

Abschrift

OBERVERWALTUNGSGERICHT

DES LANDES SACHSEN-ANHALT



1 K 17/13

Verkündet am 17. Juli 2014
Markwart, Justizangestellte als Ur-
kundsbeamtin der Geschäftsstelle

IM NAMEN DES VOLKES

U R T E I L

In der Verwaltungsrechtssache

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

[REDACTED]

Kläger,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Baumann und Kollegen, Annastraße 28,
97072 Würzburg,

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, [REDACTED]

[REDACTED]

Beklagte,

beigeladen: die DB Netz AG, [REDACTED]

[REDACTED]

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. Maaß, Dr. Vogt, Mollenhauer-Fulda und
Dr. Aumüller, Großer Burstah 42, 20457 Hamburg,

w e g e n

Planfeststellung für den Bau neuer Strecken von öffentlichen Eisenbahnen;
- hier: Planfeststellungsverfahren „Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Planungsabschnitt 1, Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Ehle (km 134,652)“ -

hat das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt - 1. Senat - auf die mündliche Verhandlung vom 17. Juli 2014 durch den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht Becker, die Richterin am Oberverwaltungsgericht Kempf und den Richter am Oberverwaltungsgericht Schneider sowie die ehrenamtlichen Richterinnen Hiller und Knappe für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verpflichtet, über eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Februar 2011 in der Fassung der Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse vom 28. März 2011, 25. Juni 2012 und 4. Juni 2014 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärmimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 in der Fassung der Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse wird aufgehoben, soweit er dieser Verpflichtung entgegensteht.

Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens, mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die nicht erstattungsfähig sind.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckungsfähigen Betrages abwenden, wenn nicht die Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

T a t b e s t a n d :

Die Kläger wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG der Beklagten, weil er keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorsieht.

Eigenen Angaben zufolge sind die Kläger zu 1. (IP 12), 3. (IP 175), 4. (IP 93) (Mit)Eigentümer, der Kläger zu 2. (IP 176) Mieter von Wohngrundstücken, die im Gemeindegebiet von Biederitz an der Eisenbahnstrecke 6110, Potsdam Griebnitzsee-Eilsleben liegen. Sie wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau dieser Eisenbahnstrecke.

Gegenstand des Vorhabens „Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Planungsabschnitt 1, Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Ehle (km 134,652), Bahn-km 133,800 - 136,550 der Strecke Potsdam Griebnitzsee-Eilsleben (6110)“ ist im Wesentlichen der Neubau einer zweiten Eisenbahnüberführung über die Ehle, die Umgestaltung des Spurplanes des Westkopfes des Bahnhofes Biederitz, die Verbreiterung des vorhandenen Bahndammes südlich der bestehenden Eisenbahnüberführung zur Erreichung der Viergleisigkeit zwischen dem Bahnhof Biederitz und der Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße und der Ersatz der bestehenden Eisenbahnüberführung durch einen Neubau.

Die Planunterlagen lagen vom 1. bis 30. April 2008 in der Landeshauptstadt Magdeburg und in der damaligen Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser (dort in Möser und Heyrothsberge) öffentlich aus. Einheitliches Ende der Einwendungsfrist war der 14. Mai 2008.

Mit an das Landesverwaltungsamt gerichtetem Schreiben vom 29. April 2008 machte der Kläger zu 1. geltend, für das Vorhaben fehle es an aktiven Lärmschutzmaßnahmen, der vorgesehene passive Schutz sei nicht ausreichend. Die Hainholzstraße sei für den Baustellenverkehr völlig ungeeignet.

Der Kläger zu 2. wandte sich mit Schreiben vom 4. Mai 2008 an das Bauamt der Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser und rügte unzureichenden Lärmschutz, vor allem wegen des Anstiegs der Zugzahlen, insbesondere beim Schienengüterverkehr und bei Nacht, sowie wegen der nach Abschluss der Baumaßnahme zulässigen höheren Geschwindigkeiten. Er fordere aktive Lärmschutzmaßnahmen auch während der Bauzeit. Die Inanspruchnahme der Deichstraße während der Bauzeiten sei nicht erforderlich, da der Verkehr über bahneigenes Gelände umgeleitet werden könne.

Der Kläger zu 3. wandte mit Schreiben an die Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser vom 30. April 2008 ein, die mit dem Planvorhaben einhergehende Erhöhung des Zugverkehrs und der Zuggeschwindigkeiten führe zu einer verstärkten Verlärmung, der durch die empfohlenen lärmtechnischen Maßnahmen der „schalltechnischen Untersu-

chung“ nicht ausreichend Rechnung getragen werde. Gesundheitsschädliche Folgen würden befürchtet. Die Art der Lärmermittlung, insbesondere die Ermittlung eines Mittelungspegels und die Berücksichtigung eines Schienenbonus, würden gerügt. Gefordert werde aktiver Lärmschutz in Form von Schallschutzwänden. Die Feinstaubkonzentration werde den von der EU vorgegebenen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ übersteigen. Es drohe ein Wertverlust der Immobilien. Die Deichstraße sei als Baustraße ungeeignet.

Der Kläger zu 4. teilte dem Landesverwaltungsamt über die Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser mit Schreiben vom 27. April 2008 mit, dass man sich wegen der ökonomischen Abwertung des Grundstückes durch die geplante Baumaßnahme Schadensersatzforderungen an die Deutsche Bahn AG vorbehalte. Die Baustraße Nord durch die Hainholzstraße zu führen, sei für die Anwohner unzumutbar. Für die sehr ruhige Lage in einer Stichstraße habe man einen hohen Preis bezahlt. Ständiger Bauverkehr mache die bevorzugte Lage über mehrere Jahre hinweg zunichte. Bereits der bisherige Zugverkehr bringe fühlbare Erschütterungen und habe zu Rissen im Innenputz geführt. Diese Nachteile würden bei höherer Zugfrequenz noch zunehmen. Gefordert werde daher eine erschütterungsarme Bauweise der Gleise und eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Züge auf max. 50 km/h. Zudem sei aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand der Vorzug zu geben, da passive Maßnahmen bei der erwarteten Zugfrequenz von 400 Zügen täglich keine Nutzung von Garten und Terrasse mehr erlauben würden. Zudem seien die Kosten für passiven Schallschutz zu niedrig bemessen, da nur Schallschutzfenster und kein Einbau von Klimaanlage vorgesehen seien.

Mit Beschluss vom 16. Februar 2011 stellte das Eisenbahnbundesamt den Plan für das Vorhaben „Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Planungsabschnitt 1, Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Ehle (Km 134, 652)“ fest. Die Einwendungen der Kläger zu 1. - 4. wurden (weitestgehend) zurückgewiesen. In den Gründen des Planfeststellungsbeschlusses wird u. a. ausgeführt,

- ein befürchteter Wertverlust von Immobilien (betrifft Kläger zu 3., O.-Nr. 86; Kläger zu 4., O.-Nr. 41) sei aufgrund der Sozialbindung des Eigentums regelmäßig entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Planung den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebotes entspreche;
- hinsichtlich der Baustellenzuwegung (betrifft Kläger zu 1., O.-Nr. 2; Kläger zu 2., O.-Nr. 38; Kläger zu 3., O.-Nr. 86; Kläger zu 4., O.-Nr. 41) trage das vorgesehene Beweissicherungsverfahren und die Reinigungspflicht des Vorhabenträgers (Nebenbestimmung A.4.5 (3) und (4) des Planfeststellungsbeschlusses) den berechtigten Belangen des Straßenbaulastträgers und der Anwohner hinreichend Rechnung;

- hinsichtlich der bauzeitlichen Immissionen (betrifft Kläger zu 2., O.-Nr. 38; Kläger zu 3., O.-Nr. 86) geht der Plangeber von einer Teilstattgabe der Einwendungen aus, soweit der Vorhabenträger unter Pkt. A.4.13 (1) zur Beachtung der durch die AVV-Baulärm getroffenen Regelungen verpflichtet werde. In Bezug auf baustellenbedingte Erschütterungen hätten sich Einwendungen durch die Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin erledigt, an den betroffenen Gebäuden Beweissicherungsverfahren durchführen zu lassen. Zurückgewiesen würden die Forderungen nach Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten; eine entsprechende Verpflichtung des Vorhabenträgers bestehe erst ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Schienenweges. Betriebsregelungen für eine zeitliche Beschränkung des Einsatzes von Geräten und Maschinen gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV würden gemäß § 7 Abs. 2 32. BImSchV nicht für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes gelten;
- bezüglich Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb werden die gegen die methodischen Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung gerichteten Einwendungen (betrifft Kläger zu 2., O.-Nr. 38; Kläger zu 3., O.-Nr. 86 und Kläger zu 4., O.-Nr. 41) zurückgewiesen. Die 16. BImSchV i. V. m. der „Schall 03“ gebe verbindliche Regelungen, insbesondere für die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, sowie für die generelle Berücksichtigung des Schienenbonus und die Berechnung des Beurteilungspegels anhand eines Mittelungspegels (jeweils gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV) vor. Die Immissionsmessung beruhe nicht auf Messwerten infolge geltender Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern auf einem normierten Rechenmodell, in welches die jeweils relevanten Zuggeschwindigkeiten Eingang finden;

Soweit Forderungen gegen Schienenverkehrslärm erhoben würden (betrifft sämtliche Kläger) wurde den Klägern dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes entsprechend Pkt. A.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses zuerkannt. Bezüglich der Errichtung einer Lärmschutzwand sei schon fraglich, ob die Gleiserweiterung als „wesentliche“ Änderung des Schienenweges anzusehen und der Anwendungsbereich des § 1 der 16. BImSchV eröffnet sei. Auch wenn man dies unterstelle, sei eine Lärmschutzwand jedenfalls aus Kostengründen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck als unverhältnismäßig anzusehen. Die Schutzbedürftigkeit des Außenwohnbereiches werde durch Einhaltung der Tagesgrenzwerte gewährleistet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Eisenbahnverkehr sei als Maßnahme der Verkehrsregelung bauplanungsrechtlich nicht regelungsfähig; Entsprechendes gelte für den begehrten Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugmaterial. Für innovative Lärmschutzmaßnahmen, wie Schienendämpfer, Schall absorbierenden Oberbauformen, besonders niedrigen Lärmschutzwänden und Spurkranzschmiereinrichtungen lägen noch keine belastbaren Erkenntnisse über ihre Wirksamkeit vor, so dass ihre praktische Eignung noch nicht als hinreichend gesichert angesehen werden könne.

