



## Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

**OVG: 1 D 95/05**

Ger

**Verkündet am 12.12.2007**

**Im Namen des Volkes!  
Urteil  
In der Verwaltungsrechtssache**

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Stauch, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter B. Erlenwein und B. Kurpiers aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.11.2007 und 12.12.2007 für Recht erkannt:

**Soweit die Verfahrensbeteiligten die Hauptsache übereinstimmend für erledigt erklärt haben, wird das Verfahren eingestellt.**

**Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**

**Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens zu 4/5 und die Beklagte zu 1/5.**

**Die Beigeladenen tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst.**

**Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Die Beteiligten dürfen die Vollstreckung jeweils durch Sicherheitsleistung in Höhe des Vollstreckungsbetrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger zuvor Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.**

**Die Revision wird nicht zugelassen.**

### **Tatbestand:**

Die Kläger wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10.12.2004, der die Ersetzung der drei höhengleichen Bahnübergänge Rockwinkeler Landstraße, Mühlenfeldstraße und Auf der Heide in Bremen-Oberneuland durch Straßenunterführungen zum Gegenstand hat.

Die Kläger sind gemeinsam Eigentümer des 1046 qm großen Grundstücks Mühlenfeldstraße 4x. Das Grundstück, das sie 1996 erworben haben, liegt im Allgemeinen Wohngebiet und ist mit einem Wohnhaus bebaut. Es handelt sich um ein dreieckig geschnittenes Grundstück, das nördlich an die Eisenbahnstrecke Wanne-Eickel/Bremen/Hamburg, westlich an die Mühlenfeldstraße und südlich an das Nachbargrundstück Mühlenfeldstraße 4y grenzt. Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass 28,5 qm des Grundstücks für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, und zwar als dinglich gesicherte Fläche zur Unterhaltung des Trogs, in dem die Mühlenfeldstraße zukünftig die Eisenbahnstrecke unterqueren soll. Weitere 169 qm sollen vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden.

Bei der Eisenbahnstrecke Wanne-Eickel/Bremen/Hamburg handelt es sich um eine Hauptstrecke der Bahn. Die Beklagte erstrebt auf ihr eine Fahrtgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h. Auf der Grundlage eines am 01.04.1982 ergangenen Planfeststellungsbeschlusses der Bundesbahndirektion Hannover sind die Bahnanlagen im Bereich Bremen-Oberneuland für diese Zuggeschwindigkeit hergerichtet worden. Unter anderem wurden die Gleisbögen umgestaltet, ferner wurde das im Bereich des Bahnhofs Oberneuland vorhandene Überholgleis verlängert. In dem Erläuterungsbericht zu diesem Planfeststellungsbeschluss heißt es, dass es nicht möglich sei, aus Anlass der planfestgestellten Linienverbesserung zugleich die drei höhengleichen Bahnübergänge Rockwinkeler Landstraße, Mühlenfeldstraße und Auf der Heide zu beseitigen. Deren Ersetzung werde zwar von der Bahn angestrebt, mache aber umfangreiche Straßenplanungen auf Seiten der Stadtgemeinde Bremen – der Beigeladenen zu 2. – erforderlich, die noch nicht abgeschlossen seien.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 01.04.1982 sieht ab der Mühlenfeldstraße in östlicher Richtung auf einer Länge von 220 m, also auch im Bereich des Grundstücks der Kläger, die Errichtung einer 2,3 m hohen Lärmschutzwand vor. Dazu heißt es im Erläuterungsbericht, dass die Schallimmissionen in einigen Bereichen der geplanten Linienverbesserung die in dem neuen Verkehrslärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte überschreiten würden. Durch den Bau von Schallschutzwänden solle der Mittlungspegel unter diese Grenzwerte abgesenkt werden.

Wegen der vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge fahren die Züge auf dem Streckenabschnitt Oberneuland bislang mit maximal 160 km/h. Die Sicherheitsvorschriften der Beigeladenen zu 1. lassen eine Geschwindigkeit von 200 km/h erst nach Beseitigung der Bahnübergänge zu.

Die Beigeladene zu 2. hat seit 1981 verschiedene Straßenführungen untersucht und bewertet, um die höhengleichen Bahnübergänge zu ersetzen. Auf der Grundlage der Variante 10 wurde 1992 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Diese Variante sah eine Straßenunterführung in der Verlängerung der Franz-Schütte-Allee mit Anschluss an die Rockwinkeler Heerstraße sowie eine weitere Straßenunterführung in der Straße Auf der Heide vor. Beide Unterführungen sollten durch eine nördlich der Eisenbahnlinie verlaufende Straße verbunden werden. Für die Mühlenfeldstraße war eine Fußgängerunterführung vorgesehen. Aus Kostengründen und wegen zahlreicher Änderungswünsche entschied die Beigeladene zu 2. sich dafür, diese Variante nicht weiter zu verfolgen. Die Beklagte stellte das Planfeststellungsverfahren daraufhin im Jahre 1998 ein.

Das nachfolgend eingeleitete Planfeststellungsverfahren stützte sich auf die Variante 11. Diese sieht Straßenunterführungen in der Verlängerung der Franz-Schütte-Allee mit Anschluss an die Rockwinkeler Heerstraße, in der Mühlenfeldstraße und in der Straße Auf der Heide vor, wobei die Unterführung in der Mühlenfeldstraße mit einer lichten Höhe von 3,55 m so bemessen ist, dass sie für eine Durchfahrt der Linienbusse des ÖPNV ausreichend ist. Nördlich der Eisenbahnlinie ist keine zusätzliche Verbindungsstraße mehr vorgesehen.

Der auf der Grundlage dieser Variante erarbeitete Plan und die Planunterlagen lagen vom 21.08. bis 20.09.2001 aus.

Die Kläger erhoben mit Schreiben vom 04.10.2001 Einwendungen. Durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge solle eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf diesem Streckenabschnitt ermöglicht werden. Dieses Planungsziel könne nicht überzeugen; eine derartige Zuggeschwindigkeit führe in einem innerstädtischen Bereich zu unverhältnismäßigen Belastungen. Sie litten jetzt schon in unzumutbarer Weise unter dem Lärm und den Erschütterungen der Eisenbahn. Unabhängig davon sei nicht nachvollziehbar, dass alle drei vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland durch Straßenunterführungen ersetzt werden sollten. Für die Mühlenfeldstraße sei eine solche Unterführung verzichtbar. Die jetzt vorgesehene Unterquerung erschwere die Zufahrt zu ihrem Grundstück in unzumutbarer Weise. In einem weiteren Schreiben vom 16.06.2003 konkretisierten die Kläger insbesondere ihre Lärmbetroffenheit nochmals näher.

Am 24.06.2003 wurde der Erörterungstermin durchgeführt.

Die Einwendungen veranlassten den Vorhabenträger, durch verschiedene Maßnahmen den Umfang der erforderlichen Grundstückseingriffe im Bereich der Unterführung Mühlenfeldstraße zu verringern (schmalere Fahrbahnquerschnitt; geänderte Zufahrten; Verschiebung der Bushaltestelle).

Am 10.12.2004 wurde der Plan für die Beseitigung der drei höhengleichen Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland festgestellt. Zur Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wird im einzelnen ausgeführt:

Durch die Beseitigung solle auf diesem Streckenabschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglicht werden. Bei der Strecke Wanne-Eickel/Bremen/Hamburg handele es sich um eine Hauptstrecke, die in das Gesamtkonzept für ein europäisches Fernstreckennetz eingebunden sei. Außerdem stellten die höhengleichen Bahnübergänge an der stark befahrenen Strecke eine erhebliche Gefahrenquelle dar.

