



21.01.2016

Wichtige neue Entscheidung

Fachplanungsrecht: Reaktivierung einer Eisenbahn-Teilstrecke; Unterbleiben der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens

§ 1 Abs. 1, § 11, § 18, § 18a, § 23 AEG, § 46, § 73 VwVfG, § 3a, § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG

Fehlende Bekanntmachung der Feststellung einer UVP-Pflicht
Reaktivierung einer seit Jahren stillgelegten Bahnteilstrecke unter vollständiger Erneuerung der Gleise

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 09.12.2015, Az. 22 A 15.40025

Orientierungssätze der LAB:

1. Die Erneuerung vorhandener, aber durch jahrelange Stilllegung unbrauchbar gewordener Betriebseinrichtungen der Bahnstrecke, welche die Voraussetzungen für die Betriebsfähigkeit bilden, sind als Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht planfeststellungsbedürftig nach § 18 Satz 1 AEG, selbst wenn es sich um einen kompletten Austausch von Bahngleisen, Schotter und Obermaterial handelt.
2. Unterbleibt die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens nach § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG, so ist dieser Verfahrensfehler nach § 46 VwVfG unbeachtlich, wenn feststellbar ist, dass er die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat.

Hinweis: Diese Entscheidung wird gleichzeitig auf unserer Internetseite eingestellt.

www.landesanwaltschaft.bayern.de

Hinweise:

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) hatte erstinstanzlich über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, mit dem der Plan zur „Reaktivierung des Teilabschnitts Asch – DB Grenze – Selb-Plößberg“ festgestellt worden ist, zu entscheiden. Geklagt hatten die Eigentümer der unmittelbar an der eingleisigen Bahnstrecke benachbarten Grundstücke.

Die Strecke war im planfestgestellten Abschnitt 1996 stillgelegt worden, der Oberbau der Bahnstrecke (Schienen, Schwellen, Schotter) war teils über 80 Jahre alt und aufgrund der Nutzungsunterbrechung von Vegetation überwuchert. Die zwingend erforderliche Instandsetzung des Schienenwegs selbst war als Instandsetzungsmaßnahme nicht Teil des angefochtenen Plans; dieser genehmigte vielmehr die Neuherstellung und Auflassung bzw. Erneuerung von infrastrukturellen Einrichtungen wie Bahnübergängen sowie die Umgestaltung des Bahnhofes.

Der BayVGH nimmt dieses Klageverfahren zum Anlass, sich in den Urteilsgründen mit der Abgrenzung zwischen Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen einerseits und planfeststellungspflichtigen Änderungen der Bahnstrecke im Sinne von § 18 Satz 1 AEG andererseits unter Rückblick auf die bisherige Rechtsprechung zu befassen (Rn. 41), darüber hinaus stellt er die Institute der Stilllegung und Entwidmung gegenüber (Rn. 43). Es wird betont, dass es für die Entwidmung einer Bahnstrecke eines eindeutigen Hoheitsaktes bedarf, sodass selbst eine tatsächliche Funktionslosigkeit der Bahnstrecke (Instandhaltungsstau seit der Stilllegung; vorliegend war sogar die Gleisführung durch eine zwischenzeitlich hergestellte Ortsumfahrung unterbrochen worden) nicht ohne weiteres zu einem anderen Ergebnis führt (Rn. 44 f.).

Die Besonderheit im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) liegt darin, dass obwohl diese vom für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) für erforderlich gehalten wurde, diese Feststellung nicht nach § 3a UVPG gesondert bekannt gemacht worden war. Zwar hatte eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG stattgefunden, denn die Planunterlagen des Vorhabens haben ausgelegt und konnten von der Öffentlichkeit eingesehen werden. Allerdings wurde die Öffentlichkeit in dieser Bekanntmachung zur Auslegung nicht auch über die Feststellung der

UVP-Pflicht des Vorhabens unterrichtet. Durch Einsicht in die Unterlagen konnte die Öffentlichkeit (nur) die vom Vorhabensträger beigefügten Unterlagen zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG und die Verneinung der UVP-Pflicht durch den Vorhabensträger erkennen, nicht jedoch die hiervon abweichende Feststellung des EBA als zuständiger Behörde. Folglich ist die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Feststellung der UVP-Pflicht eines Vorhabens nach § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG unterblieben. Nach Ansicht des BayVGH ist jedoch dieser Verfahrensfehler seiner Art und Schwere nach nicht mit den Fällen des Unterbleibens einer erforderlichen Beteiligung der Öffentlichkeit vergleichbar, sodass § 46 VwVfG auch unter dem Gesichtspunkt der UVP Anwendung findet (Rn. 18f.). Unter Auswertung der gesamten behördlichen und gerichtlichen Verfahrensakten und nach Einvernahme der Beteiligten in der mündlichen Verhandlung konnte der befasste 22. Senat hierzu feststellen, dass eine Beeinflussung der Entscheidung in der Sache ausgeschlossen werden kann.

Ebner
Landesanwältin

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In den Verwaltungsstreitsachen

* *****
* *****
*****. ***** ** *****

- ***** -

*****.
***** & *****
**** ***** ** ** *****

gegen

Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch:
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg,
Eilgutstr. 2, 90443 Nürnberg,

- Beklagte -

beigeladen:

** **** **
***** ***** ** *****

***** ***** *****

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *** ***** * *****
***** *****

beteiligt:

Landesrechtsanwaltschaft Bayern als Vertreter des öffentlichen Interesses
Ludwigstr. 23, 80539 München,

wegen

eisenbahnrechtlicher Planfeststellung;

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 22. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schenk,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Demling,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Dietz

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 3. Dezember 2015 am **9. Dezember 2015**
folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen als Gesamtschuldner.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kläger dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Kostengläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Kläger wenden sich als Grundstücksnachbarn der eingleisigen Bahnstrecke 5027 (DB-Grenze – Selb-Plößberg – Oberkotzau) gegen einen Planfeststellungsbeschluss (im Folgenden: PFB) des Eisenbahnbundesamts (im Folgenden: EBA) vom 19. Juni 2015, mit dem zu Gunsten der Beigeladenen der Plan für die „Reaktivierung des Teilschnitts Asch – DB Grenze – Selb-Plößberg“ der Eisenbahnstrecke 5027 festgestellt worden ist.

- 2 Dem Planfeststellungsbeschluss ist zur Begründung des Vorhabens zu entnehmen, die Strecke sei im planfestgestellten Abschnitt seit dem 26. Juli 1996 stillgelegt gewesen und werde reaktiviert, um wieder eine direkte Verbindung im Schienenpersonennahverkehr mit Regionalzügen zwischen Hof und Eger (Cheb) zu ermöglichen (PFB S. 8 f.). Der Oberbau der Bahnstrecke (Schienen, Schwellen, Schotter) sei teils über 80 Jahre alt, in Folge der Betriebsunterbrechung von Vegetation überwuchert und im Rahmen nicht genehmigungspflichtiger Unterhaltungsmaßnahmen erneuerungsbedürftig. Vier Bahnübergänge würden mit neuen Sicherungsanlagen ertüchtigt, vier weitere aufgelassen, eine Eisenbahnüberführung erneuert und der Bahnhof in Selb-Plößberg umgestaltet (PFB S. 19 f.). Die Einwendungen der Kläger (Einwender Nr. 6) wurden zurückgewiesen (PFB S. 118 ff.).
- 3 Die Kläger sind Miteigentümer je zur Hälfte des Grundstücks FINr. *** der Gemarkung S***_***** im Ortsteil Erkersreuth. Es grenzt unmittelbar an die im Eigentum der Beigeladenen stehende Bahnstrecke an und ist im Bereich ca. von Bahn-km **,*** bis **,*** mit drei Mehrfamilienhäusern als Mietobjekten bebaut. Im hierzu ergangenen Baugenehmigungsbescheid vom 5. Juni 1992 ist u.a. die Nebenbestimmung Nr. 13 enthalten: „Evtl. Einwirkungen aus dem benachbarten Eisenbahnbetrieb sind durch den Bauherrn entschädigungslos zu dulden.“
- 4 Die Kläger haben Klage zum Bayerischen Verwaltungsgerichtshof erhoben und machen eine Betroffenheit durch Lärm und Erschütterungen aus dem künftigen Betrieb der Bahnstrecke geltend. Sie könnten wegen der künftigen Lärmimmissionen die Wohnungen in ihren Mehrfamilienhäusern nicht mehr vermieten und verlören ihre Altersvorsorge. Sie rügen auch u.a. das Fehlen der Planrechtfertigung, die getrennte Planfeststellung der eisenbahntechnischen Anlagen einerseits und der Straßenquerung über die Staatsstraße St 2179 andererseits sowie Fehler des UVP-Verfahrens. Die Kläger beantragen:
- 5 I. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts vom 19. Juni 2015 wird aufgehoben.
- 6 II. Hilfsweise: Die Beklagte wird verpflichtet, nach Rechtsauffassung des Gerichts über das Begehren der Kläger auf aktiven Lärmschutz erneut zu entscheiden.
- 7 III. Hilfsweise: Die Beklagte wird verpflichtet, nach Rechtsauffassung des Gerichts über das Begehren der Kläger auf passiven Lärmschutz erneut zu

entscheiden.

- 8 IV. Hilfsweise: Die Beklagte wird verpflichtet, die Kläger angemessen zu entschädigen.
- 9 Die Beklagte und die Beigeladene beantragen die Klageabweisung.
- 10 Sie machen im Wesentlichen geltend, es handele sich nur um die Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Strecke, nicht um deren Neubau, so dass nur einzelne Maßnahmen planfeststellungsbedürftig und planfestgestellt seien, nicht aber die Wiederherstellung der tatsächlichen Befahrbarkeit des Bahngleises als solche. Die durchgehende rechtliche Befahrbarkeit der Strecke sei als Vorbelastung der benachbarten Grundstücke zu werten. Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen seien nicht zu befürchten.
- 11 Der Vertreter des öffentlichen Interesses beteiligt sich ohne Antragstellung am Verfahren.
- 12 Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Gerichts- und die beigezogenen Behördenakten auch der Eilverfahren (Az. 22 AS 15.40026 und 22 AS 15.40039) und die Niederschrift über die mündliche Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

- 13 I. Die Anfechtungsklage ist im Hauptantrag unbegründet, weil der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 19. Juni 2015 im Zeitpunkt seines Erlasses als maßgeblichem Zeitpunkt für die Beurteilung seiner Rechtmäßigkeit keine rechtserheblichen Fehler aufweist, auf die sich die Kläger berufen können (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 14 1. Die Verfahrensschritte der Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden: UVP) wurden ohne solche Fehler durchgeführt, die zu einem Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. zur Feststellung von dessen Nichtvollziehbarkeit führen könnten.
- 15 a) Das vom EBA eingeräumte (Niederschrift vom 3.12.2015 S. 5) Unterbleiben der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens nach § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG ist nach § 46 VwVfG unbeachtlich, da dieser Verfahrensfehler nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs die Entscheidung in

der Sache nicht beeinflusst hat.

