

Az.: 1 C 21/11

Ausfertigung



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

der Großen Kreisstadt
vertreten durch den Oberbürgermeister

- Klägerin -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch das Bundesministerium für

vertreten durch den Präsidenten des

- Beklagte -

beigeladen:

AG

vertreten durch die GmbH

vertreten durch den Geschäftsführer

prozessbevollmächtigt:

wegen

Planfeststellung (Vorhaben City-Tunnel Leipzig,
 Netzergänzende Maßnahme im Abschnitt E..... (a) - G..... (a))
 hier: Klage

hat der 1. Senat des Sächsischen Obergerichtes durch den Vorsitzenden Richter am Obergericht Meng, die Richterin am Obergericht Schmidt-Rottmann und den Richter am Obergericht Heinlein aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 14. August 2014

am 18. August 2014

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Klägerin, eine Große Kreisstadt im Landkreis Leipzig mit etwa 24.000 Einwohnern und einer Fläche von 31,36 km², die u. a. aus den Ortsteilen A..... (M.....), G....., G..... (M.....), G....., O..... (M.....), Raschwitz (M.....), W..... und Z..... besteht, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des B.....es der Beklagten vom 15. Juni 2011.
- 2 Gegenstand dieses auf den Antrag der Beigeladenen vom 7. März 2008 nach dreimaliger Änderung der Planunterlagen ergangenen Planfeststellungsbeschlusses ist das in der Stadt Leipzig und im Stadtgebiet der Klägerin stattfindende Vorhaben „City-Tunnel Leipzig, Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt E..... (a) - G..... (a)“

hinsichtlich km 1,253 - km 8,581 der Strecke 6361 Leipzig Hbf - Leipzig-Connewitz, km 2,744 - km 8,970 der Strecke 6362 Leipzig-Connewitz-Hof Hbf, km 009 - km 0,632 Leipzig Püchauer Str. Abzw C - Abzw D der Strecke 6364, km 3,590 - km 7,299 der Strecke 6375 E..... - Leipzig-Connewitz, km 0,015 - km 0,300 der Strecke 6376 Leipzig Abzw Tabakmühle - Leipzig Bayer Bf, km 2,300 - km 9,130 der Strecke 6377 Leipzig Bayer Bf - G..... sowie km 6,810 - km 9,205 der Strecke 6379 Leipzig Plagwitz - G..... Letztere verläuft ab dem Stadtgebiet der Klägerin auf einem Bahnkörper parallel zu den Strecken 6362 und 6377 nach G....., wo sie an der Weiche 116 endet.

3 Im Planfeststellungsbeschluss ist festgehalten:

„A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

...Gegenstand des Bauvorhabens sind bauliche Änderungen zwischen E..... und G..... für die Einbindung des City-Tunnels-Leipzig in das bestehende Streckennetz der Deutschen Bahn. Mit den Baumaßnahmen wird das Streckennetz zwischen Leipzig Hauptbahnhof und G..... an die Bedürfnisse des neuen Konzepts für den schienengebundenen Personennahverkehr im Großraum Leipzig angepasst. Die Baumaßnahmen umfassen die Änderung von Gleisen und Weichen, vier Eisenbahnüberführungen, den Bau einer Fußgängerbrücke, den Bau von Stütz- und Lärmschutzwänden, den Bau- und die Änderung von Personenverkehrsanlagen sowie die Umrüstung der technischen Streckenausrüstung.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

- ...
- 1 Erläuterungsbericht
- ...
- 2 Übersichtspläne
- ...
- 3 Lagepläne
- ...
- 4 Höhenpläne
- ...
- 5 Querprofile
- ...
- 6 Bauwerkspläne
- ...
- 7. Bauwerksverzeichnis
- ...
- 14. Schallgutachten

...
15. Erschütterungstechnische Untersuchung

...
18. Umleitungskonzept

...

A 4 Vorbehalte Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Vorbehalte...

b) Das B..... behält sich die abschließende Entscheidung über die Festsetzung von Maßnahmen des Erschütterungsschutzes am Ausbreitungsweg oder am Gebäude oder einer Entschädigung wegen der Erschütterungsmehrbelastung infolge des Vorhabens für die in der Anlage 10 der erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Gebäude vor...

A.4.2 Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf

i)...Das Umleitungskonzept ist zu konkretisieren und mit den Städten Leipzig und X....., dem Landratsamt des Landkreises Leipzig und dem Straßenbauamt im Detail abzustimmen...

j) Mit Beginn des Umleitungsverkehrs ist die Pfeiftafel und die Umlaufsperr am Bahnübergang E..... (Strecke 6379) abzubauen und durch Postensicherung zu ersetzen. Die Postensicherung ist bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung am Bahnübergang E..... aufrecht zu erhalten. ...

A.4.4 Auflagen zum Immissionsschutz

a) Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 ...zu beachten. ...

b) Sofern sich durch diese Maßnahmen Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, hat die Vorhabensträgerin dem B..... Gutachten anhand der konkretisierten Baubetriebsplanung vorzulegen. Diese Schallgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben...

e) Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass im Bereich der umzubauenden Streckenbereiche keine Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150/3 überschreiten ...

k) Ein Anspruch auf passiven Schallschutz für die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht besteht dem Grunde nach für folgende Gebäude:

...
in X.....

- B.....
- B.....
- B.....
- B.....
- B.....

B.....
 B.....
 B.....
 B.....
 E.....
 F.....
 F.....
 H.....
 H.....
 H.....
 H.....
 Y.....
 Y.....
 Y.....
 Y.....
 Y.....
 Y.....
 Z.....
 Z.....
 K.....
 R.....
 S.....
 S.....
 S.....
 S.....
 S.....
 S.....
 W.....
 W.....
 W.....
 W.....
 W.....
 W.....

Entlang der Strecke 6379 ist der passive Schallschutz vor dem Beginn des Umleitungsverkehrs einzubauen.

...

B BEGRÜNDUNG

B. 1. 1 Vorhaben

...

Für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Sachsenmagistrale) ist als Ausbauziel auf dem Abschnitt Werdau - Altenburg - Leipzig-Connewitz eine Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h vorgesehen. Die Gleise der Strecke 6377 zwischen der Planungsgrenze City-Tunnel und dem Südkopf des Bahnhofes Leipzig Connewitz werden so trassiert, dass sie zukünftig mit 120 km/h befahren werden können. Ab dem Südkopf des Bahnhofs Leipzig-Connewitz werden alle erforderlichen Gleislageänderungen sowie der Unter- und Oberbau für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h errichtet.

...

Das bahnrechte Gleis der Strecke 6362 wird zurückgebaut.

Über die gesamte Länge des beschriebenen Abschnitts wird die technische Streckenausrüstung der Strecken 6362 und 6377 umgerüstet. Hierzu gehören die Ausrüstung der umgebauten Gleisabschnitte mit elektronischer Stellwerktechnik sowie die Erneuerung der Fernmeldeanlagen, Oberleitungsanlagen und der Anlagen zur Stromversorgung, der elektrischen Weichenheizung sowie Bahnsteigsbeleuchtung. Auf der Strecke 6379 erfolgt eine Erneuerung der Oberleitungsanlage als Zusammenhangsmaßnahme mit der Umrüstung der Oberleitungsanlage auf der Strecke 6377....

Zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum öffentlichen Personennahverkehr im nördlichen Stadtteil X.....s wird an der Breitscheidstraße der neue S-Bahnhaltepunkt X.....-Nord errichtet. Der neue Haltepunkt erhält einen Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen der Strecke 6377.

In X..... und X.....- G..... werden die vorhandenen Personenverkehrsanlagen behindertengerecht umgerüstet. Die vorhandenen Bahnsteiganlagen und Zugänge werden vollständig zurückgebaut und durch jeweils einen Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen der Strecke 6377 ersetzt.

Weiterhin ist mit dem Vorhaben der Umbau der Eisenbahnüberführungen B....., R....., Z..... Straße und P..... verbunden.

...

B.3.2.2

...

Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

...

Betriebsbedingt kommt es zu Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen. Durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sowie technische Vorkehrungen, Nachmessungen nach Inbetriebnahme und Umsetzung von Erschütterungsmaßnahmen bei Bedarf werden die Beeinträchtigungen vollständig kompensiert.

....

B. 4 Materiell-rechtliche Würdigung

B.4.1 Planrechtfertigung

...

Zur vollständigen Umsetzung des neuen Linienkonzepts für den Ballungsraum Leipzig bedarf es darüber hinaus aber auch einer Anpassung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur im südlichen Zulaufbereich des City-Tunnels.

...

Aus diesem Grund ist die mit den netzergänzenden Maßnahmen vorgesehene Entflechtung der Güterverkehre vom Personenverkehr im besonders stark beanspruchten Abschnitt zwischen Leipzig-S..... und G..... erforderlich.

...

Alle Änderungen der Gleis- und Weichenanlage im Bereich der Strecke 6377 erfolgen im Abschnitt zwischen der Planfeststellungsgrenze City-Tunnel und Leipzig-Connewitz für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h und in der weiteren Fortsetzung bis G..... für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h. ...

Durch den Neubau des Haltepunkts X.....-Nord wird für den gesamten nördlichen Stadtraum von X..... die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr wesentlich verbessert. Es wird damit einer im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig enthaltenen Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur entsprochen...

B.4.2 Belange der Raumordnung und Landesplanung

...
Die Netzergänzungs- und tangierenden Maßnahmen zum City-Tunnel stellen sicher, dass die Zu- und Ablaufstrecken verkehrlich und kapazitiv den Anforderungen des neuen Schienenpersonennahverkehrsnetzes gerecht werden.

Für den südlichen Teil des Bauvorhabens zwischen Leipzig-Connewitz und G..... liegt folgende Kapazitätsberechnung vor. Die heute vorhandenen vier Streckengleise werden auf drei reduziert. Gleichzeitig findet ein Funktionsaustausch zwischen beiden Strecken statt. Die Reisezüge verkehren zukünftig auf der zweigleisigen Strecke 6377, die Güterzüge auf der dann eingleisigen Strecke 6362. Beide Strecken sind durch Überleitungsverbindungen in Leipzig-Connewitz und G..... flexibel nutzbar. In Folge der elektronischen Stellwerkstechnik und dichter Blockteilung gibt es auch kapazitätserhöhende Wirkungen.

Belastungen im gegenwärtigem Betriebsprogramm	206 Züge/Tag
Belastungen im gegenwärtigem Betriebsprogramm mit Zuschlag 20%	247 Züge/Tag
Belastungen im zukünftigen Betriebsprogramm	339 Züge/Tag
Belastungen im zukünftigen Betriebsprogramm mit Zuschlag 20 %	407 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz-G..... gegenwärtig	728 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz-G..... zukünftig:	673 Züge/Tag

Die Kapazitätsverringerung beträgt 8 %.

...

B.4.4.2 Gebietsschutz

B.4.4.2.1 Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ‘Leipziger Auensystem’ (DE 4639-301)

...

Die geplanten Gleislageänderungen (km 8,483 bis km 8,835) stehen in ursächlichem Zusammenhang mit der Änderung der Eisenbahnüberführung Z..... Straße in G..... Die außerdem geplante Umrüstung der Oberleitungsanlage und der geplante Bau von Lärmschutzwänden beschränkten sich auf den Abschnitt des Parallelverlaufes der Strecke mit den Strecken 6377 und 6362 zwischen X..... und G..... ...

B.4.5 Belange des Immissionsschutzes

B4.5.1 Betriebsbedingten Lärmimmissionen...

B.4.5.1.2 Datengrundlagen der schalltechnischen Untersuchung

...

Die Einwendungen, die schalltechnische Untersuchung sei fehlerhaft, da die Beurteilungspegelberechnung anhand eines prognostizierten Betriebsprogramms anstelle der nach den geltenden Vorschriften zu Grunde zu legenden maximalen Streckenkapazitäten vorgenommen worden sei, werden zurückgewiesen.

Zwar bestimmt die Schall 03 im Abschnitt 4, dass bei Neu- und Ausbaustrecken mit denjenigen Zugzahlen zu rechnen ist, die der Vollauslastung der Strecke entsprechen. Jedoch ist der genannte Abschnitt der Schall 03 in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV gerade nicht in Bezug genommen worden ... Der Lärmschutz nach der 16. BImSchV hat sich nach der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung des Verkehrsweges zu richten. Die Verordnung lässt Kapazitätsreserven zu, ohne dass diese in die Lärmprognose einzubeziehen sind.

Die Einwendungen gegen die Einbeziehung des sog. 'Schienenbonus' in die Beurteilungspegelberechnung werden zurückgewiesen...

B.4.5.1.3 Lärmschutzkonzept der schalltechnischen Untersuchung

Das Vorhaben macht den Bau von Lärmschutzwänden erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten (insbesondere der Kilometrierungsangaben zu den Standorten und der variierenden Wandhöhen) wird auf die Lagepläne (Planunterlage 3), die Pläne der Planunterlage 6.7, das Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7), den Abschnitt 2.3.13 des Erläuterungsberichts (S. 42 ff.) und die Tabelle 5 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 33/34) verwiesen. Für eine Reihe von Streckenabschnitten ist außerdem die Anwendung der aktiven Schallschutzmethode 'Besonders überwachtes Gleis' vorgesehen. Die hierfür vorgesehenen Streckenabschnitte sind in der Tabelle 6 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 35) dargestellt.

Es verbleiben im gesamten Planungsabschnitt für zwei von insgesamt 803 Immissionsorten Ansprüche auf die Erstattung der tatsächlichen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Tageszeitraum. Bei den beiden Immissionsorten handelt es sich um die weit abgesetzt von sonstiger Bebauung für den Bau einer Schallschutzwand zu nahe an der Bahntrasse stehenden Gebäude S..... .. und.. südlich der Z..... Straße in G..... . Außerdem werden trotz der Errichtung von Lärmschutzwänden für 801 von 4287 Immissionsorten Ansprüche auf die Erstattung der tatsächlichen Aufwendungen für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum erforderlich - siehe Tabelle 7 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 35).

Die verwendeten Kostenansätze für aktive Schallschutzmaßnahmen in Gestalt der Errichtung von Lärmschutzwänden und des Verfahrens „Besonders überwachtes Gleis“ beruhen laut schalltechnischer Untersuchung (Seite 11) auf einer Fiktivstudie bzw. einer Ermittlung des Umweltzentrums der X. AG. Soweit mehrere Einwender vorgebracht haben, die Kostenansätze seien für sie nicht nachprüfbar, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die von den Einwendern erhobenen Rügen der Intransparenz

der Kostenansätze sind nicht geeignet, pauschal die Sachgerechtigkeit derselben in Zweifel zu ziehen...

Bürgerinitiative K.....: Der Sprecher der Bürgerinitiative...hat die Nichtberücksichtigung des in X..... östlich der Bahntrasse, südlich der Staatsstraße S46 (S.....) gelegenen Wohnviertels „K.....“ in der Lärmschutzplanung gerügt.

... Im Bereich des Wohnviertels finden keine erheblichen baulichen Eingriffe statt. Es erfolgen keine Gleislageveränderungen, sodann lediglich Unterhaltungsmaßnahmen... Zu beachten bleibt, dass die zusätzliche Lärmbelastung zusammen mit der bereits bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtlast führen darf, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt ...

