

**Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht, Urteil vom 14.12.1999, Az.: 2 E 22/96**

## Leitsatz

1. Das Netz der Hamburger S-Bahn ist auch nach der Neuordnung des Eisenbahnwesens als Eisenbahn im Sinne des § 2 AEG (AEG 1994) anzusehen und nicht als Schienenbahn nach dem Personenbeförderungsgesetz.
2. Eine Erweiterung dieses Netzes um einen neuen Abschnitt (Flughafen-S-Bahn) unterliegt der Planfeststellung nach § 18 AEG (AEG 1994).
3. Zur Begrenzung von Erschütterungs- und Schallimmissionen, die in Gebäuden durch eine unterirdische S-Bahn-Strecke verursacht werden (0,15 KB für Erschütterungen und 35 dB(A) für sekundären Schall als Höchstwerte der einzelnen Vorbeifahrt hier nicht zu beanstanden).

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage hat sowohl mit ihrem Hauptantrag als auch mit ihrem Hilfsantrag keinen Erfolg.

I. Die Klage richtet sich gegen einen zu Recht auf die §§ 18 ff AEG gestützten Planfeststellungsbeschuß für den Bau einer neuen Eisenbahnstrecke. Die entgegenstehende Auffassung des Klägers, daß es sich bei richtiger Betrachtungsweise um eine Schienenbahn nach dem Personenbeförderungsgesetz handle, die Beklagte nicht für die Planfeststellung zuständig gewesen sei und hieraus die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses folge, trifft nicht zu.

Eisenbahnen sind gemäß § 2 Abs. 1 AEG öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben. Eisenbahnverkehrsleistungen sind dabei gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 AEG die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur. Demgegenüber sind Straßenbahnen - zu denen der Kläger die geplante Schienenbahn rechnet - gemäß § 4 Abs. 1 PBefG Schienenbahnen, die 1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder 2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln, wobei gemäß § 4 Abs. 2 PBefG auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen angelegt sind oder angelegt werden, unter bestimmten Voraussetzungen, die hier nicht fraglich wären, als Straßenbahnen gelten. Das Vorhaben der Beigeladenen, eine Schienenbahn vom S-Bahnhof Ohlsdorf zum Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel zu bauen, erfüllt bei einer reinen Betrachtung des Wortlauts die Voraussetzungen beider Definitionen. Eine Regelung, wie die Zuordnung in solchen Fällen zu erfolgen hat, läßt sich weder dem Allgemeinen Eisenbahngesetz noch dem Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich entnehmen. Allerdings deutet § 2 Abs. 7 AEG, der eine Regelung für Zweifelsfälle enthält, inwieweit eine Schienenbahn zu den Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu rechnen ist, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, darauf hin, daß bei Schienenbahnen des Bundes Zweifelsfälle nicht in Betracht zu ziehen waren, weil sie nach dem Verständnis des Gesetzgebers immer Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind.

Diese Auslegung wird durch eine historische Betrachtung bestätigt. Schon die Zuordnung der vorhandenen S-Bahnen des Bundes zu den Eisenbahnen und nicht den Straßenbahnen läßt sich nicht allein aufgrund der gesetzlichen Definitionen erklären (vgl.: Schmidt-

Aßmann/Fromm, Aufgaben und Organisation der Deutschen Bundesbahn in verfassungsrechtlicher Sicht, 1986, S. 79; Thoma/Pätzold/Wittenberg, Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), 2. Auflage, 1994, § 1 Rdnr. 4). Bei den vorhandenen S-Bahnen läßt sich die Zuordnung nur erklären, weil die Deutsche Bundesbahn die S-Bahnen baute und betrieb (vgl.: Schmidt-Aßmann/ Fromm, a. a. O.). Für die Zuordnung zu den Eisenbahnen wurde insoweit darauf abgestellt, ob die Deutsche Bundesbahn die Schienenbahn baute (vgl.: Schmidt-Aßmann/Fromm, a. a. O.). An dieser Auslegung des Begriffs der Eisenbahnen wollte der Gesetzgeber im Zuge der Neuordnung des Eisenbahnwesens offenbar nichts verändern. Eine Umstrukturierung bestehender Zuordnungsverhältnisse war nicht beabsichtigt. In der Begründung des Gesetzentwurfes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens heißt es zu § 1 Abs. 1 AEG ausdrücklich, daß die Regelung § 1 Abs. 1 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (vgl.: BT-Drucksache 12/4609 (neu), S. 94). Soweit der Kläger aus dem Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens (vgl.: BT-Drucksache 12/5014, S. 15) schließen will, daß der Gesetzgeber S-Bahn-Strecken künftig nicht mehr als Eisenbahnen habe ansehen wollen, kann das Gericht dem nicht folgen. Der dort vorgeschlagene § 2 Abs. 5 Satz 3, wonach Züge in einem geschlossenen S-Bahn-System in jedem Fall zum Schienenpersonennahverkehr gehörten, ist zwar nicht Gesetz geworden. Da diese Formulierung jedoch nur die Definition des Schienenpersonennahverkehrs in ihrer Abgrenzung zu den übrigen Eisenbahnverkehrsleistungen betraf, also eine Eisenbahn bereits voraussetzte, kann aus ihrer Weglassung nicht gefolgert werden, daß geschlossene S-Bahn-Netze keine Eisenbahnstrecken seien; ob es sich bei der Hamburger S-Bahn um ein solches geschlossenes Netz handelt, kann auf sich beruhen.

Für die Zuordnung der geplanten Schienenbahn ist deshalb darauf abzustellen, wer die Strecke bauen und betreiben will. Im vorliegenden Fall ist das die DB Netz AG als Nachfolgerin der Deutschen Bundesbahn, bzw. der Deutschen Bahn AG. Sie will zudem mit der planfestgestellten Schienenbahn lediglich ihr vorhandenes Streckennetz der S-Bahn im Raum Hamburg ergänzen. Diese Ergänzung kann ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung rechtlich nicht anders zugeordnet werden als die vorhandene S-Bahn. Alles andere würde zu vom Gesetzgeber nicht gewollten, betrieblich unsinnigen Ergebnissen führen.

Ob es nach der Privatisierung der früheren Deutschen Bundesbahn Gründe gibt, künftig S-Bahnen aus dem Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes herauszunehmen, kann hier dahinstehen. Ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ist in der gegenwärtigen Zuordnung jedenfalls für die hier entscheidenden Fragen der Anwendbarkeit der Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes über die Planfeststellung nicht zu erkennen.