- Eine Verschlechterung der eisenbahnbetriebsbedingten Erschütterungswirkungen (betrifft Kläger zu 2., O.-Nr. 38; Kläger zu 4., O.-Nr. 41) könne nicht adäquat-kausal auf die bauliche Änderung des planfestgestellten Vorhabens zurückgeführt werden. Künftige Änderungen des Betriebsprogrammes seien bauplanungsrechtlich irrelevant.
- In Bezug auf die vom Kläger zu 3. (O.-Nr. 86) geltend gemachte Gesundheitsgefährdung durch eisenbahnspezifische Feinstaubbelastung stehe das betriebliche Risiko nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der eisenbahnrechtlichen Bauplanfeststellung, eine Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte sei nicht ersichtlich. Darüber hinaus geltend gemachten Umweltbeeinträchtigungen seien durch Beteiligung der Naturschutzbehörden und naturschutzfachliche Untersuchungen einschl. der Aufnahme der Prüfergebnisse in den festgestellten Plan hinreichend Rechnung getragen worden.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde den Klägern am 22. Februar 2011 (Kläger zu 1.), 2. März 2011 (Kläger zu 2. und 4.) sowie am 8. März 2011 (Kläger zu 3.) zugestellt.

Am 22. März 2011 haben die Kläger Klage erhoben mit dem Hinweis, dass mit der Klage kein vollständiger Angriff auf den Planfeststellungsbeschluss verbunden sei, sondern das Ziel einer Planergänzung um Maßnahmen des aktiven Schallschutzes verfolgt werde.

Am 2. Mai 2011 haben die Kläger zur Begründung ihrer Klage ausgeführt: Der Planfeststellungsbeschluss sei rechtswidrig und verletze sie in ihren Rechten auf körperliche Unversehrtheit sowie in ihrem Recht auf Gewährleistung des Eigentums und freie Entfaltung ihrer Persönlichkeit. Zu Unrecht sehe der Plan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen, insbesondere in Form einer Lärmschutzwand beidseits der geplanten Trasse, vor. Die Planungsentscheidung der Beklagten sei offensichtlich abwägungsfehlerhaft. Entgegen der Auffassung der Beklagten handele es sich bei dem Vorhaben wegen der Kapazitätserweiterung und der Erhöhung des Verkehrslärmpegels bei Nacht auf mehr als 60 dB(A) um eine wesentliche Änderung des Schienenweges, die dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterliege. Die schalltechnische Untersuchung der Beklagten entspreche nicht mehr dem aktuellen Stand der Lärmforschung in Bezug auf den Schienenbonus und die Nichtberücksichtigung von Spitzenpegeln. Der Schienenbonus, der einen pauschalen Abzug von 5 dB(A) vom ermittelten Beurteilungspegel erlaube, beruhe auf mindestens 30 Jahre alten Studien, berücksichtige nicht den Anstieg des Güterverkehrs vor allem bei Nacht und die starke Frequentierung der Hauptdurchfahrtstrecke von Tschechien in Richtung Hamburger Hafen sowie aus Polen in Richtung Ruhrgebiet. Die in den Studien zugrunde gelegten Zuglängen, Zugfolgen und Zuggeschwindigkeiten seien nicht mehr realistisch, was eine Verlängerung der Einwirkungszeit der Schallereignisse und einen Anstieg des Schalldruckpegels zur

Folge habe. Der nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV maßgebliche Mittelungspegel sei nicht geeignet, die tatsächliche Lästigkeit und Schädlichkeit von Schienenlärm zutreffend abzubilden. Zu berücksichtigen sei die durch Maximalpegel auftretende nächtliche Aufweckwahrscheinlichkeit, die zu stressbedingten Erkrankungen führe. Nächtliche Belastungen durch Spitzenpegel habe die Beklagte weder ermittelt noch in ihre Abwägung eingestellt. Der Gesetzgeber habe seine Beobachtungspflicht verletzt, weil er die 16. BImSchV nicht um ein Maximalkriterium ergänzt habe. Der der Lärmprognose zugrunde gelegte Prognosehorizont bis zum Jahr 2015 sei unsachlich gewählt. Die Anknüpfung an den auf das Jahr 2015 bezogenen Bedarfsplan des Bundes sei nicht ausreichend, weil das Vorhaben zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt und in Betrieb genommen sein werde. Aufgrund einer Informationsveranstaltung der Beigeladenen sei eine Verwirklichung des streitgegenständlichen Planes vor dem Jahr 2025 nicht zu erwarten. Zweifel bestünden zudem an der Planrechtfertigung, soweit es das Zur-Verfügung-Stehen der erforderlichen finanziellen Mittel betreffe.

Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen sei rechtswidrig, weil

- die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Anzahl von 39 „Schutzfällen“ zu niedrig bemessen sei,
- die schalltechnischen Untersuchungen Stand: Januar 2008 und März 2010 methodisch grob fehlerhaft seien; zudem sei das Schallgutachten 2010 nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung gewesen, die Planung insoweit formell fehlerhaft,
- die Annahme der Planfeststellungsbehörde zu den Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht plausibel sei,
- die Kosten für passiven Schallschutz mit 3.000,00 Euro pro Nutzungseinheit unterschätzt würden,
- die Annahme der Planfeststellungsbehörde unzutreffend sei, dass die Grenzwertüberschreitungen nicht den Bereich der Gesundheitsschädigungsschwelle erreichten; in der Nacht seien 5 - 10 dB(A) höhere Lärmwerte zu erwarten, so dass Lärmwerte weit über 60 dB(A) erreicht würden,
- der Aspekt der Vorbelastung übergewichtet worden sei.

Im Rahmen eines Mediationsverfahrens einigten sich die Verfahrensbeteiligten darauf, dass durch die Beigeladene eine neue schalltechnische Untersuchung eingeholt und hiermit die Fritz GmbH beauftragt wurde. Diese kam in ihren Gutachten vom 17. Juli 2012 und 26. März 2013 (Beiakten A und B) zu dem Ergebnis, dass wiederum keine Empfehlung für die Errichtung von Lärmschutzwänden, sondern für passive Maßnahmen erfolgte und zudem u. a. für die Kläger zu 1., 2. und 4. ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach wegen verbleibender Beeinträchtigungen im ggf. vorhandenen Außenwohnbereich festgestellt wurde.

Nach Vorlage der „Fritz-Gutachten“ haben die Kläger ergänzend vorgetragen:

Aufgrund ihres eigenen Sachverständigengutachtens der Regio Consult Verkehrs- und Umweltmanagement GbR vom Mai 2014, dem der Kostenkennwertkatalog (Version V 4.0, gültig ab 1. Mai 2012) der Deutschen Bahn aus dem Jahre 2012 zugrunde liege, sei davon auszugehen, dass bei einer Kombination von Lärmschutzwänden mit (nächtlichen) Geschwindigkeitsbegrenzungen die erforderlichen Tages- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden könnten und sich der Kreis derer, die ergänzend auf passiven Schallschutz angewiesen seien, erheblich vermindere (im Norden von 143 Schutzfällen auf 17, im Süden von 143 Schutzfällen auf 20). Vorgeschlagen werde deshalb, für den Bereich Nord die von Fritz berechnete Variante 6 a mit 4 - 4,5 m hohen Lärmschutzwänden und für den Bereich Süd die Variante 7 a mit 1,5 - 4 m hohen Wänden oder hier alternativ einen Lärmschutzwall jeweils mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h zu kombinieren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung unterfalle als zusätzliche Maßnahme des aktiven Schallschutzes dem § 41 BImSchG; die Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen sei nicht auf bauliche Maßnahmen beschränkt. Es liege ein Abwägungsdefizit vor, weil die Beklagte Geschwindigkeitsreduzierungen im Zusammenhang mit der Bewältigung der Lärmbelastung überhaupt nicht erwogen habe. Die Kosten für die ihrerseits vorgeschlagene Vorzugsvariante stünden auch nicht außer Verhältnis zu dem mit ihr verfolgten Zweck. Sie beliefen sich auf max. 25.000.000 Euro pro Objekt. Zu Unrecht habe der Gutachter (Fritz GmbH) die Unterhaltungskosten bei der Kostenprognose berücksichtigt, maßgeblich seien allein die Baukosten. Zudem würden die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen keinen Dauerschallpegel am Ohr einer schlafenden Person zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen von nicht mehr als 40 dB(A) gewährleisten. Sie seien mit ihrem Klagevorbringen, insbesondere in Bezug auf die Wahl des falschen Prognosehorizontes, nicht präkludiert. Jedenfalls seien die Präklusionsvorschriften unionsrechtswidrig.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 wurde zwischenzeitlich dreimal geändert. Mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 28. März 2011 wurde die Tabelle A 4.3.(1), welche die Grundstücke auflistet, denen dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz zuerkannt wird, um das vom Klageverfahren nicht betroffene Grundstück Hainholzstraße 4 ergänzt. Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 25. Juni 2012 macht den Erläuterungsbericht vom 30. Mai 2012 zum Bestandteil des Bescheides und ändert bzw. ergänzt die Planunterlagen. Gegenstand dieser Planänderung ist der Neubau eines Durchlasses DN 900 bei km 134,383 der Strecke 6110 als Ersatz für den nicht mehr standsicheren Durchlass bei km 134,400.

Mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 erfolgte eine erneute Änderung der Nebenbestimmung A 4.3.(1) des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Februar 2011. Die bisherige Tabelle entfällt und wird durch Anhang 3 der schalltechnischen Untersuchung der Fritz GmbH vom 26. März 2013 ersetzt. Ferner wird u. a. den Klägern zu 1., 2. und 4. ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für verblei-

bende Beeinträchtigungen in ggf. vorhandenen Außenwohnbereichen zuerkannt. In der Begründung (S. 8 Abs. 1 des Beschlusses, Beiakte N = Ordner 12) wird u. a. ausgeführt, die Baumaßnahme werde als Anbau durchgehender Gleise eingestuft und stelle eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar. Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss wurde der Prozessbevollmächtigten der Kläger am 7. Juni 2014 zugestellt.