- 16 aa) Offen bleiben kann, ob sich hier aus § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 oder Nr. 3 UmwRG i.d.F. des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2069) Rechtsfolgen ergeben. Jedenfalls ist die neuere Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zum Kausalitätserfordernis bei Verfahrensfehlern im Zuge einer UVP anzuwenden (vgl. EuGH, U.v. 7.11.2013 – C-72/12 – NVwZ 2014, 49/52 f. Rn. 49 ff.; dazu BT-Drs. 18/5927 S. 9 f.; EuGH, U.v. 15.10.2015 – C-137/14 – Rn. 60, 62 f., 67). Der Anwendungsvorrang des Unionsrechts ist bezogen bereits auf den hier entscheidungserheblichen Zeitpunkt zu beachten. Danach darf dem Rechtsbehelfsführer die Einlegung von Rechtsbehelfen im Sinne von Art. 11 RL 2011/92/EU nicht dadurch übermäßig erschwert werden, dass ihm als Mitglied der betroffenen Öffentlichkeit die Beweislast für das Bestehen eines Kausalzusammenhangs zwischen dem von ihm geltend gemachten Verfahrensfehler und dem Ergebnis der Verwaltungsentscheidung aufgebürdet wird. Seine Rechtsverletzung kann nur verneint werden, wenn das Gericht, ohne ihm in irgendeiner Form die Beweislast aufzubürden, zur Feststellung in der Lage ist, dass die angegriffene Entscheidung ohne den vom Rechtsbehelfsführer geltend gemachten Verfahrensfehler nicht anders ausgefallen wäre (vgl. EuGH, U.v. 15.10.2015 – C-137/14 – Rn. 55 f., 60).
- 17 Die vom EBA für erforderlich gehaltene UVP hat zwar mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG stattgefunden, denn die Planunterlagen des Vorhabens haben ausweislich der Behördenakten des EBA ausgelegen und konnten von der Öffentlichkeit eingesehen werden (§ 18 Satz 3, § 18a AEG i.V.m. § 73 Abs. 3 bis Abs. 5 VwVfG). Allerdings wurde die Öffentlichkeit in der Bekanntmachung zur Auslegung (RvOfr., Schreiben vom 11.7.2014 mit Bekanntmachungsmuster, Verfahrensakte unter 6. sowie Stadt Selb, Bekanntmachungsbestätigung vom 17.7.2014, weitere Verfahrensakte unnummeriert) nicht auch – wie entsprechend Art. 6 Abs. 2 Buchst. b der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABI EU Nr. L 26 S. 1) in § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG vorgeschrieben – über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens nach § 3a UVPG unterrichtet. Durch Einsicht in die Planunterlagen konnte sie zwar die vom Vorhabensträger beigefügten Unterlagen zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG und die Verneinung der UVP-Pflicht durch den Vorhabensträger erkennen, aber nicht die hiervon abweichende Feststellung durch das EBA nach § 3a Satz 1 UVPG.
- 18 Dieser Mangel ist nicht durch eine erneute Bekanntmachung und Auslegung geheilt

worden. Allerdings ist er seiner Art und Schwere nach auch nicht mit den Fällen des Unterbleibens einer erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung vergleichbar. Insbesondere ist der Öffentlichkeit nicht die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen worden, denn die Bekanntmachung hatte Anstoßwirkung und die Öffentlichkeit hat die zur Einsicht auszulegenden Unterlagen einsehen können (insbesondere auch den landschaftspflegerischen Begleitplan mit den dort dargestellten Umweltbelangen) und wurde dadurch umfassend über das Planvorhaben informiert. Zudem wurden die Naturschutzverbände direkt und gesondert auf die Auslegung hingewiesen (vgl. dazu auch § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG i.d.F. des Gesetzes vom 20.11.2015, BGBl. I S. 2069).

- 19 Für den Verfahrensfehler der – nur unter dem Gesichtspunkt der UVP – nicht vollständigen Bekanntmachung gilt daher § 46 VwVfG (vgl. dazu auch § 4 Abs. 1a UmwRG i.d.F. des Gesetzes vom 20.11.2015, BGBl. I S. 2069). Danach ist ein Verfahrensfehler unbeachtlich, wenn er die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Eine solche Beeinflussung wird im Einklang mit europäischen Rechtsgrundsätzen (Verbot der Beweislastverlagerung auf den Rechtsbehelfsführer) vermutet, wenn sich durch das Gericht nicht aufklären lässt, ob der Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache beeinflusst hat. Eine solche Aufklärung ist hier aber möglich.

- 20 Hier stellt der Verwaltungsgerichtshof unter Auswertung der gesamten behördlichen und gerichtlichen Verfahrensakte und nach Einvernahme der Beteiligten in der mündlichen Verhandlung hierzu (Niederschrift vom 3.12.2015 S. 5–7) fest, dass eine Beeinflussung auszuschließen ist. Denn die Kläger hatten die Möglichkeit und nutzten sie auch, umfassend zur Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung und zu den UVP-Schutzgütern Einwendungen zu erheben (Einwendungsschriftsätze des Klägerbevollmächtigten vom 3.9.2014 für die Kläger, Verfahrensakte unnummeriert, S. 8 ff., S. 23 ff., S. 39) und diese im Erörterungstermin zur Sprache zu bringen (RvOfr., Niederschrift über den Erörterungstermin vom 16.1.2015, Verfahrensakte unter 3, S. 37 ff., S. 43: „Ich bin der Meinung, es hätte eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssen...“; S. 44: „Erst mal zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Auf tschechischem Gebiet befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet“; S. 45: „Gerade die Einwender...[u.a. Name der Kläger] werden ja ganz massiv durch Lärm betroffen, weil sie nur fünf bis zehn Meter von der Bahnstrecke entfernt wohnen“; S. 53–59). Auf diese Einwendungen ist das EBA im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ausführlich eingegangen (PFB S. 14 ff.: Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter, Wechselwirkungen unter den Schutzgütern; S. 68 ff.: Einwendungen der Kläger als „Einwender Nr. 6“; S. 71: u.a. Rüge einer fehlenden UVP, von Erschütterungen und

Lärmbelastungen für die benachbarte Wohnbebauung und damit für das Schutzgut Mensch).

- 21 Weitere Einwendungen, welche die Kläger bei vorschriftsmäßiger Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens noch hätten erheben können, haben die Kläger auch auf gerichtliche Nachfrage hin nicht mehr benennen können (Niederschrift vom 3.12.2015 S. 6 f.). Soweit die Kläger in der mündlichen Verhandlung einwandten, im Falle eines ordnungsgemäßen Hinweises auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung noch näher zu Konflikten im Bereich des Ortsteils Erkersreuth hätten vortragen zu können, was ihnen durch den Verfahrensfehler abgeschnitten worden sei, ist dies nicht nachvollziehbar. Angesichts des o.g. umfassenden Vortrags der Kläger im Einwendungsverfahren ist nicht ersichtlich, was sie darüber hinaus noch hätten geltend machen wollen und können. Soweit sich die Kläger auf ein auf tschechischer Seite liegendes Landschaftsschutzgebiet berufen, hatten sie dieses bereits in ihren Einwendungen geltend gemacht und ist nicht ersichtlich, dass sie darüber hinaus noch irgendetwas über jenseits der Staatsgrenze liegende ortsgebundene Schutzgüter hätten aussagen können oder wollen, geschweige denn über deren Beeinträchtigung durch das strittige Vorhaben.
- 22 Auch wenn nicht nur auf die Kläger, sondern auf die Öffentlichkeit insgesamt abzustellen wäre, würde sich kein anderes Bild ergeben, weil auch im Nachhinein kein Umweltbelang erkennbar geworden ist, der nicht ohnehin zur Sprache gekommen und umfassend gewürdigt worden ist. Auch die Umweltverbände haben insofern nichts vorgetragen. Unter diesen Umständen steht nach Überzeugung des Gerichts im Sinne von § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO fest, dass eine Beeinflussung der Sachentscheidung durch den Verfahrensfehler ausgeschlossen ist.
- 23 b) Das Vorhaben bedurfte keiner grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
- 24 Eine grenzüberschreitende Behörden- oder Öffentlichkeitsbeteiligung ist nach § 8 Abs. 1 Satz 1 und § 9a Abs. 1 Satz 1 UVPG nicht erforderlich gewesen. Sie wäre nur geboten, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter in einem anderen Staat haben könnte, was das EBA nachvollziehbar verneint hat (PFB S. 84 ff.), da sich der Planfeststellungsbeschluss allein auf Baumaßnahmen auf deutscher Seite beschränkt, von denen erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen nicht zu erwarten sind. Diese Einschätzung des EBA ist nicht zu beanstanden. Auch die Kläger haben keine Anhaltspunkte dafür aufgezeigt, dass derartige Auswirkungen vorliegen könnten. Dies gilt auch für das

von den Klägern angesprochene „Landschaftsschutzgebiet“ auf tschechischer Seite.