Die entsprechende Untersuchung hat ergeben, dass für insgesamt sechs Immissionsorte ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht zu erwarten ist. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden Z..... und Z..... erforderlich und ausreichend, um den Schutz der Gesundheit bei den Anwohnern sicher zu stellen. Entsprechende Auflagen wurden ... aufgenommen.

...
Für den Untersuchungsbereich X..... W... 1 der schalltechnischen Untersuchung liegt kein Verstoß gegen das Gebot des Vorranges aktiven Lärmschutzes vor. Maßgebend sind die Kosten pro gelösten Schutzfall. Bei einer vollständigen Gewährleistung aktiven Lärmschutzes im Vergleich zur gewählten Lösung würden Mehrkosten von knapp 6 Mio. Euro anfallen. Diese Kostenverdoppelung steht außer Verhältnis zum damit noch erzielbaren weitergehenden Schutzerfolg.

B.4.5.1.4 baubedingter Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 (W.....)

Die Stadt X..... sowie eine Vielzahl von Einwendern haben sich im Rahmen der 1. und 2. Planänderung gegen die Nutzung der Strecke 6379 sowohl für den Eisenbahnverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten als auch für bauzeitlichen Umleitungsverkehr gewandt....

Ein etwaiger Eisenbahnverkehr auf der Strecke 6379 nach Abschluss der Bauarbeiten, für den die Vorhabenträgerin in der erstmals geänderten Planung im Jahre 2009 Prognosezahlen mitgeteilt hat (siehe Erläuterungsbericht S. 10), ist für die fachplanungsrechtliche Entscheidung über das Vorhaben nicht relevant. ... Der Planfeststellungsantrag ist nicht auf die Zulassung etwaigen Verkehrs für den Zeitraum nach Abschluss der Bauarbeiten gerichtet. Die Planung hat auch keine Maßnahmen zum Inhalt, die jenen Verkehr erst ermöglichen sollen. Er wäre vielmehr - wie bereits gegenwärtig - auch ohne ihre Verwirklichung möglich. Dies gilt auch für zukünftigen Umleitungsverkehr infolge von Störungen im City-Tunnel. Die plangegegenständlichen Baumaßnahmen an der Strecke 6379 dienen nicht der Erhöhung der Streckenkapazität oder -geschwindigkeit. Die Strecke soll bis auf die zwischen km 8,483 und km 8,842 vorgesehene Anpassung der Gleisanlage an die ersatzweise neu zu bauende Eisenbahnüberführung über die Z..... Straße (Überführung der Strecken 6362, 6377 und 6379) - Bauwerksverzeichnis Nr. 1.4.5 - keinen Umbau erfahren. Auch die Verringerung der

Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und G..... führt nicht zu mehr Verkehr auf der Strecke 6379. ...

Das gegenwärtige Betriebsprogramm einschließlich des Zuschlags für die Zukunftsentwicklung (72 Züge) übersteigt nicht die Leistungsfähigkeit der Strecke im geplanten Zustand (146 Züge)...

Die von vielen Einwendern erwähnten Gleisumbauten am nordwestlichen Streckenanfang in Leipzig-Plagwitz stellen zur Aufrechterhaltung des Netzanschlusses notwendige Anpassungen an die im Rahmen des Vorhabens 'ESTW-A Leipzig-Leutzsch/Großlehna/Leipzig-Plagwitz' zwischen km 4,575 und km 13,395 umzubauende Strecke Leipzig-Leutzsch - Probstzella (63839) dar. Jenes Vorhaben einschließlich der Anpassung der Strecke 6379 in Leipzig-Plagwitz hat das B..... mit Planfeststellungsbeschluss vom 17. März 2010 (Geschäftszeichen: 52101 Pap/1/045/08) zugelassen. Mit diesem Bauvorhaben waren keine der Streckenkapazitäts- oder Streckengeschwindigkeitserhöhung dienende Maßnahmen an der Strecke 6379 verbunden.

...

Auch Pfeifsignale von Eisenbahnfahrzeugen am Bahnübergang E..... fließen nicht in die Beurteilungspegelberechnung einSie sind aber im Rahmen der nach § 18 AEG gebotenen Abwägung zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, auf die Pfeifsignale im Rahmen des baubedingten Umleitungsverkehrs zu verzichten und stattdessen den Bahnübergang entsprechend § 11 Abs. 11 EBO durch Posten zu sichern - siehe Erläuterungsbericht, Abschnitt 12.3.3.1. Das B..... hat der Vorhabenträgerin aufgegeben, die bauzeitliche Postensicherung am Bahnübergang Euipagenweg bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung aufrecht zu erhalten - vgl. Punkt A.4.2.j). Damit ist das Pfeifsignal dauerhaft unterbunden.

...

B.4.5.2 Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall

...

Für den Streckenabschnitt X..... und G..... wurden jedoch erhebliche Zunahmen von über 25% prognostiziert, ob diese jedoch tatsächlich eintreten und in welchem Umfang, kann erst nach Inbetriebnahme der Strecke durch Nachmessungen festgestellt werden.

Dennoch wurden Schutzmaßnahmen geprüft...

Das Gutachten zeigt die konkrete Möglichkeit erheblicher Zunahmen auf, schlägt jedoch auf Grund der Unsicherheiten Nachmessungen zur Überprüfung der Erschütterungssituation nach Inbetriebnahme der Strecke und darauf beruhende Einzelfallentscheidungen vor.

Das B..... hat sich deshalb unter Punkt A 4.1 b) eine abschließende Entscheidung hinsichtlich der in Anlage 10 der erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Gebäude vorbehalten.

...

B.4.10 Kommunale Belange

...

Soweit die Stadt X..... im genannten Schreiben im Anschluss an die vorstehend sinngemäß wiedergegebenen allgemeinen Ausführungen Kritik an Einzelheiten des schalltechnischen Gutachtens und dem Lärmschutzkonzept geübt hat, ist diese Kritik durch die im Rahmen der 1. Planänderung erfolgte Neufassung jenes Konzeptes auf der Grundlage eines überarbeiteten schallschutztechnischen Gutachtens obsolet geworden. Soweit die Stadt X..... zu jenem geänderten Konzept vorgetragen hat, wird nach unten im vorliegenden Abschnitt verwiesen. ...

Die von der Stadt X..... genannten bauplanerischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse treffen bereits nach dem eindeutigen Wortlaut von § 1 Abs. 6 BauGB sie selbst und nicht die Vorhabenträgerin. ...Ob die Stadt X..... diesen Anforderungen gerecht geworden ist, bedarf nicht der Klärung im Planfeststellungsverfahren...

Ein Rechtsgrund für die von der Stadt X..... behauptete Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur flächendeckenden Gewährleistung der Einhaltung von Innenbeurteilungspegeln von 40 bzw. 30 dB(A) besteht nicht. Dies gilt auch, soweit die Stellungnahme der Stadt X..... dahingehend zu verstehen sein sollte, die Vorhabenträgerin treffe die Verpflichtung, für jedwede denkbare bauplanungsrechtlich zu ermöglichende bauliche Nutzung gleichsam 'auf Vorrat' die benötigte bzw. zumutbare Verkehrslärmkulisse durch Einplanung und Realisierung des entsprechenden Schutzniveaus sicherzustellen. Da die Planung die anzuwendenden lärmimmissionsrechtlichen Vorschriften einhält, ist es ausgeschlossen, dass ihre Verwirklichung zu städtebaulichen Missständen führen wird. Soweit die diesbezüglichen Ausführungen der Stadt X..... dahingehend zu verstehen sein sollten, dass die Stadt X..... bereits für den Fall der Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vom Eintritt städtebaulicher Missstände ausgeht, ist sie darauf zu verweisen, dass ausweislich des schalltechnischen Gutachtens bereits gegenwärtig an vielen Stellen im Stadtgebiet entlang der Strecke erhebliche Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind und die Verwirklichung des Schallschutzkonzepts der Vorhabenträgerin insoweit überwiegend zu einer deutlichen Situationsverbesserung führen wird. ...

Die Rüge der Stadt X....., die Errichtung der geplanten Lärmschutzwände werde im Wege der Verstärkung der bestehenden optischen Zerschneidungswirkungen des Bahndamms und der Eisenbahnüberführungen zu städtebaulichen Missständen führen, überspannt jenen Begriff. ...

Die Stadt X..... hat auch Kritik am im Zuge der 1. Planänderung überarbeiteten erschütterungstechnischen Gutachten geübt und eine zu jenem Gutachten abgegebene Stellungnahme der B..... GmbH vorgelegt. Aus dieser - siehe insbesondere die Abschnitte 2.4 und 2.5 - ist gerade nicht auf eine Fehlerhaftigkeit des Gutachtens zu schließen, die es gebieten würde, davon abzusehen, es bei der Zulassung des Vorhabens unter Regelung einschlägiger Nachuntersuchungsaufgaben und Regelungsvorbehalte zugrunde zu legen.

Soweit die Stadt X..... - in Bezug auf das Bahnhofsgebäude X....., die Grundschule G..... und die Kindertagesstätte Storchennest auch unter Geltendmachung der Beeinträchtigung eigenen Grundeigentums - gerügt hat, dass das Erschütterungsgutachten die Kulturdenkmaleigenschaft der genannten sowie weiterer Gebäude ungenügend berücksichtige, ist auch dieses Vorbringen zurückzuweisen. Eine erhöhte Anforderung hinsichtlich des Erschütterungsschutzes für Gebäude mit

Denkmalschutz bezieht sich gemäß der DIN 4150 Teil 3 auf die Gebäudesubstanz. Im Allgemeinen muss hier jedoch nicht jedes unter Denkmalschutz stehende Gebäude in die Kategorie besonders erschütterungsempfindlich eingeordnet werden.“.

- 4 Der im Planfeststellungsbeschluss unter A.2 Nr. 1 genannt Erläuterungsbericht enthält auf den Seiten 6-9 sowie 12-13 folgende Ausführungen:

„Strecke Nr. 6362 Leipzig-Connewitz W 10 – Hof (Saale) Hbf W 121

Die zweigleisig elektrifizierte Strecke Nr. 6362 schließt in Leipzig-Connewitz unmittelbar an die oben beschriebene Strecke Nr. 6361 an. Sie verläuft in Richtung Süden über die Haltepunkte X..... und X.....- G..... nach G..... und im weiteren Verlauf nach Hof.

...

Strecke 6377 Leipzig Bayerischer Bahnhof - G..... W119

Die zweigleisige, ebenfalls elektrifizierte Strecke Nr. 6377 verläuft vom Bayerischen Bahnhof in einem Rechtsbogen zum Bahnhof Leipzig-Connewitz, wo sie am Nordkopf auf die Strecken Nr. 6375 und 6361 stößt. Im Weiteren verläuft sie auf einem Bahnkörper parallel zur oben beschriebenen Strecke Nr. 6362 über die Haltepunkte X..... und X.....- G..... zum Bf G....., wo sie am Südkopf an der Weiche 119 in die Strecke 6362 einbindet. Das Vorhaben umfasst den Abschnitt von der Planungsgrenze mit dem Vorhaben City-Tunnel Leipzig in km 2,300 bis zum Bf G..... (a) im km 9,130.

...

Strecke Nr. 6379 Leipzig-Plagwitz W84-G..... W116

Die Strecke 6379, auch als W..... bezeichnet, verläuft - aus Richtung Leipzig-Plagwitz kommend - ab X..... auf einem Bahnkörper parallel zu den oben beschriebenen Strecken 6362 und 6377 nach G....., wo sie an der Weiche 116 endet.

...

Die Strecke dient heute dem Güterverkehr und als Umleitungsstrecke bei Streckensperrungen, z. B. infolge von Baumaßnahmen im Knoten Leipzig.

...

1.4 Beschreibung des Gesamtvorhabens

1.4.1 Geplantes Betriebskonzept

...

Alle Verkehre durch den City-Tunnel können nur mit elektrischer Traktion durchgeführt werden. Verkehre mit Dieseltraktion zwischen dem Leipziger Hauptbahnhof und der Region Westsachsen können zukünftig das Leipziger Zentrum nur weiträumig über den Leipziger Güterring umfahren. Die Züge müssen hierzu entweder ab G..... über die W....., Leipzig-Plagwitz, Leipzig-Leutzsch den Innenstadtkern westlich umfahren oder östlich und nördlich des Zentrums über Leipzig-Connewitz, Leipzig-S....., den Abzw. Leipzig-Anger und Leipzig-Schönefeld geführt werden.

Güterverkehr wird es durch den City-Tunnel Leipzig nicht geben.

...

Die Strecken zwischen E....., Leipzig-Schönefeld und G..... können dabei auch zukünftig mit Diesel- und Elektotraktion gefahren werden.

...

1.4.2

....

Grenze Planungsabschnitt CTL-Leipzig-Connewitz-G..... (a)

...

Zur Freimachung der Trassen für den S-Bahn- und Schienenpersonenfernverkehr wird der Güterverkehr in direkter Verlängerung der Strecke 6361 auf die auf der Ostseite parallel geführte Strecke Nr. 6362 umgelegt, wobei aus betrieblichen Gründen ein Gleis der Strecke Nr. 6362 zwischen Leipzig Connewitz und G..... entfallen kann. Dementsprechend wird das bahnrechte Gleis der Strecke 6362 dauerhaft außer Betrieb genommen und zurückgebaut.

Das Gleis der Strecke 6379 von Leipzig-Plagwitz nach G..... erfährt bis auf die Anpassung der Gleisanlage an die neue Brückenkonstruktion der EÜ Z..... Str. keine Änderungen.

...

Für die Sachsenmagistrale, zu der die Strecke 6377 gehört, ist als Ausbauziel eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h definiert, soweit diese im wirtschaftlich vertretbaren Rahmen erreicht werden kann.

....

Auf der Strecke Nr. 6362 erfolgt eine Anpassung der Lage des verbleibenden östlichen Streckengleises nur im Bereich der für die Brückenerneuerung an der Breitscheidstr., Rathausstr. und Z..... Str. notwendigen Gradientenanhebung. Die vorhandene Streckengeschwindigkeit von 120 km/h wird beibehalten. Auf der Strecke 6379 erfolgt ebenso nur eine Anpassung der Gleisanlage in den für die Erneuerung der EÜ Z..... Str. notwendigen Umfang. Die derzeitige Streckengeschwindigkeit von 80 km/h wird beibehalten.

Über die gesamte Länge des beschriebenen Abschnitts wird die technische Streckenausrüstung der Strecken Nr. 6362 und 6377 umgerüstet.

...“.

- 5 Die Klägerin hat gegen den ihr am 22. Juni 2011 zugestellten Planfeststellungsbeschluss am 22. Juli 2011 Klage erhoben.
- 6 Sie sei klagebefugt, denn es bestehe die Möglichkeit einer Rechtsverletzung aufgrund ihrer Stellung als Grundstückseigentümerin. Zudem sei sie in ihrem kommunalen Selbstverwaltungsrecht, insbesondere ihrer kommunalen Planungshoheit betroffen. Das planfestgestellte Vorhaben erfasse aufgrund der von ihm ausgehenden Lärmmissionen und Erschütterungen fast ihr gesamtes Stadtgebiet, da die Strecken 6377 und 6362 das Stadtgebiet von Nord nach Süd und die Strecke 6379 von Nordwest nach Süd querten. Eine mögliche Rechtsverletzung sei auch für den Zeitraum des not-

wendigen Umleitungsverkehrs während der einzelnen Bauphasen anzunehmen, weil der Straßenverkehr über eine Vielzahl in ihrer Straßenbaulast stehende Gemeindestraßen und durch eine Vielzahl ihrer Baugebiete geführt werden solle. Das Rechtsschutzinteresse sei auch hinsichtlich der Flurstücke F1....., F2.... und F3.... gegeben. Ein Verzicht der Beigeladenen könne nicht bestätigt werden, denn diese habe im Zusammenhang mit ihrem Antrag auf Planfeststellung für den anschließenden Abschnitt G..... (e) - Böhlen (a) die Inanspruchnahme des Flurstücks F3.... sowie der Grundstücke F4....., F5....., F6.... und F7.... vorgesehen.

