

# Urteil Az. 2 C 165/11.T\*

Hessischer VGH

12. Juni 2012

## Tenor

- 1 Die Klage wird abgewiesen.
- 2 Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.
- 3 Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweiligen Vollstreckungsbetrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- 4 Die Revision wird nicht zugelassen.

## Tatbestand

- 5 Die Klägerin wendet sich gegen die Plangenehmigung vom 22. Dezember 2010 für das Vorhaben „Umbau der Bahnübergänge L3034, Dreikönigstraße und Neugasse“ im Stadtteil Assmannshausen in ihrem Gemeindegebiet. Die Maßnahme erfolgt im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt „Neubau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) auf der rechten Rheinstrecke“. Dieses Gesamtprojekt soll durch Anpassung der Signalanlagen an den derzeitigen Stand der Technik die Voraussetzung für eine wirtschaftlichere Abwicklung des Bahnbetriebs schaffen. Gegenstand des hier plangenehmigten Vorhabens ist der Rückbau und Neubau eines Teils der Bahnübergangstechnik, unter anderem auch der Abbruch des Postengebäudes/Stellwerkgebäudes am Bahnübergang (BÜ) L 3034 und Errichtung eines Stellplatzes für Weinanlieferung in diesem Bereich nach Abbruch des Gebäudes sowie Neubau und Erweiterung der vorhandenen Straßen- und Gehwegführung im Bereich der Bahnübergänge einschließlich des Nachbaus eines Gehweges auf der nördlichen Seite der Straße am BÜ L 3034. Für die

---

\*<http://openjur.de/u/434759.html> (= openJur 2012, 69769)

Aufweitung der Straßenfläche wird Grundeigentum der Klägerin überplant, das derzeit als Parkplatzfläche genutzt wird.

6 Mit Schreiben vom 19. Februar 2010 beantragte die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, beim Eisenbahn-Bundesamt eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung für den Umbau der genannten Bahnübergänge. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 2. März 2010 stellte das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass es für das Vorhaben keine Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bedürfe. Unter dem 15. März 2010 übersandte das Eisenbahn-Bundesamt die mit dem Zulassungsantrag von der Vorhabenträgerin eingereichten Planunterlagen zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange unter anderem auch an die Klägerin.

7 Mit Mail-Schreiben vom 29. Juni 2010 teilte die Klägerin unter Bezugnahme auf eine Stellungnahme ihres Ortsbeirats Assmannshausen mit, dass ihr „Einvernehmen“ zu der Planung verweigert werde. Am 11. August 2010 fand auf Einladung der Klägerin in Assmannshausen eine Besprechung mit der Vorhabenträgerin über die geplanten Maßnahmen statt. Hierbei erläuterte die Klägerin die bereits im Jahre 2007 und 2008 erhobenen Forderungen des Ortsbeirats Assmannshausen an die Deutsche Bahn AG betreffend den Bahnbetrieb durch den Ortsteil. In einem Schreiben vom 24. Oktober 2007 hatte die Klägerin damals der DB International GmbH, Niederlassung Mitte, Folgendes mitgeteilt:

8

Der Ortsbeirat Assmannshausen hat sich am 11. September 2007 sehr eingehend mit der im Betreff genannten Plangenehmigung nach §18 AEG (Bahnübergänge Fußweg, Dreikönigstraße und L 3034) befasst.

9 Wir stellen das Einvernehmen zu den Planungen nur dann her, wenn folgende seit langem an die Bahn gerichtete Forderungen erfüllt werden:

10 1. Im Bahnhof Assmannshausen ist der barrierefreie und rollstuhlgerechte Zugang zu den Gleisen und niveaugleiche Zugang vom Bahnsteig in die Personenzüge zu schaffen.

11 2. Für die komplette Ortsdurchfahrt gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 60 km/h.

12 3. Für die komplette Ortsdurchfahrt sind gepufferte Gleise und Schockabsorber in schallschluckendem Schotterbett zu verlegen.

13 4. Regelmäßige (ein Mal pro Quartal) Reinigungen des Gleiskörpers.

14 5. Der Bahnübergang 98 (L 3034) ist auch dann geöffnet zu halten, wenn ein Personenzug in Richtung Koblenz mit Halt Assmannshausen in den Bahnhof einfährt und dort hält.

- 15 6. Der Fußgängerüberweg Neugasse (101) ist zu einer barrierefreien, rollstuhl- und fahrradgerechten Unterführung auszubauen.
- 16 7. Alle anderen Unterführungen in Assmannshausen sind ebenfalls komplett zu sanieren und die anschließende dauerhafte Unterhaltung und Pflege durch die DB sicherzustellen (auch für 101Neugasse).
- 17 8. Das Sicherungsgeländer und Abtrennungsbauwerke zwischen der Bahntrasse und den direkt anliegenden öffentlichen und privaten Grundstücken sind durch die Bahn zu sanieren/erneuern und die dauerhafte Unterhaltung und Pflege durch die DB sicherzustellen. Insbesondere gilt das für das Gelände der Frankenthalstraße und den Jägerzaun entlang der Bahnhofstraße und am Parkplatz „Alten Bahnhof“.
- 18 Ferner wurde in diesem Schreiben eine Einbahnstraßenregelung für die Dreikönigstraße in Richtung von Ost nach West gefordert und eine Nachtschließung des BÜ 101 (Neugasse) abgelehnt. Außerdem wurde gefordert, den durch die Maßnahmen einhergehenden Verlust von städtischen Flächen (insbesondere Parkplatzflächen) in Form von alternativen Parkplatzflächen mindestens im Verhältnis 1:1 zu entschädigen. Bei Nichterfüllung der Forderungen wurde die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens verlangt.
- 19 Durch Schreiben vom 27. September 2010, beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen am 1. Oktober 2010 teilte die Klägerin mit, sie bestehe weiterhin auf der Verwirklichung ihrer Forderungen.
- 20 Unter dem 22. Dezember 2010 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die Plangenehmigung für das beantragte Vorhaben. Die Forderungen der Klägerin zum Bahnbetrieb wurden zurückgewiesen und festgestellt, dass eine Herstellung des Einvernehmens nicht notwendig gewesen sei (Plangenehmigung S. 14). Ferner wurde festgestellt, dass die Vorhabenträgerin Ersatz für wegfallende Parkplatzflächen zugesagt hat (Plangenehmigung S. 15 zu Nr. 12). Die Genehmigung wurde der Klägerin am 27. Dezember 2010 zugestellt.
- 21 Am 27. Januar 2011 hat die Klägerin Klage erhoben und diese mit am 10. März 2011 per Telefax und am 23. März 2011 im Original bei Gericht eingegangenem Schriftsatz begründet. Die Klage sei wegen eines Eingriffs in ihr kommunales Eigentum und ferner wegen eines Eingriffs in die kommunale Planungshoheit zulässig. Die Genehmigung sei wegen Unbestimmtheit nichtig, zentrale Regelungen der Genehmigung seien sprachlich unverständlich. Der Erläuterungsbericht enthalte zahlreiche abgekürzt verwendete Ausdrücke, die weder aus sich heraus verständlich noch in einem Abkürzungsverzeichnis erklärt seien. Ferner verletze sie in ihren Rechten, dass als Verfahrensart nicht die Planfeststellung gewählt worden sei. Die Plangenehmigung greife mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung in ihr Grundeigentum ein. Sie habe der Inanspruchnahme ihres Eigentums nicht

zugestimmt. Durch die Wahl des Plangenehmigungsverfahrens sei ihr rechtliches Gehör abgeschnitten worden, weil sie nicht fristwährend formelle Einwendungen habe erheben können. Das Plangenehmigungsverfahren habe außerdem zu Unrecht bewirkt, dass auf die gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet worden sei. Die Planung trage ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst, der Erläuterungsbericht und die Plangenehmigung begründeten die Erforderlichkeit des Vorhabens nicht näher. Der Eingriff in ihre Rechte könne durch zumutbare Planungsalternativen wie den Bau eines Tunnels unter Umgehung ihrer Ortslage oder die Verlagerung von Güterverkehr auf andere Strecken vermieden werden. Das Vorhaben greife in den Lebensraum der Mauereidechse ein und zerstöre deren Fortpflanzungshabitate in den Ruderalfluren und Steinhaufen. Eine Bestandserfassung der Mauereidechse sei unterlassen worden.