- 25 Auswirkungen des streckengebundenen Vorhabens, die beim – nicht vom angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erfassten und damit hier auch nicht streitgegenständlichen – Wiederinbetriebnahmevorhaben auf tschechischer Seite entstehen könnten, sind dem dortigen Projekt zuzurechnen, nicht den Baumaßnahmen auf deutscher Seite.
- 26 2. Die Planrechtfertigung des Vorhabens „Reaktivierung des Teilabschnitts Asch (DB Grenze) – Selb-Plößberg der Eisenbahnstrecke 5027“ liegt vor.
- 27 Das rechtliche Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts im Einklang stehende Vorhaben bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und der vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar. Eine eisenbahnrechtliche Planung ist rechtfertigungsbedürftig und hat nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nur Bestand, wenn sie gemessen an den Zielen des Fachplanungsgesetzes erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist (vgl. z.B. BayVGh, U.v. 27.11.2012 – 22 A 09.40034 – Rn. 21, 25 ff. m.w.N.). Hier liegen die Voraussetzungen einer derartigen Planrechtfertigung vor, denn das EBA weist zutreffend darauf hin (PFB S. 19 f., 87 ff.), dass die Ertüchtigung der Bahnstrecke zur Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs mit Regionalzügen zwischen Hof und Eger (Cheb) erforderlich ist. Dies dient der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG (vgl. BayVGh, U.v. 27.11.2012 – 22 A 09.40034 – Rn. 27 m.w.N.).
- 28 a) Die Einwände der Kläger gegen die Prognosen des künftigen Fahrgastverkehrs, diese rechtfertigten die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nicht, denn sie stammten aus dem Jahr 2010, seien überholt und beruhten auf falschen oder falsch interpretierten Daten, greifen nicht durch. Dies gilt auch für den Einwand, dort sei ein Ein-Stunden-Takt mit zwölf Zugfahrten täglich angenommen worden, tatsächlich sei aber mit der tschechischen Seite nur ein Zwei-Stunden-Takt vereinbart worden, was die Zahl der beförderten Personen weit unter die für eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes nötige Zahl von 1.000 Personen täglich absenke; zudem sei der regionale Bevölkerungsrückgang nicht berücksichtigt worden.

- 29 Diese Rügen greifen nicht durch. Erstens ist das künftige Fahrgastaufkommen zwar eine wesentliche Bezugsgröße für die Planrechtfertigung. Maßgeblich ist insofern aber angesichts des von der Beigeladenen vorgelegten und auf eine Bedienung mit zunächst neun und später zwölf umsteigefreien Zugfahrten je Richtung angelegten Betriebskonzepts (Stand: 10.8.2015) die Prognose bezogen auf das Jahr 2025. Die verdichtete Bedienung der Strecke gerade in den Hauptverkehrszeiten und ihre stündliche Bedienung in den Nachmittags- und Abendstunden ist in nachvollziehbarer Weise als wesentlicher Attraktivitätsfaktor für einen Umstieg vom Straßen- auf den Schienenverkehr für Pendler berücksichtigt worden. Eine intensivere gerichtliche Prüfung ist insofern nicht möglich, denn verkehrspolitische Leitentscheidungen liegen auf einer der individuellen Betroffenheit vorgelagerten Ebene. Bei derart übergreifenden, von vielen politischen und wirtschaftlichen Faktoren bestimmten und auf lange Frist ausgerichteten Entscheidungen mit notwendig hohem prognostischem Gehalt stößt die gerichtliche Kontrolle unabhängig von der Rechtsform der Entscheidung an die Funktionsgrenzen der Rechtsprechung (vgl. BVerfG, B.v. 8.6.1998 – 1 BvR 650/97 u.a.– NVwZ 1998, 1060/1061 m.w.N.). Daher kann die Prognose hier nur auf methodische Fehler hin überprüft werden. Allerdings sind vorliegend die erstellten Prognosen methodisch nicht substantiiert in Frage gestellt. Ein Gutachten ist unverwertbar, wenn es unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden tatsächlichen Annahmen beruht, wenn Zweifel an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Sachverständigen bestehen, wenn ein anderer Sachverständiger über neuere oder überlegene Forschungsmittel verfügt oder wenn die Erkenntnisse, die in dem vorliegenden Gutachten ihren Niederschlag gefunden haben, durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit des Gerichts ernsthaft in Frage gestellt erscheinen (vgl. BVerwG, U.v. 29.8.2007 – 4 C 2.07 – BVerwGE 129, 209 ff., juris Rn. 33). Das ist hier nicht der Fall, insbesondere sind – wie ausgeführt – für den Prognosehorizont 2025 die bis dahin geplanten Zugtakte zu Grunde gelegt und ist auch der prognostizierte Bevölkerungsrückgang berücksichtigt worden (vgl. Fahrgastpotentialabschätzung, Vorstellung der Untersuchungsergebnisse vom 27.7.2010, S. 13 f., 16).
- 30 Zweitens tragen hier auch grenzüberschreitende politische Zielvorstellungen das Vorhaben in der Planrechtfertigung wesentlich mit. Bei einem – hier gegebenen – Auslandsbezug sind die diesbezüglich im Inland eintretenden positiven Folgen des Vorhabens zu berücksichtigen, wozu auch gehört, dass das Vorhaben im benachbarten Ausland als Bekenntnis zu guter Nachbarschaft in Europa verstanden wird (vgl. BVerwG, U.v. 24.10.2002 – 4 C 7/01 – BVerwGE 117, 138/141 f.; BayVGH, B.v. 25.8.1995 – 22 CS 95.2269 – BayVBl. 1996, 146/147). Dies ist hier der Fall,

denn mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke werden regionalplanerische Zielvorstellungen einer engeren grenzüberschreitenden Verkehrsanbindung auch auf der Schiene verfolgt, deren erfolgreiche Verwirklichung nach den zu Grunde gelegten Prognosen überwiegend wahrscheinlich und durch die Rügen der Kläger nicht erschüttert ist. Das ausländische Interesse am Betrieb der Bahnstrecke zeigen sowohl die vom Bundesministerium für Verkehr aufgestellten Forderungen vor der Betriebsstilllegung (BMV, Schreiben vom 19.6.1996, Anlage zum Bescheid vom 26.7.1996) als auch das Memorandum of Understanding vom April 2012 sowie die Ergebnisse der länderübergreifenden Arbeitsgruppe. Auf die Motive, die das Interesse des Nachbarstaats hierbei bestimmen mögen, kommt es entgegen der Auffassung der Kläger nicht an. Dass eine Bahnverbindung einer Busverbindung vorgezogen wird, lässt sich jedenfalls sachlich rechtfertigen (Kapazitäts-, Komfort- und Umweltschutzgründe).

- 31 b) Soweit die Kläger weiter rügen, das Vorhaben scheitere an fehlenden Finanzmitteln, ist nicht ersichtlich, dass dies der Fall wäre, da ein Großteil der Baumaßnahmen bereits verwirklicht worden ist und fehlende Finanzmittel dem Vorhaben offensichtlich nicht entgegenstehen (vgl. BayVGh, B.v. 27.8.2015 – 22 AS 15.40024 u.a.).
- 32 3. Dem Planfeststellungsbeschluss haften keine rechtserheblichen Abwägungsfehler bei der Bestimmung seines Gegenstands an.
- 33 a) Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind nur die in ihm ausdrücklich zugelassenen Baumaßnahmen, nicht aber der gesamte zu reaktivierende Teilabschnitt. Dies ergibt sich aus der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses nach Wortlaut, Geschichte, Systematik und Zweck.
- 34 Den Klägern ist zwar zuzugeben, dass die Bezeichnung des Vorhabens vom Wortlaut her anzudeuten scheint, der gesamte zu reaktivierende Teilabschnitt sei Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (u.a. „Reaktivierung des Teilabschnitts Asch (DB Grenze) – Selb-Plößberg der Eisenbahnstrecke 5027 (DB-Grenze) – Selb-Plößberg – Oberkotzau“). Weitere Anhaltspunkte wie durchgehende Streckenpläne mit einzeln eingetragenen Baumaßnahmen als Teil der Planunterlagen sowie die Abgrenzung des Baurechtsabschnitts im Erläuterungsbericht (Erläuterungsbericht S. 4) scheinen dies zu bestätigen. Gleichwohl stellte das EBA im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich nur den Plan unter Bezugnahme auf die zum Teil des Plans erklärten Planunterlagen fest (PFB S. 3 f.), in deren Planzeichnungen die Bestandsstrecke farblich abgegrenzt wird zu allen neu zu planenden Baumaßnahmen.
- 35 Dieses nicht eindeutige Zwischenergebnis wird klarer unter Berücksichtigung des

historisch begründeten Vorhabens, eine vor dem Zweiten Weltkrieg genutzte und durch die nachkriegsbedingte politische Teilung Europas sowie die erste Phase nach deren Überwindung „ins Abseits geratene“ Bahnstrecke wieder zu ertüchtigen und den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zur Tschechischen Republik als östlichem Nachbarn Deutschlands wieder zu intensivieren (PFB S. 8 f.; 19 f.; Erläuterungsbericht S. 4 f.). Dafür wird unterschieden zwischen den Baumaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenverkehrsangebots dienen wie z.B. der Umgestaltung des Bahnhofs und der Auflassung bzw. Erneuerung von Bahnübergängen einerseits (Erläuterungsbericht S. 5 ff.) und jenen Baumaßnahmen, die der Betriebsfähigkeit der Bahnstrecke durch Austausch von Bahngleisen, Schotter und Obermaterial dienen (PFB S. 20, Erläuterungsbericht S. 11 a.E.). An der Strecke bestand sowohl ein Herstellungsbedarf für neue Infrastruktureinrichtungen als auch ein Erneuerungsbedarf vorhandener, aber im Lauf der Zeit unbrauchbar gewordener Betriebseinrichtungen (RvOfr., Niederschrift über den Erörterungstermin vom 16.1.2015, Verfahrensakte unter 3, S. 3 a.E.). Beides sollte in einem baulichen Durchgang erfolgen, aber nur erstere Gruppe von Baumaßnahmen vom Planfeststellungsbeschluss umfasst sein (vgl. auch die Vertreter der Beigeladenen, ebenda, S. 40 ff.). Der Planfeststellungsbeschluss ist dieser Konzeption gefolgt, denn er schreibt die Erneuerung des vorbezeichneten Oberbaus (Bahngleise, Schotter und Obermaterial) den nicht genehmigungspflichtigen Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen zu (PFB S. 20). Der Planfeststellungsbeschluss zielt, wie auch die Auflistung der einzelnen Baumaßnahmen im Bauwerksverzeichnis zeigt (Planunterlagen Nr. A.2.7), das ein planfestgestelltes Vorhaben konkretisiert und festlegt (OVG NRW, U.v. 14.1.2015 – 20 A 1317/12 – ZfW 2015, 204/205), daher auf die Regelung einzelner punktueller Maßnahmen, nicht aber des gesamten zu reaktivierenden Teilabschnitts.

