Rechten verletzt.

101 Ein Vergleich der Kosten für den aktiven und passiven Lärmschutz ist im Rahmen der Prüfung anzustellen, ob auf den nach § 41 Abs. 1 BImSchG grundsätzlich gebotenen aktiven Lärmschutz nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG verzichtet werden kann. Das ist hiernach der Fall, wenn die Kosten für aktiven Schallschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Schon der reine Kostenvergleich zwischen erforderlichen Aufwendungen für passiven Schallschutz und den Kosten für aktiven Schallschutz kann ein Missverhältnis indizieren (vgl. (BVerwG, Beschl. v. 3. April 2007 - 9 PKH 2.06 [9 A 21.06, 9 VR 10.06] -, juris; Beschl. v. 10. Oktober 1995 - 11 B 100.95 -, juris). Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, be-

stimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung - deren Gewicht ist allerdings bei wesentlichen Änderungen des Verkehrsweges gemindert (vgl. BVerwG, Urt. v. 20. Januar 2010 - 9 A 22.08 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 55 Rn. 49 f.) -, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Urt. v. 18. Juli 2013 - 7 A 9.12 -, juris).

- 102 Im vorliegenden Fall ist ein Vergleich der Kosten für die in Rede stehenden Lärmschutzmaßnahme nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht erforderlich, weil diese grundsätzlich nur unter den Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG der Fall ist, die jedoch vorliegend nicht erfüllt sind.
- 103 Auch im Übrigen würde durch eine fehlerhafte Schätzung der Kosten für die verschiedenen Schallschutzmaßnahmen keine Rechtsverletzung der Kläger nach sich ziehen. Denn die Beklagte hat sich vorliegend auch ohne irgendeine Kostenschätzung für passive Lärmschutzmaßnahmen entscheiden können.
- 104 3.2 Ansprüche der Kläger auf Schutzvorkehrungen des aktiven oder passiven Erschütterungsschutzes beurteilen sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann das der Fall ist, wird in der genannten Vorschrift nicht weiter ausgeführt. Deswegen ist auf allgemeine Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen. Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Um-

welteinwirkung darstellen (§ 3 Abs. 1 und 2 BImSchG), indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und gegebenenfalls auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können. Fehlt es an einer normativen Festlegung, ist die Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall zu bestimmen. Eventuell vorhandene individuelle Befindlichkeiten und Empfindlichkeiten der Betroffenen sind dabei allerdings nach dem differenziert-objektiven Maßstab des Immissionsschutzrechts, das sich am durchschnittlich empfindlichen Menschen einschließlich der Angehörigen überdurchschnittlich empfindlicher Gruppen orientiert, unbeachtlich. Vielmehr kommt es maßgeblich auf die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort an; diese richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren konkreten tatsächlichen Verhältnissen. Bei dieser Bewertung ist der vorhandene technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken zum Ausdruck kommt, heranzuziehen (BVerwG, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris m. w. N.).

105 Die DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - Juni 1999) gibt in Tabelle 1 für den Neubau von Eisenbahnstrecken nach Baugebieten und für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor (Ziff. 6.5.3.4 a). Diese Werte sind bezogen sowohl auf die nach dem Taktmaximalverfahren gemessene maximale bewertete Schwingstärke KBF_{max} als auch auf die Beurteilungs-Schwingstärke KBF_{Tr} , diese kennzeichnet nach Ziff. 3.8 die in der Beurteilungszeit auftretenden Erschütterungsimmissionen durch einen zeitbezogenen Mittelwert im Sinne einer energetischen Addition über die Beurteilungszeit, der die Zughäufigkeit und die mittlere Dauer einer Zugvorbeifahrt entsprechend berücksichtigt. Die korrelierenden Anhaltswerte A_o und A_r bezeichnen dabei nicht die Schwelle des enteignungsrechtlich nicht Zumutbaren, sondern liegen, da sie auf das billigerweise nicht Zumutbare bezogen sind, deutlich darunter (BVerwG, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris m. w. N.).