Zur Lärmproblematik sei ein schalltechnisches Gutachten eingeholt worden. Zwar würden danach im Bereich der Mühlenfeldstraße an einigen Gebäuden die Grenzwerte des § 2 16. BImSchVO derzeit und auch zukünftig überschritten. Für die Lärmbeurteilung sei hier gem. § 1 Abs. 2 16. BImSchVO aber allein auf die durch den baulichen Eingriff verursachte Veränderung des Immissionspegels abzustellen. Durch den baulichen Eingriff würde der vorhandene Immissionspegel an der Mühlenfeldstraße aber nicht erhöht, sondern vielmehr geringfügig gemindert. Die Frage einer Lärmsanierung sei nicht Gegenstand des Verfahrens. Informationshalber könne aber mitgeteilt werden, dass der Streckenabschnitt Bremen-Oberneuland in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen worden sei.

Die Frage der Dimensionierung der Straßenunterführung in der Mühlenfeldstraße sei im Planfeststellungsverfahren eingehend geprüft worden. Für die Unterführung sei jetzt eine Fahrbahnbreite von 6,0 Metern vorgesehen. Diese Breite sei erforderlich, um eine Begegnung von Bussen des ÖPNV zu ermöglichen. In der Mühlenfeldstraße verkehrten die Busse der Linien 33 und 34, die auch am Bahnhof Oberneuland halten würden. Die Höhe der Durchfahrt (3,55 m) stelle sicher, dass Lkw-Schwerlastverkehr die Unterführung nicht nutzen könne. Eine vollständige Schließung des Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr komme wegen der vorhandenen Buslinien, aber auch der Anbindung der Geschäfte im nördlichen Bereich der Mühlenfeldstraße sowie der dann eintretenden Verkehrsverlagerung nicht in Betracht.

Der Planfeststellungsbeschluss nimmt darüber hinaus zu den von den Klägern erhobenen Einwendungen im Einzelnen Stellung (S. 32 – 35). Unter anderem wird ausgeführt, dass die Zufahrt zum Grundstück durch einen 3 m breiten Erschließungsweg gesichert sei.

Die Kläger haben gegen den am 03.03.2005 zugestellten Planfeststellungsbeschluss am 22.03.2005 Klage erhoben.

Das Oberverwaltungsgericht hat über die Klage am 20.11.2007 und 12.12.2007 mündlich verhandelt.

In dem Termin vom 12.12.2007 haben die Beigeladenen sich dazu verpflichtet, die bestehende Lärmschutzwand von ihrem Ende an der Grenze des Grundstücks der Kläger in westlicher Richtung um eine Überstandslänge einschließlich Abtreppe von 32 m zu verlängern, und zwar in der Höhe der vorhandenen Lärmschutzwand. In diesem Umfang haben die Beteiligten die Hauptsache übereinstimmend für erledigt erklärt.

Im Übrigen halten die Kläger ihre gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichteten Einwendungen aufrecht. Sie sind der Ansicht, dass bereits die Planrechtfertigung in Zweifel zu ziehen sei. Durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge lasse sich ein Zeitgewinn von allenfalls wenigen Sekunden erzielen. Denn wegen des weiteren höhengleichen Bahnübergangs Achterstraße in ca. 4,5 km Entfernung sowie der engen Kurve bei der Zufahrt zum Bremer Hauptbahnhof müssten die Züge ohnehin abbremsen.

Weiter sei zu beanstanden, dass sich die vorgesehene Inanspruchnahme ihres Grundstücks ohne weiteres hätte vermeiden lassen. Für die Mühlenfeldstraße hätte es vollständig ausgereicht, eine Unterführung nur für Fußgänger und Radfahrer herzustellen. Die Straße besitze verkehrspolitisch eine eher untergeordnete Bedeutung; der Kfz-Verkehr könne auch auf die beiden anderen geplanten Tunnel verlagert werden. Das gelte auch für die Buslinien, die über die Straßenunterführung in der Verlängerung der Franz-Schütte-Allee geführt werden könnten. Es sei ohnehin davon auszugehen, dass die Busfrequenz sich in Zukunft verringern würde.

In jedem Fall hätte aber ein schmaleres Trogbauwerk zur Abwicklung des ÖPNV ausgereicht. So sei im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend geprüft worden, die bisherige Fahrbahnbreite der Mühlenfeldstraße von 5,0 m beizubehalten und die Durchfahrt der Busse durch eine Ampel zu steuern. Auf diese Weise hätte sich die Inanspruchnahme des Grundstücks vermeiden lassen. Die vorgesehene Breite von 6,0 m ziehe im Übrigen Durchgangsverkehr an.

Zu beanstanden sei weiter, dass der festgestellte Plan das Problem des Schienen- und Straßenverkehrslärms nicht angemessen löse. Ihr Haus liege zwischen 15 m und 25 m von der Mitte der beiden Gleise entfernt. Das Lärmgutachten habe im Abstand von 25 m von der Gleisachse entfernt einen energetischen Emissions-Summenpegel von derzeit 70,26 dB tags und 69,91 dB nachts errechnet, der sich zukünftig auf 70,97 dB tags und 70,61 dB nachts erhöhen werde. Diese Werte seien noch durch die Aufschläge für die Fahrbahnart und den Bahnübergang zu erhöhen. Das verdeutliche die extreme Lärmbelastung des Grundstücks. Zwar sei eine Lärmschutzwand vorhanden, diese sei aber mit 2,3 m Höhe über Oberkante Schiene zu niedrig, so dass das Obergeschoss nicht abgeschirmt werde. Sie sei auch deshalb zu niedrig, weil die seit einigen Jahren eingesetzten Doppeldeckerzüge die Wand überragten. Außerdem wirke im tiefen Frequenzbereich ein relevanter Schallanteil ungeachtet der Lärmschutzwand auf das Erdgeschoss ein. Ausreichender Lärmschutz ließe sich nur erreichen, wenn die Wand auf 5 m oder zumindest 4 m erhöht werden würde.

Das Schallschutzgutachten werde ihrer besonderen Lärmbelastung nicht gerecht. So sei zu beanstanden, dass die Lärmbewertung sich auf den baulich zu ändernden Abschnitt beschränke, also eine isolierte Lärmbeurteilung der Umbaumaßnahme erfolgt sei. Auf diese Weise werde der vorhandene, ganz erhebliche Lärm der Eisenbahnstrecke einfach ausgeblendet. Nur aufgrund dieser Beschränkung habe das Gutachten zu dem Ergebnis gelangen können, das sich die Schallimmissionen durch die Baumaßnahme geringfügig mindern würden. Mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge sei eine Funktionsänderung der Gesamtanlage verbunden, weshalb immissionsrechtlich auch der gesamte vorhandene Schienenverkehrslärm in die Lärmbeurteilung einzubeziehen sei. Der im Gutachten gewählte methodische Ansatz könne nicht mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.04.1982 begründet werden. In diesem Zusammenhang müsse berücksichtigt werden, dass seit 1982 eine erhebliche Verkehrszunahme auf der Strecke zu verzeichnen sei. Diese Zunahme sei damals nicht planfestgestellt worden und könne dem Vorhabenträger jetzt nicht einfach „als rechtlich gesicherter Stand“ zugerechnet werden.