- 36 Streitgegenstand des vorliegenden Klageverfahrens ist nur der angefochtene Planfeststellungsbeschluss, durch den die Kläger Verletzungen ihrer Rechte behaupten und allein dessen Rechtmäßigkeit gerichtlich zu prüfen ist (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Nicht Verfahrensgegenstand sind andere bauliche Maßnahmen oder eine etwa abweichende Bauausführung, so dass es auf die von den Klägern behauptete und von der Beigeladenen dezidiert bestrittene Verschiebung des Bahngleises im Bereich ihrer Anwesen nicht ankommt.
- 37 b) Allerdings ist mit dem Befund, dass der Planfeststellungsbeschluss nur die ausdrücklich von ihm erfassten Baumaßnahmen regeln soll, nicht bereits festgestellt, dass damit auch alle planfeststellungsbedürftigen Baumaßnahmen erfasst sind. Wenn dem nicht so ist, muss dies aber nicht unbedingt zu einem Rechtsfehler führen, weil die Aufspaltung eines einheitlich konzipierten Vorhabens in einzelne jeweils

für sich planfeststellungsbedürftige Teile grundsätzlich zulässig ist (BayVGH, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 41) und auch die Abschnittsbildung bei einer einzelnen Betriebsanlage grundsätzlich zulässig ist (vgl. z.B. BayVGH, U.v. 24.1.2011 – 22 A 09.40045 u.a. – Rn. 76 m.w.N.). Insoweit rügen die Kläger zu Unrecht, der Planfeststellungsbeschluss hätte die Baumaßnahmen am Bahngleis auf freier Strecke ebenso erfassen müssen wie die gesondert plangenehmigten Baumaßnahmen an der Ortsumfahrung Erkersreuth.

- 38 aa) Die Baumaßnahmen am Bahngleis auf freier Strecke sind als Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen an der Bahnstrecke nicht planfeststellungsbedürftig nach § 18 Satz 1 AEG.
- 39 § 18 Satz 1 AEG sieht ein Planfeststellungsbedürfnis für Änderungen von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vor. Vorliegend handelt es sich jedoch – jedenfalls im Bereich der Grundstücke der Kläger – im rechtlichen Sinne nicht um eine Änderung, sondern um Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen.
- 40 Schon sachlich können sie nicht planfeststellungsbedürftig sein, weil ein entsprechend aufwendiges Planfeststellungsverfahren ihre regelmäßige Durchführung verzögerte und dem Zweck der jederzeitigen Betriebssicherheit zuwiderliefe. Diesem übergeordneten Zweck entsprechend können noch nicht fällige Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen im Zuge anderer Maßnahmen vor- bzw. fällige, aber versäumte oder in Folge einer Betriebsstilllegung (§ 11 AEG) vorerst zurückgestellte Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen später noch nachgezogen werden, ohne dass sie deswegen planfeststellungsbedürftig wären. Sie werden erst planfeststellungsbedürftig, wenn sie eine Änderung der Bahnstrecke im Sinne von § 18 Satz 1 AEG bewirken.
- 41 Die Abgrenzung zwischen beiden Arten von Maßnahmen hat die Rechtsprechung wiederholt beschäftigt; auf deren Ergebnisse kann hier zurückgegriffen werden (vgl. BVerwG, U.v. 31.8.1995 – 7 A 19/94 – NVwZ 1996, 394). So bleibt eine Gleissanierung noch eine Unterhaltungsmaßnahme, auch wenn Schienen und Schwellen ausgetauscht bzw. solche eingebaut werden, die einem neueren Stand der Technik entsprechen (vgl. BVerwG, B.v. 27.1.1995 – 7 VR 16/94 – NVwZ 1995, 586). Auch wenn solche Maßnahmen mit einem Eingriff in die Substanz des Schienenwegs verbunden sind, also in die Gleisanlage mit Unter- und Oberbau bis hin zum völligen Abtrag und zur Erneuerung des alten Bahnkörpers, bleiben sie Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Das soll sogar für Verbreiterungen des Bahndamms um 1,30 m bzw. um 2,30 m sowie Sanierungen des Bahndamms oder der Einschnittsböschung

gelten; erst Trassenverschiebungen auf längeren Bahnstreckenabschnitten um mehr als 2 m sollen darüber hinausgehen (vgl. BVerwG, U.v. 12.4.2000 – 11 A 24/98 – juris Rn. 34, 55; BVerwG, U.v. 14.11.2001 – 11 A 31/00 – BVerwGE 115, 237/240 [nicht abgedruckt] juris Rn. 23 zum Begriff des erheblichen baulichen Eingriffs in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV) und zu einer Änderung im rechtlichen Sinn werden.

- 42 Der vorliegende Fall bleibt deutlich hinter Letzterem zurück. Das Konzept der Beigeladenen und des EBA sieht hier auf freier Strecke keine nennenswerten Gleisverschiebungen vor. Dies ergibt sich zum Einen aus den planfestgestellten Planunterlagen (Anlage 3.7), worin das Bahngleis im Zielzustand nach Durchführung der Bauarbeiten als schwarzes Bestandsgleis eingezeichnet ist, eine Gleisverschiebung in diesen Streckenabschnitten also nicht vorgesehen ist. Zum Anderen ergibt sich dies aus der nachvollziehbaren Darstellung der Beklagten, tatsächlich sei das neue Gleis exakt auf dem Verlauf des Bestandsgleises verlegt worden; die gegenteilige Erwähnung in der sog. Erschütterungstechnischen Untersuchung (Möhler+Partner, Erschütterungstechnische Untersuchung vom 9.12.2013, S. 35) resultiere aus einem Übertragungsfehler aus der Zeit vor Erstellung der Planunterlagen (vgl. Ergänzung zur gerichtlichen Anfrage vom 3.11.2015 unter Verweis auf ein geändertes Koordinatennetz). Diese Erschütterungstechnische Untersuchung ist zum Dritten auch kein Bestandteil der Planunterlagen, weil sie nicht in der entsprechenden Auflistung unter Nr. A.2 des Planfeststellungsbeschlusses enthalten und damit für den geplanten Zielzustand der Bahnstrecke rechtlich nicht maßgeblich ist. Somit stellen die vorgenommenen Baumaßnahmen auf freier Strecke wie der Freischnitt der Bahngleise und der Austausch von Bahngleisen, Schotter und Obermaterial keine Änderung im rechtlichen Sinn dar.
- 43 Daran ändert auch der Umstand nichts, dass am 26. November 1996 eine Stilllegung des Streckenbetriebs erfolgt ist. Zwar ist die Bahnstrecke seit dem 26. Juli 1996 nach § 11 AEG stillgelegt und hat tatsächlich kein Bahnbetrieb mehr darauf stattgefunden. Allerdings handelt es sich nach wie vor um einen Bahnbetriebszwecken gewidmeten Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 2 Abs. 3 AEG, da die Bahnstrecke nicht nach § 23 Abs. 1 und Abs. 3 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden ist (zur „Entwidmungsfunktion“ einer Freistellung BVerwG, B.v. 21.3.2014 – 6 B 55.13 – juris Rn. 13; Hermes in: ders./Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 23 Rn. 9). Eine solche erfordert einen eindeutigen Hoheitsakt (vgl. BVerwG, U.v. 12.4.2000 – 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108/111 f.), für den hier jegliche Anhaltspunkte fehlen. Die bloße Betriebsstilllegung nach § 11 AEG hat nicht dazu geführt, dass die Bahnstrecke ihre rechtliche Eigenschaft als Teil der Eisenbahninfrastruktur verloren hätte oder sonst einer Wiederaufnahme des Betriebs rechtliche Hindernisse entgegenstün-

den, denn eine Betriebsstilllegung beseitigt nur die Betriebspflicht (BVerwG, B.v. 21.3.2014 – 6 B 55.13 – Rn. 12 f.; NdsOVG, U.v. 24.6.2015 – 1 KN 79/14 – juris Rn. 25), lässt aber die Wiederinbetriebnahme einschließlich dazu erforderlicher nachzuholender Unterhaltungsmaßnahmen ohne erneute Planfeststellung zu (vgl. Hermes in: ders./Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 23 Rn. 11 m.w.N.; Vallendar, ebenda, § 18 Rn. 77). Daran ändert eine Bezeichnung als „dauernde Einstellung des Betriebs“ rechtlich nichts (Genehmigung des EBA vom 26.7.1996), da zum damaligen Zeitpunkt eine Wiederaufnahme des Betriebs zwar zeitlich nicht absehbar war, aber auch nicht durch die Stilllegung ausgeschlossen werden sollte. In der Anlage zur Genehmigung der Betriebsstilllegung sind als Nebenbestimmungen zu beachtende Forderungen des Bundesministers für Verkehr enthalten (BMV, Schreiben vom 19.6.1996, Anlage zum Bescheid vom 26.7.1996). Dazu gehört, „nach Klärung aller damit zusammenhängenden Fragen zwischen den regionalen Behörden und Eisenbahnunternehmen die Verkehrsbedienung auf dieser Strecke und den Betrieb der Infrastruktur wieder aufzunehmen“ sowie „vor einer entsprechenden Entscheidung“ über „Rückbau der Infrastruktur und Entwidmung der Strecke... das Benehmen mit der tschechischen Seite herstellen“ zu können (ebenda).