II. Die Klage gegen einen nach den §§ 18 ff AEG ergangenen Planfeststellungsbeschluß kann nur Erfolg haben, soweit die Voraussetzungen des § 113 Abs. 1 VwGO erfüllt sind, d.h. der Planfeststellungsbeschluß Rechtsmängel aufweist, durch die der Kläger in seinen Rechten verletzt wird. Dabei können allerdings Rechtsmängel keine Berücksichtigung finden, deren Geltendmachung durch § 20 Abs. 2 S. 1 AEG ausgeschlossen ist.

Danach sind Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen. Dieser Einwendungsausschluß erstreckt sich auch auf das gerichtliche Verfahren, so daß dort ein Abwehrenspruch gegen das planfestgestellte Vorhaben mit diesen Einwendungen nicht mehr durchgesetzt werden kann (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 8. Juli 1998, a. a. O.; Urteil vom 24. Mai 1996, NVwZ 1997 S. 489; Beschluß vom 12. Februar 1996 - 4 A 38/95 -; Beschluß vom 13. März 1995, a. a. O.; Urteil vom 16. August 1995, NVwZ 1996 S. 267; Beschluß vom 22. Februar 1995, NVwZ 1995 S. 903; Beschluß vom 12. November 1992, NVwZ 1993 S. 266). Die prozessuale Sperrwirkung der Präklusion gilt insbesondere auch für das Abwehrrecht aufgrund eines Eingriffs in das

Eigentum (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 13. März 1995, a. a. O.; Urteil vom 24. Mai 1996, a. a. O.).

Um die Präklusion zu verhindern, müssen die Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ausreichend konkret dargelegt werden (vgl.: Niehues, Der verwaltungsverfahrenrechtliche Ausschluß von Einwendungen gegen einen Planfeststellungsbeschluß, in: Planung und Plankontrolle / Festschrift für Schlichter, 1995, S. 619, S. 626). Eine Einwendung muß erkennen lassen, in welcher Hinsicht aus der Sicht des Einwenders Bedenken gegen den Planfeststellungsbeschluß bestehen könnten (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 12. Februar 1996, a. a. O.). Zumindest sind die befürchteten Beeinträchtigungen so konkret darzulegen, daß der anspruchsbegründende Sachverhalt feststeht (vgl.: BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, a. a. O.; Niehues, a. a. O.). Die Planfeststellungsbehörde muß erkennen können, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 12. Februar 1996, a. a. O.). Voraussetzung für den Ausschluß der Einwendungen ist allerdings, daß das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 8. Juli 1998, a. a. O.; Urteil vom 24. Mai 1996, a. a. O.; Urteil vom 16. August 1995, a. a. O.; Beschluß vom 22. Februar 1995, a. a. O.). Das ist hier entgegen der Auffassung des Klägers der Fall.

Das Anhörungsverfahren ist in §§ 73 VwVfG, 20 AEG geregelt. Danach ist der vom Träger des Vorhabens eingereichte Plan innerhalb bestimmter Fristen für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen. Die Auslegung ist ortsüblich bekanntzumachen. In der Bekanntmachung ist insbesondere darauf hinzuweisen, wo und in welchem Zeitraum der Plan zur Einsicht ausgelegt ist und daß etwaige Einwendungen innerhalb der Einwendungsfrist vorzubringen sind. Ferner ist in der Bekanntmachung der Auslegung darauf hinzuweisen, daß mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

Insoweit begegnet das durchgeführte Anhörungsverfahren keinen Bedenken. Nachdem die Freie und Hansestadt Hamburg im Namen der Beigeladenen 1994 die Planunterlagen überreicht hatte, machte die Freie und Hansestadt Hamburg als Anhörungsbehörde im Amtlichen Anzeiger vom 28. Dezember 1994 die Auslegung bekannt. Die Bekanntmachung enthielt die erforderlichen Hinweise, insbesondere wurde auch auf den Einwendungsausschluß hingewiesen. Entgegen der Auffassung des Klägers stellt die Bekanntmachung der Auslegung im Amtlicher Anzeiger in Hamburg eine ortsübliche Bekanntmachung im Sinne des § 20 Abs. 1 Nr. 2 S. 2 AEG dar. Denn was als ortsübliche Bekanntmachung anzusehen ist, ergibt sich primär aus den dafür maßgeblichen Normen des Landes- oder Ortsrechts (vgl.: BVerwG, Urteil vom 23. April 1997, BVerwGE Bd. 104 S. 337). Maßgeblich ist in Hamburg § 73 Abs. 5 Satz 1 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes - HmbVwVfG - vom 9. November 1977 (GVBl S. 333). Danach reichte die Veröffentlichung im Bekanntmachungsteil des vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegebenen Amtlichen Anzeigers aus und war eine zusätzliche Bekanntmachung in Tageszeitungen gerade nicht erforderlich (vgl.: BVerwG, Urteil vom 23. April 1997, a. a. O.). Darauf, ob der jeweils Betroffene oder eine größere Zahl von Bürgern ein solches amtliches Veröffentlichungsorgan regelmäßig lesen, kommt es in diesem Zusammenhang ebenso wenig an wie auf den Umstand, daß es in anderen Verwaltungsbereichen eine abweichende Verwaltungspraxis geben könnte. Diese Umstände mögen bei einem Antrag auf Wiedereinsetzung wegen unverschuldeter Fristversäumnis von Bedeutung sein. Aber diese Frage stellt sich hier nicht, weil der Kläger fristgerecht Einwendungen erhoben, von der Auslegung also erfahren hat und seine Interessen wahrnehmen konnte.

III. Die mit der Klage gerügten Mängel des Planfeststellungsbeschlusses können bereits nach den dargestellten Maßstäben nicht zum Erfolg der Klage im Haupt- oder Hilfsantrag führen. Auf die möglichen Auswirkungen der Unbeachtlichkeits- und Heilungsvorschriften in § 20 Abs. 7 AEG, aus denen sich zusätzliche Voraussetzungen jedenfalls hinsichtlich des Hauptantrags ergeben würden, kommt es nicht mehr an.

A) Zu beachtende Verfahrensfehler liegen nicht vor.

1) Der Auslegung der Einzelgutachten über die an den Meßobjekten 7 und 15 gemessenen Grunderschütterungspegel sowie über die aus dem S-Bahnverkehr zu erwartenden Erschütterungsimmissionen, deren Unterlassung der Kläger beanstandet, bedurfte es nicht. Zum Gegenstand des Anhörungsverfahrens sind nur diejenigen Unterlagen zu machen, die die Betroffenen hinlänglich über das Vorhaben und seine Auswirkungen auf ihre Rechte und Interessen unterrichten und es ihnen ermöglichen, sachkundige Einwendungen zu erheben, was sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalls beurteilt (vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, UPR 1999 S. 355 m. weit. Nachw.). Diese Anstoßwirkung wurde gewahrt, weil zwar nicht die Einzelgutachten, aber das zusammenfassende Gutachten über die an insgesamt 15 Gebäuden gemessenen Grunderschütterungspegel sowie über die aus dem S-Bahnverkehr zu erwartenden Erschütterungsimmissionen ausgelegt worden sind. In dieser Unterlage 14.4 sind die nur ein Zwischenstadium der gutachterlichen Bearbeitung darstellenden Einzelgutachten mit weiteren Bearbeitungsschritten mit ihren für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Inhaltselementen in Übersichten so zusammengefaßt worden, daß die jeweiligen Eigentümer der Meßobjekte - also auch der Kläger - ihr Gebäude identifizieren konnten. Die Planbetroffenen konnten auch erkennen, daß es Einzelgutachten gibt und zu welchen Ergebnissen sie geführt haben. Der Kläger hat auch im Klagverfahren nicht dargetan, daß er durch die Nichtauslage der Einzelgutachten gehindert war, im Planfeststellungsverfahren sachgerechte Einwendungen geltend zu machen.