- 7 Die Klage sei auch begründet. Der Planfeststellungsbeschluss sei rechtswidrig und verletze sie in ihren Rechten. Er sei wegen des Verzichts auf die Erörterung der 2. Planänderung aus dem Jahr 2010, zu dem eine Begründung nicht erfolgt sei, und der fehlenden Anhörung zur 3. Planänderung aus dem Jahr 2011 bereits formell rechtswidrig.
- 8 Die Klägerin sei mit ihren Einwendungen ferner nicht materiell präkludiert. Sie habe diese mit Schreiben vom 9. Juli 2008, 14. Juli 2008, 15. August 2008, 2. Oktober 2008, 2. Juni 2009 und 18. Mai 2010 rechtzeitig geltend gemacht und sich zudem mit Schreiben vom 6. Januar 2010, 24. April 2010 und 18. Mai 2010 an die L..... und die Beklagte gewandt. Erfasst seien auch Einwendungen zur Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit in Bezug auf die Strecke 6379, insbesondere in den Einwendungsschreiben vom 9. Juli 2008, 15. August 2008, 2. Juni 2009 und 18. Mai 2010.
- 9 Die Klägerin werde in Zusammenhang mit den planfestgestellten Maßnahmen in ihrer Planungshoheit verletzt, da sie bei ihren Planungen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1, 4, 8 lit. a und 9 BauGB beeinträchtigt werde.
- 10 Beeinträchtigt würden die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Stadtgebiet der Klägerin. Bei der Ausweisung neuer Plangebiete sei die Klägerin zur Ausrichtung an den Orientierungsrichtwerten der DIN 18005 gehalten. Künftige Planungen würden durch die mit dem Vorhaben verbundenen Lärmimmissionen unmöglich gemacht oder zumindest unnötig erschwert. Durch zusätzlichen aktiven Lärmschutz sei sicherzustellen, dass die Innenwerte von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts an jeder Stelle eingehalten werden könnten. Die Netzergänzenden Maßnahmen betreffen ihre Planungen hin-

sichtlich der Strecken 6377 und 6362, insbesondere die Bebauungspläne R.....“ (östlich der der Strecken 6277 und 6362, dort seien faktische allgemeine Wohngebiete vorhanden), „D.....“ (westlich der Strecken 6377 und 6362, Festsetzungen gem. §§ 3 und 4 BauNVO), „L..... G.....“ (östlich der Strecke 6377, in dem Baugebiet seien faktische allgemeine Baugebiete vorhanden) und „K.....“ (westlich der Strecke 6377, Festsetzung der Baugebiete gem. §§ 3 und 4 BauNVO) sowie die Sanierungsgebiete „S..... X...../ Ortskern O.....“ (in der Nähe der Strecken 6377, 6362 und 6379) und G...../ G..... Zu berücksichtigen sei zudem eine Maßnahme gem. § 171e BauGB „S..... Stadt G...../ G.....“, die der Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligter Ortsteile diene. „G...../ G.....“ sei EFRE-Fördergebiet, durch das die Strecken 6377, 6362 und 6379 führten. Auch bei diesen Plangebieten sei nicht mehr sichergestellt bzw. es werde sogar verhindert (insbesondere gelte dies für das Sanierungsgebiet „S..... X...../Ortskern O.....“), dass die für das jeweilige Baugebiet geltenden Immissionsrichtwerte eingehalten werden könnten. Für das Sanierungsgebiet „S..... X...../ Ortskern O.....“ bestehe die Gefahr, dass die Klägerin die festgelegten Sanierungsziele im Sektor Immissionsschutz aufgeben müsse. Ein Verweis auf planerische Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sei nicht ausreichend. Anpassungs- und Rücksichtnahmepflichten bei der Bauleitplanung betreffen hier nicht nur die Klägerin.

- 11 Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss genüge nicht den Anforderungen des § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Lärmimmissionen seien weder ausreichend geprüft noch seien hinreichende Schutzvorkehrungen getroffen worden. Bereits die Methodik des zugrunde gelegten Gutachtens sei zu beanstanden. Die Prüfung von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sei bei den Strecken 6377 und 6362 fehlerhaft ausschließlich kostenorientiert erfolgt. Auf die „Durchsicht der schalltechnischen Untersuchungen“, Stand 13. März 2009, B..... vom 26. Mai 2009 werde Bezug genommen. Eine vollständige transparente Prüfung der gebotenen Schutzmaßnahmen habe nicht stattgefunden oder sei fehlerhaft vorgenommen worden. Eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 der 16 BImSchV sei nicht nur bezogen auf die in der Tabelle 2 des Lärmschutzgutachtens genannten Abschnitte anzunehmen, sondern insbesondere auch für das Wohnviertel „K.....“. Der Hinweis der Beklagten, dass dort kein erheblicher baulicher Eingriff stattfinde, gehe fehl. Für eine innerhalb eines

Vorhabens vorzunehmende abschnittsweise Betrachtung gebe es keine Grundlagen. Die Berechnungen in dem Gutachten seien zudem nicht plausibel. Es lasse sich nicht nachvollziehen, ob und in welcher Weise bei der Bestimmung der Beurteilungspegel den Besonderheiten bei Brücken, Bahnübergängen und Bahnhöfen Rechnung getragen worden sei. Nicht erkennbar sei weiter, ob der Berechnung ein Schienenweg zugrunde gelegt worden sei, auf dem im erheblichen Umfang „Güterzüge gebildet oder zerlegt“ würden. Das eingestellte Betriebsprogramm sei fehlerhaft und lasse eine Berücksichtigung als Teil der Gesamtplanung City-Tunnel Leipzig nicht erkennen. Der Vorrang des aktiven Lärmschutzes sei nicht beachtet worden, insoweit sei jedenfalls von einem vollständigen Abwägungsausfall auszugehen. Die Kostenansätze seien intransparent und die vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 9. Mai 2009 - 9 A 72.07 - genannte Prüfreihefolge nicht beachtet worden, jedenfalls sei eine entsprechende Berechnung weder im Planfeststellungsbeschluss noch in den Verwaltungsvorgängen dokumentiert. Die Beklagte habe sich mit ihren Einwänden nicht auseinander gesetzt, sondern pauschal und weitgehend ungeprüft die von der Beigeladenen vorgelegte Berechnung übernommen. Die Ermittlungen der Fiktivstudie seien der Beklagten nicht bekannt. Die daraus folgende Verlagerung der immissionsschutzrechtlichen Verantwortung führe dazu, dass die von der Klägerin für das Sanierungsgebiet „S..... X...../Ortskern O.....“ angestrebten Sanierungsziele höchstwahrscheinlich nicht erreicht werden könnten. Für den Bebauungsplan „R.....“ und „L..... G.....“ habe die Klägerin alle ihr im Rahmen der Bauleitplanung zur Verfügung stehenden Instrumente des Immissionsschutzes ausgeschöpft.

- 12 Im Weiteren würden Sanierungsmaßnahmen in den zuvor genannten Sanierungsgebieten und Planungen auch durch die mit dem Vorhaben verbundenen Erschütterungen beeinträchtigt. Dem könne nicht allein mit Nebenbestimmungen Rechnung getragen werden. Die Voraussetzungen für einen Entscheidungsvorbehalt seien nicht erfüllt. Eine abschließende Entscheidung gem. § 74 Abs. 2 VwVfG sei nach der Prognose durchaus möglich. Auf das erschütterungstechnische Gutachten werde Bezug genommen. Es genüge deshalb nicht, Nachmessungen vorzunehmen, vielmehr seien Maßnahmen zur Vermeidung der Erschütterungen zu treffen bzw. eine Entschädigungspflicht anzuordnen.

- 13 Im Weiteren sei zu berücksichtigen gewesen, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer erheblichen und nachteiligen Veränderung des Ortsbildes der einzelnen Ortsteile der Klägerin führe. Zwar gehörten die in Streit stehenden Bahnstrecken grundsätzlich zum Ortsbild der Klägerin, weil der Trassenverlauf dieser nahezu ihr gesamtes Stadtgebiet betreffe. Die mit den Bahntrassen parallel verlaufende historische Entwicklung der städtebaulichen Struktur des Ortsbildes habe bisher aber gewährleistet, dass eine städtebaulich nicht gewünschte Zerschneidung des Stadtgebiets unterblieben sei. Der „erhöhte“ Verlauf der Trassen 6377 und 6362 auf einem Bahndamm in Kombination mit der von der Beigeladenen geplanten technischen Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände führe zu einem unerträglichen und vor allem zu einem für das Ortsbild der Klägerin abträglichem Erscheinungsbild, was sich auch auf die Möglichkeit der Umsetzung ihre Planungen negativ auswirke.
- 14 Die Verletzung der Planungshoheit der Klägerin bestätige sich erst recht im Zusammenhang mit der in Streit stehenden (Weiter-) Nutzung der Strecke 6379 sowie ihrer Nutzung für den Umleitungsverkehr während der Bauphase. Die mit den Netzergänzenden Maßnahmen verbundenen immissionsschutzrechtlichen Defizite verletzen ihre Planungen hinsichtlich der vorhabenbezogenen Bebauungspläne „S.....“ (östlich der Strecke 6379), der die B....., den K..... und einen Teil des R....., d. h. acht Baugebiete gem. § 4 BauNVO betreffe, des Wohngebiets E.....“ (westlich der Strecke 6379), der Baugebiete als allgemeines Wohngebiet gem. § 4 Abs. 1 BauNVO festsetze, und der Bebauungspläne „S.....“, „R.....“, „L..... G.....“ sowie „K.....“.
- 15 Die Beklagte habe ihre diesbezüglichen Einwendungen nicht, unzureichend oder fehlerhaft abgewogen. Die Annahme, dass es sich weder um einen Neubau noch um eine wesentliche Änderung handele, sei verfehlt. Eine wesentliche Änderung liege vor, da eine Anpassung der Gleisanlage im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnüberführung über die Z..... Straße, ein Umbau der Oberleitungsanlage und die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich H..... - nördliche S..... Teil des Vorhabens seien. Diese Maßnahmen gingen über bloße Erhaltungsmaßnahmen hinaus. Sie steigerten die Funktion der Strecke 6379, die im Jahr 2002 funktionslos geworden sei. Letzteres könne der Korrespondenz zwischen der Klägerin und der Beigeladenen im Zeitraum zwischen 2002 und 2006 entnommen werden. Die Beigeladene habe im

Rahmen dieser erklärt, dass die Strecke stillgelegt werden solle und die Einleitung eines entsprechenden Verfahrens angekündigt. Die Weiternutzung der Strecke 6379 sei wie ein Neubau bzw. eine wesentliche Änderung zu behandeln mit der Folge, dass in den benachbarten Baugebieten die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten seien. Dieser Anforderung werde der angegriffene Planfeststellungsbeschluss nicht gerecht.

- 16 Die Annahme der Beklagten, dass keine planbedingte Veränderung der Verkehrszunahme anzunehmen sei, sei ebenfalls unzutreffend. Dafür spreche bereits dass der City-Tunnel nur mit elektrischer Traktion befahren werden könne, also Dieseltraktionen u. a. zukünftig über die Strecke 6379 geführt werden müssten. Der Hinweis, dass die Kapazitätsberechnung für die Strecke 6362, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Verringerung dieser Strecke auf ein Gleis, belege, dass eine Verkehrszunahme nicht zu erwarten sei, genüge nicht. Es müsse vielmehr die Gesamtplanung für den City-Tunnel Leipzig, dass Güterverkehr dauerhaft über die Strecke 6379 geleitet werden solle und diese nach dem Havarieplan als Umleitungsstrecke für den Verkehr des City-Tunnels Leipzig vorgesehen sei, in den Blick genommen werden. Fehlerhaft sei es ferner, nur den planfestgestellten Abschnitt in die Abwägung einzubeziehen, vielmehr müsse der Anschluss an andere Planungen und die Ausstrahlungswirkung anderer Abschnitte einbezogen werden. Für die Strecke 6379 seien auch die Abschnitte „City-Tunnel Leipzig“ (Planfeststellungsbeschluss vom 5. Januar 2005), „EStW-A Leipzig-Leutzsch/Großlehna/Leipzig-Plagwitz“ (Planfeststellungsbeschluss vom 17. Juni 2010) und die „Strecke 6379 Leipzig-Plagwitz-G.....“ relevant. Nach der Anschlussplanung sei die Umwandlung der Strecke 6379 als „freie Strecke“, ihre Einbindung in das elektronische Stellwerk G..... und die Auffassung des Bahnhofs X..... W... vorgesehen. Die Einbindung der Strecke 6379 in die Gesamtplanung City-Tunnel Leipzig sei „bewusst“ in eine Vielzahl von Planungsabschnitten „zerstückelt“ worden, um „die Wiederaufnahme und Intensivierung der Nutzung der Strecke 6379 zu verschleiern“. Auch treffe der Einwand der Klägerin zu, dass sich die südliche Grenze des gegenständlichen Vorhabens bis zum Bahnhof G..... erstrecken müsse. Die durch die Weiternutzung der Strecke 6379 ausgelösten Lärmimmissionen seien von der Beklagten nicht zutreffend abgewogen worden.

- 17 Die Planungshoheit der Klägerin werde auch durch den Umleitungsverkehr während der Bauphase verletzt. Dabei seien ihre Belange nicht nur fehlerfrei abzuwägen, son-

dem es bestehe darüber hinaus ein durchsetzbarer Anspruch auf Anordnung von Schutzauflagen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Vorliegend habe die Beklagte, obwohl ihrer Auffassung nach keine Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze gegeben sei, Schutzvorkehrungen geprüft und Entschädigungsansprüche für passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden festgestellt. Dieser Umstand sei mit Blick auf das nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu schützende Wohl der Allgemeinheit von Bedeutung. Hinzu komme, dass das Gutachten über die Lärmsituation Vorbelastungen außer Betracht lasse. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erfasse im Übrigen auch Belastungen unterhalb der Schwelle von 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts. Nach der genannten Vorschrift seien die kommunizierte Streckenstilllegung, Vertrauensschutzgesichtspunkte sowie die tatsächliche Einstellung des Bahnverkehrs auf der Strecke 6379 in den Blick zu nehmen. Es sei ferner anzunehmen, dass aktiver Schallschutz besser geeignet gewesen wäre, um den Immissionsbelastungen entgegen zu wirken.