- 44 Auch dass die Bahnstrecke in Folge tatsächlicher Funktionslosigkeit rechtlich obsolet wäre, wie klägerseitig eingewandt wird, ist hier nicht erkennbar. Zwar mag durch die Ortsumfahrung Erkersreuth, welche die Bahnstrecke bei Bahn-km 33,9 unterbrach (vgl. Erläuterungsbericht S. 34), ein durchgehender Bahnbetrieb tatsächlich nicht mehr möglich gewesen sein. Gleichwohl stand seiner Wiederaufnahme bis auf die Errichtung der nötigen Straßenquerung kein rechtliches und tatsächliches Hindernis entgegen, das die Verwirklichung des Streckenbetriebs auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen hätte. Insbesondere hat kein Rechtsträgerwechsel stattgefunden oder ist eine dauerhafte anderweitige Nutzung der Bahnstrecke zugelassen worden (vgl. zu diesen Kriterien BVerwG, U.v. 28.10.1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350/353; BVerwG, U.v. 12.4.2000 – 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108/111 ff.;;) oder sind die Bahnstreckengrundstücke nach einer Veräußerung überbaut worden (vgl. NdsOVG, U.v. 24.6.2015 – 1 KN 79/14 – juris Rn. 25). Ein Rechtsträgerwechsel hat insoweit nicht stattgefunden, als die Bahnstrecke nach wie vor dem Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähigem Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland gehört; eine anderweitige Nutzung der Bahnstrecke ist weder glaubhaft gemacht noch sonst ersichtlich. Die Grundstücke der Bahnstrecke befinden sich weiterhin in den Händen des Bahneigners; sie waren lediglich tatsächlich in einem Abschnitt überbaut. Die zur Beseitigung dieses Hindernisses und zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit erforderliche Errichtung der Querungsbauwerke aber war schon im für den Bau der Ortsumfahrung Erkersreuth maßgeblichen straßenrechtlichen Planfest-

stellungsbeschluss vorbehalten gewesen (PFB S. 83 f.; VG Bayreuth, B.v. 4.8.2015 – B 1 S 15.413 – S. 2 f.; BayVGH, B.v. 24.9.2015 – 8 CS 15.2026 – Rn. 2) und sicherte die Funktionsfähigkeit der Bahnstrecke in die Zukunft hinein.

- 45 Daran ändert auch der seit der Betriebsstilllegung 1996 eingetretene Instandhaltungsstau an der Bahnstrecke nichts, denn dadurch wurde zwar ein Gesamtpaket an Instandhaltungsmaßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich, die bei einer kontinuierlichen Instandhaltung sonst nicht oder zeitlich nicht so gedrängt angefallen wären. Doch allein der zeitliche Zusammenhang mit planfeststellungsbedürftigen Baumaßnahmen lässt Unterhaltungsmaßnahmen nicht selbst planfeststellungsbedürftig werden (vgl. BVerwG, B.v. 27.1.1995 – 7 VR 16/94 – NVwZ 1995, 586). Dies gilt auch im Fall eines – wie hier – länger dauernden Sanierungsstaus (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 5/07 – NVwZ 2009, 50/51 Rn. 19, 21). Letztlich bleiben also die gesamte Strecke erfassende Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen, die zwar äußerlich den Eindruck eines Gesamtkonzepts hervorrufen (vgl. dazu BayVGH, U.v. 5.3.1996 – 20 B 92.1055 – VGHE n.F. 49, 77/84) und zeitlich und sachlich kombiniert durchgeführt werden, dennoch rechtlich strikt getrennt von planfeststellungsbedürftigen punktuellen Maßnahmen.
- 46 bb) Auch die Baumaßnahmen an der Ortsumfahrung Erkersreuth (Neubau einer Eisenbahnüberführung und Neubau einer Straßenbrücke), die gesondert straßenrechtlich plangenehmigt wurden, waren nicht planfeststellungsbedürftig nach § 18 Satz 1 AEG; zumindest wäre der angefochtene Planfeststellungsbeschluss auch dann nicht rechtswidrig, wenn dem nicht zu folgen wäre.
- 47 Es handelt sich beim Neubau der Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 33,9 zur Schließung der durch den Bau der Ortsumfahrung Erkersreuth (Staatsstraße St 2179) entstandenen Lücke in der Bahnstrecke sowie beim Neubau einer Straßenbrücke bei Bahn-km 34,0 zur Beseitigung der Überschüttung des Bahnkörpers durch den Bockelbergweg (vgl. Erläuterungsbericht S. 34) zwar um für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs notwendige Maßnahmen, allerdings nicht um Folgemaßnahmen des hier planfestgestellten Vorhabens, im Sinne von § 18 Satz 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.
- 48 Die Ursache jener Baumaßnahmen liegt vielmehr im Neubau der Ortsumfahrung Erkersreuth als Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung (PFB vom 30.8.2002). Unter den dem Freistaat Bayern als nach Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG für die St 2179 zuständigem Straßenbaulastträger aufgegebenen Nebenbestimmungen (Nr. V.6.1 des PFB vom 30.8.2002 S. 14) ist geregelt: „Sollte der Schienenver-

kehr auf der Strecke Hof–Selb/Plößberg–Asch–Cheb (Eger) wieder aufgenommen werden, sind die hierfür erforderlichen Überführungsbauwerke für die Kreuzung der Staatsstraße 2179 sowie für den öffentlichen Feld- und Waldweg „Bockelbergweg“ (BV-Nr. 23) umgehend zu errichten.“ Unter Verweis sowohl auf die Betriebsstilllegung der Bahnstrecke als auch auf die Ziele des Regionalplans, die Schienenverkehrsverbindung in der Region aufrecht zu erhalten, sowie zur Baukostensparnis in Höhe von rund 1 Mio. Euro führte die Planfeststellungsbehörde aus, in der Planung sei wegen der Betriebsstilllegung kein Überführungsbauwerk vorgesehen, aber im Falle der Wiederinbetriebnahme im Nachhinein zu errichten (PFB vom 30.8.2002 S. 20 f., 67 f.). Dies zeigt, dass in jenem Planfeststellungsbeschluss die (grundsätzliche) Verpflichtung zur Errichtung der Querungsbauwerke als Folgemaßnahme der Umgehungsstraße geregelt war. Die genaue Planung sollte einem späteren Zeitpunkt, dem einer Wiederinbetriebnahme, vorbehalten werden. Dies gilt umso mehr, als der Planfeststellungsbeschluss vom 30. August 2002 ausdrücklich auf die mit Bescheid vom 26. Juli 1996 genehmigte dauernde Betriebseinstellung Bezug nahm (PFB vom 30.8.2002 S. 20 f., 67 f.), die ihrerseits unter der Auflage der Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr aufgestellten Forderungen erging (oben I.3.b) bb)).

- 49 Die straßenrechtliche Planfeststellung war bewusst unvollständig, weil sie den Nutzungskonflikt zwischen Straßen- und Schienenverkehr zwar erkannte, seine Lösung auch vorzeichnete, ihre Umsetzung aber vorläufig in die Zukunft verschob.
- 50 cc) Abgesehen davon wäre die Aufspaltung eines einheitlich konzipierten Vorhabens in einzelne jeweils für sich planfeststellungsbedürftige Teile grundsätzlich zulässig (vgl. BayVGh, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 39 ff.). Die Kläger hatten die Möglichkeit, gegen die straßenrechtliche Planfeststellung Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen und haben sie auch genutzt (vgl. BayVGh, B.v. 24.9.2015 – 8 CS 15.2026).
- 51 Selbst wenn man als Gegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses eine einheitliche Bahnbetriebsanlage sehen wollte, wären dann die Grundsätze für die planerische Abschnittsbildung anzuwenden. Danach haben Dritte grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Eine Abschnittsbildung kann aber dann Rechte Dritter verletzen, wenn die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung durch das Gesamtvorhaben nicht gerecht wird oder wenn ein Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt oder den durch Art. 19 Abs. 4 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht (vgl.

BVerwG, U.v. 10.4.1997 – 4 C 5.96 – BVerwGE 104, 236/243; BVerwG, U.v. 19.5.1998 – 4 A 9.97 – BVerwGE 107, 1/14 f.; BVerwG, U.v. 18.7.2013 – 7 A 4/12 – juris Rn. 50; BayVGh, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 41). Dies ist hier aber nicht der Fall.

- 52 Insbesondere verstößt die verfahrensmäßige Trennung weder gegen den Grundsatz umfassender Problembewältigung durch das Gesamtvorhaben, noch wird der durch Art. 19 Abs. 4 GG gewährleistete Rechtsschutz unmöglich gemacht. Durch die straßenrechtlich planfestgestellten Vorhaben wird keine künftige Konfliktlösung „verbaut“ und der Rechtsschutz für die Kläger nicht erschwert. Die Mietshäuser der Kläger liegen zwischen Bahn-km **** und **** (vgl. Lageplan als Anlage 3.7 PFB-Akte unter 3.), mithin mindestens 500 m von der künftigen Eisenbahnüberführung und Straßenbrücke entfernt. Dass sie von Bau oder Betrieb dieser Anlagen oder dadurch beeinträchtigt würde, dass deren Auswirkungen nicht im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss behandelt worden sind, ist nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als die Straßenbaumaßnahmen plangenehmigungsbedürftig sind und die Kläger hiergegen ihre Belange einwenden können (vgl. BayVGh, B.v. 24.9.2015 – 8 CS 15.2026 – Rn. 9 ff.).
- 53 4. Es liegen ferner keine rechtserheblichen Abwägungsfehler (§ 18 Satz 2 AEG) bei der Auswahl der technischen Bauvariante vor.
- 54 Die Kläger haben als nicht durch eine enteignungsrechtliche Vorwirkung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nach § 22 Abs. 2 AEG betroffene Anlieger keinen Anspruch auf umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung, sondern können sich nur auf eine Verletzung des Abwägungsgebots durch eine mangelnde Berücksichtigung oder Gewichtung ihrer Belange berufen (vgl. BayVGh, U.v. 7.10.2009 – 22 A 09.40002 – juris Rn. 18; BayVGh, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 20).
- 55 Die fachplanerische Abwägung nach § 18 Satz 2 AEG verlangt, dass erstens eine Abwägung überhaupt stattfindet, zweitens alle abwägungserheblichen Belange in die Abwägung eingestellt werden, drittens die Bedeutung der eingestellten Belange richtig erkannt wird und viertens zwischen konkurrierenden Belangen ein sachgerechter Ausgleich gefunden wird; zur Sammlung des Abwägungsmaterials gehört auch die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen einschließlich der „Null-Variante“ (BayVGh, U.v. 27.11.2012 – 22 A 09.40034 – Rn. 29 f. m.w.N.; BayVGh, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 25). Eine Alternativenprüfung ist freilich nicht schon dann fehlerhaft, wenn die tatsächlich gefundene Lösung nicht zwingend ist; vielmehr muss sich objektiv die Erkenntnis aufdrängen, dass – als Ausprägung des Verhältnis-

mäßigkeitsgebots – die mit der Planung angestrebten Ziele sich unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen (Vallendar in: Hermes/Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 158 m.w.N.). Bereits in einem frühen Planungsstadium dürfen solche Planungsalternativen ausgeschlossen werden, die nach einer Art Grobanalyse nicht ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314; BayVGH, U.v. 27.11.2012 – 22 A 09.40034 – Rn. 31 m.w.N.).