Am 4. Juli 2014 haben die Kläger gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 4. Juni 2014 Klage erhoben und diesen Beschluss in das laufende Klageverfahren einbezogen.

Sie halten an ihrem bisherigen Klagevorbringen fest und halten dies auch dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 entgegen. Dabei sollen die von der Fritz GmbH erhobenen Daten und Berechnungen nicht in Zweifel gezogen werden. Zudem bezweifeln sie, ob eine vorherige Anhörung vor Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses entbehrlich war, weil die Beklagte nicht nur die passiven Schallschutzmaßnahmen erweitert, sondern eine erneute Abwägungsentscheidung über die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen getroffen habe. Auch sei auf Grund der dem Gericht vorgelegten Verwaltungsvorgänge nicht ersichtlich, dass die Beklagte eine eigenständige Prüfung der schalltechnischen Untersuchung vom 26. März 2013 vorgenommen habe. Soweit der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 mögliche Fehler bei der Kostenannahme als entscheidungsunerheblich ansehe, weil diese ohne Einfluss auf das Ergebnis geblieben seien, ausschließlich passiven Schallschutz auszuweisen, sei dies ohne Offenlegung der Fehler nicht nachvollziehbar. Hinsichtlich der Einbeziehung der Unterhaltungskosten für aktive Schallschutzmaßnahmen handle die Beklagte unter Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz aus Art. 3 GG willkürlich, weil diese Kosten in anderen Verfahren unberücksichtigt geblieben seien. Zudem seien die im Fritz Gutachten zu Grunde gelegten Unterhaltungskosten nicht plausibel, weil sie die Herstellungskosten überschreiten würden.

Die Kläger beantragen,

die Beklagte zu verpflichten, über eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Februar 2011 in der Fassung der Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse vom 28. März 2011, 25. Juni 2012 und 4. Juni 2014 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärmimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden und den vorgenannten Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, soweit er dieser Verpflichtung entgegensteht, sowie die Kosten für den Fall des Unterliegens gemäß § 38 GKG der Beklagten aufzuerlegen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, auf der Grundlage des neuen schalltechnischen Gutachtens der Fritz GmbH sei der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 erlassen worden, der eine erhöhte Anzahl der Ansprüche auf Entschädigung für Maßnahmen des passiven Schallschutzes ausweise. Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse hätten sich aktive Schallschutzmaßnahmen weiterhin als außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehend erwiesen. Mit bautechnisch noch realisierbaren und städtebaulich vertretbaren Wandhöhen könnten trotz hoher Kosten nur wenige Schutzfälle gelöst werden. Die Kosten-Nutzen-Analyse im Gutachten der Fritz GmbH sei methodisch einwandfrei erfolgt; Erhaltungskosten dürften neben den Baukosten einer Lärmschutzmaßnahme berücksichtigt werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung als dauerhafte betriebsregelnde Maßnahme sei im Planfeststellungsbeschluss bzw. Änderungsplanfeststellungsbeschluss nicht in Betracht gekommen. Im Hinblick auf den bauplanungsrechtlichen Charakter des Planfeststellungsbeschlusses sei schon fraglich, ob eine Betriebsregelung überhaupt festgesetzt werden könne. § 41 BImSchG sei keine Rechtsgrundlage für dauerhafte Betriebsregelungen, weil die aus der Norm hervorgehende Verpflichtung mit der Inbetriebnahme des neuen oder geänderten Verkehrsweges einsetze und zu diesem Zeitpunkt vom Vorhabenträger endgültig und abschließend zu erfüllen sei. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung sei jedoch nicht nur einmalig und endgültig bei Aufnahme des Betriebes, sondern während des gesamten Betriebes auszuführen. In jedem Fall sei eine dauerhafte Festsetzung nicht gerechtfertigt, weil hierdurch die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs, insbesondere seine Schnelligkeit, in Frage gestellt würde. Auch geringe Fahrzeitverlängerungen könnten erhebliche Auswirkungen haben und die Gesamtkonzeption des Schienenverkehrsnetzes betreffen. Die Kläger seien mit ihren Einwendungen zum Prognosezeitraum 2015 präkludiert. Zudem sähen die Betriebsprogramme 2020 und 2025 keine Erhöhung der Zugzahlen vor. Bezüglich des Schienenbonus habe der Gesetzgeber dessen Geltung bis Ende 2014 vorgesehen. Auf Grund der Vorbelastung werde die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten.

Die Beigeladene stellt keinen Antrag.

Sie trägt vor, die Kläger seien mit dem Vorbringen zum Prognosehorizont gemäß § 18a Nr. 7 AEG präkludiert, weil der Einwand im Einwendungsverfahren weder ausdrücklich noch sinngemäß erhoben worden sei. Zudem sähen die Betriebsprogramme 2020/2025 keine Erhöhung der Zugzahlen vor. Die Berechtigung des Schienenbonus werde derzeit untersucht; bislang gebe es aber keine Hinweise dafür, dass dessen Beibehaltung offensichtlich unverträglich sei. Für die von den Klägern geforderte Berücksichtigung von Spitzenpegeln gebe es bislang keine normative Anknüpfung. Bis zum Abschluss des Überprüfungsverfahrens der 16. BImSchV und des Inkrafttretens

einer neuen Verordnung seien die bisherigen Berechnungsmethoden heranzuziehen. Die Ermittlungen der Schutzfälle seien nicht zu beanstanden, jedenfalls sei insoweit keine Betroffenheit der Kläger in ihren subjektiven Rechten ersichtlich. Rechtlich festgelegte, mathematisch exakte Lärmgrenzwerte für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bestünden nicht. Es bedürfe stets einer wertenden Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung. Angesichts der erheblichen Vorbelastung durch die Bestandsstrecke reiche eine geringfügige Überschreitung eines nächtlichen Beurteilungspegels von 60 dB(A) nicht aus. Dies treffe auf die Kläger zu. Für die Kläger zu 2., 3. und 4. liege der Beurteilungspegel in Nachtzeiten zwischen 60,4 und 61,6 dB(A), für den Kläger zu 1. zwischen 58,2 und 63,9 dB(A). Soweit sich im Rahmen der Abwägungsentscheidung die Berücksichtigung von Spitzenpegelwerten aufdränge, habe das Bundesverwaltungsgericht (in seiner Entscheidung vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris, RdNr. 294) nächtliche Innenraumspitzenpegel von 53 dB(A), soweit sie nicht häufiger als 13 mal überschritten werden oder von 55 dB(A), soweit sie nicht mehr als 6 mal überschritten werden, als zumutbar angesehen.

Mit dem Einwand, die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes sei nicht in die Abwägung eingestellt worden, seien die Kläger präkludiert, weil sie dies in ihren Einwendungsschreiben weder ausdrücklich noch sinngemäß gerügt hätten. Entsprechendes gelte für die Forderung nach einem Lärmschutzwall. Unionsrecht stünde dem nicht entgegen. Im Übrigen könnten verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung, nicht Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 AEG sein. Auch stehe Unionsrecht einer solchen Betriebsregelung entgegen. Die Funktionsfähigkeit des Schienenweges werde hierdurch in Frage gestellt. Eine Ausnahmekonstellation, die ein Abgehen von der ständigen Praxis, auf die Prüfung betrieblicher Maßnahmen zur Lärminderung zu verzichten, rechtfertigen könne, läge nicht vor.

Zu Recht seien im Gutachten der Fritz GmbH die Schutzfälle an Hand von Wohneinheiten ermittelt worden und auf einen Schutzfall je Wohneinheit am Tag und in der Nacht abgestellt worden. Die Unterhaltungskosten für Lärmschutzwände seien bei der Kostenermittlung zu berücksichtigen. Der Kostenansatz von 3.000,00 € pro Wohneinheit setze sich zusammen aus zwei Lüftungseinrichtungen à ca. 500,00 € (ein Schlafzimmer, ein Kinderzimmer), zwei neuen Fenstern (Schallschutzklasse 2) à ca. 750,00 € sowie Planungskosten für die Erhebung zu 500,00 €, was nicht ausschließe, dass die tatsächlichen Kosten in trassennahen Gebäuden diesen Durchschnittswert zum Teil überschreiten könnten. Die Mehrheit der betroffenen Gebäude dürfte bereits über Fenster der Schallschutzklasse 2 verfügen; auf den Einbau von Lüftungen werde häufig verzichtet. Die 24. BImSchV sei darauf ausgerichtet, Innenraumpegel von 30 dB(A) in Schlafräumen zu gewährleisten. Nach der Tabelle 4 der Akustik 23 seien erst bei Lärmbelastungen von mehr als 68 dB(A) in der Nacht Schallschutzfenster der Schutzklasse 4 oder höher erforderlich. Dies sei bei keinem der Kläger der Fall.

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 sei in formeller Hinsicht rechtlich nicht zu beanstanden. Es handele sich um eine reine Fehlerbehebung, die der Planfeststellungsbehörde jederzeit möglich sei und keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfordere. Jedenfalls seien die Kläger nicht gehindert gewesen, Einwendungen gegen das Gutachten der Fritz GmbH zu erheben, wovon sie auch Gebrauch gemacht hätten und die der Beklagten bei ihrer Beschlussfassung bekannt gewesen seien, wenngleich sie ihnen nicht gefolgt sei. Ein etwaiger Verfahrensfehler erweise sich danach gemäß § 46 VwVfG als unbeachtlich.