Sie hätten eine eigene Lärmberechnung durchgeführt, die den gesamten Lärm der Eisenbahnstrecke einbezogen und ergeben habe, dass der Schwellenwert von 60 dBA für die Nachtstunden im Obergeschoss derzeit überschritten und die Überschreitung sich infolge der Heraufsetzung der Zuggeschwindigkeiten noch erhöhen werde (Anstieg von 60,25 dBA auf 60,78 dBA). Damit sei gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 16. BImSchVO von einer wesentlichen Änderung auszugehen.

Berücksichtige man weiter die vorhersehbare Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke, die sie mit jeweils 10 zusätzlichen Zügen am Tag und in der Nacht ansetzten, ergebe sich für das Obergeschoss nochmals eine Erhöhung des Beurteilungspegels (Anstieg auf 62,57 dBA). Die Berücksichtigung dieser Verkehrszunahme sei dringend geboten. Insbesondere der Ausbau bzw. Bau der Containerhäfen Bremerhaven und Wilhelmshaven werde nämlich auf dem Gütersektor zu einer spürbaren Zunahme der Zugsbewegungen führen. Ein Lärmschutzkonzept, das über diesen Sachverhalt hinweggehe, könne rechtlich keinen Bestand haben.

Neben dem Schienenverkehrslärm seien sie auch erheblichen Belastungen durch den Straßenverkehrslärm ausgesetzt. Die Belastung liege für ihr Grundstück nach den Feststellungen des Lärmgutachtens derzeit ebenfalls über den Grenzwerten in § 2 der 16. BImSchVO. Das Lärmgutachten gelange zu dem Ergebnis, dass der Beurteilungspegel auch insoweit infolge der Umbaumaßnahme sinken werde. Dieses Ergebnis sei nicht nachvollziehbar. Es lasse unter anderem unberücksichtigt, dass die Mühlenfeldstraße aufgrund der 6 m breiten Straßenunterführung mehr Durchgangsverkehr anziehen werde. Die hohen Straßenverkehrslärmimmissionen machten es zumindest erforderlich, auf den Stützmauern des Tunneltrogs eine Lärmschutzwand zu errichten.

In dem Lärmgutachten würden der Schienenverkehr und der Straßenverkehrslärm jeweils gesondert bewertet. Dieser methodische Ansatz sei im vorliegenden Fall aber nicht tragfähig. Vielmehr sei eine einheitliche Immissionsbewertung beider Verkehrswege geboten. Bei dem neuen Bahnübergang handele es sich nämlich um ein aufeinander abgestimmtes Bauwerk, dem sei auch bei der

Lärmbeurteilung Rechnung zu tragen. Das gelte zumal dann, wenn, wie im vorliegenden Fall, die Lärmbelastung außerordentlich hoch sei.

Neben den Lärmimmissionen seien sie erheblichen Erschütterungsmissionen ausgesetzt.

Rechtlich nicht haltbar sei schließlich, dass die Zufahrtmöglichkeit zu ihrem Grundstück sich durch die Planung erheblich verschlechtere. Die vorgesehene Zufahrt sei zu schmal und der Kurvenradius zu eng. Ein Lkw könne zukünftig das Grundstück nicht mehr erreichen. Selbst für einen Pkw mit Anhänger sei die Zufahrt praktisch unmöglich. Sie seien nicht bereit, diese Verschlechterung hinzunehmen.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, hilfsweise für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss mit Auflagen nach näheren Maßgaben des Gerichts zu ergänzen, insbesondere:

1. zusätzliche Schallschutzeinrichtungen herzustellen, so dass die Grenzwerte der 16. BImSchVO auf dem klägerischen Grundstück nach Maßgabe der vom Gericht vorzulegenden rechtlichen Beurteilungskriterien eingehalten werden, insbesondere

a) Erhöhung der Lärmschutzwand auf mindestens 5 m, hilfsweise 4 m über Schienenoberkannte entlang der Bahnstrecke auf mindestens 35 m Länge sowohl nach links als auch nach rechts vom klägerischen Haus mit Ausgestaltung ohne abruptes Ende,

b) Kostenerstattung für passive Schallschutzmaßnahmen im Obergeschoss des klägerischen Hauses, insbesondere für Fenster auf der West-, Nord- und Ostseite mit schallgedämmter Lüftung,

2. die Zufahrt zum klägerischen Grundstück so breit auszugestalten, dass sie mindestens von einem Lkw mit 8 m Länge und 2,5 m Breite zuzüglich Außenspiegeln von einem Pkw mit Anhänger ohne Schwierigkeiten befahren werden kann, insbesondere mit mindestens 10 m Radien der S-Kurve zur Straße und der Kurve vor dem Haus und zusätzlichen Einschwenkspielräumen vor der geraden Strecke.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Planrechtfertigung sei gegeben. Es liege im öffentlichen Interesse, den Streckenabschnitt zukünftig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahren zu können, was bislang wegen der vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge nicht möglich sei. Der Fahrtzeitgewinn betrage wegen des weiterhin bestehenden höhengleichen Bahnübergangs Achterstraße zwar einstweilen nur 20 Sekunden, die Ertüchtigung der Strecke für die Höchstgeschwindigkeit sei aber nur abschnittsweise möglich.

Überdies gehe es bei der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge nicht nur um Fahrtzeitgewinn, sondern auch darum, Gefahrenquellen abzustellen.

Die straßenplanerischen Gesichtspunkte, die sich im Zusammenhang mit der Beseitigung der drei höhengleichen Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland stellten, seien eingehend geprüft worden. Eine Schließung des Bahnübergangs Mühlenfeldstraße für den Kfz-Verkehr sei danach nicht möglich. Unter anderem machten die beiden Buslinien des ÖPNV, die in der Straße verkehrten, eine Beibehaltung der Straßenverbindung erforderlich. Die Fahrbahnbreite von 6,0 m sei notwendig, um auch Busbegegnungen im Tunnel zu ermöglichen. Eine Ampelanlage, wie die Kläger sie vorgeschlagen hätten, würde zu Staubildungen und Wartezeiten führen, was nicht sinnvoll sei. Außerdem würde sie zusätzliche Kosten verursachen.

Die schalltechnische Untersuchung sei im Einklang mit der 16. BImSchVO erstellt worden. Der energetische Emissions -Summenpegel, der von der Bahnstrecke als Ganzes ausgehe, könne der Lärmbeurteilung nicht zugrunde gelegt werden. Als Schallquelle sei hier nämlich nur der Bahnübergang vor und nach dem Umbau zu betrachten. Insoweit ergebe sich ungeachtet der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit eine Minderung des Lärmpegels, weil die zuschlagsrelevante Teilstrecke sich infolge des Umbaus verkürze.

Diese Pegelminderung werde in dem Lärmgutachten für das Haus Nr. 4z ausdrücklich ausgewiesen. Für das Haus Nr. 46 trete sie ebenfalls ein. Dabei sei zu berücksichtigen, dass das Haus Nr. 4z von dem baulichen Eingriff noch stärker betroffen werde, weil der Abstand zum Bahnübergang geringer und der Abstrahlwinkel ungünstiger sei. Auch die absoluten Werte würden für das Haus Nr. 4x also niedriger liegen. Insgesamt sei festzuhalten, dass der Umbau zwar ein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg sei, dieser Eingriff aber keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 16. BImSchVO darstelle.