- 56 Die Planfeststellungsbehörde hat insofern die vom Vorhabensträger aufgrund seiner Gestaltungsfreiheit getroffene Abwägungsentscheidung – als planerische Entscheidung – abwägend nachvollziehen; sie darf und braucht nicht selber zu planen und sie hat kein Versagungsermessen, wenn das Vorhaben den strikten Vorgaben und dem Abwägungsgebot genügt (BayVGH, U.v. 13.10.2015 – 22 A 14.40037 – Rn. 25 m.w.N.).
- 57 Gemessen an diesen Kriterien hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde die Interessen der Kläger im Rahmen der Abwägung nach § 18 Satz 2 AEG ohne rechtliche Fehler (die offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen wären, § 75 Abs. 1a VwVfG) berücksichtigt und gewichtet.
- 58 a) Dass sich dem EBA als Planfeststellungsbehörde andere Planungsvarianten zur Minimierung einer mittelbaren Beeinträchtigung der Kläger hätten aufdrängen müssen, ist weder dargetan noch sonst ersichtlich.
- 59 Insofern verweist das EBA zutreffend darauf, dass es sich vorliegend lediglich um die Wiederinbetriebnahme einer vorhandenen und nicht um den Bau einer erst zu errichtenden Bahnstrecke handelt, so dass eine Variantenprüfung über die Prüfung der Nullvariante (Beibehaltung des status quo ante) oder Reaktivierung hinaus sachlich und rechtlich nicht möglich war, ohne den durch die vorhandene Bahnstrecke für eine Wiederinbetriebnahme gesteckten Rahmen zu verlassen. Das EBA hat mit Blick auf die angestrebte Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr die Gründe für die Wiederinbetriebnahme zu Recht als so gewichtig eingeschätzt, dass sich ihm die Nullvariante nicht aufdrängen musste (PFB S. 97 f.). Dies ist nicht abwägungsfehlerhaft.
- 60 b) Das EBA hat auch nicht dadurch gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG verstoßen, dass es die Wiederinbetriebnahme der bestehenden Bahnstrecke zugelassen und die Planfeststellung von diesem Zweck dienenden Baumaßnahmen nicht abgelehnt hat.

- 61 Das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist kein zwingendes Gebot, sondern eine Abwägungsdirektive und kann im Rahmen der planerischen Abwägung bereits durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden, nicht erst wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht „zwingend“ geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 19.4.2012 – 4 CN 3.11 – BVerwGE 143, 24/37 Rn. 29 m.w.N.). Auch unter diesem Blickwinkel hat das EBA ohne Abwägungsfehler dem öffentlichen Interesse an der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zur Verbesserung der grenzüberschreitenden ÖPNV-Anbindung und der Verwirklichung der ausdrücklich genannten Bauvorhaben größeres Gewicht beigemessen. Zum Einen stehen die für Trassenverschiebung entlang der St. 2179 benötigten Flächen im Umfeld der Bahnlinie überwiegend im Privateigentum Dritter und stehen eigentumsrechtlich nicht zur Verfügung, sind aber verfassungsrechtlich grundsätzlich ebenso schutzwürdig wie die Grundstücke der Kläger. Insofern würde eine Trassenverschiebung die Belastung nur räumlich verschieben, aber nicht in ihrer Intensität mindern. Zum Anderen würden dann unbelastete Flächen an Stelle bereits durch Eisenbahnbetrieb vorbelasteter und insofern vorrangig in Anspruch zu nehmender Flächen (vgl. BVerwG, B.v. 22.7.2010 – 7 VR 4.10 – DVBl. 2010, 1300/1303 Rn. 38 m.w.N.) betroffen.
- 62 5. Soweit das EBA eine unzumutbare Beeinträchtigung der Kläger durch Lärm oder Erschütterungen verneint und weitere Vorkehrungen zu ihrem Lärm- und Erschütterungsschutz nicht getroffen hat, ist dies nicht rechtsfehlerhaft, denn zum Einen liegt hier keine wesentliche Änderung vor; zum Anderen besteht eine rechtliche Vorbelastung, welche die zu erwartenden Betriebsgeräusche umfasst.
- 63 a) Es bestehen keine Ansprüche nach § 41 Abs. 1 BImSchG auf aktiven oder passiven Lärmschutz oder Entschädigung.
- 64 Eine wesentliche Änderung der Bahnstrecke ist zum Einen deswegen nicht gegeben, weil der Schienenweg nicht um ein oder mehrere durchgehende Gleise erweitert wird, abgesehen allenfalls vom Bahnhof Selb-Plößberg. Diese Baumaßnahme ruft aber im Bereich der Grundstücke der Kläger keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervor.
- 65 Ebenso wenig liegt eine wesentliche Änderung deswegen vor, weil durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des resultierenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht würde. Ausweislich der erstellten immissionsschutzfachlichen Prognose wurden auf den Prognosehorizont 2025 und die dafür erwarteten Zugzahlen von 47

Zügen bei Tag und 7 Zügen bei Nacht an den Mietshäusern der Kläger (IO-E001 bis IO-E003) im Prognose-Nullfall Beurteilungspegel von 49,5–54,1 dB(A) am Tage (je nach Stockwerk) und von 48,2–52,9 dB(A) in der Nacht prognostiziert, für das Jahr 2025 mit den planfestgestellten baulichen Veränderungen aber Beurteilungspegel von 49,6–54,3 dB(A) am Tage und von 48,4–53,0 dB(A) in der Nacht (Möhlner+Partner, Schalltechnische Untersuchung vom 9.12.2013, Anlage 2 S. 4). Dies bedeutet lediglich eine geringfügige Erhöhung um bis zu +0,2 dB(A), aber keine Erhöhung um 3 dB(A).

- 66 b) Das EBA hat die für die Mietshäuser der Kläger bestehende rechtliche Vorbelastung zutreffend erkannt. Die Ablehnung von weiterem Lärmschutz im Rahmen der Abwägung nach § 18 Satz 2 AEG ist nicht zu beanstanden.
- 67 Lärmschutzbelange sind im Rahmen einer Planfeststellung ungeachtet der Höhe der Lärmbelastung nur in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung (gegenüber der plangegebenen rechtlichen Vorbelastung) durch das Vorhaben ansteigt. Für den Umfang einer Vorbelastung durch Eisenbahnverkehrsgeräusche kommt es nicht auf die frühere oder bisherige tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtliche Ausnutzbarkeit an (so BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 u. a. – NVwZ 2014, 730 Rn. 23; ebenso BayVGH, U.v. 19.8.2014 – 22 B 11.2608 u.a. – Rn. 67, 78; BayVGH, U.v. 14.10.2014 – 22 A 13.40069 – Rn. 59). Abgesehen von der auch Eisenbahnunternehmen seit jeher treffenden Pflicht, auf die Belange Immissionsbetroffener insoweit Rücksicht zu nehmen, als dies ohne Beeinträchtigung der Verkehrsbedürfnisse geschehen kann, bestanden für die streitgegenständliche Eisenbahnstrecke jedoch zu keiner Zeit rechtliche Schranken, aus denen sich Begrenzungen hinsichtlich der Art, des mengenmäßigen Umfangs oder der Frage ergaben, innerhalb welcher Zeiträume dort Eisenbahnverkehr statthaft ist.
- 68 Für die streitbefangene Eisenbahnstrecke bestand und besteht keine Planfeststellung, aus der sich Einschränkungen des zulässigen Betriebsumfangs ergeben könnten. Solche ergeben sich auch nicht aus den historischen Rechtsgrundlagen für den Eisenbahnbetrieb auf der Strecke.
- 69 Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits in seinem Urteil vom 19. August 2014 Ausführungen zum historischen rechtlichen Rahmen gemacht (BayVGH, U.v. 19.8.2014 – 22 B 11.2608 u.a. – Rn. 69 ff.): Das Institut der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung stellte bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ein Spezifikum des preußischen Rechts dar, das in den anderen Bundesstaaten bzw. Ländern des Deutschen Reiches unbekannt war (Blümel, Die Bauplanfeststellung, Erster Teil,

1961, S. 167); es wurde dort erst durch § 37 Abs. 2 bis 4 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 (RGBl II S. 272) eingeführt (Blümel, a.a.O., S. 171). In den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Bau staatseigener Bahnen als Ausdruck der allgemeinen Hoheitsgewalt („Eisenbahnhoheit“) des Staates verstanden. Während „andere Rechtssubjekte als der Staat ... Eisenbahnen nur mit Erlaubnis des Staates bauen und betreiben“ durften (Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl. 1928, S. 43), bedurfte es für den Staat „keiner besonderen rechtlichen Maßnahme, um ihn in den Besitz des Eisenbahnunternehmensrechts zu setzen, vielmehr ist es lediglich ein Akt der Staatsverwaltung, wenn der Staat sich entschließt, die ihm allgemein innewohnende Rechtsstellung zum Bau oder Betrieb eines bestimmten Bahnunternehmens in Bewegung zu setzen“ (Fritsch, a.a.O., S. 63).