Wegen des weiteren Vorbringens der Beteiligten und des Sachverhaltes im Einzelnen wird auf die Gerichtsakte, die Gutachten der Beigeladenen (Beiakte A und B) sowie die Verwaltungsvorgänge der Beklagten (Beiakten C bis N) Bezug genommen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Die Klage der Kläger ist zulässig. Insbesondere wurde der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 in zulässiger Weise, insbesondere fristgerecht, in die gerichtliche Überprüfung mit einbezogen. Er entfaltet neben dem Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 keine eigene Zulassungs- und Gestaltungswirkung, sondern zielt wie die Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse vom 28. März 2011 und 25. Juni 2012 allein auf die Änderung des bereits festgestellten Planes ab, der daher nach Abschluss des Änderungsplanfeststellungsverfahrens in der Fassung gilt, die er durch den (jeweiligen) Änderungsplanfeststellungsbeschluss erhalten hat. Die Änderung eines festgestellten und noch nicht abschließend ausgeführten Planes geschieht demgemäß zwar durch einen im Entstehungsvorgang gesonderten Änderungsplanfeststellungsbeschluss; im Ergebnis führt dies aber zu nur einem einzigen Plan in der durch die Änderungsplanfeststellung erreichten Gestalt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Januar 1981 - 4 C 68.78 -, juris Rdnr. 15; Urteil vom 1. April 2004 - 4 C 2.03 -, juris Rdnr. 29).

Die Klage der Kläger ist in Form eines Neubescheidungsbegehrens auf Planergänzung gemäß § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO begründet.

Die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses der Beklagten vom 16. Februar 2011 in der Fassung der Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse vom 28. März 2011, 25. Juni 2012 und 4. Juni 2014 beurteilt sich nach der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Februar 2011. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses kommt es maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses an. Das gilt in gleicher Weise für die Begründetheit einer auf § 74 Abs. 2 VwVfG gestützten Verpflichtungsklage auf Planergänzung. An der Maßgeblichkeit dieses Zeitpunktes ändert sich auch dann nichts, wenn der Planfeststellungsbeschluss nach seinem Ergehen im We-

ge einer Planergänzung, insbesondere mit veränderten Schutzauflagen versehen wird, namentlich dann, wenn durch eine solche Änderung ursprüngliche Mängel des Planfeststellungsbeschlusses beseitigt werden sollen (so BVerwG, Beschluss vom 17. Januar 2013 - 7 B 18.12 -, juris Rdnr. 27; ebenso BVerwG, Urteil vom 23. April 1997 - 11 A 7.97 -, juris Rdnr. 46).

Dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss mangelt es nicht an der gebotenen Planrechtfertigung wegen der mit der Klage geäußerten Zweifel am Zur-Verfügung-Stehen der erforderlichen finanziellen Mittel. Unbeschadet der Frage, ob die Kläger mit diesem Einwand nicht bereits nach § 18a Nr. 7 AEG präkludiert sind und sich ein entsprechender Mangel im Wege der Planergänzung beheben ließe, ergeben sich keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass eine Vorhabensrealisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen ist. Maßgeblich ist auch insoweit die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Plan. Die Beklagte hat hiernach bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorausschauend zu beurteilen, ob dem Planvorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen. Die Finanzierbarkeit des Vorhabens darf zu diesem Zeitpunkt nicht ausgeschlossen sein. Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses hervortretende Kostensteigerungen führen nicht zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. OVG Schleswig Holstein, Beschluss vom 12. August 2013 - 1 LA 57/12 -, juris Rdnr. 30, 31).

Auch ist die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. Juni 2014 nicht verfahrensfehlerhaft zustande gekommen. Dabei kann dahin stehen, ob eine Öffentlichkeitsbeteiligung und erneute Auslegung des Planes schon deshalb entbehrlich war, weil - wie die Beigeladene meint - die Behörde in einem Planfeststellungsverfahren jederzeit einen von ihr erkannten oder auch nur als möglich unterstellten Mangel beseitigen könne, indem sie das Verfahren wieder aufnehme und erneut zu Ende führe, wobei die Fehlerbehebung im anhängigen Gerichtsverfahren zu beachten sei und das Verfahren zur Fehlerbehebung kein Änderungsverfahren im Sinne des § 76 VwVfG, sondern einen unselbständigen Teil des einheitlichen Planfeststellungsverfahrens darstelle. Der von der Beigeladenen als Beleg für diese Rechtsauffassung benannte Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. August 2005 (- 4 B 17.05 -, juris Rdnr. 9) nimmt seinerseits Bezug auf ein Senatsurteil vom 14. November 2002 (- 4 A 15.02 -, juris), das einen Ergänzungsbeschluss zum Gegenstand hatte, der das Ziel verfolgte, einen Abwägungsmangel nur im Verhältnis zum Kläger zu beseitigen, ohne am Vorhaben selbst etwas zu ändern. Das Bundesverwaltungsgericht stellt hierzu fest, dass das „ergänzende Verfahren“ nicht den Anforderungen des § 73 VwVfG unterliege, weil der Planfeststellungsbeschluss in seiner ursprünglichen Fassung gegenüber allen anderen (privaten) Betroffenen weiterhin unverändert wirksam bleibe und private Dritte durch die Regelungen des Ergänzungsbeschlusses nicht erstmalig oder stärker in ihren Rechten berührt würden (vgl. RdNr. 16). Hiervon abweichend stellt sich die Sachlage des 3. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 4. Juni 2014 dar, der basierend auf einer neuen schalltechnischen Untersuchung (der Fritz GmbH

vom 25. März 2013), einer erneuten Kosten-Nutzen-Analyse und Verhältnismäßigkeitsprüfung in Bezug auf die Art der Lärmschutzmaßnahmen, den Kreis der Anspruchsberechtigten für passive Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung für Beeinträchtigungen in ggf. vorhandenen Außenwohnbereich deutlich erhöht. Soweit die Beklagte im verfügbaren Teil unter Pkt. 1.2 daher regelt

„Plan geändert/ergänzt gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG“

bestehen hiergegen keine rechtlichen Bedenken.

Die Beklagte durfte über die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses in einem vereinfachten Verfahren nach § 18 Satz 3 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG entscheiden, also insbesondere auf ein förmliches Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG verzichten.

Es handelt sich um eine Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens im Sinne des § 18 Satz 3 AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG. Die Planänderung war auch von unwesentlicher Bedeutung im Sinn des § 76 Abs. 2 VwVfG. Unwesentlich ist die Änderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen. Es kommt nicht darauf an, ob die Belange eines einzelnen Betroffenen durch die Änderung stärker berührt werden als durch die ursprüngliche Planung (so BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2009 - 7 A 7.09 -, juris Rdnr. 22). Ebenso wenig kommt es für die 2. Alternative des § 76 Abs. 3 VwVfG („in anderen Fällen...“) darauf an, ob die Rechte Anderer berührt werden (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 13. Aufl., § 76 Rdnr. 35). Bezugspunkt für die Frage einer unwesentlichen Änderung des festgestellten Vorhabens ist dabei nicht die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern der Planfeststellungsbeschluss insgesamt, denn die 3. Änderung ist mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zu einem einheitlichen planfestgestellten Vorhaben verschmolzen (BVerwG vom 17. Dezember 2009, a. a. O., Rdnr. 23). Eine unwesentliche Änderung des festgestellten Vorhabens ist hier zu bejahen, weil Fehler in der auf die Bewältigung der Lärmsituation bezogenen Abwägung nicht geeignet sind, die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage zu stellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 41).

Den Klägern ist Lärmschutz nach Maßgabe der §§ 41 ff. BImSchG i. d. F. vom 26. September 2002 (BGBl. I, S. 3830) i. V. m. der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu gewähren.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung u. a. von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicher zu stellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 41 Abs. 2

BlmSchG gilt Abs. 1 nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV, die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ergangen ist, gilt diese Verordnung für den Bau oder die wesentlichen Änderungen u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 16. BImSchV ist die Änderung wesentlich, wenn

1. u. a. 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 Verkehrslärm 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 16. BImSchV ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Hiervon ausgehend ist zwischen den Beteiligten mittlerweile unstreitig, dass eine wesentliche Änderung des bestehenden Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV wegen baulicher Erweiterung des Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise vorliegt. Dies begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Ausweislich der Angaben im Planfeststellungsbeschluss (vom 16. Februar 2011, S. 64) soll die bis Bahnkilometer 134,3 bereits bestehende Viergleisigkeit um 900 m bis 1100 m (bis Bahnkilometer 135,2 bzw. 135,4) verlängert werden, wodurch die zusätzliche Aufnahme jeweils eines Güterzuges in der maximal zulässigen Länge von 750 m ermöglicht wird. Die Verlängerung der Viergleisigkeit ermöglicht damit die Abwicklung „zusätzlichen“ Verkehrs im Sinne einer Kapazitätserhöhung der Strecke und stellt sich damit als verkehrswirksam dar.

Darüber hinaus liegt auch eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor, weil durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Ein erheblicher baulicher Eingriff liegt vor, da in die Substanz des Schienenweges in großem Umfang eingegriffen wird und die Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen über bloße Sanierungsmaßnahmen hinausgehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 - 9 A 67.03 -, juris Rdnr. 36). Insoweit bestehen keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass mit der Viergleisigkeit lediglich eine ehemals bereits planfestgestellte Lage tatsächlich wieder hergestellt wird

bzw. jahrelang versäumte Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nachgeholt werden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 17. November 1999 - 11 A 4.98 -, juris Rdnr. 53, 54). Das Planvorhaben führt bei den klägerischen Grundstücken auch zu einer Lärm-erhöhung auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Gemäß Anhang 3, Spalte 4, des Fritz Gutachtens vom 26. März 2013 verursacht das streitige Planvorhaben ohne Lärm-schutzmaßnahmen:

- beim Kläger zu 1. (IP 12) maximale Lärmwerte von 61,9 (nachts) dB(A),
- beim Kläger zu 2. (IP 176) maximale Lärmwerte von 61,4 (nachts) dB(A),
- beim Kläger zu 3. (IP 175) maximale Lärmwerte von 61,2 (nachts) dB(A),
- beim Kläger zu 4. (IP 93) maximale Lärmwerte von 61,6 (nachts) dB(A).