In diesem Zusammenhang sei zu berücksichtigen, dass durch den Planfeststellungsbeschluss vom 01.04.1982 bereits Schallschutzvorkehrungen zugunsten des klägerischen Grundstücks angeordnet worden seien. Diese Schallschutzvorkehrungen stellten bereits die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf 200 km/h in Rechnung. Im Übrigen sei angemerkt, dass die Kläger erst nach Ertüchtigung der Strecke auf 200 km/h ihr Grundstück erworben hätten.

Die schalltechnische Untersuchung sei weiterhin zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, dass auch hinsichtlich der Straßenverkehrsimmissionen durch die Baumaßnahme eine Pegelminderung eintreten werde. Der Trog, in dem die Straße zukünftig verlaufen werde, schirme Lärm ab. Außerdem reduziere sich der Lkw-Anteil infolge der Durchfahrtshöhe von lediglich 3,55 m.

Der Umbau des Bahnübergangs werde schließlich auch nicht zu zusätzlichen Erschütterungsimmissionen führen.

Die zukünftige Zufahrt zum Grundstück der Kläger sei für Pkw angelegt, eine Befahrbarkeit mit einem Wohnwagenanhänger und mit einem „kleinen“ Lkw sei aber gewährleistet. Auf eine weitergehende Erschließung gebe es bei einem Wohngrundstück rechtlich keinen Anspruch.

Die Beigeladene zu 1. beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Ersetzung der höhengleichen Bahnübergänge führe zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Außerdem liege der Fahrtzeitgewinn aufgrund der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit im öffentlichen Interesse. Die Zunahme des Güterverkehrs trete ganz unabhängig von der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge ein. Das Trogbauwerk in der Mühlenfeldstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m entspreche den verkehrlichen Anforderungen. Bei der Immissionsberechnung sei zu Recht nur die Teilstrecke des Schienenwegs berücksichtigt worden, die von dem erheblichen baulichen Eingriff berührt werde. Die von den Klägern vorgelegte Lärmberechnung berücksichtige diese Vorgabe nicht. Hinsichtlich der übrigen Immissionen, die von der Eisenbahnstrecke ausgingen, müssten die Kläger sich die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.04.1982 entgegen halten lassen. Die Lärmschutzwand, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss angeordnet worden sei, vermittele den Klägern außerdem einen wirksamen Lärmschutz. Der Schutz werde durch die Verlängerung der Lärmschutzwand um 32 m, zu der die Beigeladenen sich in der mündlichen Verhandlung verpflichtet hätten, nochmals deutlich gesteigert.

Die Beigeladene zu 2. beantragt,

die Klage abzuweisen

Sie schließt sich den Ausführungen der Beklagten und der Beigeladenen zu 1. an.

Die Verwaltungsvorgänge (Planfeststellungsbeschlüsse vom 01.04.1982 und 10.12.2004 nebst Anlagen) haben dem Gericht vorgelegen. Ihr Inhalt war, soweit in diese Entscheidung verwertet, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

### **Entscheidungsgründe:**

Soweit die Beigeladenen sich in der mündlichen Verhandlung verpflichtet haben, die vorhandene Lärmschutzwand ab der Grundstücksgrenze der Kläger in einer Länge von 32 m in westlicher Richtung zu verlängern, haben die Beteiligten das Verfahren übereinstimmend für erledigt erklärt. Insoweit ist das Verfahren einzustellen.

Im Übrigen ist die Klage zulässig, aber unbegründet. Die Kläger können keine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Ihr Hauptantrag bleibt aus dem Grund erfolglos (I.). Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht unter Abwägungsmängeln, die ein ergänzendes Verfahren oder eine Planergänzung erforderlich machen würden. Die Hilfsanträge bleiben deshalb ebenfalls erfolglos (II.)

#### I. Hauptantrag

Der auf § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG, vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2396, in der Fassung der Änderung durch das Haushaltsbegleitgesetz vom 29.11.2003, BGBl. I S. 3076) gestützte Planfeststellungsbeschluss hat die Ersetzung der drei höhengleichen Bahnübergänge Rockwinkeler Landstraße, Mühlenfeldstraße und Auf der Heide in Bremen-Oberneuland durch Straßenunterführungen zum Gegenstand. Der Planfeststellungsbeschluss lässt weder formelle noch materielle Mängel erkennen, die die Kläger in ihren Rechten verletzen und seine Aufhebung (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO) rechtfertigen würden.

Das Gericht hat dabei berücksichtigt, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Kläger enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, weil 28,5 qm ihres Grundstücks für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, und zwar als dinglich gesicherte Fläche zur Unterhaltung des Trogs in der Straßenunterführung Mühlenfeldstraße. Die Auferlegung einer Grunddienstbarkeit stellt einen Teilentziehung von Eigentum dar und ist als Enteignung zu qualifizieren (BVerfG, U. v. 10.03.1981 – 1 BvR 92, 96/71 - BVerfGE 56, 249 <260>). Gegenüber einem Planfeststellungsbeschluss mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung kann der betroffene Private eine umfassende gerichtliche Kontrolle verlangen, die sich insbesondere auch auf die fehlerfreie Einbeziehung der von der Planung berührten öffentlichen, nicht seinem Schutz dienenden Belange erstreckt. Dieser Anspruch beruht darauf, dass Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG eine Entziehung von Eigentum nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässt und damit eine dem objektiven Recht widersprechende Eigentumsentziehung ausschließt (st. Rspr., vgl. BVerwG, U. v. 18.03.1983 – 4 C 80/79 – BVerwGE 67, 74 <76>).

1. Den Anforderungen, die sich aus dem Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) ergeben, ist im vorliegenden Fall Rechnung getragen worden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die Umweltauswirkungen geprüft worden. Die zusammenfassende Darstellung dieser Auswirkungen (§ 11 UVPG) und deren Bewertung (§ 12 UVPG) sind Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (S. 8 – 11). Diesbezüglich haben die Kläger auch keine Einwendungen erhoben.

2. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

Planungen für öffentliche Vorhaben bedürfen der Planrechtfertigung, die ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., vgl. zuletzt BVerwG, U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 <177>).

An der Planrechtfertigung kann nach diesem Maßstab im vorliegenden Fall kein Zweifel bestehen.

Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge dient dazu, auf diesem Streckenabschnitt, der Bestandteil des europäischen Fernstreckennetzes ist, für die Fernzüge eine Zuggeschwindigkeit von 200 km/h zu ermöglichen. Bei isolierter Betrachtung ist der Fahrtzeitgewinn zwar vergleichsweise gering. Er beläuft sich nach den Berechnungen der Beklagten auf etwa 20 Sekunden. Eine solche isolierte Betrachtung ist jedoch nicht zulässig. Abzustellen ist auf die Gesamtstrecke. Es liegt auf der Hand, dass die dort vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge nur sukzessive beseitigt werden können und sich der effektive Fahrtzeitgewinn erst aus der Summation der Einzelmaßnahmen ergibt.

Zudem werden mit der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge erhebliche Gefahrenquellen beseitigt. Neue Kreuzungen von Straße und Eisenbahn sind aus diesem Grund sogar von Gesetzes wegen als Über- bzw. Unterführungen herzustellen (vgl. § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz).