- 22 Die Plangenehmigung beruhe auf einer lückenhaften Zusammenstellung des Abwägungsmaterials. Gerügt würden Defizite bei der Ermittlung der Nutzerzahlen des nur fußläufig nutzbaren Bahnüberganges, bei der Ermittlung der Vorbelastung klägerischer Grundstücke durch Immissionen, und durch Schall- und Erschütterungsmissionen anlässlich der Ausführung der Bauarbeiten sowie beim Befahren der Bahnübergänge und durch die akustischen Warnsignale beim Betrieb des nur fußläufig nutzbaren Bahnübergangs, Defizite bei der Ermittlung der durch die Installation des elektronischen Stellwerks eröffneten Möglichkeit einer Erhöhung von Zugzahlen und Zuggeschwindigkeiten auf der Bahnstrecke und hierdurch erhöhter Lärmimmissionen und Kraftfahrzeugimmissionen als Folge längerer Staubbildungen vor den Bahnübergängen, ferner bei der Ermittlung der Schall- und Erschütterungsmissionen auf kommunale Einrichtungen sowie hinsichtlich der Beeinträchtigung der kommunalen Funktion der Fremdenverkehrsförderung. Insbesondere sei zu beanstanden, dass die Auswirkungen der Lärm- und Erschütterungsmissionen aus dem schon vorhandenen Bahnbetrieb auf kommunale Einrichtungen und Grundstücke der Klägerin nicht berücksichtigt worden seien. Diese Immissionen seien für die erteilte Plangenehmigung abwägungsrelevant, weil sie grundrechtsrelevant seien. Ferner sei aufgrund der angefochtenen Genehmigung mit einer zukünftigen Steigerung der Lärm- und Erschütterungsmissionen zu rechnen. Denn die angegriffene Genehmigung sei ein unverzichtbarer Baustein zur Intensivierung des Bahnbetriebs auf der rechten Rheinstrecke. Die genehmigte Maßnahme sei nämlich eine notwendige Voraussetzung zum Bau und Betrieb eines elektronischen Stellwerks, dieses wiederum eröffne eine Erhöhung der Nutzungsintensität der Bahnstrecke. Es sei damit zu rechnen, dass im Prognosezeitraum der nächsten 10 Jahre mit einer Steigerung der Güterverkehrsnachfrage um 50 % zu rechnen sei. Eine Steigerung der Kapazität der rechtsrheinischen Bahnstrecke von 195 auf 250 Zugfahrten pro 24 Stunden sei möglich. Durch eine für den Betrieb eines elektronischen Stellwerks geeignete Arbeitsweise der Bahnübergänge in Rüdesheim zusammen mit dem elektronischen Stellwerk selbst steigere sich die Kapazität der Strecke um 50 %. Dies sei durch den Ersatz traditioneller Blockabstände durch eine digitale satellitengestützte Zugbetriebsführung zu erreichen.

- 23 Ferner sei die Plangenehmigung auch deshalb rechtswidrig, weil der Betrieb der Eisenbahnstrecke durch den Stadtteil Assmannshausen zu keinem Zeitpunkt öffentlich-rechtlich genehmigt worden sei, jedenfalls aber deshalb, weil die Wirkung der Immissionen des Bahnbetriebs auf das Recht zur kommunalen Selbstverwaltung niemals ermittelt und in eine planerische Abwägung eingestellt worden sei.
- 24 Ein Verstoß gegen das Konfliktbewältigungsgebot liege weiter darin, dass in der Plangenehmigung auf eine verkehrsrechtliche Anordnung Bezug genommen werde, die nicht vorliege. Darüber hinaus verkenne die Plangenehmigung den Bedarf nach Bau einer Unterführung für die Fußgänger; es fehle an einer Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens an den geplanten Bahnübergängen sowohl des Fußgängerverkehrs, des Kraftfahrzeugverkehrs wie auch des Schienenverkehrs. Schließlich sei zu beanstanden, dass die Umstellung der Überwachung der Bahnübergänge von der derzeit praktizierten direkten Sichtkontrolle auf radargestützte Gefahrenfreimeldeanlagen unbewältigte Risiken für Fußgänger aufwerfe. Unter dem Aspekt der kommunalen Fremdenverkehrswerbung könne die Klägerin dies auch rügen.
- 25 Die Klägerin beantragt,
- 26 die Plangenehmigung für das Vorhaben „Umbau der Bahnübergänge L 3034, Dreikönigstraße und Neugasse“ in der Stadt Rüdesheim am Rhein, Stadtteil Assmannshausen, Bahn-km 69,690bis Bahn-km 69,927, vom 22. Dezember 2010 aufzuheben.
- 27 Die Beklagte beantragt,
- 28 die Klage abzuweisen.
- 29 Die Plangenehmigung sei rechtmäßig. Mit dem Ersatz veralteter Stellwerkstechnik durch eine elektronische Technik sei keine Kapazitätssteigerung der Strecke verbunden, die zu einer Verdichtung der Zugfolge mit gesteigerten Schallimmissionen und längeren Schrankenschließungszeiten führen werde. Die Fragen in Zusammenhang mit dem durch die genehmigten Anlagen ausgelösten Verkehrs- und Baulärm seien in der Schall- und Erschütterungstechnischen Stellungnahme (Anhang 2 der Plangenehmigung) adäquat behandelt worden. Eine angebliche Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen habe die Klägerin nicht substantiiert dargelegt. Eine straßenrechtliche Anordnung sei in der Plangenehmigung nicht ausgesprochen worden. Die Genehmigung regle keine Grundstücksinanspruchnahme mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung. Für die durch den Ausbau des Fußweges entfallenden Parkplätze werde wie von der Klägerin gewünscht von der Vorhabenträgerin adäquater Ersatz geschaffen werden. Ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen nach §75 Abs. 2 VwVfG sei ausgeschlossen, da das Baurecht für die rechte Rheinstrecke im 19. Jahrhundert unter anderen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen worden sei.

- 30 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,
- 31 die Klage abzuweisen.
- 32 Auch sie hält die Plangenehmigung für rechtmäßig und betont, Planungsziel sei nicht eine Kapazitätserhöhung oder Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Lärm- und Erschütterungsimmissionen erhöhten sich vorhabensbedingt nicht. Deshalb könne der Kläger keine Berücksichtigung dieser Einwirkungen aus dem vorhandenen Bahnbetrieb gegen die hier erteilte Plangenehmigung geltend machen. Die genehmigte Gefahrenfreimeldeanlage sei ein europäisch zugelassenes Verfahren, funktioniere wetterunabhängig und schließe menschliches Versagen weitgehend aus. Außerdem falle die technische Sicherung eines Bahnübergangs in die alleinige Zuständigkeit der Bahn und nicht auch in die Zuständigkeit des Klägers.
- 33 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die eingereichten Schriftsätze und den Inhalt der von der Beklagten vorgelegten Verwaltungsvorgänge zu der streitgegenständlichen Plangenehmigung (1 Ordner) Bezug genommen, die beigezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden sind.