2) Die vom Kläger in der Klage geltend gemachten Mängel eines unklaren Grunderwerbsverzeichnisses und eines fehlenden Eigentümerverzeichnisses sowie des Fehlens von Detailplanungen unterfallen dem Einwendungsausschluß. Der Kläger hätte diese Einwendung aufgrund der ausgelegten Unterlagen vorbringen können. Darüber hinaus ist nicht zu erkennen, daß sich aus diesen Mängeln - wenn sie denn bestehen sollten -, eine Verletzung von Rechten des Klägers ergeben könnte.

3) Soweit der Kläger beanstandet, daß im Planfeststellungsbeschluß für Ausgleichsansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG auf ein Rundschreiben des Ministers für Verkehr vom 25. Mai 1993 verwiesen werde, ohne hierfür eine Fundstelle anzugeben, stellt dies keinen Mangel des Planfeststellungsbeschlusses dar. Die genannte Vorschrift sieht Ausgleichsansprüche für den Fall vor, daß zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer Schutzvorkehrungen erforderlich wären, diese jedoch untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind. Soweit ein solcher Sachverhalt vorliegen sollte, würde durch das bloße Fehlen der Angabe der Fundstelle des veröffentlichten Rundschreibens die Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen nicht ernstlich erschwert werden können. Im übrigen bewertet der Planfeststellungsbeschluß die vorgesehenen Schutzmaßnahmen als ausreichend. Das Fehlen einer Fundstelle an dieser Stelle des Planfeststellungsbeschlusses würde jedoch nur individuelle Rechte derjenigen betreffen, denen dadurch die Geltendmachung zugebilligter Ausgleichsansprüche erschwert würde. Einen solchen Mangel kann auch der Kläger als Enteignungsbetroffener nicht als Verletzung seiner Rechte geltend machen.

4) Es war kein Verfahrensfehler, daß nach durchgeführter Auslegung aufgrund einer Stellungnahme einer hamburgischen Behörde eine ergänzende Begutachtung zu einer Lärmfrage durchgeführt wurde. Es ist gerade der Sinn der Auslegung und des

Anhörungsverfahrens, das Abwägungsmaterial für die Planfeststellungsbehörde zu vervollständigen. Im übrigen wäre auch hier eine Verletzung von Rechten des Klägers zu verneinen gewesen. Die Frage nach aktivem oder passivem Lärmschutz im Bereich des Bahnhofs Ohlsdorf betraf ebenfalls nicht das Grundstück des Klägers, sondern ausschließlich individuelle Rechte anderer.

B) Der angefochtene Planfeststellungsbeschuß ist auch materiell-rechtlich nicht zu beanstanden. Das Vorhaben entspricht dem Gebot der Planrechtfertigung; insbesondere stellt der Planfeststellungsbeschuß keine unzulässige Vorratsplanung dar (1). Die Frage einer Verletzung von § 41 BImSchG bedarf wegen der Präklusionsfolgen keiner Beurteilung (2). Der Planfeststellungsbeschuß leidet auch nicht an Abwägungsmängeln, auf die der Kläger sich berufen könnte (3).

1) Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben. Die von der Beigeladenen im Erläuterungsbericht gegebene Begründung für das Vorhaben, das steigende Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel bei gleichzeitig steigenden Restriktionen für den fließenden und ruhenden Individualverkehr zu bewältigen, ist nicht zu beanstanden. Sie macht deutlich, daß es auch für Hamburg vernünftigerweise geboten war, Planungen für eine Schienenanbindung des Flughafens aufzunehmen. Auch der Kläger hat weder im Planfeststellungsverfahren noch in diesem Klagverfahren insoweit Bedenken geäußert.

Dem Vorhaben fehlt auch nicht deshalb die Planrechtfertigung, weil es wegen der ungewissen Finanzierung eine unzulässige Vorratsplanung war. Zwar kann der Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens zur Unzulässigkeit der Planung führen (vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, UPR 1999 S. 355). Aber im vorliegenden Fall war zum maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen, daß das Vorhaben trotz schwieriger Finanzlage auch verwirklicht wird. Ausreichende Anhaltspunkte dafür, daß die Beigeladene aus finanziellen Gründen innerhalb der Frist des § 20 Abs. 4 AEG nicht mit dem Bauvorhaben beginnen könne, gab es auch zum maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung nicht. Die vom Kläger angeführten Presseberichte belegen lediglich, daß die Finanzierung zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch offen war, was eine Realisierung gerade noch nicht ausschloß. Die weitere Entwicklung bestätigte im übrigen das ernsthafte Interesse der Beigeladenen an der Realisierung der S-Bahnstrecke, deren Finanzierung inzwischen jedenfalls nicht mehr ungewiß zu sein scheint.

2) Es kann offenbleiben, ob die Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehrslärm, der am Notausstieg Heschredder in die Umgebung austreten wird, mit § 41 BImSchG vereinbar ist und ob der mit seinem Grundstück hiervon nicht unmittelbar betroffene Kläger als Enteignungsbetroffener in seinen Rechten verletzt sein könnte, wenn entgegen dieser Vorschrift schädliche Umwelteinwirkungen gleichermaßen auf öffentlichen Wegen und privaten Grundstücken entstehen sollten. Auch insoweit ist der Kläger mit seinem Vorbringen nach § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG präkludiert, weil er während der Einwendungsfrist in Anschluß an die öffentliche Auslegung der Unterlagen, aus denen er nunmehr die Verletzung von § 41 BImSchG herleiten will, Einwendungen nicht erhoben hat.

3) Der Planfeststellungsbeschuß verstößt auch nicht in einer Weise gegen das Gebot der gerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange, auf die sich der Kläger berufen könnte.

Gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG sind im Planfeststellungsverfahren die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dazu ist zu untersuchen, ob eine sachgerechte

Abwägung stattgefunden hat, ob in die Abwägung an Belangen eingestellt wurde, was nach Lage der Dinge einzustellen war, ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange erkannt wurde und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen in einer Weise vorgenommen wurde, der zum objektiven Gewicht einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. z. B.: BVerwG, Beschluß vom 5. Oktober 1990, NVwZ-RR 1991 S. 118). Das Abwägungsgebot wird dabei nicht verletzt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei Beachtung dieser Maßstäbe zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung oder Zurückstellung eines Belangs entscheidet.

a) Soweit der Kläger im gerichtlichen Verfahren rügt, daß durch die Errichtung eines Bahnhofsbauwerks am Flughafen eine Selbstbindung eingetreten sei, durch die eine Entscheidung für eine Straßenbahn oder für die "Null-Variante" ausgeschlossen worden sei, gilt der Einwendungsausschluß gemäß § 20 Abs. 2 S. 1 AEG. Von diesem jetzigen Vorbringen findet sich in den Einwendungen des Klägers nichts, was die Beklagte veranlassen mußte, sich mit diesem Sachverhalt, der bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auch nach dem Vorbringen des Klägers bereits bestand, auseinanderzusetzen. Der Kläger hat in seinen Einwendungen auch weder eine Straßenbahn noch den Verzicht auf eine Schienenanbindung des Flughafens gefordert. Im übrigen wäre auch inhaltlich schwer zu erkennen, warum die Beklagte, wegen des nicht von ihr und nicht auf ihre Kosten errichteten Baukörpers hätte gehindert sein sollen, die Planfeststellung abzulehnen, wenn sie das Vorhaben für wegen der damit verbundenen Nachteile insgesamt negativ bewertet oder die Lösung durch eine nicht in ihre Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde fallende Straßenbahn für vorzugswürdig gehalten hätte.

b) Die im Rahmen der Abwägung getroffene Entscheidung zu Gunsten der planfestgestellten Trasse ist nicht zu beanstanden. Wie im Planfeststellungsbeschluß dargestellt ist, hat die Beklagte sich die Ergebnisse einer Vorauswahl zu eigen gemacht, in der eine größere Zahl von Alternativtrassen erwogen und die als Teil der eingereichten Unterlagen des Vorhabenträgers (Anlage 2 zum Erläuterungsbericht) dargestellt worden war. Eine solche Vorauswahl auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien durfte vorgenommen werden (vgl.: BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, BVerwGE Bd. 104 S. 123). Dann wurden die Vor- und Nachteile der übrig geblieben einzelnen Varianten ermittelt, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Dabei hat die Beklagte festgestellt, daß mit der gewählten Variante das ökologische Hauptziel der Baumaßnahme, nämlich die Entlastung der Straßen vom Autoverkehr erreicht werden kann. Die gewählte Variante erschließe den Raum Hamburg besser als die U-Bahn-Varianten und der Magnetbahn-Shuttle, die nach den Ergebnissen der Vorauswahl noch näher zu betrachten gewesen seien. Sie erlaube im Gegensatz zu den U-Bahn-Varianten und dem Magnetbahn-Shuttle direkte Anfahrten aus dem Innenstadtbereich und vom Fernbahn- und Umsteigebahnhof Altona zum Flughafen. Sie erlaube eine spätere sinnvolle Verlängerung in die Region, was bei den U-Bahn-Varianten und dem Magnetbahn-Shuttle nur sehr eingeschränkt möglich wäre. Diese Erwägungen sind nachvollziehbar und werden durch die Ausführungen des Klägers nicht erschüttert.

Daß die planfestgestellte Variante möglicherweise teurer ist, als andere Möglichkeiten der Flughafenanbindung durch ein öffentliches Verkehrsmittel stellt keinen Grund dar, die Abwägung der Beklagten im Ergebnis als nicht gerechtfertigt anzusehen. Die Kosten des Vorhabens sind weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, a. a. O.). Der Kreis der abwägungserheblichen Belange wird dadurch beschränkt, daß die sich aus der Planung ergebenden bodenrechtlichen Zielkonflikte gelöst werden sollen, während die Finanzierung der Kosten eine damit nicht zusammenhängende finanzpolitische Entscheidung darstellt (vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, a. a. O.).

Soweit der Kläger im gerichtlichen Verfahren unter Hinweis auf eine private Expertise geltend macht, die in der Vorauswahl ausgeschiedene Variante S III sei verkehrswirksamer, günstiger und schonender als die planfestgestellte Trasse, ist der Kläger mit dieser Einwendung gegen die Trassenwahl gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG präkludiert. Die in den Einwendungen des Klägers enthaltenen pauschalen Hinweise auf Kosten und bautechnische Schwierigkeiten der beabsichtigten Lösung und auf die Vorteile einer vom S-Bahnhof Rübenkamp her kommenden Trassenführung durch die Sengelmann- und Zeppelinstraße gaben der Beklagten nach der Überzeugung des erkennenden Senats keinen Anlaß, sich noch einmal mit der Trasse S III auseinanderzusetzen. Die vom Kläger damals für günstiger gehaltene Trassenführung war in der Vorauswahl ausgeschieden worden, weil sie zu einer Ausfädelung bereits vor dem Bahnhof Ohlsdorf und damit zu einer verkehrlich nicht akzeptablen Ausdünnung der Linien S1/S11 nördlich des Ausfädelungsbahnhofs führe. Die vom Kläger nun für vorteilhafter gehaltene Variante S III war in der Vorauswahl mit der gänzlich anderen Begründung ausgeschieden, daß die mit ihr verbundene Einfahrt in den Flughafenbahnhof von Norden her schädlich sei für eine eventuelle spätere Verlängerung der Neubaustrecke nach Norden. Die damaligen Einwendungen des Klägers ließen nicht erkennen, daß er die für das Ausscheiden der Variante S III genannten Gründe noch einmal überprüft wissen wollte.