Durch die Straßenunterführungen sollen schließlich die Staubbildungen vor geschlossenen Schranken, die wegen der viel befahrenen Eisenbahnstrecke regelmäßig eintreten, beseitigt werden. Die Unterführungen sind insgesamt so angelegt, dass das vorhandene Verkehrsnetz erhalten bleibt.

3. Ein Abwägungsmangel, der zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nötigen würde, liegt nicht vor.

Gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung der von der Planung berührten Belange überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkannt wird und dass schließlich der Ausgleich zwischen ihnen nicht in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht.

a) Entgegen der Ansicht der Kläger leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht darunter, dass die in Betracht kommenden straßenplanerischen Alternativen unzureichend abgewogen wären.

(1) Dem Planfeststellungsbeschluss liegt insoweit die Erwägung zugrunde, im Zusammenhang mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge so gering wie möglich in das vorhandene innerörtliche Verkehrsnetz einzugreifen. Der Beschluss ersetzt deshalb im Verlauf der vorhandenen Straßenzüge die höhengleichen Bahnübergänge durch Straßenunterführungen. Für die Unterführungen in der Mühlenfeldstraße und in der Straße Auf der Heide gilt das ohne Einschränkung. Die Straßenunterführung in der Verlängerung der Franz-Schütte-Allee ist funktionell auf den bisherigen höhengleichen Bahnübergang in der Rockwinkeler Landstraße bezogen, den sie ersetzt. Die Fahrbahnquerschnitte der Straßenunterführungen sind an der Verkehrsbedeutung orientiert, die die Straßenzüge derzeit besitzen (Verlängerung Franz-Schütte-Allee: 7,30 m im Rampen- und Unterführungsbereich; Mühlenfeldstraße: 6,0 m; Straße Auf der Heide: 4,5 m). Ein solcher am bestehenden Verkehrsnetz ausgerichteter Planungsansatz kann, wenn es um die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in einem innerörtlichen Verflechtungsbereich geht, nicht als abwägungsfehlerhaft betrachtet werden.

Unabhängig davon hat die Beigeladene zu 2., bevor sie sich für die jetzt gewählte Lösung entschieden hat, durchaus Planungsalternativen geprüft. Die Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses dokumentieren eine seit 1981 währende Planungstätigkeit (vgl. Anlage 1, S. 7; Anlage 1 a, S. 6; Anlage 15.2). Danach sind zwischen 1981 und 1992 insgesamt 10 straßenplanerische Varianten untersucht und bewertet worden. Auf der Grundlage der 10. Variante wurde 1992 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Diese Variante sah eine Schließung des Bahnübergangs Mühlenfeldstraße für den Kfz-Verkehr vor, zugleich aber auch einen stärkeren Ausbau der Unterführung in der Straße Auf der Heide sowie eine parallel zur Eisenbahnlinie verlaufende Verbindungsstraße zwischen dieser ausgebauten Unterführung und der Unterführung in der Verlängerung der Franz-Schütte-Allee. Das Vorhaben wurde schließlich, nicht zuletzt aufgrund des Umfangs der erforderlichen baulichen Eingriffe und der entstehenden Kosten, aufgegeben; das entsprechende Planfeststellungsverfahren wurde 1998 eingestellt.



Die Schließung des Bahnübergangs Mühlenfeldstraße für den Kfz-Verkehr, die die Kläger erstreben, ist mithin in der Vergangenheit ernsthaft erwogen worden. Auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist eine Schließung nochmals geprüft worden (S. 13 PFB). Von ihr wurde abgesehen, weil diese Maßnahme eine Verlagerung des Verkehrs auf die anderen Übergänge zur Folge hätte, die Erreichbarkeit der Geschäfte im nördlichen Teil der Mühlenfeldstraße sich verschlechtern würde und insbesondere die beiden Buslinien des ÖPNV, die bislang in der Mühlenfeldstraße verkehren, verlegt werden müssten. Eine solche Verlegung würde zu einer relevanten Fahrzeitverlängerung für den ÖPNV führen. Anhaltspunkte dafür, dass diese Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses fehlerhaft sein könnten, sind nicht ersichtlich.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die Verwaltung bei der straßenplanerischen Alternativenprüfung einen Gestaltungsspielraum besitzt. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Planungsvariante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Gesichtspunkte eindeutig als die besseren darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Verwaltung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, U. v. 14.05.1996 – 7 NB 3/95 – BVerwGE 101, 166 <173>; B. v. 02.10.2003 – 9 VR 11/02 – juris). Es ist nach dem Vorstehendem nicht erkennbar, dass sich eine Schließung des Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr gegenüber der jetzt gewählten Variante, die im Wesentlichen an der bisherigen Verkehrsfunktion der Mühlenfeldstraße festhält, als bessere Lösung hätte aufdrängen müssen.

(2) Die Entscheidung, die Fahrbahn in der Straßenunterführung Mühlenfeldstraße 6 m breit auszubauen, lässt ebenfalls einen Abwägungsfehler nicht erkennen.

Auch insoweit orientiert die Planung sich an der derzeitigen Verkehrsfunktion der Mühlenfeldstraße, die u. a. dadurch gekennzeichnet ist, dass zwei Buslinien des ÖPNV in ihr verkehren. Um einen Begegnungsverkehr von Bussen zu ermöglichen, ist diese Fahrbahnbreite erforderlich.

Eine Fahrbahnbreite von unter 6,0 m hätte zwangsläufig zur Folge, dass eine Einfahrt der Busse in die Straßenunterführung gesteuert werden müsste, um ein „Festfahren“ im Trog im Falle einer Begegnung mit anderen Bussen oder vergleichbar breiten Kraftfahrzeugen zu verhindern. Mit rechtsfehlerfreien Erwägungen wird im Planfeststellungsbeschluss eine solche Steuerung, für die eine Ampelanlage installiert werden müsste, ausgeschieden. Neben den Kosten einer Ampelanlage wird dabei zutreffend auf die Staubildungen vor der Ampelanlage und die entstehenden Wartezeiten hingewiesen (S. 13 PFB).

b) Die immissionsrechtlichen Fragen, die das Vorhaben aufwirft, sind in die Abwägung eingestellt worden. Zur Lärmbeurteilung ist ein schalltechnisches Gutachten erstellt worden (Anlage 11 des PFB), dessen Ergebnis sich der Planfeststellungsbeschluss zu eigen gemacht hat (S. 11/12 PFB).

Dass den Klägern aus Gründen des Immissionsschutzes ein Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zustehen könnte, kann danach ausgeschlossen werden. Die Bedenken, die die Kläger gegen Methodik und Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung erheben, können gem. § 20 Abs. 7 S. 2 AEG allenfalls zu einem Anspruch auf Durchführung eines ergänzenden Verfahrens oder einer Planergänzung führen, nicht aber zu der mit dem Hauptantrag begehrten Kassation des Planfeststellungsbeschlusses. Sie sind deshalb im Kontext der Hilfsanträge der Kläger zu prüfen, die auf eine „Nachbesserung“ des Planfeststellungsbeschlusses zielen.

c) Gleiches gilt für das Begehren der Kläger, die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Zufahrt zu ihrem Grundstück breiter auszugestalten. Auch dieses Begehren ist im Hinblick auf einen Anspruch auf ein ergänzendes Verfahren bzw. eine Planergänzung zu prüfen.