Es bestehen auch keine durchgreifenden Zweifel, dass die Verkehrslärmschutzverord-nung (16. BImSchV) noch den gesetzlich vorgesehenen (§§ 41 ff. BImSchG) oder grundrechtlich (Art. 2 Abs. 2, 14 GG) gebotenen Schutz vor Eisenbahnlärm gewährleis-tet. Angesichts fortbestehender technisch-wissenschaftlicher Unsicherheiten und des daraus folgenden weiten Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraums des Verordnungsgebers hat die Verkehrslärmschutzverordnung weiterhin Bestand (so BVerwG, Beschluss vom 17. Januar 2013 - 7 B 18.12 -, juris Rdnr. 41; vgl. auch Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, juris Rdnr. 103, 107).

Die Berücksichtigung des Schienenbonus (vgl. 16. BImSchV § 3 Satz 2, Anl. 2 zu § 3, Korrektursummand „S“ = Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der gerin-geren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) ist für den maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Februar 2011 rechtlich nicht zu beanstanden. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies mit Urteil vom 21. November 2013 (- 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 5, 9, 52) für 2 Planfeststellungsbeschlüsse vom August 2011 ausdrücklich bestätigt. In Bezug auf einen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2006 hat es im Urteil vom 21. Dezember 2010 (- 7 A 14.09 -, juris Rdnr. 52 - 54) ausgeführt, dass die Bundesregierung ihrer Kontroll- und Überprüfungspflicht durch eine bereits eingeleitete Überprüfung nachkomme und es keine Anhaltspunkte dafür gebe, dass die Beibehaltung dieser Regelung derzeit völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Gesundheitsstörungen zu un-terbinden, offensichtlich nicht mehr vereinbar sei. Mit Beschluss vom 17. Januar 2013 (- 7 B 18.12 -, juris Rdnr. 41) hat es diese Rechtsauffassung bestätigt. Mittlerweile hat der Gesetzgeber gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I, S. 1274) geregelt, dass der Schienenbonus für die Eisenbahn ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden ist, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweili-gen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Gemäß Satz 3 kann von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags bereits vor dem 1. Januar 2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Die vorgenannten Regelungen sind

im Hinblick auf ihr Inkrafttreten ab dem 2. Mai 2013 vorliegend rechtlich nicht relevant. Zur Begründung für die Stichtagsregelung verweist die Gesetzesbegründung (BT-Drs. 17/10771 vom 25. September 2012, S. 4) darauf, dass sich die Aufgabenträger auf die Rechtsänderungen einstellen können müssen und es für Maßnahmen an vorhandenen Strecken - sog. Lärmsanierungsmaßnahmen - freiwillige Leistungen des Bundes in Form eines Sonderprogramms für Lärmsanierung gebe.

In Bezug auf die Berücksichtigung von Pegelspitzen hat das Bundesverwaltungsgericht (im Beschluss vom 17. Januar 2013 - 7 B 18.12 -, juris Rdnr. 43) ausgeführt:

„Die allgemeinen Anforderungen an die planerische Bewältigung der Lärmbelastung ergeben sich ausgehend vom Abwägungsgebot in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG ohne weiteres aus den gesetzlichen Bestimmungen. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen - unbeschadet des § 50 BImSchG und vorbehaltlich der Regelung in Abs. 2 - sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Verkehrsgeräusche sind schädlich wenn die in § 2 16. BImSchV festgeschriebenen Immissionsgrenzwerte (§ 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) überschritten werden. Die in den Anlagen zu § 3 16. BImSchV vorgeschriebenen Berechnungsverfahren stellen sicher, dass das Maß des verfassungsrechtlich Zulässigen eingehalten wird.“

Es weist ferner darauf hin, dass hohe Pegelspitzen erheblichen Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels haben. Diese Einschätzung hat der Sachverständige Fritz in der mündlichen Verhandlung des Senats ausdrücklich und nachvollziehbar bestätigt. Im Übrigen steht dem Ordnungsgeber bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt. Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt. Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet. Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Anwendung des Berechnungsverfahrens der Verkehrslärmschutzverordnung nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor. Die Kläger müssen es hinnehmen, dass die Verkehrslärmschutzverordnung nur bestimmte, vom Ordnungsgeber für die Geräuscentwicklung als besonders gewichtig angesehene Parameter in Form besonderer Lärmzuschläge berücksichtigt. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und der Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (so

BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 -, juris Rdnr. 103, 104, 106). Im Hinblick hierauf bestehen an dem Berechnungssystem bezüglich Mittelungswerten keine rechtlichen Bedenken.

Es bestehen auch keine Bedenken in Bezug auf die Ermittlung der „Schutzfälle“.

Das Gutachten der Fritz GmbH vom 26. März 2013 (Pkt. 6.5.1), das sich die Beklagte zu eigen gemacht hat, geht zunächst von durchschnittlich einer Wohn- oder Nutzungseinheit pro Geschossebene aus; dieses Ergebnis wurde durch die Erkenntnisse auf Grund einer Ortsbesichtigung korrigiert. Für Einfamilienhäuser wird ein Faktor 0,7 pro Geschoss berücksichtigt. Im Falle von größeren Mehrfamilienhäusern oder Geschosswohnungsbauten wird die Anzahl von Wohn- oder Nutzungseinheiten pro Geschoss aus der Gebäudegrundfläche plausibel abgeschätzt. Wohneinheiten, für die sowohl am Tag als auch nachts Grenzwertüberschreitungen auftreten, werden doppelt gewichtet (2 Schutzfälle). Diese Ermittlungsweise begegnet im Hinblick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. Juli 2013 (- 7 A 9.12 -, juris) keinen rechtlichen Bedenken. Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen nicht beziffert werden muss und ein Abstellen auf die Anzahl der Wohneinheiten im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ein taugliches Kriterium darstellt (Rdnr. 28). Auch eine differenzierende Betrachtung von Tag- und Nachtwerten und eine Prüfung von insoweit jeweils 2 Schutzfällen entspricht der gesetzlichen Regelung des § 41 Abs. 2 BImSchG (Rdnr. 30). Im Übrigen ist gegen eine generalisierende Betrachtungsweise auf Grund einer Ortsbegehung nichts einzuwenden, wenn die sich daraus ergebenden Annahmen angesichts der festgestellten Art der Bebauung vertretbar sind (Rdnr. 29). Soweit die Beklagte keine schriftlichen Prüfvermerke vorzulegen vermochte, aus denen sich eine eigenständige Prüfung des Sachverständigengutachtens der Fritz GmbH durch die Beklagte ergibt, rechtfertigt dies noch nicht den Schluss, dass eine solche Prüfung unterblieben ist; der Senat hat auch keinen Anhalt für die Annahme, dass dies vorliegend der Fall gewesen ist.

Keinen rechtlichen Bedenken begegnet die Berücksichtigung des Erhaltungsaufwandes bei den Kosten für den Bau von Lärmschutzwänden. Da nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicher zu stellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, hat die Beigeladene entsprechende Schutzmaßnahmen nicht nur einmalig herzustellen, sondern ggf. auch zu unterhalten, damit die erforderliche immissionsmindernde Wirkung auf Dauer gewährleistet bleibt (so BVerwG, Urteil vom 21. April 1999 - 11 A 50.97 -, juris Rdnr. 37 m. w. N.; Urteil vom 15. März 2000 - 11 A 42.97 -, juris Rdnr. 85).

Soweit die Kläger bemängeln, dass die Unterhaltungskosten höher als die Baukosten veranschlagt wurden (vgl. Anh. 4.1. des Fritz-Gutachtens vom 26. März 2013), beruht dies auf dem Umstand, dass der Sachverständige gemäß S. 19 (Pkt. 5.1.1) des Gutachtens zur Bestimmung der kapitalisierten Erhaltungskosten den Ablösebetrag für

eine Schallschutzwand gemäß DB - internen Schriftsatz „Anlagenbilanz nach Anlagenarten“ mit 106,5 % der Baukosten zu Grunde gelegt hat. Eine schlichte, nicht wenigstens auf ihre Plausibilität hin vom Sachverständigen geprüfte Übernahme der von der Beigeladenen vorgegebenen Kostenposition wäre allerdings bedenklich, wenn Anhaltspunkte dafür bestünden, dass die Beigeladene die Kostenaufstellung zu ihren Gunsten manipuliert haben könnte oder die ernsthafte Möglichkeit besteht, dass in der Kostenaufstellung aus Versehen falsche Angaben aufgenommen wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 - 11 A 42.97 -, juris Rdnr. 85). Soweit in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21. April 1999 (- 11 A 50.97 -, juris Rdnr. 37) die Möglichkeit angesprochen wurde, dass die Unterhaltungskosten mit weniger als den von der Beigeladenen (Vorhabenträger) angegebenen 50 bis 56 % der Herstellungskosten zu kapitalisieren sein könnten, wird die Beklagte im Rahmen ihrer Neubescheidung der Frage nachzugehen haben, ob der Anstieg auf heute 106,5 % der Teuerungsrate und dem Zeitablauf geschuldet ist bzw. aus welchen Gründen er realistisch sein könnte, sofern sich eine Herabsetzung der Unterhaltungskosten im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse entscheidungserheblich auswirken würde.

Soweit die Kläger einen willkürlichen Umgang der Beklagten mit der Kostenposition „kapitalisierte Erhaltungskosten“ und einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG rügen, greift dieser Einwand wegen Berufung auf eine Gleichbehandlung im Unrecht nicht durch. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 15. März 2000 (- 11 A 42.97 -, juris Rdnr. 85) bestätigt, dass nach seiner Senatsrechtsprechung der Erhaltungsaufwand anzusetzen gewesen **wäre**. Bereits im Urteil vom 21. April 1999 (-11 A 50.97-, juris Rdnr. 37) stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, „tatsächlich **waren** noch erheblich höhere Kosten in die Abwägung **einzustellen**, da die Planfeststellungsbehörde zu Recht davon ausging, dass in den erforderlichen Kostenaufwand auch noch die Unterhaltungskosten **einzubeziehen sind**“ (Hervorhebungen durch den Senat). Wenn die Beklagte hierauf in anderen Fällen verzichtet hat, führt dies nicht zu einem rechtmäßigen Handeln. Es ist nicht ersichtlich, dass der Beklagten insoweit ein Ermessens- oder Beurteilungsspielraum zusteht und ihre Verwaltungspraxis von Relevanz ist. Im Übrigen handelt es sich bei den im klägerischen Schriftsatz vom 28. Mai 2014 benannten Beispielen der Anlage K 25 und K 26 um jeweils von der Beigeladenen in Auftrag gegebene schalltechnische Untersuchungen, aus denen sich nicht ersehen lässt, ob sich der Erhaltungsaufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen bei der Entscheidung der Beklagten als entscheidungserheblich ausgewirkt hat. Soweit die Kläger mit Schriftsatz vom 4. Juli 2014 auf einen Planfeststellungsbeschluss vom 30. Januar 2014 (Anl. K 27) verweisen, ist auch hier eine Entscheidungsrelevanz des Kostenfaktors „Erhaltungskosten“ angesichts der Mischlösung aus aktivem und passivem Schallschutz nicht ersichtlich.