## Gründe

- 34 A.
- 35 Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist die Klägerin klagebefugt (§42 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO -). Sie kann geltend machen, in ihrer Position als Eigentümerin und Straßenbaulastträgerin von Grundflächen, deren Nutzung sich durch die Planung verändern soll, betroffen zu sein. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18.91 -, juris Rn. 23), der der Senat folgt, vermittelt bereits die einfachrechtliche Eigentümerstellung der Gemeinde eine abwägungserhebliche Position, wenn ein ihr gehörendes Grundstück durch eine Planfeststellung unmittelbar in Anspruch genommen wird; dies gilt auch dann, wenn die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung keine enteignungsrechtliche Vorwirkung hat. Vorliegend kann die Klägerin geltend machen, eine ihr gehörende Grundfläche, die bisher als Parkplatz (Parkfläche für drei Kfz) genutzt worden sei, werde durch die Planung dergestalt beansprucht, dass zukünftig dort nicht mehr geparkt werden könne, weil eine Aufweitung der Fahrbahn an dieser Stelle vorgesehen ist.
- 36 Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen

(BVerwG, a. a. O.). Dies gilt auch für Grundstücke, die sich in gemeindlichem Eigentum befinden, ungeachtet des Umstandes, dass Gemeinden sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz durch Art. 14 Grundgesetz (GG) berufen können, denn das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange erfasst grundsätzlich alle Rechtspositionen unabhängig davon, ob diese Belange auch verfassungsrechtlich abgesichert sind. Nicht erforderlich für das Bestehen einer abwägungserheblichen Position ist auch, dass die Planungsentscheidung enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet, d. h. ein Eigentumswechsel vorgesehen ist. Abwägungsrelevant sind vielmehr dann, wenn das Eigentum beim bisherigen Eigentümer verbleiben soll, seine Nutzungsinteressen, im Falle einer Gemeinde insbesondere diejenigen Nutzungsinteressen mit spezifischem Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben (siehe BVerwG, a. a. O.).

- 37 Die Klagebefugnis ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil die Klägerin der Nutzungsänderung für die Parkplatzflächen unter der Voraussetzung, dass in gleichem Umfang Parkplatzflächen an anderer Stelle durch die Vorhabenträgerin bereit gestellt werden, zugestimmt und die Vorhabenträgerin diese Maßgabe unstreitig zugesagt hat. Denn die Klägerin hat klargestellt, dass dies nur mit der Maßgabe gilt, dass auch den übrigen Forderungen aus dem Schreiben vom 24. Oktober 2007 entsprochen wird. Dies war jedoch nicht der Fall.
- 38 B.
- 39 Die Klage ist aber unbegründet. Die Klägerin kann die Aufhebung der angefochtenen Plangenehmigung nicht beanspruchen. Es lässt sich nicht feststellen, dass die Plangenehmigung rechtswidrig ist und sie in ihren Rechten verletzt (§113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 40 Die der Beigeladenen erteilte Plangenehmigung vom 22. Dezember 2010 ist zunächst nicht mit einem Verfahrensfehler behaftet, der zu ihrer Nichtigkeitserklärung oder Aufhebung führen würde. Die Klägerin kann keinen Erfolg mit ihrer Rüge haben, es hätte ein Planfeststellungsverfahren mit Auslegung der Planunterlagen und öffentlicher Erörterung stattfinden müssen. Nach §18 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (in der Fassung des Gesetzes vom 29. Juli 2009 - BGBl. I, S. 2542 - AEG) dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach §18b AEG i. V. m. §74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (in der Fassung des Gesetzes vom 14. August 2009 - BGBl. I, S. 2827 - VwVfG) kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich (§18b Nr. 2 AEG) beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums einverstanden erklärt haben, wenn ferner mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und wenn schließlich für das Vorhaben nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG - keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§18b Nr. 1 AEG).

- 41 Die Plangenehmigungsbehörde hat vorliegend mit ihrer verfahrensleitenden Verfügung vom 2. März 2010 festgestellt, dass es für das Vorhaben keiner Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bedürfe. Sie hat weiter unter dem 15. März 2010 die mit dem Zulassungsantrag vom Vorhabenträger eingereichten Planunterlagen zur Stellungnahme an die Träger öffentlicher Belange, unter anderem auch an die Klägerin übermittelt und ist davon ausgegangen, dass Rechte der Klägerin durch die Genehmigung des Vorhabens nicht wesentlich beeinträchtigt werden.
- 42 Die Klägerin kann verlangen, dass ihre materiellen Rechtspositionen durch die Erteilung einer Plangenehmigung nicht verletzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 3. Februar 2006 - 5 S 1451/05 -, juris Rn. 31). Sie hat jedoch keinen Anspruch darauf, dass dies in einem bestimmten Verfahren wie etwa einem Planfeststellungsverfahren geschieht (BVerwG, Urteil vom 10. Dezember 2003 - 9 A 73.02 -, juris). Das Argument, durch die Wahl des Plangenehmigungsverfahrens sei ihr das rechtliche Gehör abgeschnitten worden, weil sie nicht die Möglichkeit gehabt habe, fristwahrend formelle Einwendungen gegen den Planungsantrag zu erheben, kann der Klage nicht zum Erfolg verhelfen. Denn die Klägerin hatte im Rahmen der Benehmensherstellung nach §74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 VwVfG die Möglichkeit, ihren Standpunkt darzulegen und Einwände im Hinblick auf die von ihr zu vertretenden Belange zu erheben. Dies und vor allem das vorliegende gerichtliche Verfahren stellen auch eine wirksame Beschwerdemöglichkeit im Sinne des von der Klägerin in Bezug genommenen Art. 13 der Europäischen Menschenrechtskonvention dar.
- 43 Auch aus dem Umstand, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben ist, kann die Klägerin keinen Anspruch auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens herleiten. Zwar sieht §18b Nr. 1 AEG ergänzend zu §74 Abs. 6 VwVfG vor, dass eine Plangenehmigung nur dann erteilt werden darf, wenn zusätzlich zu den anderen in §74 Abs. 6 VwVfG genannten Voraussetzungen für das Vorhaben nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Abgesehen davon, dass auch diese Voraussetzung für die Erteilung einer Plangenehmigung der Klägerin kein subjektives Recht auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens verleiht, lag diese Voraussetzung für die Erteilung einer Plangenehmigung hier vor. Es ist unter keinem Gesichtspunkt erkennbar, dass die Feststellung der Beklagten gemäß §3a UVPG, es bestehe keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, fehlerhaft war. Die Feststellung nach §3a Satz 1 UVPG kann im gerichtlichen Verfahren im Übrigen nur daraufhin überprüft werden, ob die Vorprüfung anhand der Vorgaben von §3c UVPG durchgeführt worden ist und ob das Ergebnis nachvollziehbar ist (§3a Satz 4 UVPG). Die Plangenehmigungsbehörde hat hier eine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Kriterien der Anlage 2 zum UVPG und damit anhand der Vorgaben des §3c UVPG durchgeführt. Diese beruhte auf den vorgelegten Umweltscreenings (Umwelterklärung der DE-Consult vom 11. Dezember 2006, Planfeststellungsunterlagen Bl. 90 ff.) und kommt nach überschlägiger Prüfung zu der nachvoll-



ziehbarer Feststellung, dass die Durchführung einer UVP nicht erforderlich ist (siehe auch Erläuterungsbericht S. 12). Die alleinige, unsubstantiierte Behauptung der Klägerin, die Vorhabenträgerin habe die Frage, ob durch das Vorhaben betriebsbedingt erhebliche Lärm-/Erschütterungsimmissionen entstehen könnten, fehlerhaft verneint, kann nicht aufzeigen, dass entgegen der Feststellungen in den „Screenings“ die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung geboten gewesen wäre.