- 18 Die Planungen der Klägerin würden auch hier durch Erschütterungen beeinträchtigt. Diesem Umstand könne insbesondere nicht allein mit Nebenbestimmungen Rechnung getragen werden, vielmehr seien auch in Bezug auf die W..... Maßnahmen zur Vermeidung zu treffen bzw. eine Entschädigungspflicht anzuordnen. Die Voraussetzungen für einen Entscheidungsvorbehalt seien nicht erfüllt, da eine abschließende Entscheidung gem. § 74 Abs. 2 VwVfG möglich sei. Auf das erschütterungstechnische Gutachten werde Bezug genommen. Die Einwendungen der Klägerin seien auch insoweit nicht ordnungsgemäß abgewogen worden.
- 19 Zudem seien die in ihrem Eigentum stehenden Flurstücke Nr. F3....., F1....., F2.... der Gemarkung G....., die zur Baustelleneinrichtung benötigt würden, und Nr. F8 sowie F9.. der Gemarkung G..... und F10... der Gemarkung O....., erheblichen Lärm- und Erschütterungsimmissionen ausgesetzt. Die Beklagte habe bereits die Frage der Erforderlichkeit hinsichtlich der Inanspruchnahme der in ihrem Eigentum stehenden Flurstücke nicht geprüft.
- 20 Es fehle insgesamt an einem geeigneten Verkehrskonzept für den Umleitungs- und Durchgangsverkehr während der Bauzeit, das die verschiedenen Verkehrsströme (Eisenbahnverkehr, Kfz-Verkehr, der sich gliedere in den innerörtlichen sowie den Durchgangsverkehr, sowie den Fußgänger- und Radverkehr) berücksichtige. Die Be-

klage habe das Gewicht dieses Belangs verkannt und fehlerhafte bzw. keine Vorstellungen zu einem Umleitungskonzept oder in nicht ausreichendem Maße erst nach Intervention der Klägerin entwickelt. Die Führung des Umleitungsverkehrs über die Strecke 6379 sei ebenso fehlerhaft wie die Informationsblätter für den Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr. Die insoweit aufgenommenen Nebenbestimmungen seien unzureichend oder unbestimmt. Auch habe sich die Beklagte mit den Straßenvorhaben der Klägerin in diesem Zusammenhang nicht auseinandergesetzt. Ihre abwägungsrelevanten Rechte seien bei der Beschlussfassung nicht ausreichend berücksichtigt worden.

21 Eine Planergänzung komme nicht in Betracht. Der Planfeststellungsbeschluss sei unwirksam.

22 Die Klägerin beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 15. Juni 2011 aufzuheben,

2. hilfsweise zu Nr. 1,

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

3. hilfsweise zu Nr. 1,

der Beklagten unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts aufzugeben, den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 15. Juni 2011, um Schutzauflagen (Lärmschutzanordnungen und Anordnungen zum Erschütterungsschutz) zu ergänzen,

4. hilfsweise zu Nr. 3,

der Beklagten unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts aufzugeben, über den Antrag der Klägerin auf Anordnung von Schutzmaßnahmen erneut zu entscheiden.

23 Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

24 Sie trägt vor, die Klage sei bereits unzulässig, soweit mit ihr zusätzliche Schutzvorkehrungen begehrt würden. Soweit sich die Klägerin gegen die Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. F11.. wende, fehle es am Rechtsschutzinteresse. Die Klägerin habe die Nutzung dieses Grundstücks selbst angeboten. Es fehle auch an der Klagebefugnis. Eine Beeinträchtigung der Klägerin in einer geschützten Rechtsposition sei nicht möglich. Im Zusammenhang mit ihrer kommunalen Selbstverwaltungsgarantie könne sie sich nicht darauf berufen, dass Dritten durch Lärm oder Erschütterungen ein Schaden drohen könnte. Auch könne das Ortsbild durch die bereits vorhandene Eisenbahnstrecke nicht beeinträchtigt werden. Hinzu komme, dass die Sanierungssatzung für das vorliegende Eisenbahnvorhaben nicht anwendbar sei. Die Planunterlagen hätten vom 13. Mai 2008 bis zum 12. Juni 2008 ausgelegen, aber erst am 18. Juni 2008 sei der Erweiterungsbereich des Sanierungsgebietes beschlossen worden. Die Klägerin sei mit ihren Einwendungen präkludiert. Die Einwendungsfrist sei am 26. Juni 2008 abgelaufen. Auf das Ende dieser Frist sei ordnungsgemäß hingewiesen worden. Die Stellungnahme vom 9. Juli 2008 und die ergänzenden Schreiben vom 14. Juli 2008, 15. August 2008 sowie das Schreiben vom 2. Oktober 2008 seien verspätet. Die fristgemäß eingegangenen Schreiben vom 2. Juni 2009 und 18. Mai 2010 zur 1. und 2. Planergänzung genügten nicht den durch die Rechtsprechung entwickelten Vorgaben an die Substantiierungspflicht. Es würden keine konkreten Beeinträchtigungen benannt. Der Hinweis auf § 1 Abs. 6 BauGB genüge nicht. Der Planfeststellungsbeschluss sei formell und materiell rechtmäßig. Soweit an den - das Ortsbild der Klägerin prägenden - Eisenbahnstrecken 6377 und 6362 bauliche Eingriffe vorzunehmen seien, erfolgten diese unter Beachtung der Bestimmungen der 16. BImSchV. Es sei davon auszugehen, dass sich die Lärmsituation entlang der Strecke verbessere. Es bestehe kein Anhaltspunkt dafür, dass die Planungen der Klägerin durch eine „Verlärmung“ gestört werden könnten. Soweit die Klägerin Rechte ihrer Bürger geltend mache, sei sie dazu nicht berufen. In Bezug auf die in ihrem Eigentum stehenden Flurstücke Nr. F10..., F8 und F9.. der Gemarkung G..... sei der Antrag ebenfalls unbegründet. Das Flurstück Nr. F10... sei in der schalltechnischen Untersuchung nicht beachtet worden, weil es derzeit keiner schützenswerten Nutzung unterliege. Es sei mit einer ungenutzten Empfangshalle des Bahnhof X.....s bebaut. Es befinde sich aber direkt vor dem Gebäude eine Lärmschutzwand. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV eingehalten werden würden. Bei der Kindertagesstätte auf dem Flurstück Nr. F9.. und der Grundschule auf dem Flurstück Nr. F12... würden

die maßgeblichen Immissionsrichtwerte tagsüber nach der Schalltechnischen Untersuchung eingehalten. Die Lärmsituation verbessere sich im Vergleich zum „Ist-Zustand“. Hinsichtlich der Verfahrensweise zu den Erschütterungsimmissionen werde auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 - Bezug genommen. Für eine Beeinträchtigung des Ortsbilds sei nichts ersichtlich. Transparente Lärmschutzwände seien nicht hochabsorbierend ausgebildet. Hinsichtlich der Strecke 6379 sei eine Beeinträchtigung der Klägerin nicht erkennbar. Die Einwendungen richteten sich gegen eine in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecke. Dem jeweiligen Infrastrukturbetreiber obliege die Betriebspflicht, der er sich nicht ohne weiteres entziehen könne. Die Nebenbestimmungen zum Umleitungsverkehr stünden in Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

- 25 Die Beigeladene, die Klageabweisung beantragt, trägt vor, die Klägerin habe keinen Anspruch auf Aufhebung des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses. Eine Verletzung der kommunalen Planungshoheit liege nicht vor. Eine Lärmbetroffenheit der Klägerin könne allenfalls in Bezug auf die gemeindeeigenen Grundstücke angenommen werden. Die Klägerin könne sich mit dem vorliegenden Verfahren nicht zur Sachwalterin der Allgemeinheit machen. Es komme zwar zu Änderungen an den Strecken 6377 und 6362, eine Erhöhung der Geschwindigkeit ergebe sich aber nur für die Strecke 6377. Bei der Strecke 6362 bleibe es bei der Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h. Es bestehe kein Anhaltspunkt dafür, dass eine hinreichend konkrete Planung der Klägerin gänzlich vereitelt oder wesentlich beeinträchtigt werde. Die Klägerin sei auch nicht gezwungen, bei ihrer Bauleitplanung in jedem Fall die Orientierungswerte der DIN 18005 einzuhalten, da der Immissionskonflikt auch durch Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB gelöst werden könne. Es sei Sache der Klägerin, die konkreten Verhältnisse vor Ort im Rahmen ihrer Planungen mit Blick auf die Vorgaben in § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigen. Letztlich brauche dies aber nicht vertieft zu werden, da das Lärmschutzkonzept, das um aktive Schutzmaßnahmen ergänzt worden sei, rechtlich nicht zu beanstanden sei. Die angewandte Methodik sei zutreffend. Dies gelte auch für die zugrunde gelegten Prognosen. Die Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen richte sich nach der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV i. V. m. der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 -, wonach die Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen vereinfachend wie für die freie Strecke zu berechnen

- sein. Weiter anzuwenden sei auch der sog. „Schienenbonus“. Der Hinweis der Klägerin auf § 3 Satz 2 der 16. BImSchV sei verfehlt. Die Vorschrift beziehe sich nicht auf Strecken, auf denen Güterverkehr stattfinde.
- 26 Der Planfeststellungsbeschluss sei auch hinsichtlich des Bereichs „K.....“ nicht zu beanstanden. Schallschutztechnische Maßnahmen seien nicht zu treffen gewesen, da in diesem Bereich kein erheblicher baulicher Eingriff erfolge. Die Klägerin versuche entgegen der gesetzlichen Maßgaben und der Rechtsprechung, den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV auszudehnen und eine „Gesamtbetrachtung der Maßnahme zu postulieren“. Sie übersehe, dass das Gesetz eine wesentliche Änderung gerade nicht zum Anlass nehme, einen bestehenden Verkehrsweg in seiner Gesamtheit auf hinreichende Lärmvorsorge zu überprüfen. Das Gesetz sehe eine solche Sanierung vielmehr nur im betroffenen Bereich vor.
- 27 Es treffe nicht zu, dass die Konzeption für Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ausschließlich kostenorientiert vorgenommen worden sei. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sei beachtet worden. Es liege kein Abwägungsausfall vor. So habe die Beklagte der Beigeladenen im Bereich S..... - W... 3 und im Abschnitt S..... -Ost 2 die Anbringung von Lärmschutzwänden aufgegeben. Im Übrigen sei das Konzept der Beigeladenen nicht zu beanstanden. Es stehe mit den Maßgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 13. Mai 2009, BVerwGE 134, 45) in Einklang. Soweit wesentliche Änderungen an den Bahnstrecken vorgesehen seien, führten die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu einer Verbesserung der Lärmbelastung.
- 28 Auch hinsichtlich des Schutzes vor Erschütterungen könne sich die Klägerin nicht zum Sachwalter der Belange ihrer Einwohner machen. Es fehle an einem substanziellen Vortrag dazu, dass durch zusätzliche Erschütterungsbelastungen die kommunale Planungshoheit beeinträchtigt werden könne. Mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stehe in Einklang, dass in Bezug auf die Erschütterungsproblematik ein Entscheidungsvorbehalt angeordnet werden könne.
- 29 Es sei ferner keine besonders schwere und unzumutbare Beeinträchtigung des Ortsbildes auszumachen. Hinzu komme, dass die von der Antragstellerin begehrten transparenten Lärmschutzwände nicht dem Stand der Technik entsprächen.

- 30 Des Weiteren gingen vom künftigen Eisenbahnbetrieb auf der Strecke 6379 keine Lärmbeeinträchtigungen aus, die Ansprüche der Klägerin begründen könnten. Die Strecke stehe rechtlich uneingeschränkt dem Eisenbahnbetrieb zur Verfügung. Sie sei in der Vergangenheit weder stillgelegt (§ 11 AEG) noch gemäß § 23 AEG freigestellt worden. Zudem habe die Beklagte unter Punkt B.4.5.1.4 des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses dargelegt, dass die Strecke 6379, mit Ausnahme von Gesamtumbauarbeiten zur Anpassung der Gleisanlage an die ersatzweise neu zu bauende Eisenbahnüberführung über die Z..... Straße, nicht umgebaut werde. Soweit Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen im Übrigen an der Strecke stattgefunden hätten, hätten sie mit dem hier in Streit stehenden Planfeststellungsverfahren nichts zu tun. Auch der vorhabenbedingte Umleitungsverkehr sei in ausreichendem Maße berücksichtigt worden. Abwägungsdefizite seien nicht erkennbar.
- 31 Den Antrag der Klägerin auf vorläufigen Rechtsschutz hat der Senat mit Beschluss vom 4. April 2012 - 1 B 170/11 - abgelehnt.
- 32 Am 18. April 2012 hat der Senat einen Erörterungstermin vor Ort durchgeführt und in der Sache am 29. November 2012 und 14. August 2014 mündlich verhandelt.
- 33 Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 14. August 2014 hat die Klägerin auf Nachfrage des Senats ergänzend vorgetragen, dass eine Fertigstellung des Bauvorhabens nicht unstreitig gestellt werden könne. Ein Rechtsschutzinteresse sei auch mit Blick auf planfestgestellte Interimsmaßnahmen weiterhin gegeben. In Bezug auf die für die Erledigung eines Verwaltungsaktes zugrunde zu legenden Maßstäbe werde auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 20. Januar 1989 (NVwZ-RR 1989, 515) Bezug genommen.
- 34 Im Weiteren hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung u. a. ergänzend oder vertiefend vorgetragen, dass der Entscheidungsvorbehalt für den Erschütterungsschutz zu Unrecht bestehe, da eine Prognose möglich sei. Ferner werde durch die Aufnahme der Auflage A.2.j) „Die Postensicherung ist bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung am Bahnübergang E..... aufrecht zu erhalten“ ersichtlich, dass nicht nur die Bauphase für den Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 Reglungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sei. Die fiktive Kostenberechnung für den aktiven Schallschutz sei zu beanstanden. Hinsichtlich der

Strecke 6379 hat die Klägerin ergänzend vorgetragen, dass der konzeptionelle Zusammenhang aufgrund von Ausstrahlungswirkungen anderer Abschnitte zu berücksichtigen gewesen sei. Dies werde mit Blick auf die elektronischen Stellwerke Leipzig Plagwitz und G..... deutlich. Es werde auf S. 316 „Strecke 6379 Leipzig-Plagwitz-G..... Einbindung in das ESTW G..... mit Auflassung des Bf X..... W...“ (Ordner 1 des B.....es) Bezug genommen. Dass eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke 6379 nach Beendigung der Bauphase anzunehmen sei, ergebe sich auch aus der E-Mail von Herrn E..... vom 1. Februar 2010 (Ordner 3 des B.....es, S. 148). Aus dieser folge u. a., dass die Einleisigkeit der Strecke 6362 „so kurz“ wie möglich hergestellt werden solle, da der Streckenabschnitt zum „Ausbauprogramm Ost“ gehöre, der Güterverkehr eine erhebliche Aufwertung erhalte und „Nadelöhre“ für die zu erwartenden Verkehre zu vermeiden seien. Die dortigen weiteren Ausführungen („Aus der EBWU ergibt sich, dass der Streckenabschnitt von bis zu 228 Zügen je Tag befahren werden kann. Derzeit fahren dort ca. 40 Güterzüge, nach der Wachstumsprognose der X. Netz AG sollen es bis zu 120 Güterzüge werden. Bei der Fahrplankonstruktion, die auch den Taktfahrplan des Nahverkehrs südlich von G..... berücksichtigen muss, sind jedoch maximal 6 Trassen je Stunde konstruierbar und diese ist sogar noch kritisch zu bewerten. In Summe können so auf dem eingleisigen Abschnitt maximal 144 Züge je Tag gefahren werden. Da hier kaum Pufferzeiten berücksichtigt sind ...“) seien in den Blick zu nehmen. Für eine Kapazitätssteigerung spreche zudem die Neuorganisation des Güter- und Reiseverkehrs über den Bogen Paunsdorf. Zudem ergebe sich aus dem Gutachten der Z..... vom 21. August 2009 (Ordner 1 des B.....es, S. 105), dass der „Erhalt der W.....“ angestrebt werde. Auch das Umleitungskonzept für den Verkehr über die W..... im Havariefall spreche dafür. Das zu Anwohnerklagen hinsichtlich der sog. W..... ergangene Urteil des Senats vom 5. März 2014 - 1 C 28/11 - sei inhaltlich zu beanstanden. Der Leitsatz „Die Kausalität zwischen Vorhaben und Lärmzuwachs fehlt, wenn der Verkehr auf eine Bahnstrecke im Rahmen ihrer - durch das Vorhaben nicht veränderten - Kapazität erhöht wird“ berücksichtige die Ausstrahlungswirkung anderer Abschnitte nicht. Auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts v. 21. November 2013 (DVBl. 2014, 520) sowie vom 19. März 2014 - 7 A 24.12 - werde Bezug genommen. Die Ausführungen unter Rn. 59 des zuvor genannten Senatsurteils berücksichtigten fehlerhaft nicht den Güterverkehr.