Soweit die Kläger geltend machen, der im Fritz-Gutachten verwandte Kostenkennwertekatalog der Beigeladenen, der weder veröffentlicht noch den Hauptverfahrensbeteiligten zugänglich gemacht worden sei, sei nicht geeignet für die Berechnung der Kos-

ten der Lärmschutzmaßnahme, insbesondere habe eine Abfrage bei Herstellern von Schallschutzwänden Produktkosten von 300,00 bis 500,00 Euro pro m² ergeben, spricht dies nicht gegen seine Verwendung als Grundlage einer Kostenschätzung. Für die Beklagte kommt es im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung darauf an, ob die angenommenen Werte für eine Schätzung der Kosten plausibel erscheinen, was ggf. mit Unterstützung des Sachverständigen zu beantworten ist. Einer cent-genauen Erfassung des Kostenaufwandes bedarf es nicht. In der mündlichen Verhandlung hat der Sachverständige Fritz auf Nachfrage des Gerichts jedenfalls detailliert und schlüssig erklärt, dass für ihn aufgrund seiner gutachterlichen Erfahrung die Werte aus dem Kostenkennwertekatalog keine - wie die Kläger meinen - „Mondwerte“ seien. Auch rechtfertigen die von der Klägerseite ermittelten „Produktkosten“ pro m² Schallschutzwand nicht den Schluss, dass die Ausführungen im Gutachten der Fritz GmbH vom 26. März 2013 zu Pkt. 5.1.1 darüber, aus welchen verschiedenen Faktoren sich die Baukosten einer Schallschutzwand errechnen, fehlerhaft und die im Anhang 4.1 S. 5 ausgewiesenen Baukosten offensichtlich zu hoch angesetzt worden sind, um den Klägern aktiven Lärmschutz vorzuenthalten. Auch hier gilt im Übrigen, dass eine gleichsam ungeprüfte Übernahme der durch die Beigeladene angegebenen Kostenpositionen sowohl durch den Gutachter als auch die Beklagte nicht erfolgen darf. Daher wird die Beklagte im Rahmen der Neubescheidung der Plausibilität der Kosten nachzugehen haben.

Die Zweifel der Kläger daran, dass es allein mit passiven Schallschutzmaßnahmen möglich sein werde, die entstehende Lärmbelastung in den Innenräumen auf einen Dauerschallpegel am Ohr einer schlafenden Person in einen Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) zu begrenzen und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht zu überschreiten (vgl. zu diesem Gesundheitsaspekt der Lärmwirkungsforschung: BVerwG, Urteil vom 12. April 2000 - 11 A 18.98 -, juris Rdnr. 118; Urteil vom 7. März 2007 - 9 C 2.06 -, juris Rdnr. 29) und es in jedem Fall ergänzender aktiver Schallschutzmaßnahmen bedürfe, um die auftretenden Immissionen vorab deutlich zu reduzieren, machen die Kläger mit dem Hinweis auf die geringe Höhe der von der Beklagten für passive Schallschutzmaßnahmen angesetzten pauschalen Kosten von 3.000,00 € (pro Schutzfall) nicht plausibel. Die Anforderungen aus der 24. BImSchV, nach der sich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen bemessen, gewährleisten, dass der Innenpegel in Wohnräumen ca. 40 dB(A) und in Schlafräumen ca. 30 dB(A) Mittelungspegel nicht übersteigt, wobei auch hier der Schienenbonus von 5 dB(A) zu berücksichtigen ist (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 17. November 2011 - 2 C 2165/09.T -, juris Rdnr. 219; BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 - 11 A 25.95 -, juris Rdnr. 147; BR-Drs. 463/1/96, S. 6 und 7 zu Ziff. 5; BR-Drs. 463/96, S. 7). Anhaltspunkte dafür, dass die nach der 24. BImSchV notwendigen Schallschutzmaßnahmen bautechnisch nicht realisierbar sind, legen die Kläger nicht schlüssig dar und sind auch für den Senat im Hinblick auf die eingehenden Erläuterungen des Sachverständigen Fritz in der mündlichen Verhandlung nicht ersichtlich. Sollten die Kosten hierfür erheblich höher ausfallen, als von der Beklagten prognostiziert, ist nicht ersichtlich, dass dies die Kläger beschweren könnte. Gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG ist Entschädigung zu

leisten für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 (BlmSchG) halten, also den Anforderungen der 24. BlmSchV genügen. Diese Verordnung gewährleistet - wie ausgeführt - die entsprechenden Innenraumpegel.

Die Lärmprognose erweist sich schließlich auch nicht wegen eines zu kurzen Prognosezeitraumes als rechtsfehlerhaft. Die Kläger sind mit diesem Vorbringen nach § 18a Nr. 7 AEG präkludiert. Die Kläger haben diesen Einwand im Planfeststellungsverfahren weder ausdrücklich noch sinngemäß erhoben.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes muss der Betroffene im Einwendungsverfahren zumindest in groben Zügen darlegen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Die Darlegungsanforderungen orientieren sich an den Möglichkeiten eines Laien, Ausführungen, die technisch-wissenschaftlichen Sachverstand voraussetzen, können regelmäßig nicht erwartet werden. Die Anforderungen an die Substantiierung dürfen nicht überspannt werden. Das tatsächliche Vorbringen muss aber so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, welchen Belangen sie in welcher Weise nachgehen soll und wogegen sie den Einwender schützen soll. Dagegen gehört die rechtliche Qualifizierung des tatsächlichen Vorbringens nicht zu den Anforderungen an eine präklusionsverhindernde Einwendung. Es ist Sache der Behörde, die notwendigen rechtlichen Schlüsse aus Tatsachenvorbringen zu ziehen, ohne sich auf eine bestimmte rechtliche Qualifizierung, auf die sich ein Einwender ggf. konzentriert, zu beschränken (so BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris Rdnr. 31).

Die für die Präklusion erforderliche Anstoßwirkung beschränkt sich auf den von der Anhörungsbehörde gewählten Auslegungsbereich, wobei es nicht darauf ankommt, ob dieser Bereich nach Maßgabe des § 18a Nr. 1 AEG zutreffend bestimmt worden ist (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 17).

Die formellen Präklusionsvoraussetzungen bestehen darin, dass die Bekanntmachung der Planauslegung den nach § 18a Nr. 7 Satz 3 AEG erforderlichen Hinweis auf die Einwendungsfrist und die Folgen der Versäumung der Einwendungsfrist enthalten muss; zudem muss die Bekanntmachung den Anforderungen des § 73 Abs. 5 VwVfG genügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris Rdnr. 34).

Hiervon ausgehend liegen die formellen Präklusionsvoraussetzungen in Bezug auf sämtliche Kläger vor. Die Bekanntmachung genügt auch den Anforderungen des § 73 Abs. 5 VwVfG.

Im Amtsblatt des Landkreises Jerichower Land vom 31. Mai 2008 (S. 164) erfolgte den Anforderungen des § 16 Abs. 1 der Hauptsatzung der Gemeinde Biederitz vom

25. Januar 2005 entsprechend die Bekanntmachung der Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser über die Anhörung im streitigen Planfeststellungsverfahren gemäß § 18a AEG. Auf die Auslage des Planes in der Zeit vom 1. bis zum 30. April 2008 während der Dienststunden im Verwaltungsgebäude der Verwaltungsgemeinschaft Biederitz-Möser in Möser sowie in Heyrothsberge wurde hingewiesen. Unter Pkt. 1 erfolgte die Belehrung, wo und bis wann Einwendungen erhoben werden können sowie über die Rechtsfolge des Einwendungsausschlusses gemäß § 18a Nr. 7 Satz 3 AEG. Pkt. 3 und 6 betrifft die Anforderungen des § 73 VwVfG.

Die Kläger sind auch in der Sache präkludiert.

Nach dem insoweit maßgeblichen Empfängerhorizont der Behörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris Rdnr. 32) kann keinem der Einwendungsschreiben der Kläger hinreichend deutlich entnommen werden, dass sie die der schalltechnischen Untersuchung (der Beklagten) aus dem Jahre 2008 zu Grunde gelegte zukünftige Verkehrsbelastung auf der Bahnstrecke in Zweifel ziehen wollen.

Der Kläger zu 2. spricht zwar in seinem Einwendungsschreiben vom 4. Mai 2008 den Prognosezeitraum allgemein an, ohne ihn jedoch in Zweifel zu ziehen. Der Kläger zu 4. führt in seinem Einwendungsschreiben vom 27. April 2008 aus:

„Da der Güterverkehr in einer längerfristigen Perspektive, über das im Planfeststellungsverfahren anvisierte Jahr 2015 hinaus, voraussichtlich weitere Transportkapazitäten erfordern wird, wäre es sinnvoll, schon jetzt über eine Streckenführung nachzudenken, die das „Nadelöhr“ Biederitz umgehen und damit langfristig entlasten würde.“

Der Prognosezeitraum war hiernach bei der Auslegung 2008 erkennbar und hätte den Klägern Anlass zu der Einwendung geben können, dass sie den Prognosezeitraum für zu kurz bemessen und/oder die Zugzahlen für zu niedrig angesetzt halten bzw. weshalb die zugrunde gelegten Zugzahlen anhand der ausgelegten Unterlagen nicht plausibel erscheinen. Dies ist durch keinen der Kläger geschehen.