106 Auf Ausbaumaßnahmen sind diese Anhaltswerte aber nicht unmittelbar anwendbar (Ziff. 6.5.3.4 c). Denn hier ist die immissionsschutzrechtliche Situation 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 - zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr 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 (BVerwG, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris, Urt. v. 15. März 2000 - 11 A 42.97 -, juris). Bei dieser Beurteilung kann eine Rolle spielen, dass der Betroffene, der bereits einer beträchtlichen Vorbelastung ausgesetzt ist, gegenüber auch einer nur geringen Erschütterungszunahme besonders empfindlich sein kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 31. Januar 2001 - 11 A 6.00 -, juris, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris).

107 Bei der Bewertung der Zumutbarkeit der in Rede stehenden Erschütterungen kann in zulässiger Weise an die Vorbelastung angeknüpft werden. Dabei ist erst eine Erhöhung der Vorbelastung um 25 % erheblich. Die Zumutbarkeit einer Erschütterungsbelastung kann sich nicht allein nach technisch messbaren Unterschieden in der Erschütterungsintensität bestimmen. Das gilt jedenfalls für die hier in Rede stehenden Erschütterungswerte, bei denen Substanzschäden an Gebäuden noch nicht zu befürchten sind. Vielmehr kommt es darauf an, ob die neue Belastung von dem Betroffenen auch als Verschlechterung der Situation empfunden wird. Entscheidend ist, ob die Verstärkung der Erschütterung spürbar ist und insoweit den Aufenthalt von Menschen in den betroffenen Räumen zusätzlich beeinträchtigt. Die Festlegung einer vergleichenden Wahrnehmungsschwelle, ist folglich unbedenklich. Ein als Wahrnehmungsschwelle herangezogener Wert von 25 % ist von Rechts wegen nicht zu beanstanden (BVerwG, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris).

108 Die schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung findet nach der Rechtsprechung allerdings dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. In diesem Fall sind nicht „wegen“, sondern „aus Anlass“ der Ausbaumaßnahmen Schutzvorkehrungen und damit eine Erschütterungssanierung geboten (vgl. BVerwG, Urt. v. 31. Januar 2001 - 11 A 6.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56). In dieser Situation kann es auf die Wahrnehmbarkeitsschwelle nicht mehr ankommen.

- 109 Bei welcher Erschütterungsbelastung die Grenze zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschritten ist, bedarf hier keiner abschließenden Klärung. Diese Schwelle muss aber jedenfalls noch deutlich über dem in Industriegebieten und bezogen auf den Nahverkehr geltenden Anhaltswert Ar von 0,3 tags und 0,23 nachts liegen; denn solche Belastungen werden den Betroffenen ohne Weiteres zugemutet (BVerwG, Urt. v. 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris).
- 110 Ausgehend hiervon kommt es vorliegend nicht darauf an, ob die Erschütterungsimmisionen bei dem Gebäude der Kläger über 25 % nach Änderung des Betriebs auf der W..... zugenommen hat. Auf der W..... haben - soweit sie nicht in den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss einbezogen wurden - keine Ausbaumaßnahmen im angesprochenen Sinne stattgefunden. Selbst wenn solche Maßnahmen an der W..... im Bereich des Planumgriffs stattgefunden hätten, wären diese Maßnahmen nicht kausal für die Erhöhung der Erschütterungsimmisionen. Kausal hierfür wäre lediglich die Änderung des Betriebskonzepts im Rahmen der bestehenden Kapazität, die auf einer legitimierten Trasse stets zulässig ist. Denn die Maßnahmen an der W..... haben - wie ausgeführt - nicht der Erhöhung der Verkehrskapazität auf der W..... Vorschub geleistet. Im Hinblick darauf können die Kläger Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Auflagen zum Erschütterungsschutz erst ab einem Anhaltswert Ar von 0,3 tags und 0,23 nachts erhalten. Der Zeuge S..... hat im Schreiben vom 3. Mai 2013 ausgeführt, dass die hier maßgeblichen Werte hier erst überschritten würden, wenn auf der W..... am Tag 2700 und in der Nacht 800 Züge verkehren würden. Eine derart hohe Streckenfrequentierung läge aber weit oberhalb der theoretischen Vollauslastung der Eisenbahnstrecke. Der Senat hat - nicht zuletzt im Hinblick auf das Gutachten von H..... vom 14. Oktober 2011, wonach die maßgeblichen Werte bei Weitem nicht erreicht werden - keinen Anlass, an der Wahrheit dieser Äußerungen zu zweifeln. Haben die Kläger keinen Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Maßnahmen des Erschütterungsschutzes, können sie auch keinen Planvorbehalt hierzu verlangen. Denn ein solcher kann nur verlangt werden, wenn eine abschließende Entscheidung über das „Ob“ und „Wie“ noch nicht möglich ist (§ 74 Abs. 3 VwVfG). Dies ist hier jedoch nicht der Fall.
- 111 4. Auch der geltend gemachte Anspruch der Kläger auf Schutzvorkehrungen im Bereich des E.....weges derart, dass eine gefahrenfreie Über- und Unterquerung der