- 70 Die hier streitgegenständliche Bahnstrecke wurde nach den mit den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung erörterten und von ihnen auch unwidersprochenen historischen Darstellungen (vgl. Wikipedia, Bahnstrecke Cheb-Oberkotzau, www.wikipedia.de, Abruf vom 5.10.2015; Niederschrift vom 3.12.2015 S. 7) zunächst durch die Stadt Hof auf Grund einer staatlichen Konzession errichtet, am 1. November 1865 eröffnet und von der Bayerischen Staatsbahn zunächst pachtweise betrieben, bis die Strecke im Jahr 1919 vorzeitig in das Staatseigentum überging.
- 71 Rechtliche Beschränkungen des Betriebs sind aus diesem historischen rechtlichen Rahmen nicht ersichtlich. Sie wären mit den damaligen rechtlichen Anschauungen auch unvereinbar gewesen. Der Verwaltungsgerichtshof hat hierzu in seinem Urteil vom 19. August 2014 allgemein Stellung genommen (BayVGH, U.v. 19.8.2014 – 22 B 11.2608 u.a. – Rn. 72). Betroffene mussten bereits damals die vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen grundsätzlich dulden, da sie als unvermeidliche Folge des mit „Privilegieneigenschaft“ ausgestatteten Eisenbahnunternehmensrechts (d.h. des Rechts, eine Eisenbahn zu errichten und sie zu betreiben) verstanden wurden (Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl. 1928, S. 142). Insbesondere konnten die Nachbarn einer Eisenbahn keine Einstellung des Bahnbetriebs verlangen (Fritsch, a.a.O., S. 142). Das Reichsgericht hat in einem (Emissionen des Unternehmens „Reichsautobahnen“ betreffenden) Urteil die damalige Rechtslage dahin zusammengefasst (RG, U.v. 9.1.1939 – V 154/38 – RGZ 159, 129/131), dass Immissionsbetroffene im Klagewege nicht nur nicht die Unterlassung von Handlungen oder Maßnahmen begehren konnten, die sich als Ausübung staatshoheitlicher Aufgaben darstellten, sondern dass bei einem in Erfüllung staatshoheitlicher Aufgaben geführten Betrieb (hierzu rechneten nach damaligem Verständnis – wie dargestellt – u. a. die Eisenbahnen) auch eine auf die Vornahme von Handlungen oder das Anbrin-

gen von Einrichtungen abzielende Klage unzulässig sei, mit denen eine wesentliche, vom Betriebsinhaber nicht gewollte Änderung des Betriebs verbunden wäre. Aus der Stellung von Betrieben, die für das allgemeine Wohl unentbehrlich oder doch von besonderer Bedeutung seien, folge, dass gegenüber von ihnen ausgehenden Einwirkungen auch dann, soweit diese die Grenze des Zulässigen überschritten, keine Abwehrklage statfinde (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 135). Zudem müsse sich der Straßenanlieger auch mit unerwarteten Änderungen z.B. dergestalt abfinden, dass eine bis dahin ruhige und abgeschlossene Straße durch die Entwicklung des Verkehrs stark frequentiert werde (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 137 unter Bezugnahme auf RG, U.v. 8.7.1931 – V 9/31 – RGZ 133, 152). Gleiches habe „die Rechtsprechung für ... Eisenbahnstrecken für die Einwirkungen entwickelt, die vom allgemeinen Fahrbetrieb ausgehen“ (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 138).

- 72 Die Pflicht zur Duldung der von öffentlichen Verkehrsunternehmen ausgehenden Immissionen selbst dann, wenn sie die ansonsten geltende Zulässigkeitsgrenze (sie ergab sich vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Wesentlichen aus dem in § 906 BGB enthaltenen Maßstab der Ortsüblichkeit) überschreiten oder erst nach Anlegung des Verkehrswegs wegen dessen stärkerer Inanspruchnahme entstanden sind, fand allerdings bereits in der Zeit vor der durch das Grundgesetz geschaffenen rechtsstaatlichen Ordnung eine Grenze. Diese bestand in der Verpflichtung zur Rücksichtnahme, die derartige Verkehrsunternehmen dann gegenüber den Belangen der Anwohner von öffentlichen Verkehrswegen zu üben hatten, wenn das ohne Beeinträchtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs möglich war. Im Urteil vom 8. Juli 1931 (V 9/31 – RGZ 133, 152/155) hat das Reichsgericht insoweit festgehalten: „Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe haben, soweit das mit ihren Verkehrszwecken vereinbar ist, auf die Straßenanwohner Rücksicht zu nehmen und auch örtliche Besonderheiten zu beachten. ... Die Leiter eines Verkehrsunternehmens müssen darauf bedacht sein, durch die Wahl und die Handhabung der Betriebsmittel diese Schädigungen möglichst herabzumindern.“ Hieraus konnte die Verpflichtung von Verkehrsunternehmen folgen, sich hinsichtlich der Schwere der eingesetzten Fahrzeuge, ihrer Bereifung oder der Schnelligkeit der Fahrt an den Zustand des Verkehrswegs oder die besondere Störungsempfindlichkeit der Umgebungsbebauung anzupassen (RG, U.v. 8.7.1931 a.a.O. S. 156). Dass öffentliche Verkehrsträger auch schon in früherer Zeit dann nicht außerhalb der Bindungen standen, die sich aus dem Nachbarrecht ergaben, soweit hieraus keine Beeinträchtigung der öffentlichen Aufgaben solcher Einrichtungen folgten, hat das Reichsgericht auch im Urteil vom 9. Januar 1939 (V 154/38 – RGZ 159, 129/132) ausdrücklich festgehalten. Es sei „in Bezug auf andere Betriebe, die Staatsaufgaben erfüllen, wie z.B. die Eisenbahn und die Post, niemals zweifelhaft gewesen“, dass sie

„wie alle anderen Personen in der nachbarlichen Gemeinschaft“ stehen; nur erfordere „dabei ihre sich aus ihren Aufgaben ergebende Sonderstellung Beachtung.“

- 73 Die Kläger können aus dieser Rechtslage keine Abwägungsfehler des EBA im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss herleiten. Gesichtspunkte, die bei der Entscheidung über das Lärmschutzkonzept hätten berücksichtigt werden müssen, aber nicht berücksichtigt worden sind, lassen sich hieraus nicht ableiten. Dies betrifft zunächst Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, aber auch Anforderungen an den Betrieb, wie z.B. die in der mündlichen Verhandlung erörterten Geschwindigkeitsbeschränkungen für Güterzüge. Es ist nicht zu widerlegen, dass derartige starre Regeln mit den zu beachtenden Verkehrszwecken unvereinbar sind.
- 74 Auch die Abstufung der Bahnstrecke zur Nebenbahn im Jahr 1976 führte zu keiner Beschränkung ihrer rechtlichen Ausnutzbarkeit, sondern hatte nur Folgen für den sicherungstechnischen Aufwand nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 EBO (vgl. § 11 Abs. 7 EBO; an der Befahrbarkeit änderte sich dadurch nichts, vgl. zur hier ausreichenden Achslast § 8 Abs. 1 und Abs. 2 EBO, jeweils linke Spalte). Es kann insbesondere nicht festgestellt werden, dass damit die Streckenkapazität rechtlich reglementiert und verbindlich reduziert worden wäre.
- 75 Demnach war ein Personen- und Güterschienenverkehr auf der gegenständlichen Bahnstrecke ohne besondere Einschränkung zugelassen. Sie entsprach vor ihrer Betriebsstilllegung der Streckenklasse D 4 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, einer Radsatzlast von 22,5 t und einer Leistungsfähigkeit von 60 Zügen/24 Std. (vgl. Antrag auf Betriebsstilllegung vom 26.7.1995 mit Anlagen). Soweit die Kläger bestreiten, dass je ein Bahnverkehr im Umfang von 60 Zügen/24 Std. auf der Bahnstrecke tatsächlich stattgefunden habe, ist dies für die rechtliche Vorbelastung unerheblich. Die künftig mit der Wiederinbetriebnahme einhergehende Benutzung der Bahnstrecke durch Personen- und Güterzüge im Umfang von prognostizierten 47 Zügen bei Tag und 7 Zügen bei Nacht würde sich mit den aus diesem Eisenbahnverkehr einhergehenden Geräuschen innerhalb der Vorbelastung bewegen, der die Umgebung der Bahnstrecke aufgrund der Tatsache unterliegt, dass diese Bahnstrecke von Rechts wegen ohne weitere Beschränkung nutzbar ist.
- 76 Auf der Grundlage der im Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses bestehenden tatsächlichen Verhältnisse kann auch nicht davon gesprochen werden, eine durch diese Vorbelastung nicht mehr gedeckte zusätzliche Beschwer der Kläger stehe insoweit inmitten, als der nächtliche Güterzugverkehr die sich aus dem Rücksichtnahmegebot ergebende Schranke übersteige. Denn die

Bahnstrecke wurde historisch zur Versorgung der Industrie in Hof aus den westböh-mischen Kohlengruben errichtet und diente schwerpunktmäßig dem Güterzugver-kehr. Sogar nach dem Zweiten Weltkrieg blieb der grenzüberschreitende Güterzug-verkehr trotz der Unterbrechung des grenzüberschreitenden Personenzugverkehrs aufrecht erhalten, um die Porzellanindustrie in Bayern mit Rohstoffen aus Westböh-men zu versorgen: Nach den Erläuterungen zum Antrag auf Betriebsstilllegung (Bei-geladene, Schreiben vom 26.7.1995 mit Anlagen) war der Güterzugverkehr zwar so rückläufig, dass er ab 28. Mai 1995 eingestellt worden war. Die Auslastung belief sich zuletzt auf fünf bis sechs Waggons je Güterzug (einen Güterzugverkehr bis zur Be-triebsstilllegung bestätigen auch die Kläger, Schriftsatz vom 23.11.2015, S. 2). Eine Wiederaufnahme und erneute Zunahme des Güterzugverkehrs blieb jedoch im Be-reich des Möglichen.