## II. Hilfsanträge

1. Die Kläger haben keinen Anspruch darauf, dass der Planfeststellungsbeschluss aus Lärmschutzgründen „nachgebessert“ wird. Ihre Lärmschutzbelange sind in dem Beschluss im Ergebnis fehlerfrei abgewogen worden. Deshalb können sie weder die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens verlangen, auf die das auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit gerichtete Hilfsbegehren zielt (vgl. dazu BVerwG, U. v. 21.03.1996 – 4 C 19/94 – BVerwGE 100, 370

<372>), noch die Planergänzungen beanspruchen, auf die die Hilfsanträge 1 a) (Erhöhung der Schallschutzwand auf 5 m, hilfsweise 4 m) und 1 b) (passiver Schallschutz im Obergeschoss) zielen.

#### (1) Schienenverkehrslärm

Das schalltechnische Gutachten vom 05.02.2001 legt der Lärmbeurteilung zutreffend die 16. BImSchVO zugrunde. Diese Vorschrift enthält Schutzvorschriften, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Verkehrswegen zu beachten sind (§ 1 Abs. 1). Eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs, die hier allein in Betracht zu ziehen ist, ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben.

Der Begriff der wesentlichen Änderung wird in § 1 Abs. 2 der Verordnung definiert. Gem. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der Verordnung ist eine Änderung wesentlich, wenn ein Schienenweg um einen oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (Alternative 1). Das ist hier nicht der Fall. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der Verordnung ist eine Änderung weiter wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dBA erhöht wird (Alternative 2). Eine wesentliche Änderung ist nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der Verordnung ebenfalls gegeben, wenn der Beurteilungspegel durch den Eingriff auf mindestens 70 dBA am Tage oder mindestens 60 dBA in der Nacht erhöht wird (Alternative 3). Schließlich ist gem. § 1 Abs. 2 S. 2 der Verordnung eine wesentliche Änderung anzunehmen, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dBA am Tage und 60 dBA nachts durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (Alternative 4). Die Schwellenwerte in Alternative 3 und 4 entsprechen der sogenannten enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, die in Wohngebieten grundsätzlich bei Beurteilungspegeln von etwa 70 dBA tags/60 dBA nachts beginnt (vgl. zuletzt BVerwG, U. v. 07.03.2007 – 9 C 2/06 – NVwZ 2007, 827). Indem die Verordnung sich auf diese Schwellenwerte bezieht – sei es, dass diese durch den baulichen Eingriff erstmals erreicht werden (Alternative 3), sei es, dass sie ohnehin schon überschritten werden (Alternative 4) – gewährleistet sie, dass auch die Vorbelastung des zu ändernden Schienenwegs in die Lärmbeurteilung eingestellt wird (vgl. Michler in Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, Rn. 1192). Voraussetzung hierfür ist aber, dass durch den erheblichen baulichen Eingriff der vorhandene Beurteilungspegel erhöht wird. Wenn der bauliche Eingriff ohne Einfluss auf den Beurteilungspegel oder dieser sich gar mindert, liegt eine wesentliche Änderung i. S. von § 1 Abs. 2 der Verordnung – auch bei gegebener hoher Vorbelastung – nicht vor und scheiden Lärmschutzansprüche nach der Verordnung aus.

In dem schalltechnischen Gutachten vom 05.02.2001 wird die Ersetzung der höhengleichen Bahnübergänge durch Straßenunterführungen zutreffend als erheblicher baulicher Eingriff eingestuft. Zu Recht wird dieser Eingriff in Bezug auf den Bahnübergang Mühlenfeldstraße aber nicht als wesentliche Änderung des Schienenwegs gewertet. Denn durch den Eingriff wird der Beurteilungspegel nicht erhöht, sondern - geringfügig – gemindert.

In dem Gutachten wird der derzeitige, also ohne den baulichen Eingriff vorhandene Beurteilungspegel mit dem Pegel nach dem baulichen Eingriff verglichen. Dazu ist die Pegeldifferenz zwischen der Abstrahlung des vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs und des zukünftigen, im Rahmen der Straßenunterführung erstellten Brückenbauwerks ermittelt worden. Dieses Vorgehen entspricht der Vorgabe in § 1 Abs. 2 16. BImSchVO.

Für das Haus Mühlenfeldstraße Nr. 4z, das aufgrund seiner Lage am stärksten den Immissionen des Bahnübergangs ausgesetzt ist, ist das Gutachten bei dieser Vergleichsberechnung zu einer Minderung des Beurteilungspegels gelangt (zwischen 0,3 und 0,5 dBA, vgl. Planunterlage 11.2.2.1). Diese Minderung tritt ein, weil das Brückenbauwerk eine geringere Teilstrecke in Anspruch nimmt als der vorhandene höhengleiche Bahnübergang. Die Teilstrecke des Brückenbauwerks beträgt 15 m, für den vorhandenen Bahnübergang sind nach der Angabe, die der Gutachter Hä... in der mündlichen Verhandlung gemacht hat, 20 m (zweifache Straßenbreite) angesetzt worden. Da für beide Schallquellen ein gleich hoher Zuschlag von 5 dBA vorzunehmen ist (zum Bahnübergang vgl. Nr. 5.7 der Schall 03; zum Brückenbauwerk Nr. 5.6 i. V. m. Nr. 5.5, Zeile 4 Schall 03), hängt die Schallwirkung maßgeblich von der Länge der jeweiligen Teilstrecke ab. Aus diesem Grund würde, sollte die in der mündlichen Verhandlung gemachte Angabe der Beklagten richtig sein, dass für den vorhandenen

Bahnübergang sogar eine Teilstrecke von 24 m anzusetzen sei, die Pegelminderung durch das Brückenbauwerk noch deutlicher ausfallen.

Die Kläger haben in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass die Immissionsberechnung – folge man der ihr zugrunde liegenden Prämisse, nämlich nur die im Bereich des Bahnübergangs verursachten Immissionen zu berücksichtigen – auch aus ihrer Sicht nicht zu beanstanden sei. Das für das Haus Nr. 4z ermittelte Ergebnis sei unter dieser Prämisse auch auf ihr Haus Nr. 4x übertragbar. Nach Auffassung der Kläger ist aber die Beschränkung auf den Bereich des Bahnübergangs zu beanstanden. Da infolge der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs die Höchstgeschwindigkeit der Züge statt bislang 160 km/h zukünftig 200 km/h betrage, sei ihr Grundstück im Ergebnis erhöhten Lärmimmissionen ausgesetzt. Diese Lärmzunahme, die nicht nur aus dem Bereich des Bahnüberganges resultiere, müsse bei der Lärmbeurteilung berücksichtigt werden. Außerdem sei auf der Strecke für die Zukunft eine deutliche Steigerung des Güterverkehrs zu erwarten. Die dadurch verursachte Zunahme des Verkehrslärms müsse ebenfalls berücksichtigt werden. Die Kläger haben dazu eine eigene Lärmberechnung vorgelegt, die die vorhandene Lärmschutzwand berücksichtigt und die an der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dBA und 60 dBA in der Nacht orientiert ist. An der der Eisenbahnstrecke zugewandten Nordseite des Hauses wird danach der Schwellenwert für die Nacht im Obergeschoss derzeit überschritten (60,25 dBA) und werden infolge der Heraufsetzung der Fahrgeschwindigkeit (60,78 dBA) sowie der Zunahme des Güterverkehrs (62,57 dBA – die Kläger haben insoweit jeweils 10 zusätzliche Güterzüge tags und nachts angenommen -) weitere Erhöhungen eintreten. Demgegenüber werden die genannten Schwellenwerte im Erdgeschoss tags und nachts und im Obergeschoss tags – bedingt durch die Lärmschutzwand – nach dieser Lärmberechnung weder derzeit noch zukünftig überschritten.