Die Präklusionsregel des § 18a Nr. 7 Satz 1 AEG begegnet auch keinen unionsrechtlichen Bedenken. Die von den Klägern angeregte Vorlage an den Europäischen Gerichtshof nach Art. 267 AEUV scheidet daher aus. Eine Verpflichtung des Senats im Sinne von Art. 267 Abs. 3 AEUV besteht wegen innerstaatlicher Anfechtbarkeit des Senatsurteils nicht. Zu einer Vorlage an den Europäischen Gerichtshof besteht auch nicht deshalb Veranlassung, weil dieser zur Zulässigkeit nationaler Präklusionsvorschriften noch nicht Stellung genommen hat. In der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist anerkannt, dass die Festsetzung angemessener Ausschlussfristen für die Einlegung von Rechtsbehelfen dem Effektivitätsprinzip grundsätzlich genügt, weil sie ein Anwendungsfall des grundlegenden Prinzips der Rechtssicherheit ist (EuGH, Urteil vom 16. Mai 2000 - Rs. C-78/98 - Slg. 2000, S. I - 3201 Rdnr. 31). Diese

Aussage kann ohne weiteres auf das nationale Rechtsinstitut der Einwendungspräkklusion übertragen werden. Es dient ebenfalls der Rechtssicherheit, insbesondere dem gesteigerten Bedürfnis des Vorhabenträgers nach Schutz und Beständigkeit der unter Drittbeteiligung zustande gekommenen Zulassungsentscheidung. Dass der Einwendungsausschluss im Unterschied zu Ausschlussfristen für die Geltendmachung von Rechtsbehelfen bereits vor Erlass eines gerichtlich anfechtbaren Rechtsakts eintritt, ist ohne Bedeutung, weil das Einwendungsrecht als Anknüpfungspunkt für die Präklusion einem vorgezogenen Rechtsschutz gleich kommt. Dieser vorgezogene Rechtsschutz, der den gerichtlichen Rechtsschutz nicht ersetzt, sondern nur ergänzt, liegt im wohl verstandenen Interesse der Einwendungsberechtigten, denn sie können durch ihr Vorbringen die Chance der (rechtzeitigen) Einflussnahme wahren, bevor eine Art von planerischer Verfestigung des Vorhabens eingetreten ist. Diese Auffassung steht, wie das Bundesverwaltungsgericht mehrfach entschieden hat (Urteil vom 14. Juli 2011 - 9 A 14.10 -, juris Rdnr. 23; Urteil vom 29. September 2011 - 7 C 21.09 -, juris Rdnr. 32), auch nicht im Widerspruch zu den Urteilen des Europäischen Gerichtshof vom 14. Dezember 1995 - Rs. C-312/93 (Slg. 1995, S. I - 4599) sowie vom 15. Oktober 2009 - Rs. C-263/08 - (Slg. 2009, S. I - 9967).

Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits mehrfach entschieden hat, setzt es sich mit dieser Auffassung auch nicht in Widerspruch zu dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 15. Oktober 2009 - Rs. C 263/08 - (Slg. 2009, S. I - 9967). Dieses Urteil besagt nur, dass das Klagerecht einer Umweltschutzvereinigung nach Art. 10a der UVP-Richtlinie nicht deshalb entfällt, weil das Genehmigungsverfahren von einer Stelle mit Gerichtscharakter im Rahmen verwaltungsbehördlicher Zuständigkeiten durchgeführt worden ist und die Vereinigung sich an diesem Verfahren beteiligen konnte. Zur Problematik des Einwendungsausschlusses im Falle ungenügenden Gebrauchmachens von der Möglichkeit der Äußerung im Verwaltungsverfahren lassen sich daraus keine Schlüsse ziehen (so BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, - 9 A 14.10 -, juris Rdnr. 24).

Auch aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 14. Dezember 1995 - Rs. C-312/93 - (Slg. 1995, S. I - 4599) ergeben sich keine Zweifel an der Unionrechtskonformität des Rechtsinstituts der Einwendungspräkklusion. Der Gerichtshof hat in dieser Entscheidung die Zulässigkeit von Ausschlussfristen für das gerichtliche Verfahren grundsätzlich bejaht und die Anwendbarkeit einer solchen Frist nur für den Ausnahmefall abgelehnt, dass ein innerstaatlicher Rechtsakt bei Versäumung der Frist weder vom angegriffenen Gericht noch von einer anderen Instanz auf seine Vereinbarkeit mit Europäischem Recht überprüft und dementsprechend auch nicht zum Gegenstand einer Vorlage an den Gerichtshof gemacht werden kann. Mit dieser besonderen Fallgestaltung, in der es dem Gerichtshof ersichtlich darum ging, die gerichtliche Kontrolle der Vereinbarkeit nationaler Rechtsakte mit dem Europäischen Recht zu sichern, ist der Ausschluss tatsächlichen Vorbringens auf Grund der Einwendungspräkklusion nicht vergleichbar (so BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, - 9 A 14.10 -, juris Rdnr. 25).

Der Einwendungsausschluss setzt im Übrigen Erkundigungs- und Äußerungsfristen, die als angemessen anzusehen sind, sowie eine ausreichende Belehrung über die Folgen verspäteten Vorbringens voraus. Deshalb wird die Rechtsverfolgung nicht mehr als aus Gründen der Rechtssicherheit geboten erschwert. Ebenso wenig begegnen die bei der Anwendung der Präklusionsregelung zu Grunde gelegten Anforderungen an die Substantiierungslast des Einwenders unionsrechtlichen Bedenken; sie sind durch Gründe der Rechtssicherheit gerechtfertigt und verlangen dem Einwender nichts ab, was ihn überfordern und damit zu einer übermäßigen Zugangshürde führen würde (so BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, - 9 A 14.10 -, juris Rdnr. 26 zu § 17a Nr. 7 FStrG; ebenso BVerwG, Beschluss vom 17. Juni 2011 - 7 B 79.10 -, juris Rdnrn. 17 bis 21).

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem von den Klägern angeführten Verfahren C-115/09 (EuGH, Urteil vom 12. Mai 2011, juris), das den Zugang zu Gerichten durch nichtstaatliche Umweltorganisationen und den Begriff der (subjektiven) Rechtsverletzung betrifft. Das weiter angeführte Verfahren C-72/12 (EuGH, Urteil vom 7. November 2013, juris) betrifft hier nicht entscheidungsrelevante Fragen zur Anwendbarkeit von Unionsrecht auf bereits eingeleitete Genehmigungsverfahren, der Kausalität von Verfahrensfehlern für den Inhalt der angefochtenen Entscheidung sowie zur Beweislast.

Soweit die Kläger auf das Vertragsverletzungsverfahren CHAP (2007) 4267 der EU-Kommission und auf deren Stellungnahme vom 26. April 2013 verweisen, handelt es sich um eine bloße Rechtsmeinung, die für den Senat nicht bindend ist und auf Grund derer er auch keinen Anlass sieht, die Übereinstimmung der vorliegenden Präklusionsvorschriften mit Gemeinschaftsrecht ernstlich in Frage zu stellen oder die Sache an den Europäischen Gerichtshof vorzulegen (vgl. OVG LSA, Urteil vom 28. November 2013 - 2 L 157/12 -, juris Rdnr. 39; ebenso Sächsisches OVG, Beschluss vom 23. Mai 2013 - F 7 B 315/13 -, juris Rdnr. 12). Der Behauptung der Kläger, dass das anhängige Klageverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Präklusionsvorschriften die bisherige Berufung der Gerichte auf die acte-claire-doktrin ausschließe, folgt der Senat nicht, zumal sich diese Doktrin auf die Vorlagepflicht bei innerstaatlich nicht mehr anfechtbaren Gerichtsentscheidungen bezieht, die vorliegend nicht besteht (vgl. BGH, Beschluss vom 24. April 2014 - VII ZB 28/13 -, juris Rdnr. 35; EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 - 283/81 -, juris).

Im Übrigen bleibt der Einwand der Kläger zum fehlerhaften Prognosehorizont auch in der Sache ohne Erfolg.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes kann das Gericht eine Prognose und mithin auch eine der Verkehrslärberechnung zu Grunde liegende Verkehrsprognose grundsätzlich nur darauf überprüfen, ob sie mit Hilfe einer geeigneten fachspezifischen Methode erstellt, der der Prognose zu Grunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist.

In Ermangelung einer normativen Festlegung darf der Prognosehorizont grundsätzlich in Anknüpfung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zu Grunde gelegten Prognosehorizont bestimmt werden (so BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris Rdnr. 36, 37). Der Bundesverkehrswegeplan 2003, auf dem der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege beruht (Anl. zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes, Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG, vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. Oktober 2006, BGBl. I S. 2407), der den Ausbau des Knoten Magdeburg unter Nr. 1 a) lfd. Nr. 27 als vordringliches Vorhaben verzeichnet, stellt ebenfalls auf das Jahr 2015 ab. Im Übrigen erwiese sich eine zu kurze Bemessung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2015 als unschädlich, weil das von der Beigeladenen vorgelegte Betriebsprogramm 2025 keine höheren Zugzahlen ausweist als das Betriebsprogramm 2015. Soweit die Kläger bemängeln, dass das Betriebsprogramm 2025 keinen Personenfernverkehr ausweise und sich der Schienengüterverkehr entgegen dem allgemeinen Trend reduzieren soll, rechtfertigt dies nicht bereits die Annahme einer Manipulation oder unbewussten Fehlerhaftigkeit des vorgelegten Betriebsprogramms, zumal die Beigeladene insoweit erklärtermaßen Rückgriff auf Daten des Bundesverkehrsministeriums genommen hat.

Mit ihrem erst im Klageverfahren vorgetragenen Vorschlag, aktiven Lärmschutz in Form eines Lärmschutzwalles zu gewähren, sind die Kläger nach § 18a Nr. 7 AEG ebenfalls präkludiert. Im Hinblick auf den hierfür erforderlichen Platzbedarf und das mögliche Erfordernis der Inanspruchnahme nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehender Grundstücke kommt einer solchen Maßnahme - auch für den Laien erkennbar - ein eigenplanerisches Gewicht zu, so dass es den Klägern zumutbar gewesen wäre, eine solche Maßnahme bei ihren Einwendungen zumindest anzuregen. Dies ist nicht geschehen. Überdies haben die Kläger bei der Geltendmachung ihrer Einwendungen ausdrücklich auf aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden rekurriert.