Auch wenn man entgegen dieser Ansicht das Aufwerfen der Trassenfrage in den Einwendungen überhaupt als ausreichend anzusehen hätte, um hinsichtlich aller Trassenvarianten einen Einwendungsausschluß nach § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG zu verneinen, würde sich aus diesem Vorbringen des Klägers kein Abwägungsmangel ergeben. Die Variante S III durfte von der Beklagten auf Grund der Erwägungen der Vorauswahl ausgeschieden werden, ohne das Abwägungsgebot zu verletzen. Die ausgeschiedene Trasse S III sieht eine Anbindung des Flughafens durch eine S-Bahn von Ohlsdorf aus und eine Einfahrt von Norden her in den vorhandenen Bahnhof beim Flughafen vor (vgl.: 2.4.2.2 der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht). Diese Variante war in der Vorauswahl verworfen worden, weil einer Einfahrt von Süden in den Flughafenbereich der Vorzug gegeben worden war (vgl. 3.3.1 der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht). Zur Begründung war auf die verkehrlich und betrieblich vorteilhafte Möglichkeit einer Verlängerung nach Norden zur Gewährleistung des Anschlusses der Regionalachse Norderstedt-Kaltenkirchen verwiesen worden und darauf, daß bei einer Einfahrt von Norden in den Flughafenbereich nur von einer geringen Attraktivität der Verbindung ausgegangen werden könne, weil der Verkehr zur Innenstadt immer über den nördlich gerichteten Bogen am Flughafen vorbei abzuwickeln wäre. Diese Erwägungen sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auch die private Expertise räumt ein, daß eine Anfahrt von Norden her die Fahrzeit aus dem Innenstadtbereich weiter verlängert; sie gewichtet demgegenüber lediglich andere Vorteile der Variante S III, insbesondere die Anbindung der Luftwerft und die besseren Ausbaumöglichkeiten in den Hamburger Westen höher als die Beklagte. Daß die schon in der Vorauswahl verworfene Variante S III ebenso wie die planfestgestellte Trassenführung mit guten Gründen vertretbar gewesen sein könnte, begründet noch keinen Abwägungsfehler. Der wäre erst dann gegeben, wenn sich die Variante S III als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, a. a. O.), was im vorliegenden Fall gerade nicht der Fall ist. Gestritten wird seitens des Klägers um die unterschiedliche Gewichtung von Vor- und Nachteilen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß dem Antrag des Klägers, die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen, unabhängig von der eingetretenen Präklusion nicht zu entsprechen gewesen wäre. Entgegen dem Vorbringen des Klägers ist der Sachverhalt hinreichend geklärt. Die nachgereichten Anträge waren vom Kläger bereits in die mündlichen Verhandlung als Anregung für das Gericht eingebracht worden. Sie wären inhaltlich aber jedenfalls nicht zu berücksichtigen gewesen, weil - wie oben ausgeführt - die Abwägung der Beklagten hinsichtlich der Trassenwahl nicht zu beanstanden ist und dies ohne die vom

Kläger begehrte Beiziehung weiterer Unterlagen beurteilt werden kann. Die Frage nach einer Ausschließung dieses Vorbringens aufgrund der §§ 20 Abs. 6 AEG, 87 b Abs. 3 VwGO, für die anderenfalls vieles gesprochen hätte, hätte sich unter diesen Umständen ebenfalls nicht mehr gestellt.

c) Soweit der Kläger als Abwägungsmangel geltend macht, daß für sein Grundstück unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Geländeabsackungen während des Tunnelbaus durch das Schildvortriebsverfahren sowie aufgrund des späteren Betriebs der S-Bahn zu befürchten seien, ist die Beklagte zu Recht davon ausgegangen, daß diese Beeinträchtigungen nicht zu befürchten sind oder das Maß dessen, was dem Kläger zugemutet werden kann, nicht überschreiten.

aa) Die Beeinträchtigungen in der Nutzung seines Grundstücks während der Bauphase sind dem Kläger zumutbar. Die Beklagte hat hinsichtlich der Beeinträchtigungen während des Tunnelbaus im Planfeststellungsbeschluß ausgeführt, daß während der Bauphase durch den Schildvortrieb Erschütterungen an der Erdoberfläche zu bemerken sein würden. Diese Erschütterungen würden jedoch kurzfristig und jeweils nur in dem Bereich zu spüren sein, in dem gerade bzw. unter dem gerade gebaut werde. Bei der angenommenen Bewegung des Schildvortriebs von 8 m in 24 Stunden (vgl. S. 49 des Planfeststellungsbeschlusses) ist die Zeitdauer, während der Kläger in der Nutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird, begrenzt. Bleibende Schäden sind nach dem Planfeststellungsbeschluß nicht zu erwarten. Auch der nicht vermeidbare Baustellenverkehr wird ebenso wie bei anderen Bauvorhaben nur zu vorübergehenden und damit hinnehmbaren Beeinträchtigungen führen.

Für Setzungsschäden am Gebäude des Klägers, weil während der Bauphase das Grundwasser abgesenkt werde, gibt es keinen Anhaltspunkt. Laut Erläuterungsbericht (2.3.1.3, S. 15) erlaubt die Baudurchführung mittels eines auf die Boden- und Wasserdruckverhältnisse abgestimmten Schildes einen Verzicht auf eine Grundwasserabsenkung. Bodeneinbrüche als unmittelbare Folge des Schildvortriebs hat die Beklagte angesichts der Tiefe unter Hinweis auf die Bodenbeschaffenheit mit nachvollziehbaren Gründen ausgeschlossen, denen der Kläger auch nicht entgegengetreten ist. Die vorsorglich im Planfeststellungsbeschluß bestimmte Beweissicherung bietet die Gewähr dafür, daß unerwartet dennoch entstehende Bauwerksschäden erkannt werden können und zu den erforderlichen Ausgleichsleistungen führen.

bb) Bauwerksschäden während des späteren Betriebs der S-Bahn, für die ansonsten Vorsorge getroffen werden müßte, sind nicht zu erwarten. Um die erwarteten Erschütterungen beim Betrieb der S-Bahn zu bewerten, hat der Gutachter in ausgewählten Wohngebäuden entlang der S-Bahnstrecke das Schwingungsverhalten von Stockwerksdecken bei verschiedenen Frequenzen meßtechnisch erfaßt. Anschließend wurde vom Gutachter prognostiziert, welche Erschütterungen nach der Inbetriebnahme der S-Bahnstrecke an den Meßorten zu erwarten seien. Dabei hat er Vergleichsmessungen an einer ähnlichen schon bestehenden S-Bahnstrecke einbezogen. Schäden an den Gebäuden infolge von Erschütterungen durch den S-Bahnverkehr konnte er danach mit Sicherheit ausschließen. Dafür, daß diese Annahme fehlerhaft sein könnte, gibt es keine Anhaltspunkte.

cc) Die aufgrund des späteren Bahnbetriebs zu erwartenden Erschütterungsimmissionen sind ohne Abwägungsfehler bis zu dem im Planfeststellungsbeschluß festgesetzten "Richtwert von 0,15 KB", mit dem allerdings nur Menschen in Gebäuden geschützt werden sollen und nicht Räume an sich, als zumutbar bewertet worden. Dieser auf dem Vorschlag des beigezogenen Gutachters beruhende Grenzwert stellt eine ausreichende Schutzauflage zu Gunsten des Klägers dar. Hieraus ergibt sich zugleich, daß auch der Hilfsantrag des Klägers unbegründet ist.