Entgegen der Ansicht der Kläger war die Beklagte aber nicht gehalten, eine Lärmberechnung vorzunehmen, die sich auf die Schallabstrahlung des gesamten Schienenwegs – unter Einbeziehung der zukünftigen Höchstgeschwindigkeit und einer etwaigen Zunahme des Güterverkehrs – erstreckt. Die im Rahmen von § 1 Abs. 2 16. BImSchVO vorzunehmende Lärmbeurteilung ist gegenständlich auf den baulichen Eingriff beschränkt. Der Eingriff ist hier dadurch gekennzeichnet, dass eine bestimmte Form der Kreuzung von Eisenbahn und Straße – höhengleicher Bahnübergang – durch eine andere – Straßenunterführung – ersetzt wird. Die Gleisanlagen und sonstigen Nebeneinrichtungen, von deren Ausbauzustand die maximale Zuggeschwindigkeit abhängt, sind demgegenüber nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Gleisanlagen sind vielmehr bereits seit längerem für eine Zuggeschwindigkeit von 200 km/h hergerichtet, und zwar ist der Ausbau auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses der Bundesbahndirektion Hannover vom 01.04.1982 erfolgt. In diesem Planfeststellungsbeschluss sind die Lärmschutzbelange der Anwohner abgewogen worden; unter anderem ist im Bereich des Grundstücks, das die Kläger 1996 erworben haben, der Bau einer Lärmschutzwand angeordnet worden. Der Streckenabschnitt ist bislang nur deshalb nicht für diese Fahrgeschwindigkeit genutzt worden, weil aufgrund von Sicherheitsbestimmungen der Beigeladenen zu 1. Züge im Bereich höhengleicher Bahnübergänge mit maximal 160 km/h verkehren dürfen. Dieses aus Sicherheitsgründen bestehende Hindernis fällt nunmehr fort. Das ändert aber nichts daran, dass der jetzige Eingriff in baulicher Hinsicht ohne Einfluss auf die Zuggeschwindigkeit ist.

Das gilt ebenfalls für eine etwaige Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke. Ob und in welchem Umfang eine solche Zunahme erfolgen wird, steht in keinem Zusammenhang mit dem geplanten baulichen Eingriff. Die Zunahme würde auch ohne den baulichen Eingriff, d. h. bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs eintreten. Deshalb besteht kein Anlass, sie hier in die Lärmbewertung einzubeziehen.

Im Planfeststellungsbeschluss wird in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hingewiesen, dass eine Lärmsanierung nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist. Gleiches gilt für einen möglichen Anspruch auf zusätzliche nachträgliche Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen der am 01.04.1982 planfestgestellten Ausbaumaßnahme (vgl. dazu BVerwG, U. v. 07.03.2007, a. a. O.). Hier geht es allein um die Lärmwirkungen, die von einem konkreten baulichen Eingriff, nämlich der Ersetzung eines höhengleichen Bahnübergangs, ausgehen.

Unabhängig davon erscheint selbst nach der von den Klägern vorgelegten Lärmberechnung fraglich, ob sich darauf ein Anspruch auf eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand auf 5 m, hilfsweise 4 m stützen ließe. Die Lärmberechnung, in der die von den Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung zugesicherte Verlängerung der Lärmschutzwand um 32 m in westlicher Richtung noch nicht

berücksichtigt ist, hat allein für das Obergeschoss in der Nacht eine Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ermittelt. Zwar hat aktiver Lärmschutz grundsätzlich Vorrang vor passivem Lärmschutz, die Entscheidung über die konkrete Schutzmaßnahme kann aber nicht losgelöst von der kostenmäßigen Vertretbarkeit getroffen werden (vgl. BVerwG, U. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04 – BVerwGE 124, 334 <344>). Dieser Gesichtspunkt könnte hier gegen die Verhältnismäßigkeit einer Erhöhung der Lärmschutzwand sprechen. Aus vorstehenden Gründen bedarf diese Frage hier aber keiner weiteren Vertiefung.

## (2) Straßenverkehrslärm

Nach dem schalltechnischen Gutachten vom 05.02.2001 tritt durch den baulichen Eingriff auch bezüglich des Straßenverkehrslärms keine Erhöhung des Beurteilungspegels ein (vgl. Planunterlage 11.2.2.2). Das Gutachten hat insoweit für die Mühlenfeldstraße, gestützt auf eine Verkehrszählung aus dem Jahre 1998, für den Analysefall eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge – DTV – von 2097 Kfz und für das Jahr 2015 eine DTV von 1740 Kfz zugrunde gelegt.

Im Termin vom 12.12.2007 hat ein Vertreter der Beigeladenen zu 2. näher erläutert, dass das schalltechnische Gutachten für den Analysefall eine zu hohe Verkehrsmenge zugrunde gelegt habe. Bei methodisch korrekter Umrechnung der Ergebnisse der 1998 durchgeführten Verkehrszählung auf die DTV sei von einer Verkehrsmenge von 1510 Kfz auszugehen. Bei einer im Jahre 2007 durchgeführten Verkehrszählung habe sich eine DTV von 1560 Kfz ergeben. Für das Jahr 2015 belaufe sich die Prognose weiterhin auf eine DTV von 1740 Kfz, wobei diese Steigerung aber nicht aus einer Verkehrsverlagerung herrühre, sondern aus der allgemein prognostizierten Verkehrszunahme. Diese allgemeine Verkehrszunahme von 15 % für das gesamte Verkehrsnetz werde durch die tatsächliche Entwicklung allerdings zunehmend in Zweifel gezogen.

Das Oberverwaltungsgericht ist aufgrund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung zu der Überzeugung gelangt, dass diese korrigierten Daten zur Verkehrsmenge nichts daran ändern, dass durch den baulichen Eingriff keine Erhöhung des Beurteilungspegels eintreten wird. Der in der mündlichen Verhandlung im Auftrag der Beigeladenen zu 2. anwesende Sachverständige Dr. Ho... hat dies im Einzelnen detailliert und nachvollziehbar erläutert. Danach erzeugt der Straßentrog einerseits Schallreflektionen, die die Emissionen erhöhen, andererseits hat die Trogoberkannte aber zugleich eine schallabsorbierende Wirkung. Berücksichtigt man weiter, dass die vorgesehene Höhe der Straßenunterführung von 3,55 m eine Durchfahrt schwerer Lkw nicht zulässt, sei für das Erdgeschoss des Hauses Mühlenfeldstraße 4x von einer deutlichen Pegelminderung auszugehen, während der Pegel für das Obergeschoss sich nicht ändere.

Die Beigeladenen zu 2. hat in diesem Zusammenhang weiter zugesichert, dass die Trogwände der Unterführung, anders als bislang vorgesehen, nicht schallhart ausgeführt werden würden, sondern mit einer schallabsorbierenden Oberfläche versehen werden würden. Nach der Erläuterung von Dr. Ho... mindert diese Oberfläche den Beurteilungspegel zusätzlich um 2 dBA.