W..... jederzeit gewährleistet ist, richtet sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach können sie Schutzvorkehrungen verlangen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf sie selbst erforderlich ist. Im Hinblick auf Rechte Dritter können sie dagegen einen solchen Anspruch von vorneherein nicht geltend machen (vgl. oben). Die Voraussetzungen für einen solchen Anspruch sind hier jedoch nicht erfüllt. Die Abwägung der Beklagten ist insoweit nicht zu beanstanden (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 18. Oktober 2012 - 1 B 198/11 -, juris). Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass der erhöhte Zugverkehr während der Bauphase mit unzumutbaren Gefahren (Unfallrisiko) für die Kläger beim Überqueren der W..... am E.....weg verbunden ist. Die Beklagte sichert während des Umleitungsverkehrs die Bahnübergänge mittels Posten und trägt hiermit ihrer durch § 4 Abs. 1 und 2 AEG aufgegebenen Verpflichtung zur Gewährleistung der Betriebssicherheit hinreichend Rechnung.

- 112 5. Die zulässige Klage auf Neubescheidung ist unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss weist keinen Rechtsfehler auf, der einen Anspruch der Kläger auf Neubescheidung nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zur Folge haben könnte. Insbesondere verletzt die Abwägung der Beklagten die subjektiven Rechte der Kläger nicht. Insoweit hat die Beklagte in Bezug auf die Kläger alles in die Abwägung eingestellt, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden musste, weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Lärmschutzinteressen der Kläger, ihre Belange im Zusammenhang mit dem Erschütterungsschutz und ihre Sicherheit beim Bahnübergang am E.....weg. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen. Im Übrigen spricht viel dafür, dass die Beklagte Belange des Erschütterungsschutzes nicht in die Abwägung einbeziehen musste, da hier nach dem Betriebskonzept für die W..... der Verkehr innerhalb ihrer bestehenden Kapazität zunehmen soll. Aber selbst wenn diese Belange in die Abwägung hätten einbezogen werden müssen, kann dies nicht zu einem Anspruch auf Neubescheidung führen. Denn der glaubwürdige Zeuge S..... hat in der mündlichen Verhandlung für den Senat nachvollziehbar ausgeführt, dass der Erschütterungsschutz vor der Planfeststellung bei den Überlegungen der Beklagten eine Rolle gespielt hat. Dass dies nicht hinreichend im Planfeststellungsbescheid Erwähnung gefunden hat, ist unbeachtlich,

wenn - wie hier - eindeutig ist, dass Ansprüche auf Schutzmaßnahmen insoweit nicht bestehen.

113 6. Ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG steht den Klägern nicht zu. Die Vorschrift sieht eine Entschädigung lediglich als Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor, unabhängig davon mit der Planung verbundene Verkehrswertminderungen werden nicht erfasst. Diese sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (BVerwG, Beschl. v. 28. August 2009 - 9 A 22.07 -, juris). Ausgehend hiervon sind hier die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfüllt. Wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, haben die Kläger gerade keine Ansprüche im Sinne des § 74 Abs. 2 VwVfG.

114 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

115 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil Gründe gemäß § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Justiz und für Europa über den elektronischen Rechtsverkehr in Sachsen (SächsERVerkVO) vom 6. Juli 2010 (SächsGVBl. S. 190) in der jeweils geltenden Fassung einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der SächsERVerkVO einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein

Beschluss vom 5. März 2014

Der Streitwert für das Klageverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht wird auf 30.000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG und Nr. 34.2 und Nr. 2.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2004).

Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5 GKG i. V. m. § 67 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:
Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein

Ausgefertigt:

Bautzen, den

Sächsisches Oberverwaltungsgericht