- 44 Das Verfahren ist auch nicht im Hinblick auf die Frage, ob für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, dem Europäischen Gerichtshof zur Entscheidung vorzulegen. Die Frage, ob das konkrete Vorhaben UVP-pflichtig ist, ist nicht vorlagefähig. Vorgelegt werden können Fragen zur Auslegung des Europarechts, hier etwa zur Auslegung der UVP-Richtlinie, aber nicht die Frage, ob ein konkretes Vorhaben UVP-pflichtig ist. Insoweit ist die Anwendung der Rechtsvorschriften auf einen bestimmten Fall (die Subsumtion) angesprochen, die vom nationalen Gericht vorzunehmen ist. Unabhängig davon kann ausgeschlossen werden, dass für das streitgegenständliche Vorhaben nach der Richtlinie EWG 85/337 des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - UVP-Richtlinie - eine solche Pflicht besteht. Das Vorhaben zählt höchstens zu den in Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie genannten Klassen, bei denen die Entscheidung über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung in das Ermessen der Mitgliedsstaaten gestellt ist. Es handelt sich nämlich höchstens um eine Änderung eines Fernverkehr-Schienenweges im Sinne von Anhang II Nr. 12 i. V. m. Anhang I Nr. 7 der UVP-Richtlinie. Für derartige Projekte sieht die nationale Vorschrift des UVPG als ersten Verfahrensschritt die Feststellung nach §3a UVPG vor, ob eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Führt bereits diese Prüfung - wie hier - zu der Feststellung, dass das Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt hat, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen.
- 45 Die Plangenehmigung ist weiter entgegen der Auffassung der Klägerin nicht deshalb wegen Unbestimmtheit rechtswidrig oder gar nichtig (§§37 Abs. 1, 44 Abs. 1 VwVfG), weil zentrale Regelungen der Genehmigung aufgrund der Verwendung von Abkürzungen sprachlich unverständlich wären. Die Klägerin bezieht sich hierzu auf den Erläuterungsbericht, der als Anlage 1 der Plangenehmigung beigelegt ist und benennt eisenbahntechnische Bezeichnungen, die dort ohne Erläuterung in einem Abkürzungsverzeichnis verwendet worden und nicht verständlich seien.
- 46 Mit diesem Vorbringen kann jedoch keine Nichtigkeit oder Fehlerhaftigkeit der Plangenehmigung dargetan werden. Hinreichende Bestimmtheit eines Verwaltungsakts bedeutet, der Inhalt der getroffenen Regelung, das heißt der Entscheidungssatz, gegebenenfalls im Zusammenhang mit den Gründen und den sonstigen bekannten und ohne Weiteres erkennbaren Umständen, muss für die

Beteiligten so vollständig, klar und unzweideutig zu verstehen sein, dass sie ihr Verhalten danach einrichten können und dass auch die mit dem Vollzug betrauten oder sonst mit der Angelegenheit befassten Behörden den Inhalt etwaiger Maßnahmen erkennen und ihren Entscheidungen zugrunde legen können (siehe Kopp/Ramsauer, VwVfG, 12. Auflage, §37 VwVfG Rn. 5). Die beanstandete Verwendung von Abkürzungen im Erläuterungsbericht der Plangenehmigung ruft jedoch keine Zweifel am Inhalt der Plangenehmigung selbst, an der Verständlichkeit der sie tragenden Begründung oder an der Klarheit der von der Klägerin bei eigenen Entscheidungen zugrunde zu legenden Regelungen der Plangenehmigung hervor. Die Plangenehmigung selbst, die alle maßgeblichen und notwendigen Regelungen enthält und die Grundlage für eigene Maßnahmen der Klägerin - etwa Anordnungen zur Verkehrsführung - sein kann, ist vielmehr in vollem Umfang auch ohne Heranziehung der beanstandeten Abkürzungen im Erläuterungsbericht verständlich, bestimmt und vollständig. Soweit im Übrigen der Erläuterungsbericht eisenbahntechnische Fachbezeichnungen verwendet, dienen diese lediglich der präzisen Bezeichnung von technischen Vorrichtungen; die Verständlichkeit von ganzen Sätzen im Erläuterungsbericht leidet jedoch hierunter nicht. Erst recht nicht ergeben sich Unklarheiten bei von der Klägerin zu beachtenden Vorgaben. Unabhängig davon hat die Beigeladene zur Erläuterung der verwendeten Abkürzungen in der Anlage 3 zu ihrem Schriftsatz vom 8. Juni 2011 ein Abkürzungsverzeichnis vorgelegt.

- 47 Entgegen der Auffassung der Klägerin ist die Plangenehmigung nicht deshalb rechtswidrig, weil sie nicht ihr Einvernehmen zu der Planung nach §36 des Baugesetzbuches - BauGB - erteilt hat. Vielmehr war die Herstellung des Benehmens mit ihr im Sinne des §74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 VwVfG ausreichend. Gemäß §38 BauGB ist auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die Vorschrift des §36 BauGB nicht anzuwenden. Die Plangenehmigung hat gemäß §§74 Abs. 6 Satz 2 VwVfG, 18b AEG die Rechtswirkungen einer Planfeststellung. Bei der hier erteilten Plangenehmigung für den Umbau von drei Bahnübergängen auf dem Gebiet der Klägerin handelt es sich um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung. Ein Vorhaben hat überörtliche Bedeutung im Sinne des §38 BauGB auch dann, wenn mit der Planungsentscheidung lediglich Arbeiten auf dem Gebiet einer einzelnen Gemeinde genehmigt werden, das Vorhaben aber eingebettet ist in ein überregionales Planungsprojekt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 7. Februar 2005 - 9 VR 15.04 -, juris Rn. 10; Beschluss vom 31. Oktober 2000 - 11 VR 12/00 -, juris Rn. 5 ff.). So liegt es hier. Die genehmigte Planung für das Gebiet der Klägerin ist eingebettet in die überörtliche Gesamtmaßnahme der Herstellung von elektronischer Stellwerkstechnik zur Ertüchtigung der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke zwischen Wiesbaden und Niederlahnstein.
- 48 An die Stelle des gemeindlichen Einvernehmens tritt dann gemäß §§74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 VwVfG, 18b AEG das Benehmen mit der Gemeinde als Trägerin öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird. Herstellung des Benehmens

bedeutet in diesem Sinne die Anhörung und abwägende Berücksichtigung des Standpunkts des jeweiligen Trägers der öffentlichen Belange (BVerwG, Beschluss vom 31. Oktober 2000 - 11 VR 122.00 -, juris; Hess. VGH, Urteil vom 23. Juni 2010 - 2 C 2428/09.T -; Kopp/Ramsauer, a. a. O., §74 Rn. 166). Diesen Anforderungen ist hier durch den mehrfachen Schriftwechsel mit der Klägerin und der abwägenden Entscheidung über ihre Einwendungen in der Plangenehmigung (dort S. 14 f.) entsprochen worden.

- 49 Die Planrechtfertigung ist gegeben. Das Vorhaben dient der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Betriebssicherheit der Eisenbahnstrecke (Plangenehmigung S. 10). Diese Planungsziele entsprechen den Zielen des §1 Abs. 1 AEG, wonach durch das Gesetz ein sicherer Betrieb der Eisenbahn und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene sowie die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene gewährleistet werden sollen. Die Planrechtfertigung wird durch die pauschale Behauptung der Klägerin, die fachliche oder technische Notwendigkeit der geplanten Maßnahme werde nicht begründet, nicht in Zweifel gezogen. Dem Erläuterungsbericht für die Maßnahme (dort S. 3) ist zu entnehmen, dass durch die Gesamtmaßnahme „ESTW rechte Rheinstrecke“ die Infrastruktur der rechten Rheinstrecke an die heutigen betrieblichen Randbedingungen angepasst werden soll. Dies beinhaltet insbesondere die Erneuerung der Signaltechnik und die Ausstattung der Strecke mit neuer Leit- und Sicherungstechnik. Die Maßnahme ist notwendig zur Rationalisierung und Senkung der laufenden Betriebskosten und zur Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Bahnbetriebs.
- 50 Die Klägerin kann als Kommune und Hoheitsträgerin von vornherein nicht mit Erfolg geltend machen, die Plangenehmigung sei unter Verstoß gegen artenschutzrechtliche Vorschriften zum Schutz der Mauereidechse ergangen. Das Artenschutzrecht gehört nicht zu denjenigen Belangen, auf deren Einhaltung sich eine Gemeinde berufen kann (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, etwa Beschluss vom 18. März 2008 - 9 VR 5.07 -, juris Rn. 12 m. w. N.). Die Gemeinden können nicht über die Anrufung der Verwaltungsgerichte die Funktion eines Kontrolleurs anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts übernehmen.
- 51 Die Plangenehmigung leidet auch nicht an einem zu ihrer Aufhebung führenden Abwägungsmangel. Vielmehr genügt sie dem in §18 Abs. 1 Satz 2 AEG für die Planfeststellung normierten und auch für die Plangenehmigung gemäß §18b AEG geltenden Gebot, die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (fachplanerisches Abwägungsgebot). Diejenigen Belange, deren Berücksichtigung rechtlich geboten war, sind in die Abwägungsentscheidung eingeflossen. Die weiteren von der Klägerin nunmehr geltend gemachten Belange waren demgegenüber aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen für die Abwägungsentscheidung unerheblich und mussten deshalb nicht berücksichtigt werden.