(1) Eine gesetzlich vorgeprägte Zumutbarkeitsgrenze für Erschütterungen gibt es nicht. Sich für die Beurteilung der Zumutbarkeit auf die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" Teil 2 vom Dezember 1992 "Einwirkungen von Menschen in Gebäuden" (bzw. die Neufassung aus dem Juni 1999) zu stützen, erscheint sachgerecht, weil sich hieraus Anhaltspunkte für die Zumutbarkeit ableiten lassen. Der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte Richtwert liegt zu Gunsten der Betroffenen über den Anforderungen dieser DIN-Norm.

Ausgangspunkt der Bewertung ist in der DIN-Norm das einzelne Erschütterungsereignis, das eine maximale Bewertete Schwingstärke  $KBF_{max}$  ergibt. Es bezeichnet den höchsten Wert einer Schwingung in einem 30-Sekunden-Takt. Dieser Wert ist mit den in der DIN-Norm zugrundegelegten unteren und oberen Anhaltswerten zu vergleichen. Entspricht dieser Wert dem unteren Anhaltswert AU oder liegt er darunter, ist von einer nicht erheblichen Belästigung für den Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen auszugehen. Unterschieden nach Baugebieten sieht die DIN-Norm für einen - im vorliegenden Fall zugrundelegenden - Einwirkungsort, in dessen Umgebung vorwiegend oder ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, tags einen Wert  $AU = 0,15$  und nachts  $AU = 0,1$  vor. Diesen Anhaltswerten liegt die Annahme zugrunde, daß unterhalb von  $0,1 KB$  Erschütterungssignale von den meisten Menschen nicht mehr wahrgenommen werden, da ihre Fühlschwelle zwischen  $KB = 0,1$  und  $KB = 0,2$  liegt, auch wenn es nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnis nicht möglich ist, eine absolute Fühlschwelle festzulegen. Der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte Richtwert hält den unteren Anhaltswert für tags ein.

Liegt der Wert  $KBF_{max}$ , wie im vorliegenden Fall hinsichtlich der Festsetzung für die Nachtzeit, zwischen dem unteren und oberen Anhaltswert, muß die Beurteilungs-Schwingstärke  $KBF_{Tr}$  dem in der DIN-Norm vorgegebenen Anhaltswert  $A_r$  entsprechen oder kleiner als dieser sein. Die Beurteilungs-Schwingstärke  $KBF_{Tr}$  ist ein zu berechnender Wert über die Beurteilungszeit, bei dem es nicht nur auf die Intensität des einzelnen Erschütterungsereignisses ankommt, sondern auch auf Zahl und Dauer dieser Ereignisse, hier also vor allem auf die Zahl der Vorbeifahrten von SBahn- Zügen. Für den oben bezeichneten Einwirkungsort sieht die DIN-Norm nachts  $A_r = 0,05$  vor.

Der Gutachter hat diesen Anhaltswert  $A_r = KBF_{Tr}$  unter Berücksichtigung der bei dem beabsichtigten nächtlichen 20-Minuten-Takt zu erwartenden Vorbeifahrten auf das Einzelereignis zurückgerechnet. Danach würde der Anhaltswert  $A_r = 0,05$  erst erreicht, wenn die einzelne Vorbeifahrt zu einer maximalen Bewerteten Schwingstärke  $KBF_{max} = 0,27$  führen würde. Der festgesetzte Wert von  $KBF_{max} = 0,15$  entspricht unter Berücksichtigung derselben Zahl von Vorbeifahrten einem Anhaltswert von  $A_r = 0,028$ , führt mithin zu einer deutlich niedrigeren Belastung als sie der für die Beurteilung empfohlene Wert der DIN-Norm für nachts  $A_r = 0,05$  mit sich bringen würde. Der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte niedrigere Wert von  $0,15 KB$  erfüllt damit nicht nur die Anforderungen der DIN 4150, sondern unterschreitet bei der den Berechnungen zugrundeliegenden Zugfrequenz deren Grenzwerte deutlich.

Die im Planfeststellungsbeschluß erfolgte Festsetzung eines Wertes für das Einzelereignis anstelle des Anhaltswertes mit seiner Mittelwertbildung bedeutet zusätzlich zu Gunsten der Betroffenen, daß stärkere Erschütterungen durch einzelne Vorbeifahrten nicht mit schwächeren Vorbeifahrten ausgeglichen werden können und Abweichungen, die die Beigeladene zu erschütterungsmindernden Maßnahmen zwingen würde, leichter nachweisbar wären.

Daß diesen Berechnungen ein Fahrplan zugrunde liegt, der von 34 beabsichtigten Vorbeifahrten nachts ausgeht, führt nicht zu einem Abwägungsmangel. Allerdings würde eine zur Zeit nicht vorhersehbare starke Erhöhung der Zugfrequenz schließlich auch bei Einhaltung der Begrenzung von 0,15 KB für die einzelne Vorbeifahrt zu einer Überschreitung des Anhaltswerts  $A_r = 0,05$  führen können. Auch ohne genauere Prognose der Zugfrequenz konnte die Beklagte jedoch im Rahmen ihrer Abwägung annehmen, daß jedenfalls eine solche Erhöhung der Zugfrequenz nicht zu erwarten sei. Nachdem die Beklagte und die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung vom 9. Dezember 1999 nunmehr ausdrücklich klargestellt haben, daß dem Planfeststellungsbeschluß auf das Jahr 2010 eine Prognose der Zugsbewegungen zugrunde liegt, bei der unter Wahrung des  $KBF_{max}$ -Wertes von 0,15 die Anhaltswerte  $A_r$  nach der DIN 4150 Teil 2 von tags 0,07 und nachts 0,05 nicht überschritten werden, wird davon auszugehen sein, daß durch eine Verdichtung der Zugfolge künftige Erschütterungsbeeinträchtigungen über die beiden genannten Anhaltswerte hinaus nicht voraussehbar sind.

Der Einwand des Klägers, dem Gutachten ließe sich nicht entnehmen, welche Zuglängen und Geschwindigkeiten berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt worden seien, trifft nicht zu, weil der Gutachter ausgeführt und bei seinen Berechnungen berücksichtigt hat, daß die Dauer einer Vorbeifahrt nach den Meßergebnissen am Vergleichsobjekt stets kürzer als 30 Sekunden ist. Ausdrücklich erklärt wurde zudem, daß die Zuglänge keine zusätzliche Bedeutung habe, weil die Vorbeifahrt sich innerhalb eines 15-Sekunden-Taktes abspiele.