- 35 Die von Einwohnern der Klägerin erhobenen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden vom Senat abgewiesen, soweit sie nicht zurückgenommen worden sind. Die klageabweisenden Senatsurteile vom 5. März 2014 (1 C 26/11, 1 C 27/11 und 1 C 28/11) waren im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung noch nicht rechtskräftig.
- 36 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakten (Eilverfahren 1 B 170/11 [4 Bände] und 1 C 21/11 [5 Bände zuzüglich einem Anlagenordner]), insbesondere die Niederschriften über den Ortstermin am 18. April 2012 und über die Termine zur mündlichen Verhandlung vom 29. November 2012 und 14. August 2014 sowie die zugrundeliegenden Behördenakten [41 Ordner]) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

- 37 Die Klage ist zulässig, aber insgesamt unbegründet. Die Klägerin kann weder die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Juni 2011 verlangen noch steht ihr ein Anspruch auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit zu, da sie durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht in eigenen Rechten verletzt wird. Die Klägerin hat auch keinen Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere Schutzauflagen zum aktiven und passiven Schallschutz und/oder auf Ergänzung um Maßnahmen zum Erschütterungsschutz zu Gunsten ihres Stadtgebiets. Es besteht auch kein Anspruch der Klägerin auf Neubescheidung.
- 38 Nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO ist das angerufene Oberverwaltungsgericht erstinstanzlich zuständig. Eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich insbesondere nicht aus § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i. V. m. § 18e Abs. 1 Nr. 4 AEG. Einer vorherigen Durchführung eines Vorverfahrens bedurfte es nicht (§ 74 Abs. 1 Satz 2, § 70 VwVfG).
- 39 Die am 22. Juli 2011 beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht eingegangene Klage wurde fristgemäß erhoben (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO).
- 40 Die Klägerin ist klagebefugt (§ 42 Abs. 2 VwGO). Sie ist zwar im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes nicht befugt, Belange ihrer Bürger, wie deren

Lärmschutzinteressen oder den Schutz vor Erschütterungen, geltend zu machen, da das Klagerecht ihr nicht als Sachwalterin von Rechten Dritter oder des Gemeinwohls zusteht, sondern nur im Hinblick auf ihre eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange (vgl. BVerwG, Urt. v. 6. November 2013, NuR 2014, 277). Ausreichend, aber auch erforderlich ist deshalb, dass die klagende Gemeinde möglicherweise in ihren Rechten verletzt ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 10. Dezember 2008 - 9 A 19/08 -, juris Rn. 28 m. w. N.).

- 41 Dies zugrunde gelegt, kann an dieser Stelle offen bleiben, ob eine Verletzung der Planungshoheit möglich ist, weil etwa das Planvorhaben mit getroffenen Festsetzungen in den von der Klägerin genannten Bebauungsplänen/vorhabenbezogenen Bebauungsplänen nicht in Einklang steht, Planungsbeeinträchtigungen in Bezug auf Sanierungsgebiete, u. a. das „S..... X...../Ortskern O.....“ oder eine Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts durch eine Beeinträchtigung des Ortsbilds in Betracht kommen (vgl. in diesem Zusammenhang OVG-Rh.-Pf., Beschl. v. 11. Juni 2010, NVwZ-RR 2010, 735), da die Klägerin - mit der Folge einer insoweit gegebenen Klagebefugnis - geltend machen kann, durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss möglicherweise in ihrem Eigentumsrecht verletzt zu sein.
- 42 Zwar genießt gemeindeeigenes Eigentum nicht den grundrechtlichen Eigentumsschutz (vgl. Senatsbeschl. v. 4. April 2012 - 1 B 170/11 -). Letzteres bedeutet aber nicht, dass sich die Gemeinde als rechtsfähige Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts (§ 1 Abs. 3 SächsGemO) nicht gegen Beeinträchtigungen solcher Rechte wenden kann, die ihr unterhalb der Grundrechtsebene durch die einfachen Gesetze - beispielsweise § 903 BGB - gewährt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 7. Juni 2001, BVerwGE 114, 301 m. w. N.). Eine Gemeinde ist danach klagebefugt, wenn sie geltend machen kann, dass bei Verwirklichung der Planung gemeindliches Eigentum möglicherweise beeinträchtigt wird, in dem beispielsweise auf den Grundstücken befindliche gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich in Mitleidenschaft gezogen würden (BVerwG, Urt. v. 7. Juni 2001 a. a. O., m. w. N.).
- 43 Nach diesen Maßstäben ist die Klagebefugnis gegeben. Die Klägerin ist Eigentümerin mehrerer Grundstücke (Flurstücke Nr. F3....., F1....., F2....., F8 und F9.. der Gemarkung G..... sowie Nr. F10... der Gemarkung O.....), die sich in der Nähe des Vorhabens und der streitgegenständlichen Bahnstrecken befinden und zum Teil für gemeindliche

Einrichtungen genutzt werden. Auf dem Flurstück Nr. F9.. der Gemarkung G..... befindet sich ein als Kindertagesstätte genutztes Gebäude und auf dem Flurstück F8 der Gemarkung G..... eine Grundschule, so dass die geltend gemachte - nicht lediglich geringfügige - Lärmbetroffenheit auch während der Betriebsphase möglich erscheint.

44 Auch das Rechtsschutzinteresse der Klägerin besteht fort, denn weder bezüglich der mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Interimsmaßnahmen (beispielsweise Baumaßnahmen, Baustelleneinrichtungen, Umleitungsverkehr - auf der Schiene und Straße -) noch für einzelne Flurstücke (u. a. Flurst. F1....) konnte eine Erledigung - insbesondere ein Entfallen der Steuerungsfunktion der insoweit im Beschluss vom 15. Juni 2011 enthaltenen Maßnahmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 25. September 2008, NVwZ 2009, 122, m. w. N.) - festgestellt werden.

45 In der Sache haben die mit dem Hauptantrag erhobene Anfechtungsklage und der auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit gerichtete erste Hilfsantrag aber keinen Erfolg. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verletzt - auch unter Berücksichtigung des Ergebnisses des eingenommen Augenscheins am 18. April 2012 - keine eigenen Rechte der Klägerin in einer Weise, welche die begehrte Entscheidung auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigte (vgl. **§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO** und § 42 Abs. 1 VwGO).

46 In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses ankommt (vgl. BVerwG, Urt. v. 17. Dezember 2013, BVerwGE 148, 353, und Beschl. v. 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 -, juris m. w. N.), das ist hier der 15. Juni 2011.

47 Nach § 18 Satz 2 AEG in der hier maßgeblichen Fassung vom 9. Dezember 2006 sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die

Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr im Gegenteil ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie - auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials - die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 19. August 2004 - 4 A 9.04 -, juris). Nach § 18e Abs. 6 Satz 1 AEG in der hier maßgeblichen Fassung vom 17. Dezember 2006 sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nach Satz 2 der Vorschrift nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt.

- 48 Innerhalb des so gezogenen Rahmens kann aber keine umfassende gerichtliche Überprüfung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses verlangt werden, denn die Klägerin kann als Gemeinde, vergleichbar einem von dem Vorhaben mittelbar Betroffenen, nicht eine schlechthin umfassende objektiv-rechtliche Plankontrolle verlangen, sondern nur eine gerichtliche Kontrolle der planerischen Abwägungsentscheidung hinsichtlich ihrer eigenen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange (vgl. BVerwG Urt. v. 6. November 2013 a. a. O., m. w. N.). Die Klägerin ist damit als von der Planung der Beigeladenen betroffene Stadt auf die Rüge von Vorschriften beschränkt, die ihrem Schutz dienen. Weder die in [Art. 28 Abs. 2](#)

GG verbürgte Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit noch das zivilrechtliche Eigentum an den Grundstücken, die durch die Planfeststellung in Anspruch genommen werden, vermitteln einen Anspruch auf Vollüberprüfung des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, Urt. v. 26. September 2013, BauR 2014, 79 m. w. N.). Das aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgende Recht auf gerechte Abwägung bezieht sich nur auf die eigenen Belange des Betroffenen. Ob andere gegen das Vorhaben sprechende Belange ordnungsgemäß berücksichtigt worden sind, ist angesichts der grundsätzlichen Ausrichtung des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes auf den Schutz subjektiv-rechtlicher Rechtspositionen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO) - wie ausgeführt - nicht Gegenstand der gerichtlichen Abwägungskontrolle (vgl. BVerwG, Urt. v. 14. Februar 1975, BVerwGE 48, 56, Urt. v. 26. Juni 1981, BVerwGE 62, 342 und Urt. v. 26. September 2013 a. a. O.)

- 49 Soweit die Klägerin Verfahrensfehler geltend macht, dringt sie damit, unabhängig von der Frage, ob diese überhaupt zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen könnten, nicht durch. Die Beklagte hat ermessensfehlerfrei von der Ermächtigung in **§ 18a Nr. 5 Satz 1 AEG** Gebrauch gemacht. Das B..... hat seine hierzu angestellten Erwägungen im Schreiben vom 28. September 2010 an die Klägerin dargelegt. Ermessensfehler sind nicht erkennbar.
- 50 Des Weiteren ist auch die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses frei von Verfahrensfehlern ergangen. Über diese Änderung durfte in einem vereinfachten Verfahren nach § 18 Satz 3 AEG in Verbindung mit **§ 76 Abs. 3 VwVfG** entschieden und auf ein förmliches Anhörungsverfahren nach **§ 73 VwVfG** verzichtet werden. Die Planänderung ist in der Gesamtbetrachtung für das gesamte Planfeststellungsverfahren nicht von wesentlicher Bedeutung gewesen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 17. Dezember 2009, DVBl. 2010, 219), denn sie diente vor allem der Umsetzung von vorher erfolgten Zusagen der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen.
- 51 Auch in materiell-rechtlicher Hinsicht weist der Planfeststellungsbeschluss keine zu seiner Aufhebung führenden Fehler auf, die die Klägerin in ihren Rechten verletzen.
- 52 Die Klägerin ist allerdings mit dem Inhalt der Schreiben vom 9. Juli 2008, 14. Juli 2008, 15. August 2008 und vom 2. Oktober 2008 nicht bereits präkludiert (§ 18 Nr. 7 AEG). Ihr Schreiben vom 9. Juli 2008 enthält Einwendungen zu einer Verletzung

ihres Selbstverwaltungsrechts einschließlich der Verletzung der Planungshoheit sowie zur Verletzung ihrer Stellung als Trägerin von Grundvermögen und ist nicht lediglich als Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange einzuordnen.

53 Nach § 18a Nr. 7 Satz 1 AEG sind Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Die Vorschrift bestimmt eine materielle Verwirkung, die sich auch auf das nachfolgende gerichtliche Verfahren erstreckt. Die allen Betroffenen mit dem Einwendungsausschluss auferlegte Mitwirkungslast gilt uneingeschränkt auch für eine Gemeinde, die im Planfeststellungsverfahren als Behörde und damit als Trägerin öffentlicher Belange gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG zur Stellungnahme aufgefordert worden ist. Sobald ein Träger öffentlicher Belange (hier die Klägerin) durch das Vorhaben zugleich in eigenen Rechten betroffen ist und sich die Möglichkeit offenhalten will, diese Rechte später im Klagewege geltend zu machen, muss sie im Rahmen der Betroffenenbeteiligung frist- und formgerecht Einwendungen erheben. Insoweit ist es zunächst erforderlich, dass das Vorbringen der Gemeinde eindeutig als „Einwendung“ und nicht als „Stellungnahme“ eines Trägers öffentlicher Belange zu verstehen ist (vgl. ThürOVG, Urt. v. 19. Mai 2010 - 1 O 7/09 -, juris Rn. 29). Eine rechtswahrende Einwendung muss dabei erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planung - aus der Sicht des Einwenders - bestehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 26. Mai 2011 - 7 A 10.10 -, juris Rn. 31; Beschl. v. 11. Mai 2010 - 7 VR 2.09 -, juris Rn. 12). Sie muss deshalb so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Untersuchung unterziehen soll (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12. Februar 1996, NVwZ 1997, 171, 172; SächsOVG, Urt. v. 10. Oktober 2013 - 1 C 4/12 -, juris Rn. 24; OVG M-V, Urt. v. 5. Juni 2012 - 3 K 36/11 -, juris Rn. 89; VGH BW, Urt. v. 28. Januar 2002, UPR 2002, 359).

54 Unter Anwendung dieser Maßstäbe spricht zwar die Bezeichnung des Schreibens vom 9. Juli 2008 zunächst für die Einordnung dieses als bloße Stellungnahme der Klägerin im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange, denn es wird im Betreff lediglich als „Stellungnahme der Stadt X.....“ bezeichnet und es wird in diesem auf „Einwendungen“ auch sonst nicht ausdrücklich hingewiesen. Jedoch ist nach dem insoweit maßgeblichen Inhalt des Schreibens davon auszugehen, dass sich die Klägerin nicht nur als Trägerin öffentlicher Belange äußern wollte (vgl. zu den Maß-

stäben, Senatsurt. v. 10. Oktober 2013 a. a. O., juris Rn. 24). Den Ausführungen des Schreibens ist zu entnehmen, dass die Klägerin eine Beeinträchtigung ihrer Belange, d. h. eine Verletzung ihres Selbstverwaltungsrechts, insbesondere die Verletzung ihrer Planungshoheit sowie ihrer Rechte als Grundstückeigentümerin geltend machte, auch wenn der Begriff Einwendung nicht verwendet wird.

55 Die Einwendungen der Klägerin sind auch nicht mit Blick auf den Ablauf der Frist am 26. Juni 2008 präkludiert. Der Klägerin kann die Fristversäumung nicht entgegengehalten werden, da nach dem Inhalt der E-Mail vom 13. Mai 2008 die Frist zur Stellungnahme um vierzehn Tage verlängert wurde und dieser nicht entnommen werden kann, dass es sich allein um eine Verlängerung der Frist zur Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange handeln sollte (vgl. zu unzulässigen Fristverlängerungen BVerwG, Gerichtsbb. v. 30. Juli 1998, NuR 1999, 316).