- 52 Kein Abwägungsfehler liegt zunächst im Hinblick auf die Prüfung von Planungsalternativen vor. Die von der Klägerin - lediglich cursorisch - angesprochenen Alternativen des Neubaus einer Strecke durch Bau eines Tunnels unter Umgehung der Ortslage Assmannshausen oder der überregionale Bau einer neuen Strecke verfehlen das Planungsziel und mussten deshalb keiner näheren Betrachtung unterzogen werden. Planungsziel der Vorhabenträgerin ist die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Betriebssicherheit auf der vorhandenen Eisenbahnstrecke und die Rationalisierung von Betriebsabläufen dieser Strecke. Der Bau einer neuen Strecke verfehlt das Planungsziel, die Bestandsstrecke der technischen Weiterentwicklung anzupassen.
- 53 Entgegen der Auffassung der Klägerin liegen auch keine ihre Belange betreffenden Defizite in der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials vor. Die von ihr benannten angeblich vernachlässigten Gesichtspunkte sind teilweise aus rechtlichen und teilweise aus tatsächlichen Gründen nicht abwägungsrelevant. Die Planung greift zunächst nicht in eine durch Art. 14 GG geschützte Rechtsposition der Klägerin ein, weil sich die Klägerin als Kommune - wie bereits ausgeführt - nicht auf jene Verfassungsnorm berufen kann. Die einfach-rechtliche Eigentümerposition der Klägerin hinsichtlich der von der Planung betroffenen, ihr gehörenden und bisher als Parkplatz genutzten Flächen wird dagegen von der Plangenehmigungsbehörde abwägend gewürdigt. Ein Eigentumswechsel ist nicht vorgesehen. Die Plangenehmigungsbehörde befasst sich aber ausdrücklich mit den Nutzungsinteressen der Klägerin, nämlich mit dem vorhabensbedingten Verlust von drei städtischen Parkplätzen (Plangenehmigung S. 12 und 15) und nimmt die Zusage der Vorhabenträgerin auf, einen Ausgleich in vollem Umfang durch die Errichtung dreier Stellplätze auf der Ladestraße nahe des ESTW-Gebäudes herzustellen. Diese Bewertung der Nutzungsinteressen der Klägerin ist nicht zu beanstanden. Wenn vorhabensbedingt unvermeidlich an einer Stelle Parkplatzzflächen wegfallen, besteht ein angemessener Ausgleich jedenfalls darin, an anderer Stelle eine gleiche Anzahl von Parkplatzzflächen vorzusehen. Das ist hier geschehen.
- 54 Die Plangenehmigungsbehörde hatte weiter zugrunde zu legen, dass die Lärm- und Erschütterungsauswirkungen des vorhandenen Bahnbetriebs aus rechtlichen Gründen nicht in die Abwägung einzubeziehen waren, weil durch den Umbau keine Erhöhung des vom Schienenverkehr ausgehenden Lärms zu erwarten ist, ferner die Baumaßnahme in tatsächlicher Hinsicht nicht zu einer Erhöhung der Streckenkapazität und nicht zu einer Erhöhung der Zugzahl führt, deshalb nicht mit längeren Schrankenschließungszeiten zu rechnen ist und damit zusammenhängend auch eine Erhöhung der Belastungen aus Lärm und Erschütterungen des Straßenverkehrs nicht zu besorgen ist. Weiter hat die Plangenehmigungsbehörde abwägungsfehlerfrei angenommen, dass die Durchführung der Bauarbeiten selbst kein abwägungsrelevantes Konfliktpotenzial hinsichtlich Lärm und Erschütterungen erkennen lässt und auch die Schallimmissionen der zum Betrieb des nur fußläufig nutzbaren Bahnübergangs im Zuge der Planung neu anzubrin-

genden Warnsignale keine Auswirkungen auf Belange der Klägerin haben. Ferner konnte die Plangenehmigungsbehörde davon ausgehen, dass die Schallmissionen beim Befahren der Bahnübergänge durch Kraftfahrzeuge gegenüber dem Istzustand nicht zunehmen und deshalb auch die Wahl eines schalldämmenden Fahrbahnbelages nicht näher zu prüfen war und dass eine Ermittlung der derzeitigen und zukünftigen Nutzerzahlen des nur fußläufig benutzbaren Bahnüberganges nicht geboten war. Die Sicherheit der Bahnschrankenanlagen für Fußgänger schließlich kann die Klägerin nicht rügen. Im Einzelnen:

- 55 Es liegt keine Maßnahme vor, die gemäß der Vorschrift des §41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der sie abschließend konkretisierenden (siehe BVerwG, Urteil vom 23. November 2005 - 9 A 28/.04 -, juris Rn. 27) 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) zu Schallschutzansprüchen führt, deren Vernachlässigung in der Plangenehmigung wiederum die von der Klägerin beantragte Aufhebung der Genehmigung nach sich ziehen könnte. Die genannten Vorschriften finden hier keine Anwendung, so dass diese „normativen Abwägungsregeln“ (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 20. November 2008 - 5 S 1694/07 -, juris Rn. 44) von der Plangenehmigungsbehörde auch nicht berücksichtigt werden mussten.
- 56 Es liegt kein Fall des §1 der 16. BImSchV vor. Die Verordnung gilt gemäß ihres §1 Abs. 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen und eine Änderung ist nach §1 Abs. 2 der Verordnung wesentlich, wenn ein Schienenweg entweder um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Gemäß §1 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung ist eine Änderung ferner dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.
- 57 Keine dieser Fallgruppen ist hier gegeben. Der Umbau der drei plangenehmigten Bahnübergänge stellt weder einen Bau noch eine wesentliche Änderung des Schienenweges dar. Es fehlt bereits an einem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg. Ein solcher Eingriff liegt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 10. November 2004 - 9 A 67.03 -, juris Rn. 36; Urteil vom 17. November 1999 - 11 A 4.98 -, juris Rn. 53), der der Senat folgt, nur dann vor, wenn in die Substanz des Schienenweges, d. h. in die Substanz der Gleisanlage mit ihrem Über- und Unterbau eingegriffen wird. Andere Eisenbahnbetriebsanlagen wie Signalanlagen oder Stellwerke gehören dagegen nicht zum „Schienenweg“ im Sinne des §1 Abs. 2 der 16. BImSchV (Berka in: Kunz, Eisenbahnrecht, Stand Juli 2009, Erläuterungen zu §1 der 16. BImSchV, S. 20a). Eine Änderung der Bahnübergangssicherungstechnik wie hier unterfällt daher nicht der 16. BImSchV (VGH Mannheim, Urteil vom 20. November 2008, a. a. O.,

Rn. 41). Auch durch die von der Plangenehmigung umfassten Maßnahmen des Nachbaus eines Gehweges auf der nördlichen Seite der Straße am BÜ L 3034, den Abbruch des Postengebäudes/Stellwerkgebäudes einschließlich Tanklager am BÜ L 3034, die Errichtung eines Stellplatzes für Weinanlieferung am BÜ L 3034 sowie durch die sonstigen Anpassungsmaßnahmen an Straßen-, Oberbau-, Signal-, Telekommunikation- und sonstigen Anlagen gemäß den genehmigten Planunterlagen (siehe zu all diesen Maßnahmen Plangenehmigung, S. 2) wird nicht in die Substanz der Gleisanlage eingegriffen.