Unter diesen Umständen kann nicht angenommen werden, dass den Klägern in Bezug auf den Straßenverkehrslärm ein Anspruch auf Durchführung eines ergänzenden Verfahrens oder eine Planergänzung zusteht.

## (3) Einheitliche Lärmbewertung

Den Klägern ist im rechtlichen Ansatz darin zu folgen, dass bei einem erheblichen baulichen Eingriff an einer Kreuzung zwischen Eisenbahn und Straße unter Umständen eine einheitliche Lärmbewertung geboten sein kann, die sich auf den Summenpegel beider Verkehrswege stützt. Zwar ist die Lärmbewertung nach der 16. BImSchVO im Grundsatz für die Verkehrswege jeweils gesondert vorzunehmen (BVerwG, U. v. 21.03.1996 – 4 C 9/55 – BVerwGE 101, 1 <6>). Dies kann aber nicht ohne weiteres dann gelten, wenn zwei Verkehrswege im Rahmen einer Gesamtplanung geändert werden. Beim Umbau einer Kreuzung zwischen Eisenbahn und Straße besteht typischerweise ein enger konzeptioneller und räumlicher Planungszusammenhang (zur Berücksichtigung einer Gesamtplanung bei der Lärmbewertung vgl. BVerwG, U. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04 – BVerwGE 124, 334 <339>).

Das braucht im vorliegenden Fall jedoch nicht vertieft zu werden. Die Planung ist hier gerade dadurch gekennzeichnet, dass sich der Beurteilungspegel an beiden Verkehrswegen durch den baulichen Eingriff mindert. Bei dieser Sachlage besteht kein Anlass, eine einheitliche Lärmbewertung vorzunehmen.

2. Auch hinsichtlich der weiteren von der Eisenbahnstrecke auf das Grundstück der Kläger einwirkenden Immissionen kann ein Abwägungsmangel, der ein ergänzendes Verfahren oder eine Planergänzung erforderlich machen würde, nicht festgestellt werden. Dabei ist von Bedeutung, dass die Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung zugesichert haben, die vorhandene Lärmschutzwand um 32 m in westlicher Richtung zu verlängern.

Diese Verlängerung der Lärmschutzwand ist ein geeignetes Mittel, um das von den Klägern angesprochene Problem plötzlich auftretender „Lärmstöße“ durch schnell heranfahrende Züge zu bewältigen. Diese Lärmstöße sind wesentlich darauf zurückzuführen, dass die Lärmschutzwand im Bereich des Grundstücks der Kläger bislang nicht die erforderliche Länge aufweist. Grund hierfür ist der höhengleiche Bahnübergang. Das Problem ist im Termin vom 12.12.2007 im Einzelnen erörtert worden. Die Beigeladenen haben sich aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen Dr. Ho... bereit erklärt, insoweit durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand Abhilfe zu schaffen.

Die Frage der von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Erschütterungen ist im Termin vom 20.11.2007 erörtert worden. Der Sachverständige Dr. Ho... hat hierzu detailliert und nachvollziehbar ausgeführt, dass eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen durch das Trogbauwerk nicht zu erwarten sei. Die für die Übertragung von Erschütterungsimmissionen relevante „Masse“ bleibe für das Grundstück der Kläger unverändert. Die Kläger haben nach diesen Ausführungen ihre ursprünglich zu diesem Punkt vorbereiteten Beweisanträge nicht mehr gestellt.

3. Schließlich haben die Kläger keinen Anspruch darauf, dass die Zufahrt zu ihrem Grundstück breiter ausgestaltet wird.

Durch das Trogbauwerk verlieren die Kläger ihre bisherige unmittelbare Zufahrt zur Mühlenfeldstraße. Der Planfeststellungsbeschluss sieht als Ersatz die Herstellung einer 3 m breiten und 30 m langen Zufahrt vor, für die Teilflächen der Grundstücke Mühlenfeldstraße Nr. 4y und 5x in Anspruch genommen werden. Die Zufahrt mündet in einem Trichter, der sich auf 9 m verbreitert, in die Mühlenfeldstraße ein. Der Kurvenradius in dem Trichter beträgt 7 m.

Aus feuerpolizeilichen Gründen bestehen keine Bedenken gegen diese Grundstücksanbindung (vgl. PFB, S. 33). Im Übrigen stellt die Zufahrt sicher, dass das Grundstück ohne weiteres direkt mit dem Pkw angefahren werden kann. Es kann darüber hinaus auch, wie von den Klägern derzeit praktiziert, direkt mit einem Wohnwagengespann angefahren werden. Gleiches gilt für einen kleinen Lkw (9 m lang). Die Beigeladene zu 2. hat hierzu eine Verkehrssimulation durchgeführt, die sie im Termin vom 12.12.2007 anhand von Kartenmaterial nachvollziehbar erläutert hat. Die Verkehrsverhältnisse sind danach zwar jeweils beengt, bei entsprechender Sorgfalt ist eine Zufahrt aber möglich.

Entgegen der Ansicht der Kläger leidet die geplante Ersatzzufahrt nicht unter einem Abwägungsmangel. Einen gesetzlichen Anspruch auf Beibehaltung der bisherigen Zufahrtsmöglichkeit haben die Kläger nicht. Dass die direkte Zufahrt mit einem Wohnwagengespann in Zukunft umständlicher und mit einem Lkw nur noch eingeschränkt möglich sein wird, wurde von der Beklagten bei der Abwägungsentscheidung gesehen (vgl. dazu BVerwG, U. v. 09.07.2003 – 9 A 54/02 – NVwZ 2004, 231). Zu berücksichtigen war im Rahmen der Abwägung auch, dass eine breitere Ausgestaltung der Zufahrt nur durch eine stärkere Inanspruchnahme der Eigentümer der Grundstücke Mühlenfeldstraße Nr. 4y und 5x möglich gewesen wäre. Weiter ist in Rechnung zu stellen, dass das Grundstück der Kläger nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes zum Wohnen bestimmt ist (Allgemeines Wohngebiet) und bei innerstädtischen Wohngrundstücken die direkte Befahrbarkeit mit einem Gespann oder schweren Fahrzeugen im allgemeinen Einschränkungen unterliegt. Das Abwägungsergebnis kann unter diesen Umständen nicht als rechtsfehlerhaft beanstandet werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1 VwGO, 161 Abs. 2, 162 Abs. 3 VwGO. Soweit die Klage abgewiesen wurde, haben die Kläger die Kosten zu tragen. Hinsichtlich des erledigten Verfahrensteils ist es billig, der Beklagten die Kosten aufzuerlegen, da sie in diesem Umfang bei Durchführung des Verfahrens voraussichtlich unterlegen wäre. Das Gericht sieht aus Billigkeitsgründen

davon ab, die Kläger mit den außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu belasten, weil zwischen der Beklagten und den Beigeladenen weitgehende Interessenidentität besteht (st. Rspr. des Senats, vgl. U. v. 11.01.2005 – 1 B 224/04).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

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

### **Rechtsmittelbelehrung**

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez. Stauch

gez. Göbel

gez. Alexy

### **Beschluss**

**Der Streitwert wird auf 10.000,- € festgesetzt.**

Bremen, den 12.12.2007

Das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen – 1. Senat -:

gez. Stauch

gez. Göbel

gez. Alexy