(2) Soweit der Kläger fordert, daß ein weitgehenderer Schutz angestrebt und die Wahrnehmungsschwelle von etwa 0,1 KB nicht überschritten werden sollte, weil nur so Belästigungen auszuschließen seien, ist die Festsetzung dieses über die Anforderungen der DIN 4150 hinausgehenden Wertes rechtlich nicht geboten. Der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte Richtwert liegt nur geringfügig über der in der DIN 4150 angenommenen Fühlschwelle von 0,1 KB bis 0,2 KB in einem Bereich, in dem Schwingungen gerade spürbar sind. Damit werden die Zumutbarkeitsgrenzen für Erschütterungsbeeinträchtigungen abwägungsfehlerfrei so niedrig festgelegt, daß die Schwingungen gerade spürbar sein werden und auch dies nur in den streckennahen Gebäuden, deren Schwingungsverhalten am ungünstigsten ist, und auf die deswegen die für die ganze Strecke einheitlichen Dämmmaßnahmen abgestimmt sein müssen, um den festgesetzten Wert von 0,15 KB auch nicht an einer Stelle zu überschreiten.

Auch aus der vom Kläger eingereichten Studie über Erschütterungswirkungen aus dem Schienenverkehr, die u. a. dazu beitragen soll, Entscheidungshilfen bei der Festlegung von Zumutbarkeitsgrenzen für Erschütterungsbelastungen aus dem - oberirdischen - Eisenbahnverkehr zu liefern, läßt sich die Berechtigung seiner weitergehenden Forderung nicht herleiten. Nach den in der Studie ausgewerteten Daten ist die Beziehung zwischen der Stärke der Erschütterungsbelastung und der Gestörtheitsreaktion ohnehin nicht sehr eng. Als Belastungs-Kenngröße wird der energetisch über alle gemessenen Zugvorbeifahrten gemittelte  $KBF_{max}$ -Wert/Wohnzimmer/ z-Richtung =  $KBF_{max}$  (KB-WZ) verwendet. In der gebildeten Klasse 0,1 bis  $< 0,2$   $KBF_{max}$  (KB-WZ), in die der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte Richtwert von 0,15 KB fallen würde, ergeben sich zwar Prozentsätze von über 25% mittel bis stark Gestörter und über 10% sehr stark Gestörter. Aber da gewisse Prozentsätze sich gestört Fühlender bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle immer in Kauf zu nehmen seien, schlagen die Autoren der Studie vor, bei vorsichtiger Abwägung ihrer Ergebnisse den Immissionsrichtwert im Bereich von 0,2 und 0,4  $KBF_{max}$  (KB-WZ) anzusetzen, also sogar noch oberhalb des im Planfeststellungsbeschluß festgesetzten Richtwertes. Den  $KBF_{max}$  (KB-WZ) -Bereich zwischen 0,1 und 0,2 als Richtwert festzusetzen, betrachtet die Studie als für die Betroffenen günstigste Wahl eines möglichen Schutzniveaus.

Auch wenn hierbei nach der Studie noch ein vergleichsweise geringer Anteil Betroffener ungeschützt bleiben würde, läßt sich aus der Studie nicht ableiten, daß der im Planfeststellungsbeschluß festgesetzte Wert zu unzumutbaren Beeinträchtigungen führen könnte. Wieweit die - oberirdische Bahnstrecken betreffende - Studie angesichts der dabei gefundenen Belege für interaktive Wirkungen von Erschütterungs- und Geräuschbelastung (vgl. S. 200 der Studie) überhaupt auf unterirdische Strecken ohne primäre Geräuschbelastung übertragbar ist, bedarf keiner weiteren Vertiefung.

dd) Auch hinsichtlich der Geräuschmissionen, die aufgrund des späteren Bahnbetriebs durch sekundären Luftschall in Gebäuden als Folge der von den Erschütterungen in den Gebäuden hervorgerufenen Schwingungen zu erwarten sind, ist ein Abwägungsfehler nicht gegeben.

Das Maß des dem Kläger an sekundärem Schall zumutbaren wird durch den vom Gutachter zugrundegelegten und der Beklagten in der Abwägung übernommenen Grenzwert für den sekundären Luftschall von  $L_r = 25 \text{ dB(A)} = L_{p\text{max}} = 35 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten. Auch insoweit gilt, daß der Gutachter und die Beklagte sich mangels gesetzlicher Vorgaben auf die VDI-Richtlinie 2058 stützen durften, die eine sachgerechte Beurteilung der Zumutbarkeit von sekundärem Luftschall ermöglicht.

Der sekundäre Luftschall resultiert aus der Deckenschwingung, die zu einer Schallabstrahlung führt. In der DIN 4150 Teil 2 aus dem Dezember 1992 wird hierzu in 3.9 angemerkt, daß der von schwingenden Raumbegrenzungsflächen abgestrahlte sekundäre Luftschall nach Geräuschrichtlinien beurteilt werde. Die VDI-Richtlinie 2058 legt bei Körperschallübertragung in Wohnräume als Richtwerte für den Beurteilungspegel tags 35 dB(A) und nachts 25 dB(A) zugrunde und fordert die Vermeidung kurzzeitiger Geräuschspitzen, welche die Richtwerte um mehr als 10 dB(A) überschreiten. Dem trägt der Planfeststellungsbeschluß Rechnung. Indem er für die neue Strecke eine Einfügensdämmung vorsieht, mit der ein sekundärer Luftschall von mehr als 35 dB(A) während der jeweiligen Vorbeifahrt vermieden wird, ist nach den nicht in Zweifel gezogenen Berechnungen des Gutachters zugleich unter Berücksichtigung der in Aussicht genommenen Zugfrequenz zu erwarten, daß der - nach der Klarstellung in der mündlichen Verhandlung als Beurteilungspegel gemeinte - Mittelungspegel von 25 dB(A) nicht überschritten werden wird. In ähnlicher Weise wie zu den Erschütterungsimmissionen haben die Beklagte und die Beigeladene auch hier in der mündlichen Verhandlung klargestellt, daß nach ihrer insoweit nicht zu beanstandenden Prognose eine mögliche Erhöhung der Zugfrequenz nicht soweit gehen wird, daß bei Einhaltung des Spitzenpegels der einzelnen Vorbeifahrt von 35 dB(A) der Beurteilungspegel von 25 dB(A) überschritten würde.

ee) Es ist auch nicht zu beanstanden, daß die Beklagte auf der Grundlage der ihr vorliegenden und als Teil der Planunterlagen öffentlich ausgelegten Gutachten davon ausgegangen ist, mit dem Einbau eines Masse-Feder-Systems werde für die einzelnen Vorbeifahrten sowohl der Richtwert für die Begrenzung der Erschütterungen von 0,15 KB als auch der Grenzwert für den sekundären Luftschall von 35 dB(A) im allgemeinen und auch für das Grundstück des Klägers eingehalten.