- 58 Etwas anderes ergibt sich auch dann nicht, wenn man - weitergehend als das Bundesverwaltungsgericht - annehmen würde, dass ein erheblicher baulicher Eingriff auch dann vorliegen könnte, wenn die technische Ausstattung einer Schienenverbindung durch umfängliche bauliche Maßnahmen am Gleiskörper, etwa durch Änderungen der Kabelführungssysteme/Kabelschächte und Signalfundamente im Gleisunterbau geändert wird, wie dies etwa für die Durchführung einer sog. Blockverdichtung notwendig wäre (so Ennuschat, Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, Aktuelle Rechtsfragen des Eisenbahn- und Immissionsschutzrechts, 2011, S. 41 f.; ablehnend dagegen: Berka, a. a. O.). Mit der Einbeziehung in den Begriff des „erheblichen baulichen Eingriffs“ soll nach dieser weiteren Auffassung dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die sog. Blockverdichtung eine Erhöhung der Streckenkapazität bezweckt und infolge dessen aufgrund höherer Zugzahlen dann auch eine Zunahme der Lärmissionen zu erwarten ist (siehe Ennuschat, a. a. O.).
- 59 Mit den hier plangenehmigten Maßnahmen wird jedoch keine Blockverdichtung bezweckt oder erreicht; eine Erhöhung der Streckenkapazität ergibt sich nicht. Längere Strecken zwischen zwei Bahnhöfen werden durch Blockstellen unterteilt und in jedem Streckenabschnitt (Blockabschnitt) darf sich immer nur ein Zug befinden (siehe Ennuschat, a. a. O., S. 42). Eine Kapazitätserhöhung findet also statt, wenn durch zusätzliche Signalisierung oder durch andere Maßnahmen erreicht wird, dass die Blockabschnitte kürzer werden und somit Züge in geringeren Abständen einander folgen können. Eine derartige Maßnahme ist jedoch nicht Gegenstand der angefochtenen Plangenehmigung. Die Genehmigung betrifft allein den Umbau von Bahnübergängen, ohne dass Signale versetzt werden.
- 60 Der weitergehende Vortrag der Klägerin zur angeblichen Kapazitätssteigerung bezieht sich auf einen Betriebszustand, der weder durch die plangenehmigte Maßnahme noch durch das Gesamtprojekt „Neubau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) auf der rechten Rheinstrecke“, in das die plangenehmigte Maßnahme eingebettet ist, erreicht werden soll und erreicht wird. Die Klägerin will der plangenehmigten Maßnahme eine Bedeutung unterlegen, die ihr nicht zukommt. Eine Kapazitätssteigerung der Strecke würde eine Blockverdichtung voraussetzen, diese ist jedoch nicht Teil der Maßnahme und auch nicht Teil des soeben bezeichneten Gesamtprojekts. So bleibt das Vorbringen der Klägerin spekulativ und hat keinen Anhaltspunkt in den tatsächlich beabsichtigten baulichen Maßnahmen, wenn sie vorträgt, die angegriffene Genehmigung sei ein „unverzicht-

barer Baustein zur Intensivierung des Bahnbetriebs auf der rechten Rhein-strecke“ und die genehmigte Maßnahme sei notwendig zum Bau und Betrieb eines elektronischen Stellwerks, welches wiederum eine Erhöhung der Nutzungsintensität der Bahnstrecke eröffne. Auch eine Geschwindigkeitserhöhung der Züge wird durch die plangenehmigten Maßnahmen nicht erreicht. Es kann aber nur derjenige Planungsakt, der das Ziel einer Erhöhung der Streckenkapazität hat oder zumindest tatsächlich eine solche Erhöhung bewirkt, mit der Argumentation angegriffen werden, die Maßnahme führe infolge vermehrten Zugverkehrs zu einer verstärkten Immissionsbelastung.

- 61 Eine Kapazitätssteigerung kann schließlich auch nicht mit dem Vortrag darge-tan werden, der Wegfall der personengebundenen Freigabe der Strecke zum Überfahren der Bahnübergänge und die an ihre Stelle tretende automatische Streckenfreigabe führten zu einer Beschleunigung der Freigabevorgänge und dies ermögliche dann eine höhere Zugkapazität auf der Strecke mit der Folge steigender Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Diesem erstmals in der mündlichen Verhandlung erörterten Gesichtspunkt ist die Beklagte überzeugend entgegenge-treten. Die bisherige Freigabe der Strecke durch sog. „BÜ-Beobachter“ erfolgt hiernach durch einen Knopfdruck, nachdem automatisch erst gelbe, dann rote Lichtzeichen am Bahnübergang aufgeleuchtet haben und anschließend - ebenfalls automatisch - sich die Bahnübergänge geschlossen haben. Der BÜ-Beobachter gibt dann nach einem Blick auf die Video-Kamera und Feststellung des Freiseins des Bahnübergangs die Strecke durch Knopfdruck für den annahenden Zug frei. Sein Sichtfeld ist auf den Bahnübergang und den Raum bis etwa 1 m davor beschränkt. Die Vermutung der Klägerin, der BÜ-Beobachter könne etwa sich erkennbar dem Bahnübergang nähernden Personengruppen noch die Möglichkeit zum Passieren des Bahnübergangs vor Schließen der Schranken geben und der Wegfall dieser Handlungsoption des BÜ-Beobachters durch die automatisierte Streckenfreigabe beschleunige die Vorgänge wesentlich mit der Folge einer Ka-pazitätssteigerung der Strecke, trifft nicht zu. Die Schrankenschließung erfolgt bereits automatisch und im Übrigen kann der BÜ-Beobachter aufgrund seines eingeschränkten Beobachtungsraums ein solches weiträumigeres Nahen von Per-sonengruppen auch nicht bemerken.
- 62 Auch aus dem Abwägungsgebot gemäß §18 Abs. 1 Satz 2 AEG (hier in Verbindung mit §18b AEG) ergibt sich nicht die zentrale von der Klägerin geltend gemachte Forderung, die Immissionsbelastungen aus dem vorhandenen Bahnbetrieb bei der Erteilung der Plangenehmigung für den Umbau der Bahnübergänge zu berücksichtigen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungs-gerichts (Urteil vom 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 -, juris Rn. 30; Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 5.07 -, juris Rn. 17) braucht die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich dann nicht aufzu-greifen, wenn das Planvorhaben im Vergleich zu dem Zustand des Schienenwegs, der ohne die Planung bestünde, zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Nachbarschaft führt. Lärmschutzbelange sind nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Denn nur

unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, die Immissionsbelastung als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Dies gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, a. a. O.). Eine verfassungsrechtliche Schutzpflicht der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbehörde setzt erst dann ein, wenn Lärmbelastungen dem planfestgestellten bzw. hier plangenehmigten Vorhaben zuzurechnen sind. An dieser grundlegenden Voraussetzung fehlt es vorliegend, weil die Lärmbelastung sich wie dargelegt durch den Umbau der Bahnübergänge nicht erhöht. Eine darüber hinausgehende allgemeine Lärmsanierungspflicht bei Gelegenheit eines zu genehmigenden Vorhabens sehen die gesetzlichen Vorschriften nicht vor (st. Rspr. des BVerwG, siehe Urteil vom 9. Februar 1995 - 4 C 26.93 -, juris Rn. 15).

- 63 Entsprechendes gilt für die von der Klägerin verlangte Berücksichtigung der Erschütterungsbelästigungen auf kommunalen Grundstücken durch den vorhandenen Bahnbetrieb. Auch eine Berücksichtigung dieser Umstände kann die Klägerin im Rahmen der hier streitgegenständlichen Plangenehmigung nicht verlangen, weil sich die Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb durch das streitgegenständliche Vorhaben nicht verändern.
- 64 Die Plangenehmigung ist entgegen der Auffassung der Klägerin auch nicht deshalb abwägungsfehlerhaft, weil der vorhandene Bahnbetrieb auf der rechtsrheinischen Strecke Wiesbaden - Koblenz hohe Lärmbelastungen auf ihrem Gebiet verursacht und sich nicht im Einzelnen feststellen lässt, ob und in welcher Form in der Vergangenheit öffentlich-rechtliche Genehmigungen für den Streckenbau und die Aufnahme des Betriebs erteilt worden sind. Es gibt keinen Rechtssatz mit dem Inhalt, dass eine jetzt erteilte Genehmigung für den Umbau von Bahnübergängen deshalb rechtswidrig sein kann, weil der Betrieb der betroffenen Eisenbahnstrecke vor langer Zeit unter anderen rechtlichen Voraussetzungen aufgenommen worden ist, zwischenzeitliche planungsrechtliche Genehmigungsakte wie anlässlich der Elektrifizierung der Strecke den jetzigen Bahnbetrieb ebenfalls nicht im Blick hatten und deshalb die Planfeststellungsbehörde anlässlich des jetzigen Verfahrens erstmals Kenntnis von behaupteten gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Bahnbetriebs erhalten hat, ohne diese Auswirkungen in ihre planerische Entscheidung einzubeziehen.
- 65 Vielmehr sind - wie ausgeführt - in die planerische Abwägung nur solche Lärm- und Erschütterungsbelastungen der Nachbarschaft aus dem Bahnbetrieb einzubeziehen, die durch das zu genehmigende Vorhaben ausgelöst werden. Nur dann besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der bahnbedingten Lärmbelastung.
- 66 Nach alledem brauchte der Senat den von der Klägerin in der mündlichen Ver-