- 77 Der Verwaltungsgerichtshof verkennt hierbei nicht, dass in einem Abstand von weni-gen Metern an den Mietshäusern der Kläger vorbeifahrende Züge, vor allem Güter-züge, zu einer Beeinträchtigung der Mieter der Kläger durch Lärm im Vergleich zur bisher tatsächlich nicht betriebenen Bahnstrecke führen werden. Gleichwohl liegen diese Belastungen im Rahmen der rechtlichen Vorbelastung.
- 78 Der Grundsatz, dass es zur Bestimmung der Vorbelastung, der im Einwirkungsbe-reich eines Schienenwegs liegende Grundstücke unter dem Blickwinkel der Emissio-nen des dort stattfindenden Eisenbahnverkehrs unterliegen, nicht auf die tatsächliche Frequentierung, sondern auf das Maß der rechtlich zulässigen Nutzbarkeit der Bahn-strecke ankommt, die vor der Verwirklichung eines Vorhabens bestand, beansprucht zwar nur „in der Regel“ Geltung (so ausdrücklich BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 u. a. – NVwZ 2014, 730 Rn. 23). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz, dass es auf das Maß der rechtlich zulässigen Nutzbarkeit ankommt, hat das Bundesver-waltungsgericht in dem Fall anerkannt, dass eine Eisenbahnstrecke, die ehemals die kürzeste Verbindung zwischen dem mitteldeutschen Raum und den Nordseehäfen darstellte, als Folge der deutschen Teilung abschnittsweise vollständig demontiert und der Verkehr schließlich zur Gänze eingestellt worden war (vgl. BVerwG, U.v. 28.10.1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350; U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 82; U.v. 12.4.2000 – 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108). Das gilt je-denfalls dann, wenn die neu zu erwartenden Einwirkungen für die Betroffenen Eigen-tums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen (vgl. zu diesem weiteren Er-fordernis BVerwG, U.v. 28.10.1998 a.a.O. S. 357; BVerwG, U.v. 17.11.1999 a.a.O. S. 88; BVerwG, U.v. 12.4.2000 a.a.O. S. 114). Dass im vorliegenden Fall diese ver-fassungsrechtliche Grenze der Gesundheitsbeeinträchtigung überschritten würde, die befürchteten Lärmschutzdefizite so gravierend wären, dass sie die Ausgewogenheit

der Planung insgesamt in Frage stellten (vgl. BayVGH, B.v. 10.6.2008 – 22 AS 22 AS 08.40013 – Rn. 9 m.w.N.), ist nicht ersichtlich. Abgesehen davon fehlt es auch an der Voraussetzung, dass sich die Geräuschvorbelastung der Umgebung, die sich aus dem zulässigen Nutzungsumfang eines Schienenwegs ergibt, zu einer bloßen Fiktion verflüchtigt hat, die in der Realität keinerlei Entsprechung mehr fand (vgl. BVerwG, U.v. 17.11.1999 a.a.O. S. 87). Die Wiederaufnahme der Nutzung lag – wie ausgeführt – im Bereich des Möglichen. Soweit die Kläger meinen, die Beigeladene hätte im Baugenehmigungsverfahren Einwendungen gegen seitens der Kläger heranrückende Wohnbebauung erheben müssen, habe dies aber unterlassen und müsse daher nun Betriebseinschränkungen bis hin zur Unterlassung einer Wiederaufnahme des Betriebs aus Rücksichtnahme auf die benachbarte Wohnnutzung hinnehmen, führt dies nicht zu einer Verflüchtigung der rechtlichen Vorbelastung zu einer bloßen Fiktion. Dagegen spricht bereits die Reihe von Nebenbestimmungen zu Gunsten der Beigeladenen im Baugenehmigungsbescheid vom 5. Juni 1992, u.a. Nr. 13: „Evtl. Einwirkungen aus dem benachbarten Eisenbahnbetrieb sind durch den Bauherrn entschädigungslos zu dulden“, die auf bahntechnische Einwände hindeuten, die im Baugenehmigungsverfahren thematisiert worden sein müssen, wenn dies auch im Einzelnen nicht mehr aufklärbar ist. Die Erwartung, die tatsächliche Situation einer stillgelegten Bahnstrecke bleibe erhalten und sei in Folge eines längerfristigen Sanierungsstaus oder einer nachlassenden Verkehrsnachfrage unumkehrbar, ist jedenfalls unter solchen Bedingungen nicht schützenswert (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 5.07 – NVwZ 2009, 50/51 Rn. 19, 21).

- 79 c) Auch methodisch sind die zur Ermittlung etwaiger die verfassungsrechtliche Grenze der Gesundheitsbeeinträchtigung überschreitender Lärmimmissionen angestellten bereichsweisen Untersuchungen nicht zu beanstanden.
- 80 Entgegen der Auffassung der Kläger sind die als Mittelungspegel prognostizierten Beurteilungspegel nicht zu beanstanden. Diese Methodik ist von § 4 16. BImSchV vorgegeben und enthält besondere Zuschläge für die Lästigkeit der mit an- und abschwellendem Schienenverkehr verbundenen Geräusche. Für ein Abweichen von dieser Methodik besteht kein Anlass und ist von den Klägern auch nichts Durchgreifendes vorgetragen worden.
- 81 d) Die Kläger können auch unter sonstigen Vertrauensschutzgesichtspunkten nicht mit Erfolg beanspruchen, die Lärmbelastung durch den Eisenbahnbetrieb auf dem strittigen Teilabschnitt auf einem niedrigeren Niveau gedeckelt zu erhalten. Soweit die Kläger behaupten, ihre Gebäude befänden sich in einem reinen Wohngebiet (WR) und seien deswegen besonders schutzwürdig, trifft dies schon im Ausgangs-

punkt nicht zu, so dass hierauf nicht weiter einzugehen ist. Ihre Grundstücke befinden sich außerhalb des nächst gelegenen Bebauungsplans und sind allenfalls als unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB am Rande eines Wohngebiets zum Außenbereich einzuordnen. Eine solche, nur durch eine Bahnstrecke vom Außenbereich getrennte Lage führt zu einer Minderung des Schutzanspruchs, weshalb Betroffene keine Unterschreitung der für ihr Grundstück geltenden Immissionsrichtwerte erwarten können (NdsOVG, U.v. 24.6.2015 – 1 KN 79/14 – juris Rn. 28).

- 82 e) Das EBA hat auch zu Recht eine Verletzung der Kläger in ihrem Anspruch auf fehlerfreie Abwägung hinsichtlich betriebsbedingter Erschütterungen unter Zugrundelegung der DIN 4150 verneint, da das Vorhaben auch insoweit keine wesentliche Änderung einer Eisenbahn umfasst und keine unzumutbare Beeinträchtigung zu erwarten ist (PFB S. 91 ff., 121).
- 83 Hierzu hat die Beigeladene die o.g. Erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt, in der ein Referenz-Messquerschnitt bei Bahn-km 38,6 mit zwei Messorten bei Bahn-km 30,9 und 31,6 verglichen wurde, an denen die Bahnstrecke in Dammlage bzw. geländegleich verläuft. An einer Vorbeifahrt eines Zuges des künftig eingesetzten Typs „Agilis“ wurden die Messungen durchgeführt und erhebliche Änderungen der Erschütterungssituation verneint (ebenda S. 29 ff.). Soweit die Prognose nur mit dem Zugtyp Leichttriebwagen Agilis durchgeführt wurde und dessen Erschütterungssituation nicht jener von Güterzügen entspricht (vgl. Ergänzung zur gerichtlichen Anfrage vom 3.11.2015), wurde nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass die Erschütterungsanregung durch Güterzüge bei der Begutachtung mit einem im Mittel um 2,8 höheren Faktor angesetzt worden sei als jene des Personenschienenverkehrs (vgl. Ergänzung zur gerichtlichen Anfrage vom 3.11.2015). Daher ist auch nicht entscheidungserheblich, ob der künftige Personenverkehr mit dem Zugtyp Agilis oder einem anderen ähnlichen Triebzug durchgeführt wird, da – auch nach dem Vortrag der Kläger – keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die erschütterungsrelevanten Kennwerte der Zugtypen maßgeblich die rechtliche Vorbelastung übersteigen.
- 84 Soweit die Kläger eine mangelnde Aussagekraft der Erschütterungstechnischen Untersuchung mit der Behauptung rügen, der Untergrund unter den Grundstücken der Kläger unterscheide sich maßgeblich von einem der verwendeten Referenzmesspunkte, ist der Gutachter dem nachvollziehbar unter Vorlage einer geologischen Karte entgegengetreten, wonach im Bereich der Bahnstrecke Felsgestein liege, das in der Regel von einer etwa 2,50 m bis 3,50 m dicken tertiären Schluffschicht, einer etwa 1,00 m dicken quartären Schluffschicht und einer Humusschicht überlagert werde, ohne dass Anzeichen dafür vorlägen, dass sich die Untergrundverhältnisse

zwischen dem Wohnanwesen und den Referenzmesspunkten maßgeblich unterschieden (vgl. Ergänzung zur gerichtlichen Anfrage vom 3.11.2015).

- 85 6. Soweit die Kläger eine mittelbare Eigentumsbeeinträchtigung als Existenzgefährdung durch befürchtete Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem künftigen Bahnbetrieb zu Lasten ihrer vermieteten Wohnhäuser rügen, führt dies nicht zu einem Teilerfolg ihrer Klage. Der Mietwert einer Immobilie ist nicht der Höhe nach garantiert, sondern nur im Rahmen der Gesetze geschützt und stellt daher keinen eigenständigen Abwägungsposten dar, sondern wird nur über die faktischen Auswirkungen des Vorhabens erfasst (vgl. BVerwG, U.v. 9.2.2005 – 9 A 80/03 – BayVBl 2005, 698/699). Die Häuser können rechtlich und tatsächlich nach wie vor zur Vermietung genutzt werden; künftig etwa sinkende Erträge sind von der nur den Bestand des Eigentums schützenden Eigentumsgarantie aber nicht umfasst. Insofern hat das EBA zu Recht eine entschädigungspflichtige Eigentumsbeeinträchtigung verneint (PFB S. 96 f.).
- 86 II. Die gestellten Hilfsanträge sind nach dem Vorstehenden ebenfalls unbegründet, insbesondere haben die Kläger keinen Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz und sind etwaige Ansprüche auf Entschädigung auch nicht gegeben.
- 87 Kosten: § 154 Abs. 1, § 159 Satz 2, § 162 Abs. 3 VwGO.
- 88 Vorläufige Vollstreckbarkeit: § 167 Abs. 2 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.
- 89 Nichtzulassung der Revision: § 132 Abs. 2 VwGO. Der Verwaltungsgerichtshof hat – angeregt durch die Kläger – erwogen, ob die Heranziehung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Vorbelastung bei der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Eisenbahnstrecken grundsätzliche Bedeutung haben könnte. Jedoch ist die maßgebliche rechtliche Situation – hier ausdrücklich stillgelegte, aber nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellte Eisenbahnstrecke, nicht ganz unerwartete Wiederaufnahme des Betriebs nach hier nur fast zwanzigjährigem Betriebsstillstand, Schutzbegehren der Anlieger – eher weniger kontinuiertätsunterbrechend, so dass die Heranziehung der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für diesen Fall nahezu zwingend erscheint.

Rechtsmittelbelehrung

90 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

91 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

92 Dr. Schenk Demling Dr. Dietz

93 **Beschluss:**

94 Der Streitwert wird auf 15.000 Euro festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Nr. 34.2, 2.2.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013).

95 Dr. Schenk Demling Dr. Dietz