56 Die Klägerin wird durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss weder in ihrem Selbstverwaltungsrecht, insbesondere ihrer Planungshoheit noch in ihren Rechten als Grundstückeigentümerin verletzt.

57 Die in Streit stehende rechtliche Betroffenheit aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG umfasst das danach eingeräumte Recht der Gemeinden, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln, wozu auch das Recht auf Planung gehört (vgl. BVerwG, Urt. v. 30. Mai 2012, NVwZ 2013, 147, Urt. v. 10. Dezember 2008 a. a. O., Rn. 28, m. w. N., Urt. v. 4. August 2008, NVwZ 2008, 1237, Urt. v. 12. April 2000, BVerwGE 111, 108 und Urt. v. 11. April 1986, BVerwGE 74, 124). Gemeinden können in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt werden, wenn ein Vorhaben der Fachplanung eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden.

58 Keine der drei Voraussetzungen ist in Bezug auf die zunächst zu betrachtende Hauptstrecke, die die Strecken 6377 und 6362 umfasst, erfüllt.

59 Es ist weder feststellbar, dass erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt noch dass wesentliche Teile des Stadtgebiets einer Fachplanung entzogen werden.

Konkrete städtische Einrichtungen sind substantiell insoweit bereits nicht benannt. Hinsichtlich der an zweiter Stelle genannten Voraussetzung ist zwar zu konstatieren, dass die Strecken 6377 und 6362 das Stadtgebiet von Nord nach Süd queren, jedoch ist die von der Bahnstrecke betroffene Fläche im Vergleich zur flächenmäßigen Ausdehnung des Stadtgebiets gering. Das Stadtgebiet umfasst 30,36 km², dagegen betrifft das Vorhaben auch einschließlich der Bereiche ohne erheblichen baulichen Eingriff nur die km 2,744 - km 8,970 der Strecke 6362 Leipzig-Connewitz-Hof Hbf, der km 2,300 - km 9,130 der Strecke 6377 Leipzig Bayerischer Bahnhof - G..... sowie der km 6,810 - km 9,205 der Strecke 6379 Leipzig Plagwitz - G..... Eine großräumige weite Teile des Stadtgebiets betreffende „Verlärmung“, die dazu führt, dass wesentliche Teile des Stadtgebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen werden, kann nicht festgestellt werden. Einzustellen ist dabei auch die Vorbelastung durch die Bahnstrecken 6377 und 6362 mit den von ihnen ausgehenden Immissionen. Diese Strecken queren das Stadtgebiet der Klägerin nämlich bereits seit langer Zeit von Nord nach Süd, worauf die Klägerin u. a. im Zusammenhang mit ihrem Vortrag zur Beeinträchtigung des Ortsbildes selbst hingewiesen hat. Durch die nach dem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (wird noch weiter ausgeführt) bleibt zudem im Bereich der Strecken 6377 und 6362 - wie aus dem zum Planfeststellungsbeschluss gehörenden Schallgutachten ersichtlich - nur eine geringe Anzahl von Schutzfällen, d. h. nur einzelne Fenster in bestimmten Etagen weniger Gebäude bedürfen zusätzlich zu Maßnahmen des aktiven Schallschutzes passiver Schutzmaßnahmen oder der Gewährung einer Entschädigung (vgl. Tabelle 7, S. 35 des Schallgutachtens, Ordner 8 der Planunterlagen).

60 Ferner ist ein greifbarer Anhaltspunkt für eine nachhaltige Störung ihrer Planungen nicht erkennbar. Soweit die Klägerin zu den Strecken 6377 und 6362 vorgetragen hat, es bestehe für die Planungen zum Sanierungsgebiet „S..... X...../ Ortskern O.....“ in Bezug auf städtebauliche Belange und Immissionsbelastungen die Gefahr, dass die Einhaltung der festgelegten Sanierungsziele erschwert, gänzlich verhindert werde oder aufgegeben werden müsse, lässt sich für diese Annahme weder aus ihrem schriftsätzlichen oder mündlichen Vorbringen noch aus den vorgelegten Unterlagen oder dem sonstigen Akteninhalt etwas entnehmen. Auf ihrer Internetseite hat die Klägerin in der Zwischenzeit vielmehr mitgeteilt, dass ihr Stadtrat am 31. Dezember 2013 für den Bereich 1 (grüne Zone) die Sanierungssatzung aufgehoben hat, was im

Rahmen der Erörterung der Sach- und Rechtslage von der Vertreterin der Klägerin in der mündlichen Verhandlung am 14. August 2014 so auch bestätigt wurde, und in Bälde die Ausgleichsbeträge für diesen Bereich festgesetzt werden sollen. Für den Bereich 2 sind nach dem Stadtratsbeschluss vom 31. Dezember 2013, mit dem der Zeitraum für eine vorzeitige, freiwillige Ablöse verlängert wurde, Ablösebeträge gem. § 154 Abs. 1 und 3 BauGB ebenfalls „nach Abschluss der Sanierung (§§ 162 und 163 BauGB) zu entrichten“. Letztere können sowohl für den Bereich 1 als auch für den Bereich 2 jedoch nur nach Erlangen eines für die jeweiligen Grundstückseigentümer entstehenden sanierungsbedingten Vorteils erhoben werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 20. März 2014 - 4 C 11.13 -, juris Rn. 14 ff.). Da das Sanierungsziel für den Bereich 1 aufgrund der Aufhebung der Sanierungssatzung - trotz der zu diesem Zeitpunkt weit fortgeschrittenen Baumaßnahmen - offensichtlich erreicht wurde und nach dem Vorgehen der Klägerin offensichtlich auch für den Bereich 2 weiterhin erreichbar ist, ist für eine nachhaltige Störung ihrer Planung, die bei der Abwägung nicht ausreichend berücksichtigt wäre, für den erkennenden Senat insoweit bereits nichts ersichtlich. Zudem ergibt sich nach den seitens der Klägerin vorgelegten Unterlagen und auch sonst nicht, dass für das genannte Gebiet einzuhaltende Immissionswerte festgelegt worden sind.

- 61 Eine andere Beurteilung folgt ferner nicht aus dem Vortrag der Klägerin, dass die Netzergänzenden Maßnahmen ihre Planungen hinsichtlich der Bebauungspläne „R.....“, „L..... G.....“ und „K.....“ sowie des EFRE-Fördergebiets G...../ G..... und der „S..... Stadt G...../ G.....“ in der Nähe der Strecken 6362 und 6377 (§ 1 Abs. 6 BauGB) beeinträchtigen, insbesondere bei den genannten mit Bebauungsplänen überplanten Gebieten die Lärmrichtwerte nach der DIN 18005 nicht eingehalten werden könnten.
- 62 Eine nachhaltige Störung der Planungen bei den Bebauungsplänen „R.....“ und „L..... G.....“ ist bereits deshalb nicht erkennbar, weil diese keine Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzungen (§ 9 Abs. 1 Alt. 1 BauGB) enthalten (vgl. Bebauungspläne, Anlagen K 9 und K 11 zum Schriftsatz der Klägerin vom 1. September 2011). Der Hinweis der Klägerin darauf, dass dort faktische allgemeine Wohngebiete vorhanden seien, führt zu keiner anderen Beurteilung, dieser gibt nur wieder, wie die tatsächliche Art der baulichen Nutzung nach Ansicht der

Klägerin rechtlich zu bewerten ist, legt aber das Vorhandensein einer planerischen Festsetzung hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung, die nachhaltig beeinträchtigt werden könnte, nicht dar. Damit in Einklang steht, dass die Klägerin in der Begründung zum Bebauungsplan „L..... G.....“ auf S. 67 ausführt: „Für den vorliegenden BPL ist kein Schallgutachten vorgesehen, da der BPL keine Festsetzung von Nutzungsarten nach BauNVO treffen soll“.

63 In Bezug auf die beiden genannten Bebauungspläne hat die Klägerin im Rahmen ihrer Bauleitplanung zudem die Belastungen durch die Bahnstrecken berücksichtigt. So führt sie in Bezug auf Auswirkungen der Strecke 6362 in der Begründung zum Bebauungsplan „R.....“ - Stand 19. Januar 2011 -, die auf der Internetseite der Klägerin eingestellt ist, auf S. 35 aus (vgl. auch Anlage K 38 zum Schriftsatz der Klägerin vom 1. September 2011): „Die schalltechnische Untersuchung ergab, dass die Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 durch den zu erwartenden Verkehrslärm an allen untersuchten Immissionsorten im westlichen Bereich der Bahnstrecke und an den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum überschritten werden. Insbesondere trifft das für die Grundstücke, die an die Bahnstrecke grenzen, zu. Somit ist neben städtebaulichen Gründen auch der Immissionsschutz als Grund für die Freihaltung der rückwärtigen Grundstücksflächen zu sehen“.

64 Beim Bebauungsplan „L..... G.....“ hat die Klägerin in der Begründung zur Satzung auf S. 66 mit dem Hinweis „Die vorhandenen Verkehrslärmpegel übersteigen im Allgemeinen nicht die die nach der 16. BImSchV für Kern, Dorf, Misch- und Gewerbegebiete zulässigen Werte“ zum Ausdruck gebracht, dass es für sie bei einer Änderung des Bebauungsplans mit Festsetzungen (auch) zur Art der baulichen Nutzung nicht von vorneherein abwägungsfehlerhaft wäre, bei ihrem Lärmschutzkonzept auf die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV und nicht auf die Orientierungswerte der DIN 18005 abzustellen. Die Klägerin hat damit bereits mittels ihrer Planungen in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts deutlich gemacht, dass die Werte der DIN 18005, welche die Einhaltung eines Beurteilungspegels von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten vorsieht, keine Planungsobergrenze, sondern eine in der Bauleitplanung überschreitbare Orientierungshilfe darstellt (vgl. [BVerwG, Beschl. v. 17. Februar 2010, BauR 2010,](#)

1180, Urt. v. 22. März 2007 - 4 CN 2.06 -, juris Rn. 15; Beschl. v. 13. Juni 2007, BRS 71 Nr. 49; VGH BW, Urt. v. 17. Juni 2010, BauR 2010, 80).

- 65 Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Planungen der Klägerin ist im Übrigen nicht anzunehmen, weil der Erhöhung der Lärmimmissionen durch das Planvorhaben durch die mittels der entlang der Hauptstrecke zu errichtenden und mittlerweile errichteten Lärmschutzwände, die anhand der seitens der Beigeladenen vorgelegten Fotodokumentation in der mündlichen Verhandlung am 14. August 2014 in den Blick genommen wurden, und der teilweise getroffenen Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ (vgl. S. 80 Abs. 4 des Planfeststellungsbeschlusses i. V. m. Planunterlage 3, Ordner 6.7) entgegen gewirkt werden kann. Nach Tabelle 7 der schalltechnischen Untersuchung (vgl. S. 15 Schallgutachten Ordner 8 der Planunterlagen) können in den genannten Plangebieten die Lärmschutzrichtwerte der 16. BImSchV überwiegend bereits aufgrund der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes eingehalten werden, denn es verbleiben danach nur zwei Schutzfälle mit Anspruch auf passiven Schallschutz oder Entschädigung tags und 801 Schutzfälle nachts, wozu auch Schutzfälle im Plangebiet des Bebauungsplans „R.....“ gehören (vgl. auch S. 35 Abs. 2 und 3 der Begründung des genannten Bebauungsplans). Einzustellen ist aber auch hier - wie bereits ausgeführt - die Vorbelastung mit Immissionen durch die bereits seit langem durch das Stadtgebiet der Klägerin führenden Strecken und dass die Lärmbelastung ausweislich der mit dem Lärmgutachten getroffenen Feststellungen mit dem aktiven Lärmschutz überwiegend geringer ist als vor der geplanten Maßnahme.
- 66 Eine erhebliche Störung von Planungen ist auch für die „Förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets G...../ G.....“ nicht gegeben. Aus der mit dem Schriftsatz der Klägerin vom 1. September 2011 vorgelegten Anlage K 16 folgt, dass insoweit bereits keine abschließende Planung getroffen worden ist, denn es heißt dort: „Er ist als Rahmenplan zu verstehen von dem keine unmittelbare rechtliche Bindung ausgeht und der bei geänderten Rahmenbedingungen ohne formalisiertes Verfahren angepasst werden kann. Turnusmäßig sollte das Neuordnungskonzept spätestens alle 5 Jahre überprüft und ggf. fortgeschrieben werden, um jeweils den aktuellen Gegebenheiten zu entsprechen“. Zudem lassen sich dieser „Festlegung“ keine Vorgaben für angestrebte Immissionsrichtwerte entnehmen, vielmehr berücksichtigt diese die Querung u. a. durch die Bahnstrecken 6377/6362.

- 67 Hinsichtlich des Entwicklungskonzepts „S..... Stadt G...../ G.....“ ist ebenfalls nicht erkennbar, dass Planungen der Klägerin erheblich gestört werden. Auch in diesem gibt es keine Festlegungen in Bezug auf angestrebte Immissionswerte und es ist auch hier die Vorbelastung durch die Bahn zu berücksichtigen.
- 68 Soweit für die in der Tabelle 7 des Schallgutachtens genannten Schutzfälle die Werte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, werden dadurch die Planungen der Klägerin hinsichtlich der zuvor genannten Bebauungs- und Sanierungspläne nicht nachhaltig beeinträchtigt. Es handelt sich bezogen auf die an den Strecken 6377 und 6362 verbleibenden Schutzfälle, zu denen auch das Wohnviertel „K.....“ gehört, um Einzelfälle, die aufgrund ihrer geringen Anzahl und Flächenbetroffenheit nicht geeignet sind die Planungen der Klägerin nachhaltig zu stören. Die Betroffenen hatten vielmehr die Möglichkeit, ggf. ihre Rechte geltend zu machen. Es ist aber nicht Aufgabe der Klägerin die Lärmschutzinteressen ihrer Bürger geltend machen, denn sie kann sich nicht als Sachwalterin von Rechten Dritter oder des Gemeinwohls, sondern nur auf eine Verletzung ihre eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange berufen (vgl. BVerwG, Urt. v. 6. November 2013 a. a. O., Gerichtsab. v. 11. August 2011 - 9 A 7.11 -, juris Rn. 13, m. w. N.; Urt. v. 12. April 2000, BVerwGE 111, 108; NdsOVG, Urt. v. 27. März 2008 -7 KS 48/04 -, juris Rn. 28).
- 69 Im Weiteren sind eine nachhaltige Störung von Planungen und eine „Verlärmung“ von wesentlichen Teilen des Stadtgebiets auch nicht deshalb anzunehmen, weil die Beklagte dem Planfeststellungsbeschluss eine fehlerhafte Ermittlung der Lärmimmissionen zugrunde gelegt hat. Diese hat sich vielmehr unter Beachtung der Rechtsprechung zu § 18 AEG an den Maßgaben von § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV orientiert (vgl. S. 77 ff. des Planfeststellungsbeschlusses; vgl. BVerwG, Urt. 19. März 2014 - 7 A 24.12 -, juris Rn. 23 ff.).
- 70 Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Absatz 2 der Vorschrift gilt Absatz 1 nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

71 Nach § 1 Abs. 1 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege). Absatz 2 Satz 1 der Vorschrift bestimmt: Die Änderung ist wesentlich, wenn 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Nach Absatz 2 Satz 2 ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

72 § 2 Absatz 1 dieser VO hat folgenden Wortlaut: (1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

73 § 2 Absatz 2 der Verordnung bestimmt: Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Satz 3 bestimmt: Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzu-

wenden. Änderungen betrieblicher Art unterfallen damit nicht § 41 BImSchG und zwar auch dann nicht, wenn sie in gleicher Weise wie ein baulicher Eingriff zur Lärmsteigerung beitragen.