handlung gestellten Beweisanträgen Nr. 1 bis 14 nicht nachzugehen. Die Beweisanträge Nr. 1 bis 3, 5 bis 7 und 9 sind von vornherein deshalb unerheblich, weil sie nicht Belange der Klägerin, sondern die Belange des Klägers des Parallelverfahrens 2 C 2435/11.T betreffen. Die in den Beweisanträgen 4, 8 und 10 unter Beweis gestellten Aussagen zur tatsächlichen Lärm- und Erschütterungsbelastung in Rüdesheim durch den vorhandenen Bahnbetrieb sind - wie oben ausgeführt - unerheblich für die Entscheidung des Senats im vorliegenden Verfahren, wobei beim Beweisantrag Nr. 10 eine unsubstantiierte und damit der Beweiserhebung nicht zugängliche Unterstellung über „zukünftig gesteigerte Immissionen“ hinzu kommt. Die Beweisanträge Nr. 11 und 12 sind für die Entscheidung des Senats unerheblich, weil die im Beweisantrag Nr. 11 unterstellte „zukünftig technisch mögliche Steigerung der Zahl der Güterzüge auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke“ wie ausgeführt ohne Bedeutung für die jetzt plangenehmigte Maßnahmen ohne kapazitätssteigernde Wirkung ist und weil die mit Beweisantrag Nr. 12 unter Beweis gestellte Nachfragesteigerung auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke unerheblich ist, solange von einer kapazitätserhöhenden Wirkung der Maßnahme nicht auszugehen ist. Eine solche Wirkung tritt hier - wie oben dargelegt - nicht ein.

- 67 Beweisantrag Nr. 13 ist im Verfahren der Klägerin unerheblich für die Entscheidung des Senats, weil er die Belastung von Anwohnern trassennaher benachbarter Hauswohngrundstücke in Rüdesheim und keine Belange der Klägerin als Kommune betrifft. Unabhängig davon ist Beweisantrag Nr. 13 auch unsubstantiiert, weil nicht dargetan wird, im Zusammenspiel mit welchen „weiteren technischen Maßnahmen“ neben dem elektronischen Stellwerk die Immissionsbelastung kausal durch die angegriffene Plangenehmigung erhöht werden soll. Beweisantrag Nr. 14 ist ebenfalls für die Entscheidung des Senats im Verfahren der Klägerin bereits deshalb unerheblich, weil er wiederum Wohnnutzer in Nachbarschaft der Bahnstrecke betrifft. Im Übrigen ist der Beweisantrag auch deshalb unerheblich, weil - wie ausgeführt - eine steigende Immissionsbelastung nur dann gegen einen Planungsakt rechtlich angeführt werden kann, wenn der angegriffene Planungsakt selbst und nicht erst noch unbestimmtes lediglich behauptetes späteres Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen zu einer steigenden Immissionsbelastung führen kann.
- 68 Es liegen weiter keine Abwägungsdefizite in Bezug auf sonstige Lärm- und Erschütterungsbelange und auch nicht im Hinblick auf Baulärm und baubedingte Erschütterungen vor.
- 69 Die Plangenehmigungsbehörde hat zum Umbau der drei Bahnübergänge L 3034, Dreikönigstraße und Fußweg in dem Ortsteil Assmannshausen der Klägerin eine Schall- und Erschütterungstechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Fritz (vom 5. Februar 2010, Anhang 2 zum Erläuterungsbericht, Planunterlage Bl. 182 ff.) eingeholt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Anpassung der Bahnübergänge keine Zunahme des Straßenverkehrs und damit auch keine signifikante Änderung der Vorbelastung aus Straßenverkehrslärm eintreten wird

(Stellungnahme S. 5). Bauliche Veränderungen erfolgten allenfalls durch die Erweiterung des Kurvenradius im Einmündungsbereich Frankenthalstraße/Am Alten Bahnhof in Verbindung mit dem Ausbau einer Stellplatzfläche sowie durch die Verbreiterung der Straße Am Alten Bahnhof über eine Abschnittslänge von weniger als 20 m. Dies führe zu keiner Zusatzbelastung durch Straßenverkehr, sondern im Gegenteil wegen der Erweiterung des Verkehrsraums in dem von der Bebauung abgewandten Bereich zu einer geringfügigen Entlastung. Aus der Schall- und Erschütterungstechnischen Stellungnahme (a. a. O.) konnte die Plangenehmigungsbehörde weiter die von der Klägerin nicht substantiiert in Zweifel gezogene Feststellung entnehmen, dass durch den Umbau der Bahnübergänge auch kein zu Vorkehrungen nötiger Lärm von ortsfesten Einrichtungen erzeugt wird, keine signifikante Änderung der gegebenen Vorbelastung aus schienenverkehrsinduzierten Erschütterungen und auch kein wesentliches lärm- und erschütterungstechnisches Konfliktpotenzial beim Umbau selbst zu erwarten ist (Stellungnahme a. a. O., S. 7 und 9).

- 70 Zu den von den akustischen Anlagen zur Warnung von Fußgängern am Bahnübergang Neugasse (Fußweg) erzeugten Warnsignalen weist die Stellungnahme unwiderlegt darauf hin, dass der von den Anlagen ausgehende Lärm hinzunehmen sei, weil dies zur Abwehr von Gefahren und zur Gewährleistung der Betriebssicherheit erforderlich sei. Die Klägerin kann bereits nicht dartun, dass der von den Warnanlagen ausgehende Lärm von ihr geltend zu machende Belange betrifft. Sie hat insbesondere keine kommunale Einrichtung benannt, die im Wirkungsbereich der Anlagen liegt. Eine Rechtsverletzung der Klägerin durch die Einführung der Warnsignale ist daher nicht im Ansatz erkennbar.
- 71 Die Plangenehmigungsbehörde hat auch nicht abwägungsfehlerhaft das Interesse der Klägerin an der Verfügbarkeit einer möglichst großen Zahl von öffentlichen KFZ-Stellplätzen (Parkplätzen) für touristische Besucher des Stadtteils übergangen. Vielmehr befasst sich die Genehmigung wie bereits dargestellt ausdrücklich mit dem vorhabensbedingten Verlust von drei städtischen Parkplätzen auf städtischen Grundstücken (Plangenehmigung S. 12 und 15) und nimmt die Zusage der Vorhabenträgerin auf, einen Ausgleich in vollem Umfang durch die Errichtung dreier Stellplätze auf der Ladestraße nahe des ESTW-Gebäudes herzustellen. Die Klägerin hat nicht dargetan, dass die Vorhabenträgerin diese Zusage, die die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung in die Plangenehmigung erübrigte, nicht einhalten will oder kann.
- 72 Die Plangenehmigung lässt weiter keine Abwägungsfehler in Bezug auf die Belange der Klägerin hinsichtlich der innerörtlichen Verkehrsführung erkennen. Die Klägerin hat zur Verkehrsführung im Rahmen der Benehmenserstellung gefordert, am BÜ 98 (L 3034) solle die Bahnhofstraße nur noch von Süden kommend Richtung BÜ 98 als Einbahnstraße befahrbar sein und beim BÜ 100 solle die Dreikönigstraße (östlich des Bahnübergangs) ab Ende Parkplatz Metzgerei Bach bis hinter den Bahnübergang zur Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Ost nach West erklärt werden und in gleicher Weise solle die Dreikönigstraße

westlich des BÜ 100 ebenfalls Einbahnstraße in Fahrtrichtung West werden. Eine solche Verkehrsregelung liegt der angefochtenen Plangenehmigung auch zugrunde (siehe Plangenehmigung S. 10 mit Anlage 3.1.4.1 - Beschilderungsplan -). Eine Verletzung von Belangen der Klägerin ist insoweit daher ausgeschlossen. Die Plangenehmigungsbehörde hat dem Konfliktbewältigungsgebot genügt, indem sie die Anregungen der Klägerin übernommen und der Genehmigung zugrunde gelegt hat. Sie durfte davon ausgehen, dass die Klägerin und ihr Ortsbeirat die beste Orts- und Detailkenntnis von den Verkehrsströmen haben und am besten beurteilen können, welche Regelungen zur Verkehrsführung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am dienlichsten sind. Die Plangenehmigungsbehörde hatte keine Erkenntnisse dazu, dass die von der Klägerin selbst vorgeschlagene Verkehrsführung offenkundig zu Problemen bei der Verkehrsabwicklung führen wird, etwa dadurch, dass es zu nicht hinnehmbaren Rückstaus an den Bahnübergängen während der Schrankenschließungszeiten kommt.