Der Gutachter hat in seinem Gutachten (Unterlage 14.4) zunächst objektbezogen ausgehend von Erschütterungsmessungen an einer vorhandenen Vergleichsstrecke rechnerisch ermittelt, welche Einfügensdämmung danach frequenzabhängig zur Einhaltung des Richtwertes auf den jeweiligen Geschoßdecken von 15 ausgewählten Meßobjekten erforderlich wäre, bei denen das Schwingungsverhalten der Geschoßdecken konkret ermittelt worden war. Die ermittelten Werte für die erforderliche Dämmung an der Neubaustrecke sind im Hinblick auf deren abweichende Eigenschaften im Vergleich zur gemessenen Strecke um zusätzlich zu

berücksichtigende Faktoren (Fahrgeschwindigkeit, Beschaffenheit der Tunnelröhren, kurvige Streckenführung) erhöht worden. Nicht berücksichtigt wurde allerdings ein Zuschlag für Zugbegegnungen, weil es unter Berücksichtigung des Fahrplans und der durchschnittlichen Fahrzeit zu keinen Zugbegegnungen auf der Strecke kommen werde. Des weiteren hat der Gutachter mit weiteren baudynamischen Simulationsrechnungen, die alle in Betracht kommenden Schwingungseigenschaften von Stockwerksdecken einschlossen, geprüft, ob die Ergebnisse auf die nicht untersuchten Gebäude entlang der Trasse übertragbar sind. Durch die erforderliche Einfügungsdämmung für die untersuchten Wohnhäuser werden danach auch die übrigen Gebäude ausreichend vor Erschütterungsimmissionen geschützt.

In seinem Ergänzungsgutachten zum Sekundärschall - Unterlage 14.5 - hat der Gutachter hierauf aufbauend den zu erwartenden sekundären Luftschallpegel rechnerisch ermittelt und zwar sowohl für 11 ausgewählte, über die Gesamtstrecke verteilte Meßobjekte als auch unter Variation der Deckenfrequenzen anhand von bauakustischen Simulationsrechnungen für die übrigen Gebäude, deren bauliche Beschaffenheit nicht ermittelt worden war. Für die hinsichtlich der unterschiedlichen Frequenzen errechneten unterschiedlichen Schallpegel hat der Gutachten sodann die Einfügungsdämmung ermittelt, mit der zu erreichen ist, daß bei den S-Bahnfahrten der Richtwert von  $KBF_{max} = 0,15$  und der Maximalpegel von 35 dB(A) nicht überschritten werden. Die Berechnungen ergaben, daß die größte Dämmleistung für die Deckenfrequenz von 36 Hz benötigt würde und daß im Bereich der geraden Strecke, in dem sich die über oder seitlich dicht neben den Tunnelstrecken stehenden Gebäude überwiegend befinden und in dem auch das Haus des Klägers steht, eine Einfügungsdämmung von 20 dB für den Erschütterungsschutz und von 20,9 dB für den Schallschutz benötigt wird.

Die Ausführungen des Gutachters sind nachvollziehbar; Zweifel daran sind weder erkennbar noch vom Kläger dargelegt. Die Gutachten der Abwägung zugrunde zu legen, war nicht fehlerhaft. Insbesondere war es nicht erforderlich, die Auswirkungen des Vorhabens für alle möglicherweise betroffenen Grundstücke konkret zu ermitteln (vgl.: BVerwG, Beschluß vom 18. November 1998 - 11 VR 10/98 -). Die vom Gutachter vorgenommenen Berechnungen reichen für eine Bewertung der Immissionen in nicht konkret untersuchten Wohngebäuden aus. Bedenken hinsichtlich der Übertragbarkeit hat auch der Kläger nicht geäußert.

Wie der Gutachter schließlich dargelegt hat, ist die danach erforderliche Dämmleistung mit am Markt verfügbaren Masse-Feder-Systemen zu erreichen.

Die Beklagte durfte auch im Planfeststellungsbeschluß die Bestimmung des konkret zu verwenden Masse-Feder-Systems offenlassen und sich darauf beschränken, der Beigeladenen aufzuerlegen, den Nachweis der Wirksamkeit erst im Rahmen der bauaufsichtlichen Genehmigung bzw. inzwischen bauaufsichtlichen Prüfung der Ausführungsunterlagen zu erbringen. Die Beklagte hatte sich zwar Gewißheit zu verschaffen, ob die Erschütterungsproblematik durch den Einbau eines am Markt eingeführten Masse-Feder-Systems im Sinne des festgesetzten Richtwerts auch gelöst werden kann, was sie auch getan hat (s. O.). Aber sie durfte unter dieser Voraussetzung entsprechend ihrer Praxis die eigentliche Bauausführung aus der Planfeststellung ausklammern und dem Vorhabenträger lediglich aufgeben, vor Baubeginn seine Ausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen (vgl.: BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, NVwZ-RR 1998 S. 92). Auf die rechtliche Qualifizierung einer solchen Genehmigung und auf Fragen nach einem möglichen Rechtsschutz für diejenigen, deren Rechte durch die Auflage zur Schaffung der Dämmung geschützt werden sollen, kommt es für die hier zu treffende Entscheidung nicht an.

ff) Abwägungsfehlerfrei hat schließlich die Beklagte im Planfeststellungsbeschluß die Möglichkeit einer den Kläger treffenden Teilenteignung eröffnet, die mit der vorgesehenen

Grunddienstbarkeit verbunden ist. Die Wirkungen dieser möglichen Enteignung sind dem Kläger auch zuzumuten. Die Beigeladene hat nicht verkannt, daß es wegen der Untertunnelung lediglich der Eintragung einer Grunddienstbarkeit bedarf, die keinen Nachteil zu Lasten des Klägers in der Nutzung seines Grundstücks herbeiführt, der erkennbar außer Verhältnis zu dem beabsichtigten Erfolg steht.

Soweit der Kläger auf die von ihm im Planfeststellungsverfahren eingewendete Gefahr von Mieteinbußen hinweist, auf die im Planfeststellungsbeschluß nicht eingegangen wird, ergibt sich auch aus diesem Umstand kein Abwägungsmangel. Die Beklagte mußte diesen Umstand nicht in ihre Abwägung einbeziehen. Sollten trotz Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluß bestimmten Immissionsbeschränkungen wegen der unter dem Haus des Klägers verlaufenden SBahn die am Wohnungsmarkt zu erzielenden Mieten sinken und daraus Mieteinbußen entstehen, wie das z. B. auch bei dem Ausbau einer Straße oder der Verwirklichung eines größeren Bauvorhabens in der Nachbarschaft geschehen kann, handelt es sich um das vom Kläger zu tragende allgemeine Risiko von Veränderungen in der Umgebung seines Wohnhauses. Wieweit dies bei der Entschädigung für die Grunddienstbarkeit zu berücksichtigen ist, muß dem Enteignungsverfahren vorbehalten bleiben, falls es hierüber nicht zu einer Einigung zwischen dem Kläger und der Beigeladenen kommt.

IV. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708