Die Abwägungsentscheidung der Beklagten bezüglich der Art des Lärmschutzes erweist sich indes als rechtsfehlerhaft, als nach Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung durch das Gutachten der Fritz GmbH, zuletzt vom 26. März 2013, die Prüfung eines „Teilschutzes bzw. suboptimalen Schutzes“ bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung keine hinreichende Berücksichtigung gefunden hat.

Zwar prüft die Beklagte im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 entsprechend den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. BVerwG vom 18. Juli 2013 - 7 A 9.12 -, juris Rdnr. 30) einen „Teil- bzw. suboptimalen Schutz“ in Form einer Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen (vgl. S. 69 bis 70 des Planfeststellungsbeschlusses, Bl. 45 der GA) und kommt zu dem Ergebnis, dass auf Grund der topographischen Besonderheiten die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand mit sinkender Höhe überproportional stark abnehme und sich die

gelösten Schutzfälle entsprechend stark reduzierten. Zudem ergebe sich kein wesentlich günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Unbeschadet der Frage, ob eine Begründung in dieser Allgemeinheit überhaupt nachvollziehbar ist, ist jedenfalls nicht ersichtlich, dass diese Erwägungen auch mit Blick auf die Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung durch das Gutachten der Fritz GmbH Bestand haben können. Der 3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 geht trotz erneuter Kosten-Nutzen-Analyse und die erhebliche Ausweitung der Schutzfälle (zunächst nur in der Hainholzstraße und Deichstraße, nunmehr vgl. Aufzählung auf S. 8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. Juni 2014) ohne nähere Begründung davon aus, dass um mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Grenzwerte an allen Gebäuden zu erreichen, beidseits der Gleise 15,0 m bzw. 15,5 m hohe Lärmschutzwände erforderlich wären und mit bautechnisch noch realisierbaren und städtebaulich vertretbaren Wandhöhen trotz hoher Kosten nur wenige Schutzfälle gelöst werden könnten. Eine Begründung, weshalb eine Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen ausscheidet, ergibt sich hieraus nicht. Es wird auch nicht nachvollziehbar dargelegt, inwiefern die Erwägungen bezüglich eines Mischkonzeptes aus Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 angesichts der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung weiterhin Geltung beanspruchen können, insbesondere in welcher Höhe sich die Kosten eines Mischkonzeptes je Schutzfall bewegen und weshalb sich diese Kosten gegenüber dem angestrebten Schutzzweck als unverhältnismäßig hoch erweisen. Darauf, ob sich die entsprechenden Kostenbeträge aus dem Gutachten der Fritz GmbH vom 26. März 2013 ersehen bzw. errechnen lassen, kommt es nicht an. Die Beklagte hat eine eigene Abwägungsentscheidung zu treffen und diese im Planfeststellungsbeschluss so plausibel zu machen, dass die Gründe für ihre Entscheidung nachvollzogen werden können. Diesen Anforderungen genügt der 3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 nicht, der insoweit einen Abwägungsausfall aufweist.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Eisenbahnverkehr im Bereich der Ortschaft Biederitz (als ergänzende Lärmschutzmaßnahme) wegen der Rechtsnatur der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ablehnt, weil es sich um eine sog. „Bauplanfeststellung“ handle, im Rahmen derer Maßnahmen der Verkehrsregelung nicht regelungsfähig seien (vgl. S. 77 des Planfeststellungsbeschlusses, Bl. 49 der GA), erweist sich auch diese Rechtsauffassung als nicht haltbar.

Dabei sind lediglich die Kläger zu 1., 2. und 3. mit ihrer erst im Klageverfahren geäußerten Anregung, die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung bei der Konzeption eines aktiven Lärmschutzes mit zu berücksichtigen, nach § 18a Nr. 7 AEG präkludiert, weil sie im Rahmen ihrer Einwendungen eine solche Maßnahme weder ausdrücklich noch sinngemäß angesprochen haben, obgleich ihnen dies zumutbar gewesen wäre. Der Kläger zu 4. hat dagegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausdrücklich in seinem Einwendungsschreiben vom 27. April 2008 angesprochen.

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung schließt betriebsregelnde Anordnungen zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte materiell-rechtlich nicht aus. Zur Reduzierung des Schienenlärms kommt auch die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss in Betracht. Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 55). Inwieweit solchen Regelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegen gehalten werden kann, hängt von den Auswirkungen im konkreten Einzelfall ab und bedarf der Abwägung. In jedem Fall schließt die Rechtsnatur als Betriebsregelung es nicht aus, diesen Aspekt bei der Bewältigung der Lärmschutzproblematik überhaupt zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Die Abwägung setzt vielmehr das Einstellen von Überlegungen zu betriebsregelnden Anordnungen voraus. Hiervon zu unterscheiden ist der Umstand, dass dem Eisenbahnbundesamt bei der Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen ein Gestaltungsspielraum zusteht, so dass es im Rahmen seiner Abwägung zu entscheiden (und im Planfeststellungsbeschluss ggf. hinreichend plausibel zu machen) hat, ob eine zur Lärmreduzierung (allein oder in Kombination mit anderen Lärmschutzmaßnahmen) in Betracht kommende Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerung tatsächlich geeignet ist, die Attraktivität des Schienenverkehrs oder seine Funktionsfähigkeit ernsthaft in Frage zu stellen bzw. aus welchen anderen Gründen sich eine derartige betriebsregelnde Maßnahme nicht empfiehlt und stattdessen anderen Lärmschutzmaßnahmen der Vorzug zu geben ist. Welche Eingriffsintensität eine Geschwindigkeitsregelung aufweist, hängt vom Maß der Reduzierung, dem Zeitpunkt bzw. der Dauer der Maßnahme, der Art der betroffenen Züge etc. ab und lässt sich daher nur aufgrund der Gegebenheiten im Einzelfall beantworten. Im Hinblick darauf greift auch der bloß abstrakte Einwand der Beklagten nicht durch, eine Geschwindigkeitsreduzierung führe zwingend zu einem anderen als dem beantragten Vorhaben, zumal sich insbesondere Geschwindigkeitsauflagen zeitlich einschränken lassen. Im Übrigen dienen Geschwindigkeitsangaben im Vorhabenplan der Beurteilung, welchen Anforderungen die Ausführung des Vorhabens in bautechnischer Hinsicht genügen muss; sie besagen nicht, dass die geplante Trasse tatsächlich und ständig zu den angegebenen maximalen Geschwindigkeiten befahren wird.

Auch die unionsrechtlich vorgegebenen regulierungsrechtlichen Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur stehen der Festsetzung von Betriebsregelungen nicht entgegen. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG, der der Umsetzung der von Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl EG Nr. L 75, S. 29), nunmehr Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl EU Nr. L 343, S. 32) dient, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Der Zugangsanspruch kann jedoch nur in den Grenzen der zulässigerweise eröffneten Kapazität geltend gemacht werden. Insoweit sind auch solche Beschränkungen vorgegeben, die dem Infrastrukturunternehmen in der Zulassungsentscheidung auferlegt werden (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 56). Unabhängig davon schliesse Immissionsrecht betriebsregelnde Anordnungen auch nicht prinzipiell aus, weil solche Auflagen nicht nur zeitlich, sondern auch sachlich beschränkt ausgesprochen werden können, um immissionsrechtliche Anforderungen zu beachten.

Die sich hiernach aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 16. Februar 2011 bzw. dem 3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 4. Juni 2014 ergebenden Abwägungsdefizite sind rechtswidrig und erheblich im Sinne von § 18e Abs. 6 Satz 1 AEG. Sie verletzen die Kläger - soweit diese nicht präkludiert sind - als lärm betroffene Anlieger in ihren Rechten aus Art. 2 Abs. 2 GG und die Kläger zu 1., 3. und 4. zudem in ihren Rechten aus Art. 14 Abs. 1 GG. Die Kläger haben insoweit Anspruch auf eine erneute Bescheidung gemäß § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen waren nicht gemäß § 162 Abs. 3 VwGO für erstattungsfähig zu erklären, weil es nicht der Billigkeit entspricht, sie der unterlegenen Beklagten aufzuerlegen. Zwar hat die Beigeladene mit ihrem Vorbringen das Verfahren gefördert, aber sie hat sich mangels Antragstellung keinem Kostenrisiko nach § 154 Abs. 3 VwGO ausgesetzt und wäre anderenfalls gemeinsam mit der Beklagten in der Sache unterlegen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 167 VwGO, 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nicht-Zulassung der Revision kann innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteiles bei dem

Oberverwaltungsgericht
des Landes Sachsen-Anhalt,
Breiter Weg 203 - 206,
39104 Magdeburg,

durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteiles zu begründen. Die Begründung ist beim Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, des Gemeinsamen Senates der Obersten Gerichtshöfe oder des Bundesverfassungsgerichtes, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Bei dem Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt können in allen Verfahrensarten auch elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Gerichten und Staatsanwaltschaften des Landes Sachsen-Anhalt (ERVVO LSA) eingereicht werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder 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 mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 ArbGG stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten. Die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln. Ein Beteiligter, der hiernach zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechtes 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 Rechtes einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Diplom-Juristen, die nach dem 3. Oktober 1990 im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt wurden, stehen insoweit einer Person mit Befähigung zum Richteramt gleich.

Bei dem Bundesverwaltungsgericht können in allen Verfahrensarten auch elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsver-

kehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof eingereicht werden.

Becker

Kempf

Schneider

Beschluss

Der Streitwert wird für das Klageverfahren auf 60.000,00 Euro festgesetzt.

G r ü n d e :

Die Streitwertfestsetzung beruht auf den §§ 39 Abs. 1, 40, 52 Abs. 1 GKG.

Den Wert bestimmt der Senat in Übereinstimmung mit den Empfehlungen in Ziff. 34.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit für jeden Kläger mit 15.000,00 Euro.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5 GKG i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Becker

Kempf

Schneider