- 73 Soweit die Klägerin eine Bemerkung im Erläuterungsbericht beanstandet, in der davon gesprochen wird, Verkehrszeichen würden dort nur informativ erwähnt und die „verkehrsrechtliche Anordnung liege vor“, kann damit kein Rechtsfehler der Plangenehmigung aufgezeigt werden. Zuständig für verkehrsrechtliche Anordnungen ist grundsätzlich die Klägerin (§11 Abs. 1 Nr. 2c der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12. November 2007 - GVBl. I, S. 800 -); die irrige Annahme im Erläuterungsbericht, eine derartige verkehrsrechtliche Anordnung liege bereits vor, führt zu keinem Rechtsfehler in der Plangenehmigung. Die Plangenehmigungsbehörde konnte sich im Rahmen des Gebots der Konfliktbewältigung darauf beschränken zu prüfen, ob nach Durchführung der Umbaumaßnahmen der sichere Verkehrsfluss in der engen Ortslage Assmannshausen weiterhin gewährleistet ist; sie hat hierfür die Vorschläge der Klägerin aufgegriffen. Unabhängig davon hätte sie aber auch nur dann ihre Kompetenz zur Planfeststellung für Eisenbahnanlagen überschritten, wenn sie in der Plangenehmigung selbst verkehrsrechtliche Anordnungen getroffen hätte, die nicht unmittelbar für die plangenehmigte Maßnahme notwendig waren. Die formelle Konzentrationswirkung von Planfeststellung und Plangenehmigung (§§75 Abs. 1, 76 Abs. 6 Satz 2 VwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen bereits im Planfeststellungsbeschluss bzw. der Plangenehmigung, soweit die Anordnungen für die genehmigte Maßnahme notwendig sind (siehe BVerwG, Beschluss vom 7. Juli 2000 - 4 B 94.99 -, juris).
- 74 Die angefochtene Plangenehmigung leidet ferner nicht unter einem Abwägungsdefizit im Hinblick darauf, dass sie keine Überlegungen zur Aufbringung eines schallmindernden Fahrbahnbelags an den Bahnübergängen enthält. Es ist nicht erkennbar, dass eine nähere Befassung mit der Frage eines schallmindernden Fahrbahnbelags deshalb erforderlich gewesen wäre, weil insoweit Konfliktpotenzial bestünde. Vielmehr ist - wie bereits ausgeführt - zugrunde zu legen, dass der Lärm von Kraftfahrzeugen, die die Bahnübergänge befahren, sich vorhabensbedingt nicht erhöht und deshalb Vorkehrungen im Hinblick auf einen schallmindernden Fahrbahnbelag nicht erwogen werden mussten.

- 75 Die Klägerin kann die Aufhebung der angefochtenen Plangenehmigung schließlich auch nicht mit dem Einwand erreichen, die Sicherheit an den drei umzubauenden Bahnübergängen sei planbedingt nicht mehr hinreichend gewährleistet. Sie trägt insoweit vor (Schriftsatz vom 30. April 2012, Bl. 186 ff. der Gerichtsakte), die vorhandene Video-Kameraüberwachung der Bahnübergänge werde durch radargestützte Gefahrenfreimeldeanlagen ersetzt. Diese könnten keine Hindernisse wie eine auf dem Bahnübergang gestürzte und dort flach liegende Person erkennen. Eine solche Person sei somit dem Risiko ausgesetzt, vom nächsten Zug überrollt zu werden. Die Gefahrenfreimeldeanlage erfülle nicht die Bedingungen des §11 Abs. 16 der Eisenbahnbetriebsordnung - EBO -.
- 76 Mit diesem Einwand kann die Klägerin aber keine von ihr als Kommune nach Art. 28 Abs. 2 GG geltend zu machenden Belange dartun. Die Klägerin ist nicht dazu berufen, die Sicherheitsinteressen ihrer Bewohner oder der in ihr Stadtgebiet kommenden Touristen wahrzunehmen. Sie hat keine kommunale Einrichtung benannt, die durch die behauptete Gefährdung der Sicherheit an den plangenehmigten Bahnübergängen erheblich beeinträchtigt sein könnte. Auch der Umstand, dass nach dem Vorbringen der Klägerin viele Touristen die Bahnübergänge zu Fuß überqueren, ordnet den Belang der Sicherheit an den Bahnübergängen für Fußgänger nicht den kommunalen Planungsbelangen der Klägerin zu. Bereits deshalb war den Beweisanträgen Nr. 15 und Nr. 16 im Verfahren der Klägerin nicht nachzugehen. Auch die bloße Bezugnahme auf die Anzahl der Übernachtungsgäste des Fremdenverkehrs in Rüdesheim am Rhein vermag keinen hinreichenden Bezug zu Aufgaben der Klägerin darzutun. Unabhängig davon ist den Beweisanträgen Nr. 15 und Nr. 16 aber auch deshalb nicht nachzugehen, weil sie für die Entscheidung des Senats unerheblich sind. Die gerügten Sicherheitsmängel könnten nicht zu der allein begehrten Planaufhebung führen, weil sie durch eine Schutzauflage behoben werden könnten (§18e Abs. 6 Satz 2 AEG). Die Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung unwiderlegt erläutert, dass es technisch möglich sei, die Gefahrenfreimeldeanlagen so einzustellen, dass ihr Erfassungsfeld - unter Inkaufnahme von gravierenden Restriktionen für den Eisenbahnbetrieb - bis auf den Boden herunter reicht.
- 77 Die Klägerin kann schließlich nicht verlangen, dass der nur für den Fußgängerverkehr benutzbare Bahnübergang Neugasse durch eine Unterführung ersetzt wird. Für ein derartiges Begehren gibt es keine Rechtsgrundlage. Auch aus §3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) ergibt sich kein subjektives Recht der Klägerin, im Rahmen des Umbaus eines Bahnübergangs seine Ersetzung durch eine Fußgängerunterführung zu verlangen. Eine dahingehende Reduzierung des planerischen Ermessens der Genehmigungsbehörde etwa deswegen, weil die derzeitigen Verkehrsverhältnisse nicht hinnehmbar sind, liegt offenkundig nicht vor. Derartiges wird von der Klägerin auch nicht geltend gemacht, Daher bestand für die Plangenehmigungsbehörde auch kein Anlass, die Nutzerzahlen des nur fußläufig benutzbaren Bahnübergangs zu ermitteln, das insoweit gerügte Defizit in der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials besteht nicht.

- 78 Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen, weil sie unterliegt (§154 Abs. 1 VwGO). Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind für erstattungsfähig erklärt worden, weil sie erfolgreich einen Sachantrag gestellt und sich damit einem Prozessrisiko ausgesetzt hat (§§162 Abs. 3, 154 Abs. 3 VwGO).
- 79 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §167 VwGO i. V. m. §§708 Nr. 11, 711 ZPO.
- 80 Gründe für eine Zulassung der Revision gemäß §132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.