74 Daran anknüpfend legt der Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die Strecken 6377 und 6362 eine wesentliche Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV und der durch diesen entstehenden Immissionen zugrunde (vgl. S. 79 ff. des Planfeststellungsbeschlusses). Der Rüge der Klägerin, dass im Schallgutachten fehlerhaft nur die Abschnitte mit erheblichem baulichem Eingriff (vgl. Tabelle 2, Seite 7 des Schallgutachtens, Ordner 8 der Planunterlagen) eingestellt worden seien, lässt sich bereits nichts Substanzielles für eine erhebliche Störung ihrer Planungen oder in Bezug auf eine „Verlärmung“ von wesentlichen Teilen ihres Stadtgebiets entnehmen, vielmehr wird von hier nur ein Zusammenhang zu dem Wohnviertel „K.....“, das einen nicht wesentlichen Teil des Stadtgebiets betrifft, hergestellt. Auch aus der von der Klägerin in Bezug genommenen (im Verfahren - 1 B 170/11 - vorgelegten) „Durchsicht der schalltechnischen Untersuchungen der B..... GmbH“ vom 26. Mai 2009 folgt nichts anderes, da danach die Vorgehensweise im zugrunde gelegten Schallgutachten für „prinzipiell methodisch richtig“ erachtet wird. Aus § 1 der 16. BImSchV ergibt sich zudem, dass für die Anwendbarkeit der Verordnung grundsätzlich allein der von dem zu bauenden oder zu ändernden Abschnitt ausgehende Lärm maßgeblich ist (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 9. Juni 2010, NVwZ 2011, 177).

75 Eine andere Beurteilung ergibt sich ferner nicht deshalb, weil die Klägerin noch weitere Mängel des Schallgutachtens rügt. Zum einen hat sie - wie ausgeführt - keinen Anspruch auf eine Vollprüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, dessen Bestandteil auch das Schallgutachten ist. Zum anderen ist für das Vorliegen der geltend gemachten Fehler aber auch nichts ersichtlich. Das Gutachten berücksichtigt nämlich auch die Besonderheiten bei Brücken und Bahnübergängen gemäß der nach Anlage 2 der 16. BImSchV vorzunehmenden Berechnungen. Dabei ist im Schallgutachten nicht nur pauschal auf diese Berechnungsfaktoren (vgl. S. 7) hingewiesen worden, sondern diese lassen sich konkret vorgenommenen Berechnungen entnehmen (vgl. insbesondere Anhang 1.1 des Schallgutachtens, Ordner 8 der Planunterlagen). Ein Hinweis darauf, ob auf den Strecken 6362 und 6377 künftig im erheblichen Um-

fang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, war bereits nicht erforderlich, da nach den Planunterlagen für das Vorhandensein eines Rangierbahnhofs nichts ersichtlich ist (Anlage 2 zu § 3 und § 3 Satz 2 der 16. BImSchV; vgl. BVerwG, Urt. v. 18. März 1998, BVerwGE 206, 241). Zudem lässt sich dem Planfeststellungsbeschluss und dem Erläuterungsbericht, der Bestandteil dieses ist (vgl. A.2 Nr. 1 des Planfeststellungsbeschlusses) entnehmen, dass die Strecke 6377 Personenfernverkehr, die für eine max. Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt wird, aufnehmen soll und der Güterverkehr allein auf der eingleisigen Strecke 6362, bei der es bei der Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h, wie sich dem Erläuterungsbericht u. a. auf S. 19 entnehmen lässt, konzentriert wird.

- 76 Eine Verletzung der Planungshoheit ergibt sich auch nicht aufgrund von erfolgten Planungen (vorhabenbezogener Bebauungsplan „S.....“ und „E.....“, Bebauungspläne „S.....“, „K.....“, „L..... G.....“ sowie „R.....“) in der Nähe der Strecke 6379 - sog. W..... -. Auf die obigen Ausführungen zu den Anforderungen an die Verletzung der Planungshoheit wird dabei Bezug genommen.
- 77 Eine Verletzung der Planungshoheit der Klägerin während der Betriebsphase, die mit den genannten Bebauungsplänen getroffene Festsetzungen nachhaltig stört, liegt nicht vor.
- 78 Es ist nicht feststellbar, dass Festsetzungen, die die Art der baulichen Nutzungen und die in den überplanten Gebieten einzuhaltenden Immissionsrichtwerte in der Nähe der Strecke 6379 betreffen, durch das planfestgestellte Vorhaben während der Betriebsphase gefährdet werden.
- 79 Es liegt bezogen auf den vom Planumgriff der Strecke 6379 nicht betroffenen Bereich bereits kein Fall des § 1 der 16. BImSchV vor. Die Verordnung gilt gemäß ihres § 1 Abs. 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen und eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 der Verordnung wesentlich, wenn ein Schienenweg entweder um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung ist eine Änderung ferner dann

wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

80 Keine dieser Fallgruppen ist hier für die nicht planfestgestellten Bereiche der Strecke 6379 gegeben, in deren Nähe die von der Klägerin genannten Plangebiete überwiegend liegen. Ein solcher Eingriff setzt vielmehr eine bauliche Veränderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit des Schienenwegs steigert (vgl. BVerwG Urt. v. 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, juris m. w. N.). Eine Änderung in diesem Sinn ist gegeben, wenn in die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich der Oberleitung eingegriffen wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 14. November 2011, BVerwGE 115, 237). Das ist hier nicht der Fall, denn soweit - außerhalb des Planumgriffs - an der Strecke 6379 Gleisschwellen und Gleisschotter und technische Sicherungen am Bahnübergang E..... vorgenommen wurden oder werden sollen sowie der Übergang der R..... über die Strecke 6379 erneuert wurde, handelt es sich auch nicht um „erhebliche bauliche Eingriffe“ i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, da mit ihnen keine Trassenverschiebungen verbunden sind. Vielmehr handelt es dabei sich um Instandhaltungsmaßnahmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 3. März 1999 - 11 A 9.97 - juris, Urt. v. 12. April 2000 - 11 A 23.98 -, juris und Urt. v. 23. November 2005 - 9 A 28. 04 -, juris), die die Funktionsfähigkeit der Strecke, sprich hier die Kapazität der Strecke, nicht erhöhen.

81 Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist nur ein kurzer Abschnitt der Strecke 6379 (km 6,810 - km 9,206) sowie der Umleitungsverkehr während der Bauphase, der infolge von Streckensperrungen (Hauptstrecke) über die Strecke 6379 geführt wird und während dieser vorübergehenden Phase Ansprüche nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der BImSchV nicht auslöst (SächsOVG, Urt. v. 5. März 2014 - 1 C 28/11 - (rechtskräftig seit 1. September 2014), Beschl. v. 18. Oktober 2012 - 1 B 198/11 -, juris, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. v. 3. März 2011, BVerwGE, 139, 150). Dabei dienen auch die planfestgestellten Maßnahmen (zur Anpassung der Gleisanlage zwischen km 8,483 und km 8,842 an die ersatzweise neu zu bauende Eisenbahnüberführung über die Z..... Straße [Überführung der Strecken 6362, 6377 und 6379 - Bauwerksverzeichnis Nr. 1.4.5], die Umbauten an der die Strecke 6379 und die

Strecken 6377 und 6362 überspannenden Oberleitungsanlage im Bereich ihrer Parallelführung auf gemeinsamer Trasse am südlichen Ende des Planumgriffes und die Anhebung der Gleisgradienten und die Instandsetzung des Oberbaus zwischen km 8,582 und km 8,835 um bis zu 107 cm) nicht der Erhöhung der Kapazität auf der Strecke 6379. Denn die Streckengeschwindigkeit auf dieser von 80 km/h ist nicht angehoben worden. Die Lärmschutzwände an der westlichen Seite der Strecke 6379 beginnend an der Eisenbahnüberführung Z..... Straße bis zum nördlichen Ende des Planumgriffs in Bezug auf die Strecke 6379 bei km 6,810 rechtfertigen keine andere Beurteilung, denn sie sollen vor dem in dem fraglichen Abschnitt auch von den Strecken 6377 und 6362 ausgehenden Lärm schützen.

- 82 Die Gleisumbauten am nordwestlichen Streckenanfang in Leipzig-Plagwitz stellen ebenfalls keine Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität der Strecke 6379 dar. Etwas anderes folgt auch nicht aus den Unterlagen auf S. 316 des Ordners 1 des B.....es, da diese lediglich - wie sich aus dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ergibt - erforderlich waren, um den Netzanschluss der W..... an die im Rahmen des Vorhabens „ESTW-A Leipzig-Leutzsch/Großlehna/Leipzig-Plagwitz“ zwischen km 4,575 und km 13,395 umzubauende Strecke Leipzig-Leutzsch - Probstzella (6383) aufrechtzuerhalten. Dieses Vorhaben einschließlich der Anpassungen der Strecke 6379 in Leipzig-Plagwitz hat das B..... dabei bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 17. März 2010 (Geschäftszeichen: 52101 Pap/1/045/08) zugelassen (vgl. S. 6 und 89/90 des Planfeststellungsbeschlusses und Senatsurt. v. 5. März 2014 - 1 C 28/11 -).
- 83 Die maßgebliche Kapazität der Strecke 6379 wird weder durch planfestgestellte Maßnahmen an den Strecken 6377 und 6362, durch den Planumgriff unterliegende Baumaßnahmen an der Strecke 6379 noch eine Inanspruchnahme dieser im Havariefall (Betriebsphase) erhöht. Auch nach der Bauphase können auf der Strecke 6379 maximal 6 Züge je Stunde - nicht anders als vor der Bauphase - verkehren (144 Züge pro Tag). Dies gilt auch im Falle der Umleitung von Güterverkehr im Havariefall. Dass die Änderung des Betriebsprogramms im Zusammenhang mit dem Projekt zum City-Tunnel-Leipzig erfolgt ist, ändert an dieser Beurteilung nichts. Auf einer Bestandsstrecke muss - worauf die Beigeladene zutreffend hingewiesen hat - jederzeit damit gerechnet werden, dass das Betriebsprogramm geändert wird und die Kapazität der be-

troffenen Strecke ausgeschöpft wird. Der Anlass für die Betriebsänderung ist insoweit nicht entscheidend. Die Ausschöpfung der bestehenden Kapazität einer Strecke ist vielmehr - egal aus welchem Anlass - grundsätzlich zulässig (Senatsurt. v. 5. März 2014 - 1 C 28/11 -, juris Rn. 64).

84 Auch sind die Veränderungen des Betriebskonzepts, die hier den durch die unveränderte Kapazität gezogenen Rahmen nicht verlassen, nicht planfeststellungsbedürftig. Dies ergibt sich bereits unmittelbar aus dem Wortlaut des § 18 Satz 1 AEG. Danach dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut und geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Kein Planfeststellungsbeschluss ist danach erforderlich, wenn das Betriebskonzept einer Strecke verändert und - damit einhergehend - der Verkehr auf der Strecke im Rahmen ihrer Verkehrskapazität erhöht werden soll (Senatsurt. v. 5. März 2014 - 1 C 28/11 -, juris Rn. 57 m. w. N.).

85 Eine Kapazitätsveränderung ergibt sich auch nicht mit Blick auf den Vortrag der Klägerin, die Strecke 6379 sei 2002 funktionslos geworden. Dieser Annahme steht bereits entgegen, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Betriebsanlage der Eisenbahn ihre eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung erst wieder durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann erkennbar klare Verhältnisse schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offen stehen sollen, verliert (vgl. BVerwG, Urt. v. 31. August 1995, BVerwGE 99, 166 m. w. N.; Urt. v. 3. März 1999, NVwZ-RR 1999, 388). Zudem ist nicht ersichtlich, dass aufgrund der bestehenden Fachplanung hier eine Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet geworden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 23. Oktober 2002 a. a. O., m. w. N.; Beschl. v. 22. Juli 2010, DVBl. 2010, 1374).

86 Nach den vorgelegten Unterlagen und dem sonstigen Inhalt der Behörden- und Gerichtsakten ergibt sich nicht, dass die Strecke 6379 förmlich oder tatsächlich stillgelegt worden ist oder werden sollte oder dies der Klägerin oder den Anwohnern für die Zukunft rechtlich verbindlich zugesagt worden ist. Ein solcher Hinweis ergibt sich zunächst nicht aus dem Schreiben der Beigeladenen vom 18. Juli 2002. Dieses Schreiben enthält nur den Hinweis darauf, dass beabsichtigt sei, die Trasse im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Großraum Leipzig bis 2012 als Umleitungstrecke zu nutzen.

Im Weiteren wird zwar erwähnt, dass eine Stilllegung beabsichtigt sei. Die Adressaten konnten gleichwohl nicht davon ausgehen, dass in jedem Fall tatsächlich eine Stilllegung erfolgen sollte, da in dem Schreiben weiter ausgeführt wurde, dass ein Streckenerwerb durch ein anderes Verkehrsunternehmen erfolgen könne (vgl. auch S. 88, 90, 290 des Planfeststellungsbeschlusses). Damit in Einklang steht das Schreiben der Beigeladenen vom 28. September 2004 (vgl. S. 339 f., Ordner 13, L.....). Dieses enthält nicht nur die Formulierung „Die Strecke 6379 wird ausschließlich von Güterzügen befahren. Sie ist zur Aufgabe und Stilllegung ausgeschrieben, (...)“, sondern im Anschluss daran noch den Halbsatz „zurzeit finden Verhandlungen mit möglichen Interessenten statt.“ Aus dem Schreiben der Beigeladenen vom 21. Dezember 1999 (vgl. S. 337 f., Ordner 9, L.....) lässt sich nichts anderes entnehmen. Dort heißt es, dass geprüft werde, ob Zugleistungen der S-Bahn-Linie 2 mittelfristig abbestellt werden sollten. Auch hinsichtlich einer Entscheidung zur Einstellung des Zugbetriebs enthält das Schreiben den deutlichen Hinweis, dass zuvor die Perspektive der Strecke, insbesondere ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen sei. Hinsichtlich des in einem weiteren Schreiben vom 19. Januar 2006 in den Blick genommenen Stilllegungsverfahrens lag ebenfalls noch keine abschließende Entscheidung vor. Ein Stilllegungsverfahren wurde letztlich nicht eingeleitet, weil die Strecke 6379 zur Absicherung der Bauaktivitäten im Raum Leipzig benötigt wurde, wie dem Schreiben der Beigeladenen vom 8. Mai 2006/15. Mai 2006 zu entnehmen ist (vgl. S. 342 f., Ordner 9, L.....). Etwas anderes folgt auch nicht aus der von der Klägerin genannten E-Mail vom 25. Mai 2011, die letztlich nur die Kapazität von 6 Zügen je Stunde mit den dort genannten 72 Zügen am Tag bestätigt.

- 87 Die Strecke 6379 steht ferner zu den Maßnahmen an den Strecken 6377 und 6362 weder in einem unauflösbaren Verhältnis noch in einem Verhältnis der konzeptionellen Einheit für das Planvorhaben. Etwas anderes folgt dabei auch nicht aus der E-Mail des Herrn H...- E..... vom 1. Februar 2010 (S. 148 Ordner 3 des B.....s). Ziel der planfestgestellten netzergänzenden Maßnahmen war, auf dem rund zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen E..... und G..... die südlichen Zufahrtstrecken für den City-Tunnel Leipzig zu erneuern, Gleisanlagen und Verkehrsstationen an die veränderte Linienführung anzupassen und die Entflechtung des Güterverkehrs vom Personenverkehr. Die Strecke 6379 steht dabei nach dem Betriebskonzept 2020 in keinem verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhang mit

dem mitteldeutschen S-Bahnnetz, dessen Kernstück der City-Tunnel Leipzig ist, denn diese soll gerade nicht insgesamt verändert oder angepasst werden, um im Interesse des gesamten City-Tunnel-Projekts und den Netzergänzenden Maßnahmen hierzu ihre Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren. Etwas anderes ergibt sich weder aus der zuvor genannten E-Mail noch aus S. 74 der gutachterlichen Untersuchung der Z..... v. 1. Juli 2009 (vgl. S. 105 Ordner 4 des B.....s), bei denen es sich zudem jeweils nur um fachliche Einschätzungen handelt, die im Vorfeld der Planfeststellungsentscheidung eingeholt wurden. Mit ihnen wurde nur zur möglichen Auslastung der eingleisigen Güterverkehrsstrecke Strecke 6362 Stellung bezogen ohne, dass diese Meinungsbeurteilungen Planungsgrundlage wurden.

88 Im Übrigen ist - entgegen der Auffassung der Klägerin - nichts dafür ersichtlich, dass auf den Strecken 6362 und 6377, die miteinander verbunden sind, Verkehr stattfinden soll, der im Hinblick auf die Kapazität dieser Strecken dort nicht stattfinden könnte und deshalb über die Strecke 6379 geführt werden müsste.

89 Die von der Beklagten im Planfeststellungsbeschluss in Ansatz gebrachte Kapazitätsberechnung für die Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und G..... ergibt Folgendes:

Leistungsfähigkeit im vorhandenen Zustand (zweigleisig):	251 Züge/Tag = 100,0 %
Leistungsfähigkeit im geplanten Zustand (eingleisig):	146 Züge/Tag = 58,1 %
Kapazitätsverringerng durch die geplante Maßnahme:	41,9 %
Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm:	60 Züge/Tag
Zuschlag für die Zukunftsentwicklung von 20%:	12 Züge/Tag
	72 Züge/Tag

90 Danach übersteigt das gegenwärtige Betriebsprogramm einschließlich des Zuschlags für die Zukunftsentwicklung (72 Züge) nicht die Leistungsfähigkeit der Strecke im geplanten Zustand (146 Züge). Diese im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vorgenannten Zahlen zur Kapazität und dem Verkehrsaufkommen auf der Strecke 6362 hat die Beigeladene in der E-Mail von Herrn L..... vom 6. Dezember 2010 bestätigt

und des Weiteren zum Ausdruck gebracht, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke 6377 in dem Abschnitt Leipzig-Connewitz (a) - G..... pro Tag vor Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen bei 477 Zügen pro Tag gelegen habe und deren prognostizierte Leistungsfähigkeit nunmehr bei 527 Zügen pro Tag liege.

- 91 Die Gesamtkapazität der Strecken 6377 und 6362 betrug vor der Bauphase nach dieser Betrachtung im maßgeblichen Abschnitt 728 Züge pro Tag, während die Gesamtkapazität nach Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen danach 673 Züge pro Tag betragen wird. Im Hinblick auf den prognostizierten Verkehr auf beiden Strecken von maximal 407 Zügen pro Tag bleibt noch ein hinreichender Puffer, um etwaige Spitzen auf diesen Strecken ohne Benutzung der Strecke 6379 - auch wenn Züge mit Dieseltraktion nicht durch den City-Tunnel fahren können - zu bewerkstelligen.
- 92 Eine Verletzung der Planungshoheit der Klägerin oder ihrer Rechte als Straßenbaulastträgerin ist auch nicht aufgrund des stattgefundenen Umleitungsverkehrs auf der Strecke 6379 oder wegen des Verkehrskonzepts für den Bauablauf und den innerstädtischen Umleitungsverkehr während der Baumaßnahmen an den Strecken 6277 und 6362 zu erkennen. Es handelte sich um temporäre Maßnahme, die die Planungshoheit der Klägerin allenfalls für einen begrenzten Zeitraum tangiert haben können. Nach der Schalltechnischen Untersuchung der K..... vom 22. März 2010 lässt sich zudem nicht erkennen, dass die von der Klägerin genannten Baugebiete durch den Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 insgesamt „verlärm“ werden und als Wohngebiete nicht mehr oder nur noch bedingt nutzbar sind. Soweit Anwohner dort nachts Lärmbeeinträchtigungen, denen im Übrigen mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes begegnet werden konnte, ausgesetzt waren, hatten sie selbst die Möglichkeit, den Rechtsweg fristwährend zu beschreiten. Auch hier steht es der Klägerin im Rahmen ihrer Planungshoheit nicht zu, deren mögliche Ansprüche durchzusetzen.
- 93 In Bezug auf Erschütterungsimmissionen fehlt es für alle drei Strecken bereits an einem substantiellen Vortrag in Bezug auf eine nachhaltige Störung ihrer einzelnen Planungen. Zudem hat die Beklagte einen Entscheidungsvorbehalt gem. § 74 Abs. 3 VwVfG in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, der rechtlich nicht zu beanstanden ist. Diese gewählte Vorgehensweise, die Prognoseunsicherheiten Rechnung trägt ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts üblich und grundsätzlich nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, Urt. v. 18. März 2014 a. a. O., juris Rn.

- 45). Aus dem dem Planfeststellungsgutachten zugrundeliegenden Erschütterungsgutachten ergibt sich ein solches Prognoserisiko, denn der Gutachter schlägt auf Grund von Unsicherheiten Nachmessungen zur Überprüfung der Erschütterungssituation nach Inbetriebnahme der Strecke und darauf beruhende Einzelfallentscheidungen vor.
- 94 Fehlt es - wie hier - an einer beachtlichen konkretisierten Planung, so könnte die von der Klägerin angesprochene Immissionsbelastung oder Erschütterungsbelastung nur dann in ihre Planungshoheit eingreifen, wenn die Realisierung des Vorhabens ihr tatsächlich jede Entwicklungschance nähme und ihr gewissermaßen ihr eigenes Stadtgebiet für jede denkbare Planung entzöge (vgl. BVerwG, Urt. v. 23. April 1998 - 11 A 28.96 -, juris Rn. 25). Das ist indessen nicht der Fall. Dies gilt auch, wenn in diesem Zusammenhang zusätzliche Schallbelastungen durch den Straßenverkehr in den genannten Plangebieten und Fehler in den Schallberechnungen der Beklagten und der Beigeladenen berücksichtigt werden, denn es verbleiben der Klägerin in ihren Ortsteilen - wie bereits ausgeführt - auf von den Verkehrsstrassen abgewandtem Gelände erhebliche Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten. Dasselbe gilt in Bezug auf das Interesse der Klägerin am Erschütterungsschutz (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 19. März 2014 a. a. O., juris Rn. 45).
- 95 Aufgrund des Fehlens einer Verletzung in eigenen Rechten kann die Klägerin entgegen ihrem ergänzten Vortrag in der mündlichen Verhandlung am 14. August 2014 hinsichtlich der Strecke 6379 auch nicht geltend machen, dass mit Aufnahme der Auflage A.2.j) „Die Postensicherung ist bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung am Bahnübergang E..... aufrecht zu erhalten“ der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig nicht nur die Bauphase für den Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 regele.
- 96 Eine abwägungsrelevante Position steht der Klägerin ferner nicht unter dem Blickwinkel des ebenfalls in den Schutzbereich des **Art. 28 Abs. 2 GG** fallenden gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts zu, das es einer Gemeinde gestattet, die eigene Infrastruktur und das Gepräge des Orts selbst zu gestalten (vgl. BVerwG, Urt. v. 18. März 1987, **BVerwGE 77, 134** u. Beschl. v. 5. Dezember 1996, **NVwZ-RR 1997, 339**). Abwehransprüche erwachsen aus diesem Recht nur dann, wenn eine Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild und die Ortschaft entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde ein-

wirken. Dafür ist hier unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Augenscheins und nach Einsicht in die Fotodokumentation nichts ersichtlich. Es handelt sich bei den Bereichen, für die die Klägerin transparente Lärmschutzwände fordert, um keine das Ortsbild entscheidend prägenden Bereiche. Diese Abschnitte betreffen vielmehr nur begrenzte Flächen des Stadtgebiets, die sich nicht nachhaltig auf das Ortsbild auswirken, insbesondere kann dort durch die Lärmschutzwände weder die Silhouette noch weiter reichende sich auf die Wahrnehmung von X..... auswirkende Blickbeziehungen beeinträchtigen.

- 97 Soweit die Klägerin eine Verletzung von gemeindlichem Eigentum bei Verwirklichung der Planung durch Lärm und Erschütterungen verletzt sieht, führt dies weder zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit. Soweit diese Interessen in der Abwägung nicht - wie erforderlich - hinreichend berücksichtigt worden sind, führt dies nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Lärmimmissionen eines planfestgestellten Vorhabens, die grundsätzlich durch Schutzauflagen behoben werden können, begründen grundsätzlich nur einen Anspruch auf Planergänzung, der im Wege einer Verpflichtungsklage durchzusetzen ist. Eine Planaufhebung kommt nur in Betracht, wenn das Fehlen notwendiger Schutzauflagen ausnahmsweise so großes Gewicht hat, dass davon die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines wesentlichen Planungsteils betroffen ist (BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 -, juris m. w. N.). Hier von wäre - ein Abwägungsfehler insoweit unterstellt - nicht auszugehen. Es ergeben sich hier keine Anhaltspunkt für die Annahme, die Planfeststellungsbehörde hätte in Kenntnis der von der Klägerin gerügten Defizite im Bereich des Lärmschutzes ihrer Grundstücke - deren Vorliegen unterstellt - eine andere konzeptionelle Planungsentscheidung getroffen (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 2011 - 7 A 11.10 -, juris). Auch von einer - einen Anspruch auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründenden - „Schieflage“ könnte in diesem Fall nicht gesprochen werden. Dasselbe gilt in Bezug auf die Interessen der Klägerin in Bezug auf den Erschütterungsschutz.
- 98 Soweit die Klägerin im Wege der hilfsweise erhobenen Verpflichtungsklage Planergänzung begehrt, ist die Klage ebenfalls unbegründet. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf die begehrte Planergänzung (§ 113 Abs. 5 VwGO). Soweit sie sich auf eine

Verletzung ihres Selbstverwaltungsrechts, insbesondere die Verletzung ihrer Planungshoheit beruft, scheidet ein Anspruch auf Planergänzung aus, da Rechtsverletzungen insoweit bereits nicht gegeben sind. Auf die obigen Ausführungen wird dabei Bezug genommen.

- 99 Hinsichtlich ihres Eigentums an den Grundstücken (Flurstücke Nr. F3....., F1....., F2....., F8 und F9.. der Gemarkung G..... sowie Nr. F10... der Gemarkung O.....) leidet die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss nicht an einem beachtlichen Fehler, die Ansprüche auf Ergänzung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses um Maßnahmen des Lärmschutzes oder um Maßnahmen zum Erschütterungsschutz auslösen können.
- 100 Die der Abwägungsentscheidung zugrunde gelegten Erwägungen zur Inanspruchnahme als erforderliche Baustelleneinrichtungsfläche und der Hinweis auf ein Entschädigungsverfahren bezüglich des Flurstücks F3....., F1.... und F2.... (vgl. S. 146 des Planfeststellungsbeschlusses) sind nicht abwägungsdefizitär, sondern erklären die Gründe der temporären Inanspruchnahme nachvollziehbar. Auch hinsichtlich der Flurstücke F10..., F8 und F9.. ist die Abwägungsentscheidung (S. 147 f. und S. 150) nicht zu beanstanden, wonach eine Beeinträchtigung für konkrete unzumutbare Einwirkungen auf die Kindertagesstätte nach Art und Ausmaß nicht vorgetragen seien. Diese Beurteilung steht in Einklang mit dem Lärmschutzgutachten, wonach die Werte mit aktivem Schallschutz 48 dB(A) nicht überschreiten, d. h. geringer sind als vor der Baumaßnahme, und auch während der Bauphase tagsüber keine unzumutbaren Werte erreichen (vgl. Ordner 8.1 der Planunterlage, Anhang 4.3.1 M..... 4, lfd. Nr. 81). Letzteres gilt auch für das Flurstück F8 (Ordner 8.1 der Planunterlagen, Anhang 4.3.2 M..... 5). Für das leerstehende Bahnhofsgebäude sind schutzwürdige abwägungsrelevante Interessen hinsichtlich von Lärmimmissionen nicht ersichtlich. In Bezug auf Erschütterungsimmissionen ist die Abwägungsentscheidung unter Hinweis auf die DIN 4150 Teil 3, dass nicht jedes unter Denkmalschutz stehende Gebäude in die Kategorie besonders erschütterungsempfindlich einzuordnen sei und für die messtechnisch untersuchten Gebäude keine Werte ermittelt worden seien, die eine Gefährdung der Gebäudesubstanz ergeben würden nachvollziehbar, denn diese steht mit dem genannten Regelwerk in Einklang.

- 101 Der Hilfsantrag (Nr. 4) auf Neubescheidung ist ferner unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss weist keinen Rechtsfehler auf, der einen Anspruch der Kläger auf Neubescheidung nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zur Folge haben könnte. Insbesondere verletzt dieser die subjektiven Rechte der Klägerin - wie zuvor ausgeführt - nicht.
- 102 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, § 162 Abs. 3 VwGO. Da die Beigeladene einen Antrag gestellt und sich damit einem Kostenrisiko ausgesetzt hat, ist es angemessen, der unterlegenen Klägerin auch deren außergerichtliche Kosten aufzuerlegen.
- 103 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil Gründe gemäß § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Justiz und für Europa über den elektronischen Rechtsverkehr, die elektronische Aktenführung, die elektronischen Register und das maschinelle Grundbuch in Sachsen (Sächsische E-Justizverordnung - SächsEJustizVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 2014 (SächsGVBl. S. 291) in der jeweils geltenden Fassung einzureichen. 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 schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der SächsEJustizVO einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der 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 staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein

Beschluss

Der Streitwert für das Normenkontrollverfahren wird auf 60.000,00 € festgesetzt.

Gründe

- 1 Die Streitwertfestsetzung nach § 52 Abs. 1 GKG entspricht in ihrer Höhe (Nr. 34.3 i. V. m. Nr. 2.3 des Streitwertkatalogs 2004 (NVwZ 2004, 1327 = DVBl. 2004, 1525 = VBIBW 2004, 467).
- 2 Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:

Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein