Titel:

Klage gegen Planfeststellungsbeschluss für Bahnstreckenneubau zwecks Anbindung an den Flughafen München

Normenketten:

VwGO § 42 Abs. 2
AEG § 18 S. 2
VwVfG § 74 Abs. 2 S. 2, S. 3
BImSchG § 3 Abs. 1, Abs. 2, § 41, § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1
16. BImSchV § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 3, § 4
AVV Baulärm Nr. 3.1.1, Nr. 3.2.1, Nr. 4.3.1
ROG § 3 Abs. 1 Nr. 4, § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3
UVPG aF § 2, § 3 Abs. 1 S. 1

Leitsätze:

1. Die 16. BImSchV mit dem abgesenkten nächtlichen Immissionsgrenzwert für ein Gewerbegebiet (59 dB(A)) schützt nur die auch in einem Gewerbegebiet zulässige und (z.B. bei Betriebsleiterwohnungen) vorkommende „Nutzung" zum nächtlichen Schlafen und Ausruhen, nicht jedoch eine Büronutzung, die normalerweise tagsüber ausgeübt wird und die mit dem Tag-Grenzwert (69 dB(A))- auch bei der nächtlicher Ausübung - hinreichend geschützt ist. (Rn. 86 – 92) (redaktioneller Leitsatz)
2. Erschütterungen sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG. (Rn. 95) (redaktioneller Leitsatz)
3. Bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante dürfen Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben; die Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist gemäß § 7 Abs. 1 BHO ein gewichtiger öffentlicher Belang. (Rn. 121) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung für ein Eisenbahnvorhaben, kein Klageverzicht in Bezug auf einen erst noch zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss, Gewichtung solcher vorhabensbedingter Nutzungsbeeinträchtigungen in der Abwägung, mit denen die Betroffenen im Zeitpunkt des Erwerbs eines Grundstücks rechnen mussten, Lärmschutz für geltend gemachte nächtliche Büroarbeit im Gewerbegebiet, Planfeststellungsbeschluss, Bahnknoten, Neubaustrecke, Planrechtfertigung, Immissionsschutz, Lärmimmissionen, Erschütterungsschutz, Baulärm, Abwägung, Grundstückszufahrt, Planungsvarianten

Fundstelle:

BeckRS 2020, 19004

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

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

III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die jeweilige Kostengläubigerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Die Klägerin wehrt sich gegen den Planfeststellungsbeschluss - PFB - des Eisenbahn-Bundesamtes - EBA - vom 16. Februar 2016 für das Vorhaben „Lückenschluss E. - Flughafen M., Planfeststellungsabschnitt 4.1 (Gesamtprojekt E.er Ringschluss)“.

2
1. Der „E.er Ringschluss“ ist Teil des Gesamtkonzepts „Bahnknoten M.“. Dieser Bahnknoten ist gemäß Abschnitt 4.3.2 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 1. September 2013 (i.d.F. der Teilfortschreibung zum 1.3.2018 gemäß der Verordnung zur Änderung der Verordnung über das LEP vom 21.2.2018, GVBl. S. 55) ein Grundsatz der Raumordnung. Gemäß Abschnitt B.V.2.2.3 des Regionalplans M. ist Ziel der Raumordnung, den Flughafen M. an den Regional- und Fernverkehr und an den schienengebundenen Güterverkehr anzubinden und ihn hierzu mit der Strecke M. - M. am I. (W. S.) sowie mit der Bahnlinie M.-L. über die N.-Kurve zu verbinden. Gemäß Abschnitt B.V.2.3.5 des Regionalplans M. ist Ziel der Raumordnung, zwischen dem Flughafen M. und E. eine S-Bahn-Verbindung (E.er Ringschluss) herzustellen und die Bahn über die N.-Kurve nach Fr. weiterzuführen. Das Gesamtvorhaben „Lückenschluss E. - Flughafen M.“ umfasst den Neubau einer insgesamt ca. 16,8 km langen zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof E. und dem Flughafen M.. Hierfür wurden zwei Planungsabschnitte (PFA 4.1 und 4.2) gebildet.

3
Der hier streitgegenständliche PFB betrifft den PFA 4.1. Dieser umfasst die Neubaustrecke xxx M. S. - Bahnhof „M. Flughafen Terminal“ von der nordwestlichen Stadtgrenze E. bei km 18,300 bis zum Bahnhof M. Flughafen Terminal bei km 27,046. Für den PFA 4.1 hat die Beigeladene den Antrag nach § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG mit Schreiben vom 22. August 2014 am 27. August 2014 beim EBA gestellt. Die Vorhabensunterlagen wurden in den betroffenen Gemeinden vom 14. September 2015 bis 4. Dezember 2015 ausgelegt. Die Regierung von Oberbayern hat die Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten vom 14. bis 18. März 2016 erörtert; nach einer 1. Tektur seitens der Vorhabensträgerin hat die Beklagte die neu betroffenen Grundeigentümer angehört, dann deren Einwendungen der Beigeladenen zur Erwiderung zugesandt und den Stellungnahmen der betroffenen Grundeigentümer teilweise mit der 2. Tektur Rechnung getragen. Mit Bescheid vom 16. Februar 2018 hat das EBA den streitgegenständlichen PFB erlassen. Er wurde der Klägerin am 5. April 2018 zugestellt.

4
2. Die Klägerin, eine Kapitalanlagegesellschaft mbH, ist seit dem 16. Dezember 2013 Eigentümerin des streitgegenständlichen 15.716 m² großen Gewerbegrundstücks FlNr. 5462/9 der Gemarkung O … Eine nach Süden ragende Ausbuchtung dieses Grundstücks liegt auf der Trasse der planfestgestellten Bahnlinie. Südlich der Trasse befindet sich der größere Teil des Gewerbegebiets, zu dem das Grundstück FlNr. 5462/9 gehört. Die planfestgestellte Bahntrasse liegt (gesehen von Ost nach West) auf dem Grundstück FlNr. 5457/9, verläuft dahinter über die genannte Ausbuchtung des Grundstücks FlNr. 5462/9 und setzt sich auf dem Grundstück FlNr. 5457/10 fort. Die Grundstücke östlich und westlich der Ausbuchtung wurden für die künftige Bahnlinie von Bebauung freigehalten; für den Bau der Bahnlinie über die genannte Ausbuchtung (und für weitere kleinere Teilflächen des Grundstücks FlNr. 5462/9) sieht der PFB die Belastung mit Dienstbarkeiten vor (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 3.150). Auf der genannten Ausbuchtung verläuft derzeit ein ca. 5 m breiter und - von Nord nach Süd - ca. 21 m langer Geh- und Fahrweg, der das Grundstück FlNr. 5462/9 mit dem südlichen Teil des Gewerbegebiets verbindet. Der PFB sieht vor, dass das Grundstück FlNr. 5462/9, das infolge der über die genannte Ausbuchtung verlaufenden Bahnlinie seine bisherige Anbindung an das öffentliche Straßennetz verliert, stattdessen durch eine neue Straße erschlossen wird, die nördlich der Bahnlinie parallel zu dieser nach Osten führt und in die Kreisstraße ED 5 mündet.

5
Die Mieterin des Grundstücks FlNr. 5462/9 (L ... GmbH, Klägerin im Parallelverfahren 22 A 18.40037 - nachfolgend: L-GmbH) nutzt es zusammen mit weiteren Grundstücken, die nicht der Klägerin gehören, für ihren einheitlichen Betrieb. Dazu gehört das Bahntrassengrundstück FlNr. 5457/9, das die L-GmbH von der Eigentümerin als Parkplatz mit 281 Stellplätzen für Mitarbeiter, Kunden und Besucher (im Zeitpunkt des Erlasses des PFB) angemietet hatte. Auf dem streitgegenständlichen Grundstück und den für den Betrieb der L-GmbH genutzten Grundstücken südlich der Bahntrasse befinden sich ein Büro- und Servicegebäude, eine Tiefgarage und Außenanlagen sowie Gebäude mit Räumen für Fabrikation, Materialtests und Verwaltung. Der betriebliche Verkehr der L-GmbH zwischen den Grundstücken führt z.T. über die L...straße;

für deren Benutzung mit Sonderfahrzeugen (Gabelstaplern) hat die L-GmbH eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis erhalten.

6
Das Grundstück FlNr. 5462/9 und die übrigen zum Betrieb der L-GmbH gehörenden Grundstücke befinden sich im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 20 Gewerbegebiet „S … Nord“ der Gemeinde O … (beschlossen am 10.10.1989, in Kraft getreten am 29.6.1990), der dort ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festsetzt. In dem Bebauungsplan ist die Trasse des E.er Ringschlusses eingezeichnet. In Nr. 5 der Begründung des Bebauungsplans wird ausgeführt, dass die damalige Deutsche Bundesbahn (nachfolgend: DB) beabsichtige, durch das Planungsgebiet eine Trasse für den S-Bahn-Verkehr E. - Flughafen und ggf. langfristig für den Fernverkehr der DB zu führen. Dem Grunderwerbsverzeichnis zufolge sollen aus dem Grundstück FlNr. 5462/9 eine Teilfläche von 299 m² für die technische Anlage (Bahn) erworben, eine Teilfläche von 235 m² für Telekommunikations-, Strom- und Gasleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet und eine Teilfläche von 64 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

7
Mit Änderungsbeschluss vom 27. Februar 2020 hat das EBA den streitigen PFB vom 16. Februar 2018 geändert; die Änderung betrifft die Gestaltung einer Tiefgaragenzufahrt am Übergang des Grundstücks FlNr. 5462/9 zum öffentlichen Straßennetz.

8
Die Klägerin hat gegen den PFB vom 16. Februar 2018 am Montag, 7. Mai 2018, Klage erhoben. In der mündlichen Verhandlung hat sie beantragt,

9
I. den Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 16. Februar 2018 in Gestalt des Änderungsbeschlusses vom 27. Februar 2020 aufzuheben,

10
hilfsweise:

11
II. die Beklagte zu verpflichten,

12
a) über die Aufrechterhaltung der derzeitigen Anbindung des klägerischen Grundstücks (L...straße …, Flst. 5462/9 der Gemarkung O …) an die L...straße, O …, in Form einer Über- oder Unterführung der planfestgestellten G...strasse,

13
b) über die Sicherstellung einer angemessenen Zufahrt zum klägerischen Grundstück an öffentliche Straßen im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Nr. 2 BayBO und seiner Ver- und Entsorgung auch während der Baumaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss,

14
c) über die Sicherstellung einer zweispurigen Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage auf dem klägerischen Grundstück und des dort stattfindenden Fußgängerverkehrs auf die angrenzende, planfestgestellte Erschließungsstraße,

15
d) über die Anbindung des Gehweges der planfestgestellten Erschließungsstraße an die Außenbahnsteige des S-Bahnhofes Sch. und an die Kreisstraße ED5

16
e) [über] geeignete Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes und des Erschütterungsschutzes (bau-und betriebsbedingt) zu Gunsten der Klägerin

17
zu entscheiden sowie die Beklagte zu verpflichten,

18

f) die Durchführung einer Beweissicherung am klägerischen Grundstück und der dort befindlichen baulichen Anlagen vor und nach Durchführung der Bauarbeiten gemäß Planfeststellungsbeschluss und die Zahlung der infolge der Baumaßnahmen verursachten Schäden am klägerischen Grundstück und der dort befindlichen baulichen Anlagen dem Grunde nach festzusetzen,

19
äußerst hilfsweise:

20
III. die Beklagte zu verpflichten, die Zahlung einer angemessenen Entschädigung an die Klägerin für die ihr entstehenden Nachteile infolge des planfestgestellten Vorhabens (bau- oder betriebsbedingt) festzusetzen.

21
Zur Begründung hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 15. Juni 2018 vorgebracht:

22
2.1. Mit dem PFB seien die Belange der Klägerin in Bezug auf die Aufrechterhaltung der bisherigen Zufahrt zu ihrem Anwesen und die sonstigen Beeinträchtigungen durch das planfestgestellte Vorhaben fehlerhaft ermittelt und unzutreffend gewürdigt worden. Die geplante Anbindung des Grundstücks sei kein gleichwertiger Ersatz für die durch das Vorhaben wegfallende bisherige Zufahrt. Vielmehr müsse im Bereich dieser Zufahrt eine Über- bzw. Unterführung der neuen Eisenbahnstrecke gebaut werden. Die Beseitigung der bisherigen Zufahrt und ihr Ersatz durch eine nur unzureichend geeignete und teilweise gefährliche „Erschließungsstraße Ost“ widerspreche auch der privatrechtlichen Umlegungs- und Grunddienstbarkeitsvereinbarung vom 18. Oktober 1989, die die Rechtsvorgängerin der Klägerin mit der Bundesrepublik (bzw. der DB) geschlossen habe. Die Beklagte sei an der Bestellung der vereinbarten Dienstbarkeit gemäß § 873 BGB beteiligt gewesen; die DB habe der Erschließung des Grundstücks der Klägerin auf Grundlage des Bebauungsplans mit Schreiben vom 6. Juli 1989 zugestimmt. Die Mieterin der Klägerin (L-GmbH) habe bereits angekündigt, mietvertragliche Gewährleistungsansprüche für den Fall geltend zu machen, dass die Zufahrt, die jetzt über die Bahntrasse führe, entfalle und stattdessen nur die planfestgestellte Erschließungsstraße gebaut werden solle.

23
2.2. Die geplante Bahnstrecke verursache auch unzumutbaren Betriebslärm, der vorgesehene Immissionsschutz reiche nicht aus. Die diesbezüglichen Einwendungen der Klägerin seien teils gar nicht behandelt, teils mit fehlerhafter Begründung zurückgewiesen worden. Der als Anlage 19.1 dem PFB beigefügte „Erläuterungsbericht Schallschutz“ (nachfolgend: Anl. 19.1) sei in verschiedener Hinsicht lücken- bzw. fehlerhaft. Dies gelte für die zugrunde gelegte (zu niedrige) Zahl der auf der neuen Bahnstrecke verkehrenden Züge. Fehlerhaft unberücksichtigt geblieben sei die erheblich stärkere Geräuschentwicklung durch Abbremsen und Beschleunigen, das aus zwei Gründen auftrete, nämlich weil die Gleise in Richtung Flughafen (nach Westen) abfielen und östlich des klägerischen Grundstücks der Haltepunkt Sch. vorgesehen sei. Entgegen der Nr. B.4.21.4.2.1 des PFB (der auf Anlage 2 der 16. BImSchV verweise) würden diese lärmerhöhenden Umstände in der Anlage 19.1 nicht beachtet; der zu erwartende Lärm sei also auch insofern mit zu niedrigen Werten prognostiziert worden. Die geplante Schallschutzwand entlang der Grenze des klägerischen Grundstückes sei ungenügend, wie sich aus der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros G … (vom 12.10.2016) mit den dabei ermittelten Innenraumlärmpegeln ergebe. Der Hinweis im PFB (S. 454), wonach die Betroffenen tagsüber durch weitestgehendes Geschlossen halten der Fenster dem Lärm entgehen könnten, sei ohne rechtliche Grundlage. Falsch sei auch die Rechtfertigung des nachts zu erwartenden Lärms (63,3 dB(A) in Büros und 60,9 dB(A) in der Halle, somit über dem Nachtrichtwert von 59 dB(A)) mit der Begründung (PFB Nr. B.4.9.1.6), die Büros würden nachts nicht genutzt. Tatsächlich werde in den Büros der jetzigen Mieterin aufgrund deren internationaler Ausrichtung, des Sitzes der Muttergesellschaft in den USA und der dadurch erforderlichen weltweiten Kommunikation über mehrere Zeitzonen hinweg auch nachts gearbeitet. Von einer solchen Büronutzung sei in einem am Flughafen orientierten Standort auch unabhängig von der derzeitigen Mieterin stets auszugehen. Zudem sei versäumt worden, den Lärm aus Luftverkehr und Straße einzubeziehen und auch für das klägerische Grundstück (nicht nur für die Wohngebäude K…str. … und ...) einen Summenpegel zu ermitteln. Daher sei weiterer aktiver Schallschutz erforderlich, zumal Werte über 60 dB(A) gesundheitsgefährdend seien.

24

2.3. Die Klägerin macht weiter geltend, im Einwendungsschriftsatz vom 28. Oktober 2015 (Anl. „K2“, gemeint ist „K3“) habe sie Einwendungen bezüglich des Baulärms vorgetragen. Zum Beweis dafür, dass die vier bemängelten Umstände zur Überschreitung der maßgeblichen Richtwerte nach der AVV Baulärm führten, möge ein Sachverständigengutachten eingeholt werden (Schriftsatz vom 15.6.2018, Nr. 3.2 auf S. 20, 21); ihr Vortrag unter Nr. 3.2 der Klagebegründung zum Baulärm reiche aus für die begehrte Beweiserhebung (Schriftsatz vom 27.2.2020, Nr. 2.2.4 auf S. 11).

25
2.4. Rechtsfehlerhaft behandle der PFB auch (unter Nr. 2.4.1.) betriebsbedingte und (unter Nr. 2.4.2) baubedingte Erschütterungen.

26
2.4.1. Dem vorgelegten Gutachten des T … („L ..., Auswirkungen des E.er Ringschlusses auf das Betriebsgelände“, Gutachten vom 22.10.2015 - nachfolgend: T … vom 22.10.2015) zufolge sei die dem PFB zugrundeliegende Erschütterungsprognose fehlerhaft. Entgegen den Ausführungen unter Nrn. B.4.21.6.2 und B.4.21.4.2.3 des PFB sei die gesteigerte Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Nutzung auf dem Grundstück der Klägerin (Lasermessungen und Roboterbetrieb bei Tests an Fahrzeugen usw.) zu berücksichtigen; die Einwendungen seien ausreichend spezifiziert worden und belegbar. Fehl gehe der Einwand der Beklagten, die Klägerin (bzw. ihre Mieterin) hätte bei Abschluss des Mietvertrages berücksichtigen müssen, dass künftig eine Bahntrasse errichtet und möglicherweise solche Erschütterungen auslösen werde. Vielmehr obliege es dem Vorhabensträger, auf vorhandene Nutzungen Rücksicht zu nehmen.

27
2.4.2. Fehlerhaft sei im PFB nicht verfügt worden, vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten eine Beweissicherung durchzuführen; auch fehle die Festsetzung einer Entschädigungsleistung für den Fall, dass baubedingte Schäden aufgetreten seien. Die mit Nr. A.4.6.3.4e des PFB verfügte Beweissicherung reiche nicht aus, weil keine Beweissicherung an den Gebäuden selbst angeordnet sei.

28
2.5. In Bezug auf den Brandschutz sei wegen der künftigen Insellage des klägerischen Grundstücks eine - bislang ausreichende - Entfluchtung der Gebäude nicht mehr gewährleistet. Dies ergebe sich auch aus der dort beigefügten Stellungnahme des Landratsamts E. (Kreisbranddirektion, vom 11.3.2016), in der eine Entfluchtung und Führung der über 500 Nutzer der Gebäude auf dem klägerischen Grundstück zu einem noch nicht näher definierten Sammelplatz über die künftige Erschließungsstraße als problematisch angesehen werde. Die Ansicht der Beklagten, wonach die Rettungs- und Entfluchtungsmöglichkeiten nicht verschlechtert würden und ohnehin nur ein nicht schutzwürdiger Lagevorteil seien, sei falsch. Das Interesse der Klägerin an der Aufrechterhaltung des derzeitigen Brandschutzniveaus müsse bei der Abwägung durch die Beklagte hinreichend berücksichtigt werden; der Brandschutz sei im Übrigen auch für die oben angesprochene Frage der gleichwertigen Erschließung des Grundstücks bedeutsam.

29
2.6. Verschiedene baustellenbedingte Beeinträchtigungen seien nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden. Es gehe (a) um eine entlang der Nordseite der Trasse vor dem Grundstück der Klägerin vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche und um eine Teilfläche der Zufahrt (Grunderwerbsplan Anlage 14.2.8, Nr. 3.150) von 64 m², durch die vorübergehend die Zufahrt zum Grundstück eingeschränkt werde, (b) darum, dass die neue Erschließungsstraße für das Grundstück vor Beseitigung der bisherigen Zufahrt fertig und - auch während der Bauarbeiten - dauerhaft nutzbar sein müsse (die Regelungen unter Nrn. A.4.12.17 und A.4.13.3 des PFB reichten dafür nicht), (c) um den im Grunderwerbsplan, Anlage 14.2.8, unter Nrn. 3.152 und 3.153 dargestellten Bereich südlich der G...strasse, der - entgegen dem PFB - nicht als Baustelleneinrichtungsfläche belegt werden dürfe, weil dort der Parkplatz der L-GmbH sei, und (d) die Aufrechterhaltung von Versorgungsleitungen für das Grundstück, die in der derzeitigen Zufahrt lägen und deren Fortbestand bzw. gleichwertiger Ersatz durch den PFB nicht sichergestellt sei. Der Hinweis in Nr. B.4.21.6 auf Nrn. A.14.12.17 und A.4.13.3 im PFB reiche nicht; nötig seien konkrete Auflagen.

30
3. Die Beklagte hat beantragt,

31

die Klage abzuweisen.

32
Sie macht geltend: Der Vortrag der Klägerin genüge teilweise schon nicht den Anforderungen des § 18e Abs. 5 AEG, wonach innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben seien. Darüber hinaus sei das Vorbringen der Klägerin nach dem Grundsatz der Planerhaltung von vornherein nicht geeignet, einen Anspruch auf Aufhebung des PFB zu rechtfertigen oder eine Rechtswidrigkeits- und Nichtvollziehbarkeitsfeststellung herbeizuführen. Die hier behauptete Verletzung materieller Rechtsvorschriften könnte nämlich - sofern sie bestünde - durch Entscheidungsergänzung behoben werden (§ 7 Abs. 5 UmwRG; § 75 Abs. 1a S. 2 VwVfG). Die Klägerin stelle die Feststellung des Plans für den E.er Ringschluss auf der vorgesehenen Trasse nicht grundsätzlich infrage; es gehe ihr vielmehr um - behauptete - Mängel des PFB, die nur mit dem hilfsweise gestellten Verpflichtungsantrag auf Erlass weiterer Schutzmaßnahmen verfolgt werden dürften; der Hilfsantrag sei aber unbegründet.

33
3.1. Was die Forderung der Klägerin nach einer der bisherigen Zufahrt vergleichbaren Überquerung des neuen Schienenwegs angehe, so habe der Eigentümer eines Grundstücks keinen zwingenden Rechtsanspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibe und nicht schlechter werde. Auch die Kritik der Klägerin an der planerischen Abwägung gehe fehl. Denn ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage sei kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang; die mit der Beseitigung der bisherigen Zufahrt verbundenen Erschwernisse der Zufahrt zum Grundstück seien aber im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nach § 18 S. 2 AEG entsprechend ihrem Gewicht zu berücksichtigen. Dies sei hier fehlerfrei geschehen (insb. PFB Nr. B. 4.21.6.1, S. 468 ff.).

34
3.2. Auch bezüglich der Anbindung des klägerischen Grundstücks an das öffentliche Verkehrsnetz habe das EBA das Abwägungsgebot (§ 18 S. 2 AEG) nicht verletzt. Dass die Bahnlinie dieses Grundstück vom übrigen Gewerbegebiet abschneiden werde, sei aus dem Bebauungsplan Nr. 20 der Gemeinde O … (mit dem gemäß § 8 BauNVO festgesetzten Gewerbegebiet) zu ersehen gewesen. Denn darin sei die für den E.er Ringschluss vorgesehene Trasse freigehalten.

35
3.2.1. Die Forderung der Klägerin, anstelle der nördlich der Plantrasse geplanten zweispurigen Erschließungsstraße etwa im Bereich der bisherigen Zufahrt eine Über- oder Unterführung des neuen Schienenwegs zur L...straße zu schaffen, habe das EBA ausführlich behandelt und rechtsfehlerfrei abgelehnt (insb. PFB Nr. B.4.21.6.1, S. 468 ff.); allenfalls läge ein nicht erheblicher Abwägungsmangel vor.

36
Die Klägerin mache hier im Grunde eine fehlerhafte Prüfung räumlicher Zufahrtsalternativen geltend. Auf diese Alternativenprüfung ließen sich die Grundsätze für die Auswahl der Schienenwegetrasse anwenden, wenn die Auswahl unter verschiedenen Ersatzzufahrtsalternativen zu einem Privatgrundstück notwendig sei, weil die Anlage einer solchen Ersatzzufahrt notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens i.S.v. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG sei. Falls vorliegend die Schaffung einer Ober- oder Unterführung im Bereich der bisherigen Zufahrt über die L...straße eine in Betracht kommende technische Alternative sein sollte, so wäre die eigentumsrechtliche Rechtsstellung der Klägerin jedenfalls im PFB abwägungsfehlerfrei bewertet und gewichtet worden. Entgegen der Ansicht der Klägerin enthalte die Dienstbarkeitsvereinbarung vom 18. Oktober 1989 keine dahingehend auszulegende Bedingung, dass die Interessen der Klägerin (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin) nur durch eine verkehrsmäßige Erschließung des klägerischen Grundstücks durch eine Unter- oder eine Überführung ordnungsgemäß gewahrt werden könnten. Zutreffend werde vielmehr im PFB (Nr. B.4.21.6.1.1, S. 469 ff.) ausgeführt, dass in der Vereinbarung eine Über- oder Unterführung des Schienenwegs nicht auf jeden Fall vorgesehen, sondern nur beispielhaft erwähnt sei. Das berücksichtigungsfähige Interesse der Grundstückseigentümerin sei bereits dann gewahrt, wenn deren Grundstück einen ihr zumutbaren Anschluss an das öffentliche Straßennetz erhalte. Die DB als Berechtigte aus der genannten Dienstbarkeit hätte schon 1989 nicht mehr zugestehen dürfen, als ihrer Verpflichtung zu einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung entsprochen habe; § 7 BHO habe damals das Gleiche bedeutet wie heute. Die heute bestehende Interessenlage der Klägerin könne nicht maßgeblich sein, weil dies in der Urkunde vom 18. Oktober 1989 nicht zum Ausdruck gekommen und von den damals

Beteiligten auch nicht zugrunde gelegt worden sei (wie in Nr. B.4.21.6.1.1, S. 469 ff. des PFB ausgeführt). Abgesehen davon wäre ein - unterstellter - Abwägungsfehler nicht erheblich (§ 75 Abs. 1a S. 1 VwVfG). Denn es gebe konkrete Anhaltspunkte dafür, dass das EBA auch dann die gleiche Entscheidung getroffen hätte, wenn es - was nicht der Fall sei - an einer privatrechtlichen Duldungsverpflichtung der Klägerin gegenüber der DB (bzw. jetzt der Vorhabensträgerin) fehlen würde. Denn das EBA hätte erklärtermaßen unter dem Gesichtspunkt der plangegebenen Vorbelastung der Klägerin mit der Plantrasse keine um mindestens 1,5 Mio. € teurere Ersatzzufahrt planfestgestellt. Die diesbezüglichen Erwägungen im PFB (Nr. B.4.21.2.1.2.6, S. 447; Nr. B.4.21.6.1.3, S. 478 f.) seien tragfähig.

37

3.2.2. Soweit die Klägerin meine, das EBA habe keine ausreichende Entfluchtung des klägerischen Gebäudes und keine gefahrlose Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage der Klägerin sichergestellt und keinen Fußweg zum S-Bahnhof Sch. bis zum westlichen Ende des Bahnsteigs Richtung Flughafen als kundenfreundliche Nutzung vorgesehen, gehe es um den durch Art. 14 GG geschützten Anliegergebrauch. Zum verfassungsrechtlich geschützten Kern des Anliegergebrauchs gehöre aber nur die Zufahrt mit Fahrzeugen insoweit, als der Anlieger zur angemessenen Nutzung seines Grundstücks unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten darauf angewiesen sei. Dies habe das EBA erkannt (PFB Nr. B.4.21.6.1.2.1, S. 473). Der Anliegergebrauch garantiere aber keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Hiervon ausgehend habe das EBA zutreffend eine (zu bauende) Erschließungsstraße nördlich der Plantrasse vom Bahnhof Sch. bis zum klägerischen Grundstück auf einer Länge von ca. 283 m für ausreichend erachtet. Die Straße solle für den LKW-Verkehr ausgelegt, einschließlich Bankett ca. 8 m breit und bituminös befestigt sein und einen 2 m breiten Gehweg haben (PFB Nr. B.4.21.6.1.2.1, S. 473). Die Erschließungsstraße sei auch nicht aus bautechnischen oder straßenverkehrsrechtlichen Gründen nur in unzumutbarer Weise nutzbar. Soweit die Klägerin meine, bisher sei der Begegnungsverkehr von fliehenden Personen und entgegenkommenden Einsatzfahrzeugen auf einen recht kurzen Zufahrtsbereich beschränkt, während auf der künftigen Erschließungsstraße nur ein 2 m breiter Gehweg bestehe und erst nach 500 m zu einem geeigneten Sammelplatz führe, gebe es keine zwingenden baurechtlichen Vorschriften, die zur Bereitstellung eines zweiten Rettungswegs im Freien sowie eines Sammelplatzes verpflichteten (PFB Nr. B.4.21.4.3, S. 462 f.). Nach der Beurteilung des Sachgebiets 10 der Regierung von Oberbayern sei die planfestgestellte Variante unter Brandschutzgesichtspunkten zwar nicht optimal, aber doch möglich (PFB Nr. B.4.21.4.3, S. 462). Das EBA habe ersichtlich die geplante Entfluchtung gebilligt, weil es sie für möglich und ausreichend halte. Der Ansicht der Klägerin, der status quo verschlechtere sich durch die Planung, stehe schon entgegen, dass ein Brandschutzkonzept der Klägerin für den gesamten Gebäudekomplex, das durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben beeinträchtigt werden könnte, nicht existiere. Zudem verlaufe die Entfluchtung sowohl gegenwärtig als auch künftig entgegen der Fahrtrichtung der anfahrenden Rettungsfahrzeuge.

38

Die Bedenken der Klägerin gegen die Eignung der vorgesehenen Tiefgaragenzufahrt seien anhand der Anlage 4.7 der Planunterlagen nicht nachvollziehbar. Im Erörterungstermin sei die Klägerin auf das entsprechende Vorbringen im Einwendungsschreiben auch nicht mehr zurückgekommen; auch im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange fänden die nunmehr geäußerten Bedenken der Klägerin keinen Widerhall, insbesondere nicht in der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Fr. (Schreiben vom 30.11.2015 S. 24). Zudem dürften diese Detailfragen der Ausführungsplanung vorbehalten werden. Die Optimierung eines kundenfreundlichen Zugangs für Fußgänger zum S-Bahnhof Sch. betreffe keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens, die bestimmter Schutzvorkehrungen bedürften, sondern sei eine zusätzliche Verbesserung des - erstmals geschaffenen - Zugangs zur S-Bahn für Kunden der Klägerin. Dem Wunsch nach einer solchen Verbesserung habe das EBA nicht Rechnung tragen müssen.

39

3.3. Das im PFB vorgesehene Immissionsschutzkonzept sei rechtsfehlerfrei.

40

3.3.1. Dies gelte zunächst für den Betriebslärm.

41

3.3.1.1. Dem PFB liege eine ordnungsgemäße Verkehrsprognose mit Zugzahlen gemäß Anhang 1.0 der Anl. 19.1 (S-Bahn: 328 Züge; SPNV: 80 Züge) zugrunde (PFB Nr. B.4.9.1.3, S. 259 ff.).

42
3.3.1.2. Auch die Immissionsprognose sei nicht zu beanstanden. Sie beruhe auf § 4 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV i.V.m. der Anlage 2 („Schall 03“). Diese Schall 03 habe als Anlage zur 16. BImSchV Teil an deren normativer Verbindlichkeit. Pegelkorrekturen, wie sie die Klägerin wünsche, könnten nur nach Maßgabe der Schall 03 vorgenommen werden. Der PFB weise in Nr. B.4.21.4.2.1, S. 454, zurecht darauf hin, dass bei den Schallquellenarten die Emissionen aus Antriebsgeräuschen als Eingangsgrößen zur Bemessung der Schallimmissionen eingingen und dass deren Bedeutung in Bahnhofsbereichen - gemäß Nr. 4.3 der Schall 03 - durch den dort vorzunehmenden Ansatz einer Mindestgeschwindigkeit berücksichtigt werde.

43
3.3.1.3. Die Klägerin könne keine Ergänzung des PFB um weitere oder weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gegen Schienenverkehrslärm oder eine erneute Entscheidung über solche Maßnahmen verlangen. Geboten sei nach § 41 Abs. 1 BImSchG (nur), solche Verkehrsgeräusche zu vermeiden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien.

44
Die für die Tagzeit maßgeblichen Pegel ergäben sich vorliegend für das Gewerbegebiet aus § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 4 Abs. 1 Satz 2 der 16. BImSchV (von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr max. 69 dB(A)). Dies werde für das klägerische Grundstück durch die in Nr. A.4.6.1.1, S. 42 f., des PFB vorgeschriebene Lärmschutzwand erreicht, wie unter Nr. B.4.21.4.2.1 (S. 453 f.) ausgeführt.

45
Das EBA habe im PFB auch die Prognose der nachts zu erwartenden Lärmbelastung fehlerfrei vorgenommen. Insoweit gelte zwar grundsätzlich gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 4 Abs. 1 Satz 2 der 16. BImSchV von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Maximalpegel von 59 dB(A), allerdings gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV dann nicht, wenn die zu schützende Nutzung nur tagsüber ausgeübt werde; davon sei der PFB zu Recht ausgegangen. Die Klägerin wende insofern zwar ein, bei Gewerbegrundstücken in der Nähe des Flughafens München - und auch bei den Mietern der Klägerin - würden Büros auch nachts genutzt, da diese international ausgerichtet seien und auch nachts mit anderen Erdteilen kommunizieren müssten. Die Klägerin habe aber nicht nachvollziehbar dargelegt, dass auf dem Grundstück L...straße … Büros nachts mehr als nur vorübergehend genutzt würden. Zudem werde im PFB unter Nr. B.4.9.1.4.1.2, S. 261, und Nr. B.4.9.1.6, S. 265, zutreffend darauf hingewiesen, dass die Büronutzung im Gewerbegebiet keine auch während der Nacht als im Sinn von § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV „zu schützende Nutzung“ anzusehen sei. Der abgesenkte Immissionsgrenzwert für Gewerbegebiete für die Nachtzeit trage ersichtlich dem Umstand Rechnung, dass Gewerbegebiete nach ihrer normativen Zweckbestimmung nicht ausschließlich, sondern nur vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben dienten (§ 8 Abs. 1 BauNVO). Der abgesenkte Nachtwert diene dem Schutz der sonstigen, schutzwürdigeren Nutzungen, etwa der in solchen Gebieten ebenfalls ausnahmsweise zugelassenen Wohnnutzung (z.B. Betriebsleiterwohnungen), die der Normgeber der 16. BImSchV im Gewerbegebiet - anders als im Industriegebiet - als schutzwürdig eingestuft habe. Bei der behaupteten nächtlichen Büronutzung in den Gebäuden der Klägerin handele es sich aber um einen Bestandteil einer gewerblichen Nutzung, die nachts nicht schutzwürdiger sei als tagsüber. Dass diese nachts durch den abgesenkten Nachtwert stärker zu schützen sei als am Tag, sei § 2 der 16. BImSchV bei zutreffender systematischer und teleologischer Auslegung nicht zu entnehmen.

46
3.3.1.4. Eine Gesamtlärmbetrachtung (Schiene/L2./Straße) sei hier verfassungsrechtlich nicht geboten, ein Gesamtlärm- oder Summenpegel für Schienen-, Straßen-, und Luftverkehrsgeräusche habe nicht festgelegt werden müssen. Das überkommene Lärmschutzsystem sei durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils die von ihnen erfassten Geräuscharten isoliert bewerten, also bereichsfremde Geräuschquellen aus der Betrachtung ausblenden würden. Nur dann, wenn ein neuer oder zu ändernder Verkehrsweg zusammen mit Vorbelastungen anderer Verkehre insgesamt eine Belastung hervorrufe, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreiche oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führe, reiche eine rein sektorale Betrachtung nicht aus Davon sei der PFB ausgegangen, indem

er als Obergrenze einen Gesamtpegel von mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts angenommen habe (PFB Nr. B 4.9.1.6, S. 265).

47
3.3.2. Auch der Schutz vor Baulärm sei im PFB rechtsfehlerfrei abgearbeitet worden. Zwar setzte der PFB die Basisdaten der Anl. 19.1 (Schallleistungspegel, Betriebszeiten einzelner Maschinen, Arbeitsvorgänge und der Baustelle insgesamt) nicht verbindlich fest (die Anl. 19.1 diene nur der Information). Das EBA habe aber nach der Rechtsprechung von konkreten Schutzvorkehrungen absehen und es als ausreichend betrachten dürfen, nur möglicherweise notwendige Maßnahmen im Rahmen der Überwachung durch einen Immissionsschutzbeauftragten vornehmen zu lassen, wie sie in Nr. B.4.21.4.2.2, S. 455, angesprochen seien, und dies im verfügenden Teil unter Nr. A.4.6.3.2, S. 47, und Nr. A.4.6.3.1, S. 45 f., zu regeln.

48
3.3.3. Bezüglich betriebsbedingter Erschütterungen setze sich die Klägerin - entgegen § 18e Abs. 5 AEG, § 6 S. 1 UmwRG - weitgehend nicht mit Nr. B.4.21.4.2.3, S. 456 ff., des PFB auseinander. Bezüglich ihrer konkreteren Forderung, wegen der gesteigerten Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Grundstücksnutzung durch ihre Mieterin (Lasermessungen und Roboterbetrieb) bessere Schutzvorkehrungen anzuordnen, werde im PFB unter Nr. B.4.21.4.2.3, S. 459, u.a. zutreffend ausgeführt, dass eine außergewöhnliche Erschütterungsempfindlichkeit nicht schutzwürdig sei. Zudem sei der Klägerin und ihrer Mieterin die plangegebene Vorbelastung des Grundstücks beim Abschluss des Mietvertrags im Jahr 2011 bekannt gewesen. Ansprüche auf höheren Erschütterungsschutz bestünden nicht. Beim Neubau eines Schienenwegs dürfe auch an die plangegebene Vorbelastung dahingehend angeknüpft werden, dass Erschütterungen, die sich im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung hielten (sogar wenn diese die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 überstiegen), regelmäßig hinzunehmen seien. Die plangegebene Vorbelastung beruhe hier darauf, dass wegen der seit Jahrzehnten bestehenden Planung einer zweigleisigen Strecke für den S-Bahn- und sonstigen Personennahverkehr im Bebauungsplan Nr. 20 eine Trasse freigehalten worden sei. Diese Planung impliziere zwar einen Erschütterungsschutz, der den Anhaltswerten der DIN 4150-2 und -3 entspreche, aber keinen solchen, der Rücksicht auf besonders empfindliche Geräte und Maschinen nehmen müsse. Nach den Feststellungen des EBA lägen die Beurteilungsschwingstärken vorliegend mit KBFTr (tags) von 0,12 und KBFTr (nachts) von 0,09 unter dem Anhaltswert Ar der DIN 4150-2, Tabelle 1 für Gewerbegebiete. Dasselbe gelte (PFB Nr. B.4.21.4.2.3, S. 458) auch für die Anhaltswerte der DIN 4150-3. Einen weiter gehenden Erschütterungsschutz könne die Klägerin nicht verlangen.

49
3.3.4. Die von der Klägerin geforderten Beweissicherungsmaßnahmen vor dem Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten seien unter Nr. A.4.6.3.4 Buchst. e, S. 48, des PFB verfügt; diese Regelung reiche aus.

50
3.4. Zu Unrecht bezweifle die Klägerin, dass während der Bauzeit die Zufahrt zu ihrem Grundstück nicht stets gewährleistet sei. Denn dies sehe der PFB unter Nr. A.4.12.17, S. 59, und Nr. A.4.13.3, S. 60, vor. Entgegen der Ansicht der Klägerin gelte diese Nebenbestimmung auch für ihr betriebliches Grundstück (wie sich aus Nr. B.4.21.6.4, S. 478 f., ergebe) und auch nicht nur für gegenwärtige, sondern auch für Ersatzzufahrten. Mit Rücksicht auf den Anliegergebrauch (Art. 14 GG) könne der PFB nicht anders verstanden werden, als dass eine Zufahrt auf der bisherigen oder aber der künftigen Z.-straße grundsätzlich gewährleistet sein solle.

51
Auch die Ver- und Entsorgung sei während der Bauarbeiten gewährleistet. Hierfür werde im PFB (Nr. B.4.21.4.5, S. 463, Anlage 2 - Bauwerksverzeichnis - Nrn. 2019-2022, -2028 und -2030, Anlagen 5.7 und 5.8 - Spartenpläne) geregelt, dass lediglich Sicherungen/Anpassungen im Bereich der zukünftigen Bahnquerungen erfolgen sollten. Hierauf gehe die Klägerin nicht ein; sie erkläre ihre Zweifel nicht.

52
Soweit die Klägerin einen als Parkplatz genutzten Bereich der Grundstücke FlNrn. 5795/9 und 5457/5 als eigenen Belang geltend mache, könne sie nicht gehört werden. Sie habe keinerlei Rechte an diesen Grundstücken geltend gemacht (Grunderwerbsverzeichnis Anlage 14.1 Nrn. 3152 und 3153 der Planunterlagen).

53
4. Die Beigeladene hat gleichfalls beantragt,

54
die Klage abzuweisen.

55
Sie bringt im Wesentlichen die gleichen Gründe vor wie die Beklagte. Sie macht zudem geltend, der Klägerin fehle das Rechtsschutzbedürfnis. Denn die Rechtsvorgängerin der Klägerin habe sich durch die zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (DB), deren gesetzliche Rechtsnachfolgerin die Beigeladene sei, bestellten Dienstbarkeit verpflichtet, zu dulden, dass auf der in der Bestellungsurkunde näher bezeichneten Fläche eine Gleisanlage mit Nebeneinrichtungen errichtet werde, sofern z.B. durch eine Unter- oder eine Überführung eine ordnungsgemäße, ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung ihres nördlich der Trasse gelegenen Grundstücks gewährleistet sei. Die vertragliche, durch eine Dienstbarkeit gesicherte Duldungspflicht hänge nicht davon ab, dass das zu duldende Vorhaben zuvor auf seine Rechtmäßigkeit geprüft worden oder das Vorhaben rechtmäßig sei, sondern nur von der im Vertrag genannten und mit den angefochtenen PFB gewährleisteten ordnungsgemäßen verkehrsmäßigen Erschließung des nördlich der Trasse gelegenen Grundstücks. Die Klägerin habe somit für ihre Klage kein schutzwürdiges Interesse.

56
5. Mit Schriftsatz vom 27. Februar 2020 hat die Klägerin auf den Vortrag der Beklagten und der Beigeladenen erwidert. Sie hat insbesondere vorgebracht:

57
Infolge des PFB verliere die Klägerin die Anbindung des Grundstücks an das öffentliche Verkehrsnetz. Dies sei im Verfahren fehlerhaft nicht ausreichend gewichtet und abgewogen worden. Die Klägerin sei gerade nicht zur Duldung des Anbindungsverlustes privatrechtlich verpflichtet. Denn die mit der Dienstbarkeit begründete Pflicht zur Duldung von Gleisanlagen samt Nebeneinrichtungen bestehe nur unter der Maßgabe, dass der Grundstückseigentümerin eine ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung ihres nördlich der Trasse gelegenen Grundstückes gewährleistet werde. Damit habe die Duldungspflicht unter der - privatrechtlich zulässigen - aufschiebenden Bedingung gestanden, dass für den Wegfall der bisherigen Erschließung ein interessengerechter Ersatz geschaffen werde. Entgegen der Meinung der Beigeladenen ergebe sich aus der privatrechtlichen Vereinbarung ein Anspruch auf Errichten einer Über- oder Unterführung im Bereich der bisherigen Zufahrt. Die Umlegungsvereinbarung binde auch die Beigeladene als Rechtsnachfolgerin der DB, die zwar nicht unmittelbare Partei der Umlegungsvereinbarung gewesen sei, sich dinglich aber gemäß § 873 BGB über den Inhalt der Dienstbarkeit und damit auch über die dort vorgesehene Bedingung der Schaffung einer Zufahrt mit dem Rechtsvorgänger der Klägerin geeinigt habe. Bei der Interessenabwägung seien daher nicht nur die allgemeinen Anliegerinteressen, sondern alle Interessen der Klägerin hinreichend zu würdigen. Nur durch eine Über- oder Unterführung etwa an gleicher Lage wie die bisherige Zufahrt sei nicht nur dem allgemeinen Anliegerinteresse, sondern auch dem Interesse der Klägerin daran Rechnung getragen, dass sie unmittelbar an das übrige Gewerbegebiet angebunden und nicht - in einer inselgleichen Lage - vom übrigen Gewerbegebiet abgeschnitten werde. Die Schaffung einer solchermaßen interessegerechten Alternative einer Zufahrt sei auch nicht unter dem Vorbehalt der damit einhergehenden Kosten gestanden. Diese Einschränkung der Duldungspflicht der Klägerin habe die Beklagte unbeachtet gelassen (S. 469 ff. des PFB); sie beziehe sich stets nur auf den allgemeinen Anliegergebrauch und die grundsätzlichen Eigentümerrechte, beachte aber nicht, dass vorliegend aufgrund der bestehenden bedingten Dienstbarkeit ein über den normalen Umfang dieser Rechte hinausgehendes Recht bestehe. Übrigens sei bei Abschluss des Kaufvertrags und damit bei der Formulierung der Duldungspflicht die weitere Nutzung der Grundstücke der Klägerin gerade nicht klar gewesen. Daher sei die Einschränkung der Duldungspflicht bedingungslos formuliert. Somit müsse eine in jeglicher Hinsicht die Interessen wahrende Erschließung gewährleistet sein, gleichgültig wie diese Interessen gelagert seien.

58
Die Einwendungen der Klägerin in Bezug auf den Immissionsschutz seien deswegen fehlerhaft abgewogen worden, weil sich die Beklagte insoweit nicht spezifisch mit diesen Einwendungen befasse, sondern bezüglich des Lärmschutzes und der Erschütterungen, des Brandschutzes sowie der baustellenbedingten

Beeinträchtigungen pauschal auf ihre Ausführungen unter Nr. B.4.21.4.2 (S. 478 des PFB) verweise, also auf die Abwägungen in Bezug auf einen anderen Einwender. Es handele sich um einen Abwägungsausfall. Dieser sei erheblich. Es sei nicht auszuschließen, dass die Beklagte - wäre sie sich der dargestellten Sachlage vollends bewusst gewesen - eine andere Trassenführung beschlossen oder weitergehende immissionsschutzrechtliche Festsetzungen getroffen hätte.

59
Beim Schutz vor betriebsbedingtem Lärm sei zwar möglicherweise der Regionalverkehr ausreichend berücksichtigt worden, nicht aber der zu erwartende überregionale Verkehr Richtung R. und L. über Fr. und Flughafen M. nach E. und M. (Anl. 19.1); Verkehr nach R. (und noch weiter) könne auch nicht mehr als „regionaler Verkehr“ bezeichnet werden. Unberücksichtigt sei bei der Prognose der Schallimmissionen und in der Abwägung geblieben, dass (wie auf S. 18 und 21 in Anl. 19.1 ausgeführt) auch „Personenfernverkehr“ und Verkehr nach Nordost- und Südostbayern angebunden werden solle, also Verkehr, der nicht nur dem regionalen Bedarf diene.

60
Die Ausführungen im PFB zu den Lärmauswirkungen infolge der Steigung bzw. des Gefälles der Strecke, der Anfahr- und Bremsgeräusche sowie auf die Daten in dem der Immissionsprognose zugrundeliegenden Betriebsprogramm der Strecke 5601 (PFB Nr. B.4.21.6.2, S. 478 mit Verweis auf Nr. B.4.21.4.2, S. 453) seien ungenügend, denn die Antriebsgeräusche seien nicht diejenigen Geräusche, auf die sich die Klägerin beziehe. Die im PFB betrachteten Antriebsgeräusche des Bremsens und Anfahrens seien nur diejenigen Geräusche, die hervorgerufen würden, wenn sich eine Bahn einer Haltestelle nähere. Der Klägerin dagegen gehe es um Brems- und Beschleunigungsgeräusche, die aufgrund des abschüssigen Streckenverlaufs auf freier Strecke - außerhalb eines Haltepunktes - aufträten. Diese Geräusche seien nicht in der Immissionsprognose miteinbezogen; damit werde gegen die Vorgaben der 16. BImSchV verstoßen.

61
Die aktiven Schallschutzmaßnahmen seien ungenügend. Die festgesetzte Schallschutzwand sei nur 1 m bis 2 m hoch. Damit hätten insbesondere die Büros oberhalb des 2. OG keinen Lärmschutz, obwohl sie ebenso schutzwürdig seien wie die weiter unten gelegenen Räume. Der zu erwartende Innenlärmpegel von 38 dB(A) lasse bei den Einzelbüros und Besprechungszimmern im 3. OG eine uneingeschränkte Kommunikation nicht mehr zu (Überschreitung des Mittelwertes von 35 dB(A) gemäß VDI-Richtlinie 2719). Der Fall, in dem das Bundesverwaltungsgericht (U.v. 18.4.1996 - 11 A 86/95) den Betroffenen zugemutet habe, selbst für passiven Schallschutz durch Schließen des Fensters zu sorgen, sei anders gelagert gewesen. Dort seien nämlich - anders als hier - aktive Schallschutzmaßnahmen wegen der innerstädtischen Lage nicht möglich gewesen. Hier könne die vorgesehene Schallschutzwand so erhöht werden, dass auch angemessene Innenlärmpegel erreicht würden. Insofern gehe der aktive Lärmschutz dem passiven vor (§§ 41, 42 BImSchG).

62
Indem die Behörde zulasse, dass die maßgeblichen immissionsschutzrechtlichen Nachtwerte von 59 dB(A) in dem Gewerbegebiet voraussichtlich (mit 63,3 dB(A) erheblich) überschritten würden, verstoße die Beklagte gleichfalls gegen die immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen (PFB Nr. B 4.9.1.6). Grund dafür, dass nachts auch in einem Gewerbegebiet abgesenkte Richtwerte gälten, sei, dass nachts - wegen des nachts insgesamt regelmäßig geringeren Umgebungslärms - einzelne Geräusche bewusster und damit störender wahrgenommen würden als tagsüber. Die abgesenkten Richtwerte zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gälten unabhängig davon, ob - wie hier - in dem Gewerbegebiet auch nachts gearbeitet werde oder sich - wie hier nicht - einzelne Betriebsleiterwohnungen befänden. Derartige Umstände würden die Nutzung in dem Gewerbegebiet noch empfindlicher erscheinen lassen. Sie änderten dagegen nichts an der uneingeschränkten Geltung der abgesenkten Nachtrichtwerte. Diese dürften nicht überschritten werden, unabhängig davon, ob in dem Gebiet nachts schutzwürdige Nutzungen vorhanden seien.

63
Der Planfeststellungsbeschluss gewähre nur unzureichenden Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungen. Die Beklagte verweise im PFB (S. 452, 456 ff.) insoweit nur pauschal auf gutachterliche Stellungnahmen und übertrage der Klägerin die Verantwortung für die betriebsbedingten Erschütterungen. Damit verstoße sie gegen das immissionsschutzrechtliche Gebot der Konfliktbewältigung durch die Behörde selbst.

64
6. Der Verwaltungsgerichtshof hat über die vorliegende Klage und über die ihrer Mieterin (Az. 22 A 18.40037) gemeinsam verhandelt. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die beigezogenen Verwaltungsverfahrensakten und die Gerichtsakten beider Verfahren mit der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 12. März 2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

65
Die Klage ist zulässig. Sie ist ausweislich der aktenkundigen Daten der Zustellung des PFB (5.4.2018) und der Klageerhebung (Montag, 7.5.2018) fristgerecht erhoben worden. Die Klagebefugnis der Klägerin gemäß § 42 Abs. 2 VwGO ergibt sich für die Klage insgesamt schon daraus, dass mit dem angegriffenen PFB die Rechtsgrundlage für Eingriffe ins verfassungsrechtlich durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Grundeigentum der Klägerin geschaffen werden soll. Inwieweit im Einzelnen Rechtsbeeinträchtigungen der Klägerin vorliegen und rechtswidrig sind, ist dagegen erst im Rahmen der Begründetheit zu prüfen.

66
Die im Jahr 1989 von der Rechtsvorgängerin der Klägerin (der „M ... KG“ - nachfolgend: M-KG) in Bezug auf den Bau einer Bahnlinie über ihr Grundstück abgegebenen Erklärungen schränken die Zulässigkeit der vorliegenden Klage nicht ein. Die M-KG hat im Jahr 1989 anlässlich der schuldrechtlichen Verträge für ihren Eigentumserwerb am Grundstück FINr. 5462/9 (Gemarkung O …, S…, L...straße ...) zugleich schuldrechtlich erklärt, den späteren Bau einer Bahnlinie über dieses Grundstück zu dulden und zu diesem Zweck eine auf dem Grundstück lastende beschränkte persönliche Dienstbarkeit zugunsten der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen zu bestellen; diese wurde dann ins Grundbuch eingetragen. Dies führt indes nicht zur Unzulässigkeit der Klage insbesondere unter dem Gesichtspunkt eines Klageverzichts. Zum einen hat die M-KG die Duldung des Vorhabens nicht unbedingt erklärt, sondern sie mit dem Vorbehalt verbunden, dass eine „ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung“ geschaffen werde. Es kann nicht angenommen werden, dass die M-KG für den Fall, dass die Schaffung einer solchen Erschließung Gegenstand einer rechtsbehelfsfähigen hoheitlichen Entscheidung (wie vorliegend durch den PFB) sein werde, auf die Möglichkeit der gerichtlichen Überprüfung dieser hoheitlichen Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit verzichten wollte. Den einschlägigen Erklärungen der M-KG zur späteren Inanspruchnahme ihres Grundstücks für den Bau der Bahnlinie fehlte es damit bereits an der - angesichts der prozessualen Tragweite eines Klageverzichts erforderlichen - Eindeutigkeit und Zweifelsfreiheit, um als Klageverzicht ausgelegt werden zu können (vgl. VGH BW, B.v. 13.6.2007 - 3 S 728/06 - juris Rn. 16; BVerwG, U.v. 28.4.1978 - VII C 50.75 - juris Rn. 13). Davon unabhängig ist ein Klageverzicht in Bezug auf einen erst noch zu erlassenden Verwaltungsakt regelmäßig unwirksam (vgl. BayVGH, B.v. 9.1.2017 - 12 C 16.2076 - juris Rn. 7 m.w.N.; Rennert in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, vor § 40 bis 53 Rn. 24 m.w.N.); er wird nur ausnahmsweise unter engen, fallbezogen zu beurteilenden Voraussetzungen für zulässig gehalten, u.a. der Voraussetzung, dass Inhalt und Erlasszeitpunkt des künftigen Verwaltungsakts bereits bestimmt und dem Verzichtenden bekannt sind (vgl. OVG Berlin, U.v. 9.2.1978 - III B 15.78 - juris Leitsatz 1); hiervon kann im Fall eines derart komplexen Verwaltungsakts wie des vorliegenden PFB nicht die Rede sein.

II.

67
Die Klage ist unbegründet.

68
1. Der Hauptantrag (Nr. I) hat keinen Erfolg, weil dem strittigen Vorhaben weder die Planrechtfertigung fehlt noch Verstöße gegen zwingendes Recht oder rechtserhebliche Abwägungsfehler vorliegen, die die Aufhebung des PFB oder - als Minus hierzu - die Feststellung von dessen Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigen könnten. Die Klägerin hat auch keinen Anspruch auf diejenigen Ergänzungen des PFB, zu denen die Beklagte mit den Hilfsanträgen unter Nr. II verpflichtet werden soll, und keinen Anspruch darauf, dass (wie unter Nr. III hilfsweise beantragt) die Beklagte im PFB eine Entschädigung für die der Klägerin entstehenden Nachteile infolge des planfestgestellten Vorhabens festsetzt.

69
2. Anhaltspunkte dafür, dass die Planrechtfertigung für das streitige Vorhaben nicht gegeben wäre, sind nicht ersichtlich. Das EBA hat unter Nr. B.4.1 des PFB (S. 108 bis 114) ausführlich dargestellt, weshalb das Gesamtvorhaben „Lückenschluss E. - Flughafen M.“ und - als dessen Teil - insbesondere der verfahrensgegenständliche PFA 4.1, gemessen an den Zielen gemäß § 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG; im Folgenden - soweit nicht anders bezeichnet - in der zum Zeitpunkt des Erlasses des PFB gültigen Fassung vom 9.12.2006) als maßgeblichem Fachplanungsgesetz, vernünftigerweise geboten ist im Sinn der Rechtsprechung (BVerwG, z.B. U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 182 m.w.N.; BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40036 - juris Rn. 28 bis 31). Es hat insbesondere ausgeführt, das streitige Vorhaben habe u.a. zum Ziel, eine zusätzliche Anbindung an den Flughafen M. aus Richtung Osten, einen neuen Bahnhof im Bereich der Ortschaft Sch., einen Abzweig für die überregionale Anbindung in Richtung M2 und einen neuen Haltepunkt für den überregionalen Verkehr zu schaffen, die Betriebsqualität zu verbessern und das Angebot aus Richtung Nordostbayern dadurch zu verdichten, dass die Zugwenden aus dem bestehenden Flughafentunnel in die neu zu errichtende Abstell- und Wendeanlage Sch. verlegt werden (PFB S. 110). Diese und weitere im PFB enthaltene Erwägungen sind nachvollziehbar und stützen die Einschätzung des EBA, dass dem streitigen Vorhaben die Planrechtfertigung nicht fehlt; das Vorhaben dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene im Sinn von § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG (vgl. BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40036 - juris Rn. 31 m.w.N.).

70
3. Für das streitige Vorhaben wurde gemäß § 18 Satz 2 AEG, §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F. i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a.F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Rechtserhebliche Fehler in Bezug auf diese Prüfung hat die Klägerin nicht geltend gemacht, sie sind auch nicht ersichtlich.

71
4. Der angegriffene PFB verstößt nicht gegen zwingendes Recht, soweit dieses den Schutz vor Lärmimmissionen während des Betriebs der Bahnlinie betrifft. Maßgeblich sind insoweit § 2 Abs. 1 Nr. 4, §§ 41 bis 43 BImSchG, die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung). § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet einen Vorhabensträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Konkretisiert wird diese Anforderung durch die auf der Grundlage von §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG ergangene 16. BImSchV. Diese legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest, die durch die von dem jeweiligen Vorhaben verursachten Beurteilungspegel nicht überschritten werden dürfen.

72
Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist in Nr. A.4.6.1 des angegriffenen PFB (ab S. 42) für betriebsbedingte Lärmimmissionen und in Nrn. A.4.6.3.1 bis A.4.6.3.3 (S. 45 bis 47) für baubedingte Lärmimmissionen geregelt. Dem planfestgestellten Konzept für betriebsbedingte Lärmimmissionen liegt die schalltechnische Untersuchung der O ... GmbH (nachfolgend: O-GmbH) zugrunde. Die schalltechnische Untersuchung als Gesamtheit ist als Anl. 19 dem festgestellten Plan zur Information beigefügt (vgl. Nr. A.2 auf S. 23 und 24 des PFB); zu ihr gehören mit dem Stand vom 28. Februar 2014 (unterzeichnet vom Vertreter der Vorhabensträger am 30.6.2015) das eigentliche Schallgutachten („Anlage 19.1 - Schallschutz - Erläuterungsbericht“; nachfolgend Anl. 19.1), drei Lagepläne (Anl. 19.2.1 bis 19.2.3) und die Konformitätserklärung zur Schall 03 (Anl. 19.3). Die Ergebnisse der Untersuchung des Schienenverkehrslärms sind für das Anwesen der Klägerin innerhalb der Anl. 19.1 im „Anhang 2 - Ergebnistabelle 1“ (S. 6 bis 8 des Gesamtanhangs) dargestellt; hierbei werden für fünf untersuchte Stockwerke (EG bis OG 4), für zwei verschiedene Gebäudenummern (IO 01 und IO 02) und mehrere Fassadenpunkte die Ergebnisse gesondert angegeben. Der Untersuchung zufolge wird an einigen Messpunkten der für das dortige Gewerbegebiet maßgebliche Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV während der Tagzeit (69 dB(A)) überschritten; in diesen Fällen sehen die Anl. 19.1 und der PFB zur Einhaltung des Grenzwerts eine Lärmschutzwand vor. Dagegen ist zum Schutz vor Lärmimmissionen während der Nacht kein (zusätzlicher) Lärmschutz vorgesehen, obwohl der maßgebliche

nächtliche Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV (59 dB(A)) auch mit der vorgesehenen Lärmschutzwand nicht an allen Messpunkten eingehalten werden kann (Nr. B.4.9.1.4.1.2 auf S. 261 des PFB). Im Rahmen der Begründung des PFB wird auf die Einwendungen der Klägerin und ihrer Mieterin (der L-GmbH) betreffend den Verkehrslärm unter Nr. B.4.21.6 ab S. 468 des PFB (Klägerin) bzw. Nr. B.4.21.4.2, insb. Nr. B.4.21.4.2.1, ab S. 452 des PFB (L-GmbH) eingegangen. Der Verwaltungsgerichtshof sieht keine Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der für die schalltechnische Untersuchung verwendeten Daten, der hierauf beruhenden Prognosen und des daraus entwickelten vom EBA planfestgestellten Schallschutzkonzeptes. Die gegen dieses Konzept und seine Begründung (Nr. B.4.21.4.2.1 „Verkehrslärm“ ab S. 453 des PFB; Nr. B.4.21.6 ab S. 468 des PFB) von der Klägerin im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwände greifen nicht durch.

73
4.1. Die Beigeladene hat vorgetragen, dass die dem Schallgutachten (Anl. 19.1) zugrundeliegenden Daten (Zugzahlen, Zuglängen, Schienenverkehrsarten) im Betriebsprogramm der Strecke 5601 festgelegt und für die Prognose von dort übernommen worden seien. Die Klägerin hat demgegenüber bemängelt, dass der zu erwartende überregionale Verkehr (aus und in Richtung R. und L. über Fr. und Flughafen M. nach E. und M2; Personenfernverkehr von und nach Nordost- und Südostbayern; ferner auch Güterverkehr) unberücksichtigt geblieben sei. Dies trifft indes nicht zu. Insoweit hat in tatsächlicher Hinsicht die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass Züge des Fernverkehrs nicht Gegenstand des Betriebsprogramms seien, das nach den Anforderungen des Freistaats Bayern als zuständigem Aufgabenträger gefahren werden solle; die betrachteten Zugzahlen hätten sich nach dem gerichtet, was innerhalb des Prognosehorizonts als Verkehr zu erwarten sei; Züge des Fernverkehrs sollten dort nicht fahren; die in Anl. 1 - Erläuterungsbericht angesprochenen, über das Betriebsprogramm hinausgehenden Verkehre seien derzeit nicht absehbar (vgl. Protokoll über die mündliche Verhandlung vom 12.3.2020, S. 4 unten, S. 5 oben). ORRin Dr. B* … (BayStMBWV) und Dipl. Ing. P* … (DB N. AG) haben hierzu ergänzt, dass Verkehre aus und in Richtung Regensburg und auch Salzburg Schienenpersonennahverkehr seien und als solche in den Zugzahlen berücksichtigt seien, und dass vorliegend der Flughafentunnel das „begrenzende Element“ sei. Er könne mit seiner technischen Ausgestaltung keinen Güterverkehr aufnehmen, so dass im Prognosehorizont auch nicht mit Güterverkehr zu rechnen sei. Der Tunnel sei technisch für S-Bahnähnliche Züge ausgelegt. Typischerweise etwa im Fernverkehr eingesetzte ICE-Züge könnten dort nicht fahren (vgl. Protokoll vom 12.3.2020, S. 5). Diese Aussagen sind nachvollziehbar. Damit stehen auch Angaben in einem der Anl. 19.1, als Anhang 1.0 beigefügten Schreiben der DB N. AG vom 14. Februar 2014 an das Planungsbüro (O-GmbH) in Einklang, in dem die für die Untersuchungen zu Schall- und Erschütterungsimmissionen zu unterstellenden Zugzahlen und Zuglängen angegeben werden. Dort sind nur Züge des Personenverkehrs aufgeführt, nämlich S-Bahnen und SPNV (Schienenpersonennahverkehr), dagegen kein Güterverkehr. Demzufolge ist die neue Bahnstrecke nicht für Güterverkehr trassiert (PFB S. 398 Mitte). Dass in Anl. 1 - Erläuterungsbericht dagegen von Fernverkehr und auch von Güterverkehr die Rede ist, spricht nicht gegen die inhaltliche Richtigkeit dieser Angaben über die für die Schallprognose zu unterstellenden Schienenverkehre. Denn zwar heißt es in Anl. 1 - Erläuterungsbericht auf S. 18, “Die Fernbahnstreckenanbindung ist so auszubauen, dass nicht nur der Personenfernverkehr, sondern auch der Personennahverkehr und der Güterverkehr bewältigt werden können“. Hierbei handelt es sich aber nicht um die Darstellung des konkreten Betriebsprogramms für das planfestgestellte Vorhaben im Prognosehorizont, sondern um die Wiedergabe einer der Maßgaben, die in der Landesplanerischen Beurteilung vom 28. Februar 1992 enthalten sind und in Anl. 1 - Erläuterungsbericht (S. 16 ff.) als für den PFA 4.1 relevante, gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG in der Abwägung als sonstiges Erfordernis der Raumordnung zu berücksichtigende Maßgaben bezeichnet werden.

74
Die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung einerseits und das konkrete Betriebsprogramm andererseits sind indes voneinander zu unterscheiden. Es liegt nahe, dass die landesplanerische Beurteilung die verkehrliche Zielsetzung einer - erst noch zu bauenden - Strecke im Blick hat und daher die optimale Auslastung der Strecke nicht ausschließen will; der aus technischen Gründen mögliche und aufgrund einer Bedarfsprognose im Prognosehorizont zu erwartende Verkehr kann indes hiervon abweichen und hinter der Zielsetzung der landesplanerischen Beurteilung zurückbleiben. Im konkreten Betriebsprogramm für den PFA 4.1 kommt Güterverkehr nicht vor; auch aus der Anl. 1 - Erläuterungsbericht ergibt sich insoweit nichts Gegenteiliges. Es wäre in rechtlicher Hinsicht auch nicht zutreffend, bei der

schalltechnischen Untersuchung und der darin vorzunehmenden Prognose der vorhabensbedingten Lärmbelastung eine zwar landesplanerisch angestrebte, aber weder in absehbarer Zeit technisch mögliche noch in absehbarer Zeit geplante Nutzung der Bahnlinie zugrunde zu legen. Gemäß Nr. 1 Satz 2 der Schall 03 sind Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels die Anzahl der prognostizierten Züge der jeweiligen Zugart sowie die in den betrieblichen Planungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt einer Bahnstrecke. Entsprechend hat es das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2002 - angesichts der damals geltenden Rechtslage (vgl. § 3 und Anl. 2 der 16. BImSchV i.d.F. vom 12.6.1990 und „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03“, (bekanntgemacht im Amtsblatt der DB Nr. 14 vom 4.4.1990 unter lfd. Nr. 133), die inhaltlich der vorliegend maßgeblichen gesetzlichen Regelung entspricht - gebilligt, dass bei der Lärmprognose nicht eine Vollauslastung der Bahnlinie unterstellt, sondern auf die für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen abgestellt und der Immissionsprognose ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde gelegt wurde, das den Anforderungen an eine fachplanerische Prognoseentscheidung genügte (BVerwG, U.v. 23.10.2002 - 9 A 12.02 - juris Rn. 42 m.w.N.). Der Hinweis auf Prognosen betreffend Züge der jeweiligen Zugart und die „betrieblichen Planungen“ in Nr. 1 Satz 2 der Schall 03 macht deutlich, dass es um eine nicht nur technisch mögliche, sondern um eine auch konkret zu erwartende Schienenverkehrsnutzung geht; wenn die betrieblichen Planungen bereits in Bezug auf die in Nr. 1 Satz 2 der Schall 03 ausdrücklich angesprochenen „Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt einer Bahnstrecke“ maßgeblich sind, so gilt dies nicht minder auch in Bezug auf die Zugmengen (Zugzahlen, Zuglängen, Verkehrsarten).

75

4.2. Der nicht näher erläuterte Einwand der Klägerin, der Lärmprognose seien zu niedrige Taktzahlen (also zu große Zeitabstände zwischen den Zufahrten und damit zu niedrige Zugzahlen) zugrunde gelegt worden (Schriftsatz vom 15.6.2018 Buchst. a auf S. 16), lässt sich nicht nachvollziehen. Die Beigeladene hat diesbezüglich auf den Anhang 1.0 zur Anl. 19.1 verwiesen. Darin sind für die beiden Streckenabschnitte, die auf das Anwesen der Klägerin Einfluss haben könnten (nämlich den Abschnitt Flughafen Terminal - Sch. und den östlich kurz hinter dem Anwesen der Klägerin beginnenden Abschnitt vom Bahnhof Sch. bis E.) folgende Zugzahlen (jeweils innerhalb von 24 Stunden und je Fahrtrichtung) genannt: Im erstgenannten Abschnitt für die S-Bahn 128 Züge tagsüber und 36 Züge nachts, für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 32 Züge tagsüber und 8 Züge nachts; im zweiten Abschnitt für die S-Bahn 64 Züge tagsüber und 16 Züge nachts, für den SPNV 32 Züge tagsüber und 8 Züge nachts (wie im Abschnitt Flughafen Terminal - Sch.). Nimmt man die Züge der S-Bahn und des SPNV sowie die Tag- und die Nachtzeit zusammen, so ergibt sich eine Frequenz je Gleis bzw. Fahrtrichtung von 204 Zügen innerhalb von 24 Stunden im erstgenannten Abschnitt bzw. 120 Zügen innerhalb von 24 Stunden im zweiten Abschnitt. Dies bedeutet in jeder Fahrtrichtung durchschnittlich ca. 8,5 Züge stündlich im ersten Abschnitt bzw. 5 Züge stündlich im zweiten Abschnitt, also ca. alle 7 min bzw. alle 12 min ein Zug. Inwiefern ein Betriebsprogramm mit einer derartigen Taktfrequenz unrealistisch sein soll, hat die Klägerin weder schriftlich erläutert noch in der mündlichen Verhandlung auf den entsprechenden Hinweis der Beigeladenen hin erklärt.

76

4.3. Die Klägerin macht geltend, in der Lärmprognose seien zu Unrecht diejenigen zusätzlichen Lärmimmissionen unberücksichtigt geblieben, die durch das Abbremsen bzw. das Anfahren der Züge infolge des Gefälles der Bahnlinie in Richtung Flughafen (Westen) entstehen würden (Schriftsatz vom 15.6.2028, S. 17); sie sieht hierin im Ergebnis einen Verstoß gegen die Vorgaben der 16. BImSchV (Schriftsatz vom 27.2.2020, S. 9 vor Nr. 2.2.3.3). Dem ist aus verschiedenen Gründen nicht zu folgen:

77

§ 4 Abs. 1 der 16. BImSchV bestimmt verbindlich, dass der Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 (Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)) zu berechnen ist. Gemäß Nr. 1 Satz 2 der Schall 03 sind Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels die Anzahl der prognostizierten Züge der jeweiligen Zugart sowie die den betrieblichen Planungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt einer Bahnstrecke. Darüber hinaus enthält die Schall 03 ausführliche und detaillierte Vorgaben dazu, wie Besonderheiten des zu untersuchenden Schienenverkehrs berücksichtigt werden müssen; hierzu gehören z.B. die Fahrbahnart und der Fahrflächenzustand (vgl. Nr. 1 Satz 3 und Nr. 3.1 der Schall 03), die Geschwindigkeit der Züge, wobei z.B. die Bereiche von Personenbahnhöfen (innerhalb der Einfahrsignale) und von Haltepunkten bzw.

Haltestellen (Bahnsteiglänge zuzüglich auf jeder Seite 100 m) als gesonderter Abschnitt betrachtet werden (vgl. Nr.4.3 der Schall 03), und auch besonders laute Bremsgeräusche, die nur unter bestimmten, kumulativ zu erfüllenden Voraussetzungen einen Zuschlag von 3 dB auf das Rollgeräusch aufgrund von Bremsgeräuschen rechtfertigen, nämlich bei Gefällestrecken mit einer Neigung von mindestens 20 ‰ und einer Länge von mindestens 500 m bei Güterzügen mit Graugussklotzbremsen (vgl. Nr. 4.2 der Schall 03, Festlegung zu Zeilen 1 und 2 der Tabelle 5). In anderen Fällen geht die Schall 03 dagegen offenbar davon aus, dass der zusätzliche den Schienenverkehrslärm erhöhende Einfluss eines Gefälles oder einer Steigung des Schienenwegs vernachlässigt werden kann oder bereits von anderen nach der Schall 03 zu berücksichtigenden Parametern, insbesondere auch aufgrund der abschnittsweisen Betrachtung der zu untersuchenden Schienenstrecke (vgl. Nr. 1 Satz 3 Spiegelstrich 1 der Schall 03), hinreichend erfasst wird. Dass die Schall 03 in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht ungeeignet oder ungenügend wäre, um die an den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG und des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu messenden Beurteilungspegel sachgerecht zu ermitteln, hat die Klägerin nicht geltend gemacht; Anhaltspunkte für eine solche Annahme bestehen auch nicht. Auch die fachlich und rechtlich fehlerfreie Anwendung der 16. BImSchV und insbesondere der Schall 03 beim Schallgutachten (Anl. 19.1) hat die Klägerin nicht in Frage gestellt, abgesehen von der Rüge der fehlerhaften Nichtberücksichtigung besonderer Brems- und Beschleunigungsgeräusche. Mit dieser Rüge sind aber Fehler des Schallgutachtens (Anl. 19.1) nicht dargetan. Denn nach der Rechtsprechung braucht aus den planfestgestellten Unterlagen nicht jeder Rechenschritt nachvollziehbar hervorzugehen; ein Außenstehender braucht die Beurteilungspegel auf der Grundlage des Gutachtens nicht selbst nachrechnen zu können. Vielmehr genügt eine Plausibilisierung dahin, dass die rechnerischen Anforderungen der Schall 03, insbesondere was die nötigen Eingangsdaten angeht, erfüllt worden sind. Das ist hier aus den genannten Gründen der Fall. Dann aber wird die Aussagekraft des Gutachtens nur unter der Voraussetzung erschüttert, dass konkrete Fehler der Berechnung oder der Berechnungsgrundlagen aufgezeigt werden (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 78 m.w.N.). Solche Fehler sind nicht erkennbar.

78
Unabhängig davon trifft zwar die klägerische Feststellung (im Schriftsatz vom 15.6.2018) zu, wonach der Haltepunkt Sch. „nahezu unmittelbar östlich des klägerischen Grundstücks“ vorgesehen sei; das Grundstück der Klägerin liegt tatsächlich nur schätzungsweise 200 m westlich des künftigen Haltepunkts, somit in einem Bereich, in dem die in den Haltepunkt ein- bzw. die dort ausfahrenden Züge gerade wegen des Haltepunkts bremsen bzw. beschleunigen, so dass die insoweit anfallenden besonderen Schienenverkehrsgeräusche bereits infolge der nach der Schall 03 gebotenen gesonderten Betrachtung von Haltepunkten erfasst werden.

79
4.4. Die Klägerin macht geltend, dass die geplante Schallschutzwand entlang der Grenze des klägerischen Grundstückes den gebotenen Schallschutz nicht gewährleiste. Dies ergebe sich aus den vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen ihres Gutachters (Ingenieurbüro G … vom 12.10.2016), der ermittelt habe, dass im 3. und 4. OG des Bürogebäudes auf dem Grundstück die Geräuschbelastung durch den Schienenverkehrslärm auf einen Mittelungspegel von ca. 38 dB ansteige, so dass in diesem Stockwerk, auf dem ruhebedürftige Einzelbüros und ein Besprechungszimmer an der Fassadenseite in Richtung Bahn lägen, der „Mittelwert“ von 35 dB(A) überschritten werde; der aktive Schallschutz müsse deshalb durch Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand verbessert werden. Die Klägerin hält außerdem eine Beurteilung für geboten, bei der von den zu erwartenden Außenlärmpegeln am Immissionsort 2 (L...straße ...) - 69 dB(A) - auf die bei gekipptem Fenster in den Räumen auftretenden Innenraumpegel geschlossen werde mit der Folge, dass die Lärmbelastung als nicht mehr hinnehmbar angesehen werden müsse, weil bei einer solchen Belastung gemäß der VDI-Richtlinie 2058 und der DIN EN ISO 11690-1 vorwiegend geistige, aber auch routinemäßige Büroarbeiten nicht mehr uneingeschränkt erledigt werden könnten.

80
Damit kann die Klägerin indes nicht durchdringen.

81
4.4.1. Die 16. BImSchV gibt bereits eine andere als die von der Klägerin für richtig gehaltene Methodik der Ermittlung des maßgeblichen Beurteilungspegels vor. Gemäß Nr. 2.2.10 der Schall 03 liegt der maßgebliche Ort für die Ermittlung eines Beurteilungspegels nach der Schall 03 bei Gebäuden in Höhe der Geschossdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) auf der Fassade der zu schützenden Räume; daneben

kennt die Schall 03 - gleichfalls in Nr. 2.2.10 - nur noch den (vorliegend nicht einschlägigen) maßgeblichen Immissionsort bei Außenwohnbereichen; auf Innenraumpegel kommt es für die Beurteilung der Einhaltung der Immissionswerte und damit auch für die Frage, ob dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzauflagen besteht, nicht an. Im Anwendungsbereich des § 41 Abs. 1 BImSchG, § 4 der 16. BImSchV i.V.m. der Schall 03, also beim Schutz der Nachbarschaft vor Schienenverkehrslärm, wird also - gemäß den zutreffenden Ausführungen unter Nr. B.4.21.4.2.1, S. 454, des angegriffenen PFB - nach Beurteilung des Gesetzgebers bei Einhaltung der zulässigen gebietsspezifischen Außenlärmpegel ein genereller Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche (auch in Innenräumen) sichergestellt. Weitergehender aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen bedarf es dann im Regelfall nicht.

82
4.4.2. Davon abgesehen lägen selbst die vom Gutachter der Klägerin beim Hinzutreten des Schienenverkehrs prognostizierten Innenraumpegel von ca. 38 dB(A) innerhalb des Bereichs von 30 dB(A) bis 40 dB(A), den die VDI-Richtlinie 2719 für so schutzbedürftige Räume wie (u.a.) „ruhebedürftige Einzelbüros“ empfiehlt, wogegen für Mehr-Personen-Büros ein Bereich von 35 dB bis 45 dB und für Großraumbüros ein Bereich von 40 dB bis 50 dB angegeben wird. Außerdem geht der Gutachter davon aus, dass auch die Anforderungen der VDI-Richtlinie 2719 für die auftretenden Maximalpegel eingehalten werden können (vgl. Ingenieurbüro G … vom 12.10.2016, S. 3 oben und S. 8).

83
4.4.3. Auch der Gutachter der Mieterin der Klägerin, der auf die störende Wirkung des Schienenverkehrslärms bei geöffnetem Fenster auf „vorwiegend geistige Tätigkeiten bzw. routinemäßige Büroarbeit“ hingewiesen hat, kommt in seiner Untersuchung zu eindeutigen Schlussfolgerungen: Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellte schalltechnische Untersuchung (Anm. des Senats: damit ist die Anl. 19.1 gemeint) sei grundsätzlich fachlich nicht zu beanstanden (T … vom 22.10.2015, S. 19) und „durch die Errichtung dieser Schallschutzmaßnahme (Anm. des Senats: gemeint ist die in der Anl. 19.1 vorgesehene Lärmschutzwand) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV unterschritten. Einen Anspruch seitens der Firma L... GmbH auf eine weitergehende Reduzierung der Geräuschimmissionen oder auf passiven Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern besteht nicht“ (T … 22.10.2015, S. 18).

84
4.5. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept leidet nicht insofern an einem rechtserheblichen Fehler, als während der Nachtzeit am Anwesen der Klägerin mit einer Überschreitung des für ein Gewerbegebiet angegebenen Nacht-Immissionsgrenzwerts nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV (59 dB(A)) gerechnet werden muss (prognostiziert sind ca. 60,9 dB(A) bis ca. 63,3 dB(A)). Außer Frage steht, dass der durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Schienenverkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV (59 dB(A)) maßgeblichen Immissionsgrenzwert für die Tagzeit (69 dB(A)) - ggf. nur unter Einsatz der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen - einhalten wird. Auf zusätzliche Schutzmaßnahmen, die zur Einhaltung des nachts geltenden Immissionsgrenzwerts (59 dB(A)) erforderlich wären, hat das EBA mit der Begründung verzichtet, dass es sich im Anwesen der Klägerin um gewerbliche Büronutzung handele, weshalb der Immissionsgrenzwert für die Nacht nicht maßgebend sei (PFB S. 261 unten). Dies begegnet im Ergebnis keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

85
4.5.1. Dem Akteninhalt zufolge war von der Klägerin und/oder ihrer Mieterin im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgetragen, dass die angemieteten Gebäude während der Nacht als Büro genutzt werden; so führt die Klägerin in der Einwendung vom 28. Oktober 2015 (S. 14 unten) aus, es möge (wie in der Anl. 19.1 angenommen) zutreffen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Büros nicht nachts genutzt würden; dies sei aber nur eine Momentaufnahme und könne sich jederzeit ändern. Mit der Klagebegründung vom 15. Juni 2018 hat die Klägerin erstmals geltend gemacht, schon jetzt finde nachts Bürobetrieb statt. Nicht vorgetragen wird dagegen, dass sich die Büronutzung während der Nachtstunden in Bezug auf ihre Lärmempfindlichkeit von derjenigen Bürotätigkeit unterscheidet, die am Tag stattfindet. Im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses brauchte das EBA nicht von einer nächtlichen Nutzung der Büroräume auszugehen, weil vorgetragen worden war, dass derzeit keine solche nächtliche Büronutzung stattfinde. Die unsubstantiiert behauptete Möglichkeit, dass künftig jederzeit eine nächtliche Büronutzung stattfinden könne, führte nicht dazu, dass eine solche zwar mögliche, aber aktuell nicht ausgeübte Nutzung bereits bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses hätte berücksichtigt werden müssen.

86
Unabhängig davon ist der Verwaltungsgerichtshof der Rechtsauffassung, dass die 16. BImSchV mit dem abgesenkten nächtlichen Immissionsgrenzwert für ein Gewerbegebiet (59 dB(A)) nur die auch in einem Gewerbegebiet zulässige und (z.B. bei Betriebsleiterwohnungen) vorkommende „Nutzung“ zum nächtlichen Schlafen und Ausruhen schützt. Gibt es allerdings - wie vorliegend - auf dem Grundstück der klagenden Partei keine Schlafräume oder Räume zum nächtlichen Ausruhen, dann kann ihre im Gewerbegebiet zulässige Nutzung in Gestalt der Büronutzung, die normalerweise tagsüber ausgeübt wird und mit dem Tag-Grenzwert (69 dB(A)) hinreichend geschützt ist, auch bei der nächtlichen Ausübung nur die Einhaltung des Tag-Grenzwerts, nicht aber den stärkeren Schutz durch den Nacht-Grenzwert (59 dB(A)) beanspruchen. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

87
Der Wortlaut von § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV gibt keine eindeutige Antwort auf die Frage, ob in Fällen wie dem vorliegenden eine nächtliche Büronutzung den Schutz des strengeren Nacht-Grenzwerts beanspruchen kann. Eine Klärung hierzu ergibt sich auch nicht durch den Wortlaut von § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV, der lautet: „Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.“. Die konditionale Verknüpfung dieser Bestimmung lässt offen, ob die „zu schützende Nutzung“ tagsüber eine andere ist als während der Nacht, und was dann gilt, wenn die „zu schützende“ Nutzung sowohl tagsüber wie nachts oder wenn die eine Nutzung tagsüber, eine (womöglich anders zu schützende) andere Nutzung dagegen nachts ausgeübt wird.

88
4.5.2. Die insoweit auffindbaren Gerichtsentscheidungen haben nicht den Sachverhalt betroffen, dass eine - nach ihrer Art im jeweiligen Gebiet zulässige - „tagestypische“ Nutzung als dauerhafte Nutzung in der Nacht ausgeübt wurde. Im Fall des OVG Lüneburg (NdsOVG, B.v. 17.9.2007 - 12 ME 38/07 - juris Rn. 25) war eine solche Nutzung gerade ausgeschlossen (das NdsOVG stellt u.a. darauf ab, dass nach ausdrücklichem Vortrag des Betroffenen die Arbeitszeit in dem im Gewerbegebiet liegenden Bürogebäude nur zwischen 07:00 und 18:00 Uhr sei). Allerdings führt das NdsOVG zuvor unter Hinweis auf das Schrifttum aus, ein Bedürfnis für die Anerkennung niedrigerer Immissionsrichtwerte bestehe nur, wenn sich im Einwirkungsbereich der emittierenden Anlage schutzbedürftige, auch zum Schlafen bestimmte Räume befänden oder jedenfalls errichtet werden dürften; seien dagegen nur Büroräume, sonstige schutzbedürftige Arbeitsräume oder Unterrichtsräume vorhanden, so kämen die Immissionsrichtwerte für die Nacht nicht zur Anwendung. Dem Schutzbedürfnis sei in solchen Fällen ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten würden (NdsOVG, B.v. 17.9.2007 - 12 ME 38/07 - juris Rn. 25). In einem die Freizeitnutzung eines Parks betreffenden Fall führte das Bundesverwaltungsgericht aus: „…für Erholung, Freizeit und Sport werden der Kaisergarten und … nur am Tag genutzt. Anzuwenden ist deshalb allein der Immissionsgrenzwert für den Tag (§ 2 Abs. 3 16. BImSchV)“, vgl. BVerwG, U.v. 12.12.2018 - 3 A 17.15 - juris Rn. 48. Auch die anderen Entscheidungen betrafen nicht den Fall „nächtliche Büronutzung“ oder - allgemein formuliert - „tagtypische Nutzung zur Nachtzeit“ (BVerwG, U.v. 30.5.2012 - 9 A 35.10 - juris Rn. 58; BVerwG, B.v. 17.3.1992 - 4 B 230.91 - juris; OVG Rh-Pf, U.v. 16.10.2002 - 8 C 11774/01 - juris). Einig sind sich Schrifttum und Rechtsprechung darin, dass der abgesenkte nächtliche Immissionsgrenzwert dann nicht beachtet zu werden braucht, also insoweit keine Schallimmissionsprognose bzw. keine Messung stattfinden muss, wenn in der Nacht überhaupt keine der geschützten Nutzungen stattfindet (vgl. Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, 16. BImSchV, 27. update Sept. 2019, § 2 Immissionsgrenzwerte, Rn. 1, Zitat aus der amtlichen Begründung: „…Bei einem Bürogebäude dagegen, das in der Nacht leersteht, kann der Nachtwert keine Rolle spielen.“). In diesem Sinn kann auch die Bestimmung des § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV verstanden werden.

89
Zum Zweck des abgesenkten Nachtwerts in der TA Lärm führt Feldhaus/Tegeder (in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, 28. update Dez. 2019, 6.1 Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden, Rn. 24 f.) aus, abgesehen davon, dass Geräuschimmissionen in den Abend- und Nachtstunden in der Regel als besonders lästig empfunden würden, zielten die Nacht-Immissionsrichtwerte insbesondere darauf ab, Schlafstörungen möglichst zu vermeiden. Die strengeren Immissionsrichtwerte für die Nacht trügen der um etwa 10 bis 15 dB(A) größeren Empfindlichkeit des vegetativen Nervensystems in der Nacht Rechnung; der Kommentar nimmt bei dieser Feststellung in Fußnote 40 Bezug auf den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU), Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“, 1999, Tz 441. Der

Hinweis des Kommentars auf die besondere Lästigkeit von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden nimmt Bezug auf eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs, der einerseits - übereinstimmend mit § 5 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG - nicht nur den Schutz der Gesundheit (für die ausreichend Schlaf unerlässlich ist), sondern auch die Abwehr von „bloßen“ erheblichen Belästigungen in den Blick genommen hat, zur besonderen Lästigkeit von Geräuschen z.B. in den Abend- und Nachtstunden andererseits ausgeführt hat, diese seien umso weniger zumutbar, je mehr sie in der Freizeit oder in Ruhezeiten den Beeinträchtigten - im betreffenden Fall im Rahmen einer Wohnnutzung - einwirkten (BGH, U.v. 6.7.2001 - V ZR 246/00 - juris Rn. 11). Bei Feldhaus/Tegeder (a.a.O.) wird weiter ausgeführt, seien ausschließlich Büroräume, sonstige schutzbedürftige Arbeitsräume oder Unterrichtsräume vorhanden, würden die Nacht-Immissionsrichtwerte nicht zur Anwendung kommen; dem Schutzbedürfnis sei in solchen Fällen ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten würden.

90
Dass die für den achtstündigen Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr (vgl. Nr. 6.4 Abs. 1 der TA Lärm bzw. § 4 Abs. 1 Satz 2 der 16. BImSchV) geltenden abgesenkten Immissionsgrenzwerte nach Nr. 6.1 Abs. 1 der TA Lärm bzw. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV der Nachtruhe und damit dem ungestörten Schlaf dienen, ist - im Anwendungsbereich der TA Lärm - aus Nr. 6.4 Abs. 2 Satz 2 der TA Lärm zu schließen. Wird die Nachtzeit nach Nr. 6.4 Abs. 2 Satz 1 der TA Lärm bis zu einer Stunde hinausgeschoben oder vorverlegt, so ist hiernach eine achtstündige Nachtruhe der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich der betreffenden Anlage sicherzustellen. Dies erfordert die Möglichkeit ungestörten Schlafens während einer zusammenhängenden Zeitspanne von acht Stunden ohne Störungen, die bei den Betroffenen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen können (vgl. BayVGH, U.v. 25.11.2015 - 22 BV 13.1686 - juris Rn. 90).

91
Der amtlichen Begründung zu § 2 der 16. BImSchV lässt sich einerseits nicht wörtlich entnehmen, dass mit dem abgesenkten Nachtwert ausschließlich die Nutzung „Schlafen und Ausruhen“ geschützt werden soll; die Rede ist vielmehr von der besonderen Lärmempfindlichkeit des Menschen in der Nacht. Andererseits wird auch die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung, zu der - im Gegensatz zur Arbeitsnutzung - auch das Schlafen gehört, besonders hervorgehoben. Es heißt insoweit (abgedruckt bei Frank Berka in Kunz/Kramer, Eisenbahnrecht, 46 2016, 16. BImSchV § 2 Immissionsgrenzwerte): „Ebenfalls besonders schutzbedürftig sind Gebiete, die vorwiegend dem Wohnen dienen; auch sie werden bevorzugt geschützt. Nicht in gleicher Weise schutzbedürftig sind dagegen Gebiete, in denen schon nach ihrer Zweckbestimmung in der Regel eine deutlich merkbare Geräuschvorbelastung vorhanden ist; dabei werden auch wiederum Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete, in denen auch die Wohnnutzung eine nicht nur untergeordnete Rolle spielt, gegenüber Gewerbegebieten, in denen die Wohnnutzung eine Ausnahme bildet, besser geschützt. […] Die IGW sind unterschiedlich für den Tag und die Nacht festgesetzt, der Unterschied beträgt jeweils 10 dB(A). Diese Unterscheidung trägt der Tatsache Rechnung, daß der Mensch in der Nacht besonders lärmempfindlich ist. Jeweils nach der Nutzung der betroffenen Anlage ist unter Umständen nur der Tagwert bzw. der Nachtwert bei der Entscheidung über Lärmschutz heranzuziehen. In der Regel wird für den Lärmschutz der Nachtwert maßgebend sein. Bei einem Bürogebäude dagegen, das in der Nacht leersteht, kann der Nachtwert keine Rolle spielen“. Anhand der amtlichen Begründung zu einer späteren Gesetzesänderung (im Jahr 2014) ist erkennbar, dass für den Gesetzgeber jedenfalls vorrangiger Zweck des abgesenkten Nachtwerts - auch in einem Gewerbegebiet, in dem eine Wohnnutzung ausnahmsweise zulässig ist - der Schutz des nächtlichen Ausruhens und des Schlafes gewesen ist und weiterhin ist. So heißt es in der Begründung des Bundesrats für seine Zustimmung zur Änderung der 16. BImSchV (BR-Drs. 319/14 vom 19.09.2014, mit der der jetzige Abs. 4 des § 2 der 16. BImSchV eingefügt wurde (abgedruckt bei Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, 16. BImSchV, 27. update Sept. 2019, § 2 Immissionsgrenzwerte, Rn. 2):“… Zurzeit gibt es zahlreiche Fragestellungen, die bis zum Zeitpunkt der Vorlage der Verordnung noch nicht abschließend geklärt werden konnten, z.B. die Gewährleistung eines ausreichenden Nachtschlafs beim Schienenverkehr, der Umrüstungsgrad der Güterwagen mit Verbundstoff-Klotzbremsen sowie die Emissionsansätze beim Schienenverkehr.“.

92
4.5.3. Der Verwaltungsgerichtshof hat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen und ihrer Entstehungsgeschichte die Überzeugung gewonnen, dass Zweck der abgesenkten nächtlichen Immissionsgrenzwerte in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV der Schutz des menschlichen Bedürfnisses nach Schlaf und Ruhe zur Nachtzeit ist. Dies bedeutet, dass eine Nutzung, die - wie vorliegend - nicht (wie es das

Schlaf- und Ruhebedürfnis wäre) auf einen besonders starken Schutz vor Lärm angewiesen ist, sondern regelmäßig mit dem für das jeweilige Gebiet (hier einem Gewerbegebiet) geltenden Tagwert ausreichend geschützt ist und unter dem Schutz dieses Tagwerts verrichtet werden kann, die Einhaltung des abgesenkten Nachtwerts auch dann nicht beanspruchen kann, wenn sie (ausnahmsweise) nachts verrichtet wird; vielmehr gilt für sie auch dann der (höhere) Tagwert (hiervon geht im Übrigen - ohne dass es rechtlich hierauf ankäme - auch der von der Mieterin der Klägerin beauftragte Privatgutachter aus, vgl. T … vom 22.10.2015, S. 15 Mitte). Eine solche Nutzung würde von dem abgesenkten Nachtwert - gewissermaßen beiläufig - nur dann rein tatsächlich profitieren, wenn dieser abgesenkte Nachtwert aus anderen Gründen (z.B. wegen einer zu schützenden Wohnung mit Schlafräumen) einzuhalten wäre.

93
4.6. Rechtlichen Bedenken begegnet der PFB auch nicht im Hinblick auf die Gesamtlärmbelastung, die für den Nachtzeitraum nicht an Einzelpunkten an den Gebäuden der Klägerin oder ihrer Mieterin untersucht wurde, weil keine während der Nacht schützenswerte Nutzung angenommen wurde (Anl. 19.1, Nr. 9.3 auf S. 21 unten). Eine Zumutbarkeitsschwelle ist insoweit gesetzlich nicht normiert, sondern wurde von der Rechtsprechung für Wohngebiete entwickelt und wird bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts angenommen (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 19.12.2017 - 7 A 7.17 - juris Rn. 46). Für andere, “weniger schutzwürdige” Gebiete werden zum Teil höhere Werte als gerechtfertigt angesehen (zum Meinungsstand und zu den Zweifeln an der Berechtigung der bisher angenommenen Werte: BVerwG, B.v. 25.4.2018 - 9 A 16.16 (Hinweisbeschluss zu Vorabentscheidungsersuchen) - juris Rn. 86 und 87). Hinsichtlich der Büronutzung kann die Klägerin, wie oben ausgeführt, keinen Schutz beanspruchen, wie er für die Gewährleistung einer ungestörten Nachtruhe geboten ist. Das Bundesverwaltungsgericht (vgl. B.v. 25.4.2018 - 9 A 16.16 - Hinweisbeschluss zu Vorabentscheidungsersuchen - juris Rn. 87) neigt dazu, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle selbst in Kern-, Dorf- und Mischgebieten bei 69 dB(A) tags anzusetzen. Die Klägerin hat nicht substantiiert geltend macht und es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass ein solcher Wert vorliegend durch die Gesamtlärmbelastung überschritten würde. Insbesondere hat die Klägerin nicht aufgezeigt und es liegen auch sonst keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die dem PFB (dort Nr. B.4.9.1.6, S. 265) zugrunde gelegte Gesamtlärmbetrachtung (Anlage 19.1, Kapitel 9) fehlerhaft sein sollte.

94
4.7. Diejenigen Umstände, die für die Rechtmäßigkeitsprüfung des angefochtenen PFB in Bezug auf Lärmimmissionen entscheidungserheblich sind, sind zur Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs geklärt. Insbesondere liegt hierzu die schalltechnische Untersuchung in Anlage 19 zum PFB vor. Durch die Rügen der Klägerin wird die methodische Vertretbarkeit dieser fachgutachterlichen Unterlage nicht wirksam in Zweifel gezogen; der Verwaltungsgerichtshof hält die maßgeblichen dort enthaltenen fachlichen Bewertungen für nachvollziehbar begründet. Es bedarf insoweit keiner Beweiserhebung mehr. Der Verwaltungsgerichtshof braucht daher auch nicht der in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll erklärten Beweisanregung nachzugehen, wonach die im Schriftsatz vom 15. Juni 2018 auf Seiten 20, 21 und 22 angebotenen Beweise (den Schutz vor Betriebslärm betreffend: auf S. 16 bis 20) im Fall ihrer Entscheidungserheblichkeit erhoben werden sollten. Die von dieser Beweisanregung erfassten Umstände sind aus den vorstehend unter Nrn. 4 bis 4.5 genannten Gründen entweder entscheidungsunerheblich oder bereits erwiesen. Zudem wäre die Beweisanregung mit ihrer Formulierung „Zum Beweis dafür, dass die unter lit. a) - e) genannten Aspekte weitergehende Schutzmaßnahmen als die derzeit festgesetzten zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV erfordern“ außerdem mangelhaft und für eine Beweiserhebung ungeeignet. Erforderlich wäre, dass nicht nur ein bestimmtes Beweismittel (hier: Sachverständigengutachten) genannt, sondern auch eine bestimmte, dem Tatsachenbeweis zugängliche Behauptung formuliert wird (Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 86 Rn. 55). Hieran fehlt es.

95
5. Der angegriffene PFB ist auch nicht zu beanstanden, soweit es um den Schutz vor Erschütterungen als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinn des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG geht. Es gibt allerdings weder im Bundes-Immissionsschutzgesetz noch in anderen Vorschriften verbindliche normative Grenzwerte zur Bestimmung, ab wann eine Erschütterung als schädliche Umwelteinwirkung anzusehen ist; in gleicher Weise fehlt es auch an normativen Vorgaben dazu, wann eine nachteilige Wirkung durch Erschütterungen im Sinn des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegt, zu deren Vermeidung Schutzvorkehrungen erforderlich sind.

Zur Beurteilung der Schädlichkeit bzw. Erforderlichkeit im Sinn des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG können allerdings nach ständiger Rechtsprechung (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 80; BayVGH, B.v. 2.3.2020 - 22 AS 19.40035 - juris Rn. 162 f.; U.v. 24.1.2011 - 22 A 09.40044 u.a. - juris Rn. 119, jeweils m.w.N.) die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden. Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 80). In der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sind Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die DIN 4150 Teil 2 differenziert zwischen Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn. Für neu zu bauende Strecken gelten die Anhaltswerte Au und Ar nach Tabelle 1 Nr. 6.5.3.4 Buchst. a der DIN 4150 Teil 2. In diesem Fall ist eine erhebliche Belästigung durch Erschütterungsimmissionen in der Regel auszuschließen, wenn diese Anhaltswerte eingehalten sind.

96
5.1. Dem PFB liegt die erschütterungstechnische Untersuchung der O ... GmbH (nachfolgend: O-GmbH) mit dem Stand vom 28. Februar 2014 (unterzeichnet vom Vertreter der Vorhabensträger am 30.6.2015) zugrunde; das Dokument über diese Untersuchung und ihr Ergebnis ist als „Anlage 20.1 - Erschütterungen - Erläuterungsbericht“ (Anl. 20.1) dem festgestellten Plan zur Information beigefügt (vgl. Nr. A.2 auf S. 24 des PFB).

97
5.1.1. Ausgehend von dieser Untersuchung schreibt der PFB auf S. 45 zum Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen besondere Vorkehrungen nur im Flughafentunnel (elastische Sohlen der Schwellen, Nr. A.4.6.2) und bei zwei - vom Anwesen der Klägerin weit entfernten - Wohngebäuden vor (Nr. A.4.6.2.2). In der Begründung hierzu geht der PFB davon aus, dass betriebsbedingte Erschütterungen durch den Fahrbetrieb im Wesentlichen nur für die beiden genannten Wohngebäude relevant seien (PFB S. 99 unten), dass allerdings auch das Gewerbegebiet Sch. (Bereich von km 23,6 bis km 24,5) mit seinen Bürogebäuden und Lagerhallen der Untersuchung in Anl. 20 zufolge im erschütterungstechnischen Einwirkungsbereich liege; dieser Bereich beschreibe einen Abstand zu den Gleisen, bis zu dem mit einer Überschreitung der Beurteilungskriterien für Erschütterungen gerechnet werden könne (PFB Nr. B.4.9.3.2 auf S. 270). Im Ergebnis seien dieser vom EBA geprüften Untersuchung zufolge aber für das genannte Gewerbegebiet keine Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich. Denn an dem als repräsentativ einzustufenden Gebäude „L...straße“, das mit 26 m den geringsten Abstand zu den Gleisen aller Gebäude im Gewerbegebiet habe, sei die Übertragungsfunktion messtechnisch ermittelt worden mit dem Ergebnis, dass die errechneten Beurteilungsschwingstärken mit KBFTr (tags) = 0,12 und KBFTr (nachts) = 0,09 auch ohne Schutzmaßnahmen noch unter dem Anhaltswert Ar der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 für Gewerbegebiete liege. Zudem sei wegen der Nähe zur S-Bahnhaltestelle Sch. an dieser Stelle die maximale Geschwindigkeit der S-Bahnen deutlich unter der theoretisch für diesen Streckenabschnitt möglichen und der Prognoseberechnung zugrunde gelegten maximalen Geschwindigkeit, so dass hier sicher keine Überschreitungen der Beurteilungsschwingstärken zu erwarten sei. Es sei davon auszugehen, dass die Anhaltswerte für die Objekte in noch größerem Abstand zu den Gleisen ebenfalls eingehalten würden. Dies gelte auch für die Beurteilungskriterien für den sekundären Luftschall (PFB Nr. B.4.9.3.3 auf S. 271).

98
5.1.2. Zum Schutz vor baubedingten Erschütterungen wird im PFB - neben allgemeinen, sowohl Lärm als auch Erschütterungen betreffenden Auflagen - verfügt, dass die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teile 2 bzw. 3 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bzw. bauliche Anlagen) zu beachten ist, Messergebnisse zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem EBA vorzulegen sowie die Betroffenen auf Verlangen über die sie betreffenden Ergebnisse zu informieren sind (Nr. A.4.6.3.4 Buchst. a und b), dass bei den verschiedenen erschütterungsintensiven Arbeiten je nach Maschinenart und Bauweise benachbarter Gebäude bestimmte Mindestabstände eingehalten werden müssen, andernfalls alternative Bauverfahren anzuwenden seien (Nr. A.4.6.3.4 Buchst. c und d), und dass rechtzeitig vor erschütterungsintensiven Bauarbeiten an erschütterungsgefährdeten Gebäuden

Beweissicherungsmessungen vorgenommen werden müssen (Nr. A.4.6.3.4 Buchst. e). Besondere Regelungen zum Schutz gerade des Grundstücks der Klägerin bzw. des Betriebs der L-GmbH vor baubedingten Immissionen enthält der PFB nur in Gestalt der Anordnung (auf S. 47 oben), die Vorhabensträgerin habe der Mieterin der Klägerin (die als „Einwenderin R 4“ bezeichnete L-GmbH) die einzelnen Bauphasen im Bereich des von ihr genutzten Grundstücks frühzeitig, mindestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen.

99
Zur Begründung ist im PFB (unter Nr. B.4.9.5.2 ab S. 277) ausgeführt, bei Einhaltung der in der DIN 4150 Teil 2 bzw. 3 beschriebenen Anhaltswerte seien zumindest erhebliche Belästigungen im Sinn des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, die Erschütterungen also zumutbar. Weil zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierte Bauablaufplanung bekannt sei, könnten die baubedingten Erschütterungen nicht exakt prognostiziert werden. Zur Vermeidung von Überschreitungen der Anhaltswerte für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden sei deshalb als erforderlich prognostiziert worden, die in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anl. 20.1, Kapitel 6, Tabelle 7) genannten Mindestabstände zur Bebauung beim Einsatz erschütterungsrelevanter Bauverfahren einzuhalten. Bei Unterschreitung dieser Abstände seien erschütterungsärmere Bauverfahren anzuwenden. Dies habe der mit dem PFB vorgeschriebene Immissionsschutzbeauftragte zu gewährleisten. Was die Einwirkungen auf bauliche Anlagen angehe, enthalte die DIN 4150 Teil 3 entsprechende Anhaltswerte. Grundsätzlich sei vorliegend von Überschreitungen der hohen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 nicht auszugehen. Die von Einwendern verlangten Beweissicherungsmaßnahmen an ihren Gebäuden werde die Vorhabensträgerin im eigenen Interesse vornehmen; eine entsprechende Nebenbestimmung zur Beweissicherung an erschütterungsgefährdeten Gebäuden im Rahmen besonders erschütterungsintensiver Bauarbeiten sei nur deklaratorisch im Verfügenden Teil A des PFB aufgenommen worden. Einer Festsetzung einer Entschädigungspflicht dem Grunde nach bedürfe es deshalb nicht.

100
5.2. Die Klägerin und die L-GmbH hatten im Planfeststellungsverfahren unter Bezugnahme auf das von ihnen beauftragte Gutachten (T … vom 22.10.2015) detaillierte Kritik an der dem PFB zugrundeliegenden erschütterungstechnischen Untersuchung geäußert. Zusammengefasst wird diese Kritik unter Nr. 10.3 „Schlussfolgerung“ auf S. 23 dahingehend: Das Fachgutachten für den Bereich „Erschütterungen & Sekundärluftschall“ entspreche dem Stand der Technik. Die Prognosen seien aber aufgrund fehlender Berechnungsschritte und -ergebnisse nicht lückenlos nachvollziehbar und prüfbar. Hierzu sollten alle Pegeldifferenzen sowie die ermittelten terzweisen Abklingkoeffizienten numerisch dokumentiert werden; auch fehlten die Messprotokolle, Kalibrierzertifikate der Messtechnik sowie Angaben zur Messunsicherheit und zu unvermeidbaren, unsystematischen Fehlern, sowie Betrachtungen zum Einfluss der vorgelagerten Tiefgarage sowie zu betriebsbedingten Verschlechterungen des Rad-Schiene-Systems zwischen den Gleiswartungen (Zunahme der Erschütterungen). Hierzu wird im PFB (Nr. B.4.21.4.2.3 auf S. 456) ausgeführt: Entgegen der im TÜV-Gutachten vertretenen Ansicht seien die Grundlagenermittlungen zur Beurteilung der Beeinträchtigung durch Erschütterungen und sekundären Luftschall nicht fehlerbehaftet. Tatsächliche Fehler in den Messverfahren und den Ergebnissen zeigten auch die Gutachten der Klägerin nicht auf. Es sei hinsichtlich der Grundlagenermittlungen auch nicht veranlasst, Kalibrierzertifikate für die Messwerteaufnehmer vorzulegen. Die Qualitätssicherung der Sensoren werde durch die deutsche Akkreditierungsstelle nicht beanstandet. Es sei auch nicht üblich, den absolut ungünstigsten Fall mit sämtlichen Sicherheitszuschlägen der erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde zu legen. Diese Ergebnisse würden die Situation überbewerten; die erschütterungstechnische Untersuchung solle die zukünftige Situation dagegen realistisch abbilden. Hierzu sei die Beurteilung der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls nach anerkanntem Regelwerk durchgeführt worden. Die Berücksichtigung einer Unsicherheit von 50% sei fachlich nicht begründet. Im Gutachten des T … werde eine Prognose angestellt, die nur auf empirischen Formeln basiere, aber weder die konkreten Bodeneigenschaften noch die Zugtypen berücksichtige. Und gleichwohl werde nach den Ergebnissen des T … auch in diesem Fall der Anhaltswert für Gewerbegebiete gerade noch nicht überschritten. Es sei daher nicht geboten, dieses nur auf einer empirischen Formel errechnete Ergebnis noch mit einer Unsicherheit von 15% für die Messtechnik (gemäß DIN 4150 Teil 2) zu beaufschlagen. Die Beanstandung der Klägerin, dass keine Einflusskorrektur zwischen Messort und Prognoseort vorgenommen worden sei, gehe fehl, weil im Landkreis E. zahlreiche Ausbreitungsquerschnitte zur Bestimmung der spektralen Dämpfungseigenschaften des Bodens erstellt worden seien und alle gemessenen Querschnitte sich nur gering unterschieden; gerade im tiefen

Frequenzbereich würden alle Querschnitte eine vergleichbar geringe spektrale Dämpfung aufweisen, wie sie entsprechend auch für die Prognoseberechnung der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls berücksichtigt worden seien. Wegen des vergleichsweise geringen Abstandes des Gebäudes zur Trasse und der geringen Dämpfungen der Erschütterungen auf ihrem Ausbreitungsweg sei keine signifikante Abweichung gegenüber dem Spektrum der Dämpfung am Vergleichsmessort zu erwarten. Die gemessenen und prognostizierten KBFTr-Werte seien so niedrig, dass die Prognoseberechnung einen Fehler von mehr als 25% haben müsse, damit die Anhaltswerte für Gewerbegebiete nicht mehr eingehalten würden. Weil die erschütterungstechnische Untersuchung dem Stand der Technik entsprochen habe, sei dies nicht wahrscheinlich. Im Ergebnis müsse somit nicht mit erheblichen Belästigungen durch Erschütterungen gerechnet werden. Soweit die Klägerin bzw. die L-GmbH im Erörterungstermin die besondere Empfindlichkeit ihrer eingesetzten Lasermessgeräte bzw. der Messungen selbst thematisiert habe, habe sie insoweit keinen Anspruch auf erschütterungsmindernde Schutzmaßnahmen. Die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 würden (der Anl. 20.1, S. 17, 25, zufolge) während des Bahnbetriebs und bauzeitlich im Gewerbegebiet eingehalten. Im Hinblick auf bauzeitliche Erschütterungsimmissionen, die nach der erschütterungstechnischen Untersuchung (insbesondere bei Gründungs- und Verdichtungsarbeiten) an den Objekten entlang der Bahntrasse prognostisch nicht ausgeschlossen würden, sehe die Untersuchung (Anl. 20.1, Kap. 6, Tab. 7) Mindestabstände bei erschütterungsrelevanten Arbeiten vor und bei Unterschreitung dieser Abstände den Einsatz erschütterungsarmer Bauverfahren; dem dienten die Nebenbestimmungen unter Nr. A.4.6.3.4. Von unzumutbaren bauzeitlichen Erschütterungen auf dem Grundstück der Klägerin sei daher nicht auszugehen. Davon abgesehen habe die Mieterin der Gebäude die besondere Erschütterungsempfindlichkeit der Lasermessungen und -geräte im weiteren Verfahren trotz Aufforderung und entgegen ihrer Obliegenheit nicht näher spezifiziert, so dass sich das EBA nicht vertieft mit dem Einwand habe auseinandersetzen können. Zudem sei der Belang „Erschütterungsempfindlichkeit der Lasermessungen“ nicht schutzwürdig, weil die Klägerin und ihre Mieterin sich vernünftigerweise darauf hätten einstellen können. Ihnen seien bei Abschluss des Mietvertrags die Planungen der Vorhabensträgerin bekannt gewesen. Die vorliegend zu erwartenden Erschütterungsimmissionen gingen über das Übliche nicht hinaus, weil sie mit den DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eine anerkannte fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG einhielten. Zusätzlich würden die Klägerin bzw. ihre Mieterin mit der unter Nr. A.4.6.3.1 festgelegten Informationspflicht der Vorhabensträgerin über einzelne sie betreffende Bauphasen in die Lage versetzt, evtl. notwendige eigene Schutzmaßnahmen für die Lasermessungen zu ergreifen.

101

5.3. Diese Ausführungen im angegriffenen PFB sind für den Verwaltungsgerichtshof in tatsächlicher Hinsicht nachvollziehbar und in rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden. Nicht die Beklagte, sondern die Klägerin selbst begnügt sich mit pauschalen Behauptungen, wenn sie in ihrer Klagebegründung (Schriftsatz vom 15.6.2018 Nr. 4 auf S. 22 bis 24) auf ihre vor Erlass des PFB vorgebrachten Einwendungen verweist, ohne auf die Auseinandersetzung des EBA mit diesen Einwendungen einzugehen und lediglich zu bemängeln, das EBA habe unter Nrn. B.4.21.6.2 und B.4.21.4.2.3 ihre Einwendungen zu betriebsbedingten Erschütterungen insgesamt und pauschal als unerheblich bzw. nicht zutreffend zurückgewiesen. Die Beigeladene hat überdies nachvollziehbar vorgetragen, dass aus der erschütterungstechnischen Untersuchung für einen Fachmann die - von der Klägerin vermisste - Angabe der aus den Messungen abgeleitete terzweisen Pegelabnahme zwischen 8 m und 80 m erkennbar sei; die Untersuchung entspreche dem, was für Erschütterungsprognosen auf Schienen nach der DB-Richtlinie 820.2050A02 üblich sei. Die Beurteilungsschwingstärke KBFTr sei gemäß dem Berechnungsverfahren der Richtlinie 820.2050 ff. („Erschütterungen und sekundärer Luftschall“), in der die Berechnungsschritte erläutert seien, vorgenommen worden. Zu Unrecht behaupte die Klägerin, es lägen keine Untersuchungen der Übertragung von Erschütterungen über die nahe am Gleis liegende Tiefgarage vor. Denn diese Garage reiche unterirdisch einige Meter über das Bürogebäude hinaus. Diesem Umstand sei bei der Messung der Schwingungsübertragung mittels einer Rüttelwalze (Anl. 20.1, Anhang 3, S. 5) Rechnung getragen worden. Auch Gleisgeräusche, die durch den Zustand von Radlaufflächen (unrunden Rändern usw.) bedingt seien, seien nicht fehlerhaft behandelt worden. Denn für Erschütterungen gelte das Gleiche wie für die Beurteilung von Lärm nach der 16. BImSchV und - z.B. - Nr. 5.4 der Anlage 2: Demnach sei (wegen der Formulierung „durchschnittlich gepflegtes Rad-Schiene-System“) von einem durchschnittlichen Schienenzustand und durchschnittlichem Wagenmaterial auszugehen. Die Behauptung der Klägerin, die Tiefgarage wirke für Schall und Vibrationen als die Übertragung auf andere Gebäudeteile weiterleitender Resonanzkörper, sei

nicht näher spezifiziert. Bei der Erschütterungsermittlung seien konkret vor Ort Übertragungsmessungen für den gesamten relevanten Frequenzbereich durchgeführt und ausgewertet worden; etwaige Anomalien aufgrund von Resonanzeffekten wären hierbei berücksichtigt worden. Wenn im PFB (Nr. A.4.6.3.4 Buchst. e, S. 48) rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z.B. Rammarbeiten) an erschütterungsgefährdeten Gebäude Beweissicherungsmessungen angeordnet würden, werde damit auch das Gebäude der Klägerin umfasst. Zudem seien allenfalls baubedingte, also in einem vorübergehenden Zeitraum auftretende Erschütterungen zu erwarten; diese seien zumutbar (wie im PFB unter Nr. B.4.21.6.2, S. 478, i.V.m. Nr. B.4.21.4.2, S. 452, insbesondere Nr. B.4.21.4.3.2, S. 456 ff., S. 458, ausgeführt werde). Auf diesen ausführlichen und schlüssigen Vortrag hat sich die Klägerin nicht mehr substantiiert geäußert. Ihr Einwand im darauffolgenden Schriftsatz (vom 27.02.2020), wonach das EBA nur pauschal auf diejenigen Ausführungen im PFB verweise, die einen anderen Einwender beträfen, erscheint konstruiert. Denn der „andere Einwender“ ist die Mieterin der Klägerin; deren Belange und deren Argumentation sind - weitestgehend - rechtlich und tatsächlich die gleichen wie diejenigen der Klägerin.

102
Der Verwaltungsgerichtshof teilt insbesondere nicht die Ansicht der Klägerin (und ihrer Mieterin), beim Bau der Bahnlinie müsse die Vorhabensträgerin (und bei der Entscheidung über den festzustellenden Plan demzufolge das EBA) auf eine in diesem Zeitpunkt aktuelle, ganz besonders erschütterungsempfindliche Nutzung Rücksicht nehmen, woraus sich eventuell strengere Anforderungen als die anhand der Anhaltswerte der DIN 4150 Teile 2 und 3 abgeleiteten Anforderungen ergeben könnten. Vorliegend war für die Klägerin bei Erwerb des Grundstücks FINr. 5462/9 bzw. für die L-GmbH bei Abschluss des Mietvertrags im Jahr 2011 aufgrund des bestandskräftigen Bebauungsplans für das dortige Gewerbegebiet zweifelsfrei ersichtlich, dass unmittelbar neben dem Grundstück der Klägerin der Bau einer Bahnlinie beabsichtigt und hierfür sogar eine Trasse im Bebauungsplan von etwaigen mit einer solchen Bahnlinie kollidierenden Festsetzungen freigehalten worden war. Das klägerische Grundstück und dessen gewerbliche Nutzung, die durch den Bebauungsplan zugelassen wurde, waren von Anfang an mit der im selben Bebauungsplan nachrichtlich dargestellten Bahntrasse planerisch vorbelastet. Im Übrigen bestand für dieses Grundstück bereits bei dessen Erwerb durch die Klägerin zusätzlich eine Dienstbarkeit zugunsten des Baus und Betriebs der Bahntrasse. Bei Verwirklichung dieses Schienenverkehrsvorhabens war deshalb mit bahntypischen Erschütterungen zu rechnen; der Bebauungsplan hätte Anlass geben können, entweder vom Erwerb sowie der Vermietung (oder - aus Sicht der L-GmbH - der Anmietung) des Grundstücks wegen der besonders erschütterungsempfindlichen Nutzung durch Lasermessungen Abstand zu nehmen oder eigene Vorkehrungen zum Schutz dieser besonders erschütterungsempfindlichen Nutzung zu treffen. Wer, wie die Mieterin der Klägerin, in solch einer Situation aufgrund der nach ihrer Darstellung ungewöhnlich erschütterungsempfindlichen Tätigkeit auf dem Grundstück sich selbst besonders empfindlich gegen die absehbaren bahntypischen Erschütterungen gemacht hat, kann hieraus keine zusätzlichen Rücksichtnahmeerfordernisse herleiten (zu einer ähnlichen Konstellation im Bauordnungsrecht vgl. OVG NW, B.v. 11.11.2003 - 7 B 1575/03 - juris Rn. 20).

103
5.4. Diejenigen Umstände, die für die Rechtmäßigkeitsprüfung des angefochtenen PFB in Bezug auf Erschütterungen entscheidungserheblich sind, sind zur Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs geklärt. Es bedarf insoweit keiner Beweiserhebung mehr. Der Verwaltungsgerichtshof braucht daher auch nicht der in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll erklärten Beweisanregung nachzugehen, wonach die im Schriftsatz vom 15. Juni 2018 auf Seiten 20, 21 und 22 angebotenen Beweise (sie betreffen den Schutz vor betriebsbedingten, nicht vor baubedingten Erschütterungen, vgl. S. 22 des Schriftsatzes vom 15.6.2028) im Fall ihrer Entscheidungserheblichkeit erhoben werden sollten. Die von dieser Beweisanregung erfassten Umstände sind aus den vorstehend unter Nrn. 5 bis 5.3 genannten Gründen entweder entscheidungsunerheblich oder bereits erwiesen. Zudem wäre die den Erschütterungsschutz betreffende Beweisanregung (Schriftsatz vom 15.6.2018, S. 22) mangelhaft und für eine Beweiserhebung ungeeignet. Das dortige Beweisangebot eines Sachverständigengutachtens bezieht sich undifferenziert auf den gesamten unter Nr. 4.1 vorangestellten Rechts- und Sachvortrag, aber nicht auf eine bestimmte beweisbare Tatsachenbehauptung (vgl. hierzu Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 86 Rn. 55).

104
6. Auch in Bezug auf Baulärm leidet der PFB nicht an rechtserheblichen Fehlern. Insoweit ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (AVV

Baulärm) anzuwenden. Sie enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschimmissionen, das Messverfahren und über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen (Nr. 1 AVV Baulärm). Dadurch wird für Geräuschimmissionen von Baustellen der unbestimmte Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und damit das vom Gesetzgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau konkretisiert, differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte. Diese Festlegungen sind jedenfalls für den Regelfall bindend (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, U.v. 10.7.2012 - 7 A 11.11 - juris Rn. 26 f. und 31 f.).

105
6.1. Dem Schallgutachten (Anl. 19.1) liegt die Annahme zugrunde, dass im Gewerbegebiet der Immissionsrichtwert gemäß Nr. 3.1.1 Buchst. a der AVV Baulärm (ganztags 70 dB(A)) maßgeblich ist. Dies lässt sich der Aussage in der Anl. 19.1 entnehmen, wonach an die Baustellen - mit Ausnahme der beiden Anwesen in der K* …straße - nur (unbewohnte) Gewerbeflächen angrenzten und tags und nachts der gleiche Richtwert gelte (vgl. Anl. 19.1, Nr. 11.5 auf S. 34 unten). Denn nur im Fall der Nr. 3.1.1 Buchst. a sieht die AVV Baulärm einen ganztags geltenden einzigen Immissionsrichtwert vor, während bei allen übrigen Kategorien (Nr. 3.1.1 Buchst. b bis f) verschiedene Immissionsrichtwerte für die Tag- und die Nachtzeit gelten. Gegen diese Einstufung ist nichts zu erinnern. Zwar setzt der Bebauungsplan das Gebiet, in dem das Grundstück der Klägerin liegt, als Gebiet gemäß § 8 BauNVO fest, das also (nur) „vorwiegend“ der Unterbringung von (nicht erheblich belästigenden) Gewerbebetrieben dient, daneben aber auch anderen (stärker lärmschutzbedürftigen) Nutzungen. Dementsprechend meinte der Gutachter der L-GmbH (obgleich er „Einigkeit … mit dem Vorgehen des Gutachters bezüglich der Anwendung der rechtlichen Grundlage“ konstatierte, vgl. T … vom 22.10.2015, S. 17), für die Betriebsgebäude der L-GmbH, d.h. auch für das Grundstück der Klägerin, seien die Immissionsrichtwerte eines Gebietes nach Nr. 3.1.1 Buchst. b der AVV Baulärm, nämlich eines Gebietes, in dem vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, maßgeblich (somit 65 dB(A) tagsüber). Dies trifft aber nicht zu.

106
Welcher Kategorie nach der AVV Baulärm ein Gebiet im konkreten Fall zuzuordnen ist, richtet sich gemäß Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm im Grundsatz nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. Allerdings stimmen die Kategorien nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm nicht vollständig mit denen der BauNVO überein. Ferner kommt es gemäß Nr. 3.2.2 der AVV Baulärm bei der Untersuchung der Nutzung in der Umgebung einer Baustelle nicht auf den räumlichen Geltungsbereich der dortigen bauplanungsrechtlichen Festsetzung, sondern auf den Einwirkungsbereich der Anlage (gemeint ist damit die Baustelle) an, der größer oder kleiner als der Bereich einer Baugebietsfestsetzung sein kann (vgl. BayVGH, B.v. 1.12.2016 - 22 A 15.40030 - juris Rn. 9), Zum weiteren ist nach Nr. 3.2.2 der AVV Baulärm die tatsächliche, nicht aber die rechtlich zulässige bauliche Nutzung maßgeblich, falls die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht.

107
Vorliegend gibt es weder aus dem Vortrag der Klägerin oder der L-GmbH, noch aus dem Inhalt der Verwaltungsverfahrensakte oder sonst Anhaltspunkte für die Annahme, dass im Einwirkungsbereich des Baustellengeschehens, das voraussichtlich auf das Grundstück der Klägerin einwirken wird, andere als gewerbliche Nutzungen untergebracht sind; Gegenteiliges wurde offenbar auch bei mehreren Ortsbesichtigungen, die für das Schallgutachten vorgenommen wurden (vgl. Anl. 19.1, Nr. 3.2 auf S. 7; Karte auf Anl. 19.2.2), nicht festgestellt. Unabhängig davon und lediglich ergänzend stützen Luftbilder des Gebiets und die Kartierung im „BayernAtlas“ diese Einschätzung; nach diesen gibt es um Umkreis von ca. 700 m Radius um einen fiktiven Punkt auf der Bahntrasse vor dem Grundstück der Klägerin (somit in einem voraussichtlich deutlich größeren Umgriff als der Einwirkungsbereich der hier einzurichtenden Baustelle) nur solche Bereiche, die als Industrie- und Gewerbeflächen, nicht aber als Siedungsfläche gekennzeichnet sind. Daher weicht die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Baustelle im Umgriff der am Grundstück der Klägerin vorbeiführenden Bahnlinie nicht im Sinn der Nr. 3.2.2 der AVV Baulärm erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab.

108
6.2. Die Klägerin hatte im Planfeststellungsverfahren gegen die Anl. 19.1 verschiedene Einwände erhoben. So sei der von der Stopfmaschine ausgehende Lärm in Nr. 11.3.2 der Anl. 19.1 zu niedrig angesetzt. Denn

statt eines Schallleistungspegels von 112 dB(A) seien mindestens 118 dB(A) zu erwarten, und die jeweilige Betriebszeit der Maschinen sei mit insgesamt 24 min zu kurz angesetzt (zu erwarten seien mindestens 2 Stunden); auch die Zeit für das Einbringen der Spundwände bei der Verbaupresse (Nr. 11.3.3.3 der Anl. 19.1) sei mit 2 Stunden je Arbeitstag zu kurz bemessen (mindestens 6,5 Stunden bei größtenteils zeitgleichem Einsatz seien zu erwarten); zu erwartende lärmintensivere Verfahren (z.B. Schlag- und Vibrationsrammung) seien nicht berücksichtigt; der Baustellenbetrieb werde täglich voraussichtlich nicht nur 8 Stunden, sondern bei Ausschöpfung der Tageszeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr 13 Stunden dauern. Durch die genannten Umstände würden die Richtwerte nach der AVV Baulärm voraussichtlich überschritten, so dass Schutzmaßnahmen nötig seien. Diese von der Klägerin bemängelten Gesichtspunkte sind auch Gegenstand desjenigen Gutachtens, das die L-GmbH bereits im Planfeststellungsverfahren und nach Erlass des PFB im Gerichtsverfahren (als Anl. K10) vorgelegt hat; in diesem Gutachten (T … vom 22.10.2015) wird die Thematik „Baulärm“ unter Nr. 9.4 ab S. 16 behandelt. Der T … - LGA B. GmbH - war von der L-GmbH beauftragt worden, „die schalltechnische Untersuchung hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit und Plausibilität zu überprüfen und ggf. Einwendungen gegen den Plan zu formulieren“ (T … vom 22.10.2015, S. 14 vor Nr. 9.2). Er ist bei dieser Prüfung auf Nachvollziehbarkeit und Plausibilität in dem den Baulärm betreffenden Abschnitt 9.4 zum Ergebnis gelangt, dass „Einigkeit [besteht] mit dem Vorgehen des Gutachters bezüglich der Anwendung der rechtlichen Grundlage“ (T … vom 22.10.2015, S. 17) und dass mit „den zugrunde gelegten Ausgangsdaten [sind] die Berechnungsergebnisse plausibel“ seien (T … vom 22.10.2015, S. 18 vor Nr. 9.5). Diese Ausgangsdaten, nämlich die Schalldaten der einzelnen Arbeitsvorgänge und der einzusetzenden Baumaschinen für die Berechnung, hat der T … zwar größtenteils als plausibel angesehen, aber den angesetzten Schallleistungspegel der Stopfmaschine als „an der unteren Grenze“ liegend bezeichnet und bezüglich einiger Arbeitsvorgänge und Maschinen angemerkt, dass die veranschlagte Einsatzzeit kurz erscheine (T … vom 22.10.2015, S. 17 Mitte). Damit wird nicht in Zweifel gezogen, dass die Baulärmprognose fachlich vertretbar ist.

109

6.3. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept im angefochtenen PFB sieht - mit Ausnahme zweier Anwesen, die mehrere Kilometer südöstlich des klägerischen Anwesens liegen - keine besonderen Schutzvorkehrungen vor. Angeordnet ist vielmehr allgemein (Nr. A.4.6.3.2, S. 47 des PFB), dass die Bestimmungen der AVV Baulärm anzuwenden sind, dass Baustellen so eingerichtet, geplant und betrieben werden müssen, dass etwaige nach dem Stand der Technik vermeidbare Geräusche auch tatsächlich vermieden werden; außerdem hat sich auch ein Immissionsschutzbeauftragter, dessen Bestellung unter Nr. A.4.6.3.1 auf S. 46 des PFB angeordnet wird, um Belange des Lärmschutzes zu kümmern. Das EBA geht in Bezug auf dieses Konzept zum Schutz vor Baulärm mit der Vorhabensträgerin davon aus, dass nach dem Ergebnis des Schallgutachtens (Anl. 19.1, Nr. 11.5) tagsüber bei den vorgesehenen Bauarbeiten wegen der Abstände zu den Immissionsorten keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten sei (Nr. B.4.9.5.1.2 auf S. 276 des PFB). Die Vorhabensträgerin gebe in ihrer Untersuchung an, vorwiegend tagsüber zu bauen; ferner gebe es - mit Ausnahme der beiden genannten entfernten Anwesen - im Bereich der Bauarbeiten nur gewerbliche Nutzung, die nachts regelmäßig nicht schutzbedürftig sei (Nr. 4.9.5.1.3 auf S. 276 des PFB). Zu einer genauen Prognose der Baulärmimmissionen hat sich der Gutachter der Vorhabensträgerin außerstande gesehen (Anl. 19.1, Nr. 11.5).

110

Mit den von der Klägerin und ihrer Mieterin (L-GmbH) im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen hat sich das EBA unter Nr. B.4.21.6.2 bzw. unter der dort in Bezug genommenen Nr. B.4.21.4.2.2 ab S. 455 des PFB befasst. Es hat ausgeführt, dass die Prognoseberechnungen im Rahmen der Planfeststellung zunächst die Größenordnung aufzeigten, in welcher die Baulärmimmissionen liegen könnten, sofern keine (weiteren) Minderungsmaßnahmen getroffen würden. Daraus lasse sich erkennen, ob bei erheblicher Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bereits von vorneherein besondere Schutzvorkehrungen zu deren Einhaltung vorzusehen sind, oder ob nur möglicherweise notwendige Maßnahmen im Rahmen der Messüberwachung durch einen Immissionsschutzbeauftragten gemäß den Bestimmungen der AVV Baulärm (z.B. durch optimierte Baustellenorganisation, Vorsehen von Abschirmungen oder ggf. auch zeitliche Begrenzungen) vorgenommen werden könnten. Vorliegend reiche eine baubegleitende Überwachung durch den Immissionsschutzbeauftragten aus, weil die Prognose selbst ohne Ansatz möglicher Schutzmaßnahmen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der vorhandenen Abstände zu den Immissionsorten nicht erwarten lasse bzw. der Immissionsschutzbeauftragte auf geringfügige Abweichungen ohne weiteres gemäß AVV Baulärm reagieren könne. Ohnehin würden bei

Prognoseberechnungen regelmäßig z.T. deutlich höhere Pegel ermittelt als bei der - gemäß AVV Baulärm grundsätzlich vorgesehenen - Beurteilung auf der Grundlage von Messwerten; Baulärm-Prognosen lägen demnach im Sinne des Immissionsschutzes in der Regel deutlich auf der sicheren Seite.

111
Auf die Detailkritik der Klägerin bezüglich Schallleistungspegel und Einsatzzeiten ist die Beigeladene in ihrer (in diesem Punkt unwidersprochen gebliebenen) Klageerwiderung eingegangen; sie hat - in einer für den Verwaltungsgerichtshof schlüssigen und nachvollziehbaren Weise - die erhobenen Bedenken entkräftet (Schriftsatz vom 31.10.2018, ab Nr. 2.2.1.2.1 auf S. 23). Zum Einwand der Klägerin hinsichtlich des Schallleistungspegels der Stopfmaschine („mindestens“ 118 dB(A)) hat sie erwidert, dass der für die Schallprognose vorgenommene Ansatz von 112 dB(A) aus dem Datenblatt der Eisenbahnunfallkasse (EUK) der DB Mobility Networks Logistics und der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) stamme und sogar einen vorsorglichen Aufschlag von 6 dB(A) auf die dort ausgewiesenen 106 dB(A) umfasse. Dieser Vortrag ist nachvollziehbar und rechtfertigt - zumal mit der Anordnung, nach dem Stand der Technik möglichst lärmarme Maschinen einzusetzen (vgl. Nr. A.4.6.3.2 Buchst. b, Nr. B.4.9.5.1.3 auf S. 277 des PFB, Nr. 4.3.1 der AVV Baulärm) - die Annahme, dass ein angesetzter Schallleistungspegel von 112 dB(A), also mit einer „Reserve“ gegenüber dem Datenblatt, kein „geschönter“, sondern ein realistischer bis konservativer Wert ist. Lediglich ergänzend ist anzumerken, dass außerdem selbst der Gutachter der L-GmbH einen LWA von 118 dB(A) - entgegen der Klägerin - nicht als „Mindestwert“ bezeichnet hat, sondern als einen Wert, mit dem man „auf der sicheren Seite“ liege (T … vom 22.10.2015, S. 17). Zu der von der Klägerin als zu kurz kritisierten Betriebszeit einer Stopfmaschine hat die Beigeladene vorgetragen, dieser Zeitraum beschreibe die - maßgebliche - Dauer der Maschinenlaufzeit, während der die Maschine arbeitstäglich zum Schallpegel beitrage; in den Berechnungen würden stets Mittelungspegel über den Beurteilungszeitraum gebildet. Die Behauptung der Klägerin in der Klagebegründung, die „Betriebszeit zur Einbringung der Spundwände bei der Verbaupresse“ (2 Stunden je Arbeitstag, Nr. „11.3.3.3“ in Anl. 19.1) sei zu kurz bemessen (zu erwarten seien mindestens 6,5 Stunden bei größtenteils zeitgleichem Einsatz, lärmintensivere Verfahren seien nicht berücksichtigt, Schriftsatz vom 15.6.2018, S. 20 Buchst. c), wird von ihr nicht begründet und ist auch nicht nachvollziehbar; sie wird in der von der Klägerin formulierten Weise nicht einmal durch das von ihr in Bezug genommene Gutachten (T … vom 22.10.2015, S. 17) gestützt; Gleiches gilt überdies für die Behauptung der Klägerin, statt eines Arbeitstages mit 8 Stunden müsste ein solcher von 13 Stunden zugrunde gelegt werden. Der Anl. 1.19 - Schallschutz - sowie dem T … (vom 22.10.2015, S. 17) zufolge sind in der täglichen Arbeitszeit von 6,5 Stunden (genau: 6 Std., 24 min) die Einsatzzeiten aller bei der Erstellung des Verbaus (Nr. 11.3.3 der Anl. 19.1 - die von der Klägerin genannte Nr. „11.3.3.3“ gibt es in Anl. 19.1 nicht) eingesetzten 4 Maschinen (1 LKW, 2 Hydraulikbagger, 1 Verbundpresse) zusammengefasst; die Einsatzzeit der Verbundpresse kommt nicht gesondert hinzu. Die Beigeladene hat auf den Einwand der Klägerin dargelegt, dass der gesamte Vorgang u.a. das Holen, Aufstellen und Justieren der Spundwände, den Pressvorgang und das Versetzen der Verbaupresse umfasse. Der reine Pressvorgang [für 1 Maschine] sei daher in Tabelle 8 der Anl. 19.1 mit 25% der Dauer des Gesamtvorgangs angesetzt worden, also mit 2 Stunden einer täglichen achtstündigen Arbeitsschicht. Ferner würden im Nahbereich von Gebäuden schall- und erschütterungsarme Bauverfahren angewandt, nicht aber die von der Klägerin angesprochenen lärm- und erschütterungsintensiven Bauverfahren. Diese Erläuterung ist für den Verwaltungsgerichtshof nachvollziehbar und überzeugend; die Klägerin hat hierauf nichts Substantielles mehr erwidert.

112
6.4. Aus vorstehend genannten Gründen begegnet die Prognose, dass (mit Ausnahme zweier Wohnanwesen, für die im PFB besondere Schutzvorkehrungen angeordnet wurden) voraussichtlich die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden könnten, keinen Bedenken. Der PFB setzt zwar die Eingabedaten der Anl. 19.1 nicht verbindlich fest; dies ist angesichts der oben unter 6.3 geschilderten angeordneten Maßnahmen unschädlich. Nach der Rechtsprechung des BVerwG darf sich die Planfeststellungsbehörde in der Regel darauf beschränken, den verbindlichen Rahmen des Zumutbaren festzulegen und die Instrumente zur Einhaltung der Rechte des Betroffenen zu bestimmen; die Umsetzung eines solchen tauglichen Schutzkonzepts dagegen darf der Bauausführung überlassen bleiben, wenn dafür - wie hier - anerkannte technische Regelwerke zur Verfügung stehen (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 -3 A 5.15 - juris Rn. 102).

113

6.5. Diejenigen Umstände, die für die Rechtmäßigkeitsprüfung des angefochtenen PFB in Bezug auf Baulärm entscheidungserheblich sind, sind zur Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs geklärt. Es bedarf insoweit keiner Beweiserhebung mehr. Der Verwaltungsgerichtshof braucht daher auch nicht der in der mündlichen Verhandlung zu Protokoll erklärten Beweisanregung nachzugehen, wonach die im Schriftsatz vom 15. Juni 2018 auf Seiten 20, 21 und 22 angebotenen Beweise (den Baulärm betreffend: auf S. 20 und 21) im Fall ihrer Entscheidungserheblichkeit erhoben werden sollten. Die von dieser Beweisanregung erfassten Umstände sind aus den vorstehend unter Nrn. 6 bis 6.4 genannten Gründen entweder entscheidungsunerheblich oder bereits erwiesen. Davon unabhängig wäre die diesbezügliche Beweisanregung (Schriftsatz vom 15.6.2028, S. 21) untauglich, weil sie auf ein „GE nach der AVV Baulärm“ abstellt. Das Kürzel „GE“ kennzeichnet nach Nr. 1.3.1 der Anlage zur Planzeichenverordnung 1990 in einem Bebauungsplan ein Gewerbegebiet im Sinn von § 8 BauNVO). Die AVV Baulärm kennt aber - wie oben dargestellt - im Unterschied zur BauNVO nicht ein einziges, definiertes Gewerbegebiet, sondern unter Nr. 3.1.1 Buchst. a bis c drei verschiedene Kategorien von Gebieten, die jeweils zu verschiedenen Anteilen gewerbliche Anlagen tatsächlich enthalten und daher auch mit jeweils anderen Immissionsrichtwerten geschützt werden; der Beweisantrag lässt offen, welches dieser Gebiete gemeint sein soll.

114
7. Die Klägerin sieht einen rechtserheblichen Mangel darin, dass sie mit der Verwirklichung des streitgegenständlichen Vorhabens denjenigen Teil ihres Grundstücks verlieren soll, über den sie die bisherige kurze Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (an die L...straße) hat, ohne dass - durch eine neu zu bauende Unter- oder Überführung über die Bahnlinie - an der gleichen Stelle eine ebenso kurze Anbindung geschaffen würde. Das EBA hat es stattdessen in Hinblick auf § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG für ausreichend gehalten, dass anstelle der wegfallenden Zufahrt als Ersatz eine neue Erschließungsstraße nach Osten zur ED 5 gebaut wird. Mit ihren Einwänden gegen diese planfestgestellte Lösung kann die Klägerin nicht durchdringen. Der PFB leidet nicht an einem rechtserheblichen Abwägungsmangel, soweit diese Ersatzzufahrt zum klägerischen Grundstück planfestgestellt wurde. Bei der von der Klägerin geforderten Über- oder Unterführung im Süden des Grundstücks handelt es sich insbesondere um keine Alternative, die sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange aufdrängen würde.

115
Dies gilt auch unter Berücksichtigung der schuldrechtlichen Erklärung zur Bestellung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit gemäß § 1090 BGB zugunsten der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen (am 29.5.1991). Diese Dienstbarkeit wurde im Grundbuch mit einem Zusatz eingetragen, wonach sie unter eine Bedingung gestellt wurde. Die genannte schuldrechtliche Erklärung und/oder die Dienstbarkeit verleiht der Klägerin keinen Anspruch darauf, dass sie anstelle der durch den Bau der Bahnlinie wegfallenden (bisherigen) Anbindung nach Süden zur L...straße eine andere, gleich kurze Anbindung durch eine Über- oder Unterführung der Bahnlinie erhält. Vielmehr reicht der planfestgestellte „Ersatz“ dieser Anbindung durch eine neu zu bauende Erschließungsstraße nach Osten aus. Es liegt auch kein Abwägungsmangel darin, dass das EBA das Eigentumsrecht der Klägerin an dem bisher als Zufahrt dienenden Grundstücksteil und den Belang der Klägerin, der in der Beibehaltung der bisherigen Zufahrt an etwa derselben Stelle durch eine neu zu schaffende Über- oder Unterführung besteht, im PFB überwunden und den Bau einer neuen Erschließungsstraße für vorzugswürdig angesehen hat.

116
7.1. Zivilrechtliche Ansprüche der Rechtsvorgängerin der Klägerin in Bezug auf die Zufahrt von deren Grundstück zur L...straße, die auf die Klägerin übergegangen sein könnten, wurden weder durch die schuldrechtliche Erklärung vom 18. Oktober 1989 noch durch eine sachenrechtliche Erklärung über die Bestellung der Dienstbarkeit gemäß § 873 BGB oder durch die Eintragung der Dienstbarkeit ins Grundbuch begründet. Schon aus diesem Grund ist es nicht abwägungsfehlerhaft, wenn im angefochtenen PFB eine der Klägerin günstige Aussage im Vertrag vom 18. Oktober 1989 nicht als entscheidend dafür angesehen wurde, welche Ersatzzufahrt zum klägerischen Grundstück vorzugswürdig ist.

117
Die schuldrechtliche Erklärung hat die damalige Firma „M ... KG“ als künftige Eigentümerin des streitgegenständlichen Grundstücks im Rahmen eines größeren, verschiedene Rechtsgeschäfte umfassenden Vertrags abgegeben, an dem acht Parteien (natürliche und juristische Personen oder Personenmehrheiten) beteiligt waren (Gemeinde O ... GmbH, weitere sechs Parteien). Der Zweck dieses Vertrags ist in der Vorbemerkung unter Nr. A.I und Nr. II der notariellen Urkunde beschrieben; er hatte zum

Ziel, anlässlich des von der Gemeinde beabsichtigten Bebauungsplans für das Gewerbegebiet „S …-Nord“ die bestehenden Grundstücksgrenzen durch den Austausch von Flächen zwischen den beteiligten Eigentümern (oder künftigen Eigentümern) zu ändern, um eine sinnvolle Nutzung der durch den Bebauungsplan zu bildenden Gewerbeflächen zu ermöglichen. Zu diesem „Paket“ gehörte auch der Abschnitt VIII „Dienstbarkeit“. Darin verpflichtete sich die „M ... KG“ als künftige Eigentümerin einer in einem beigefügten Lageplan 2 braun eingezeichneten Fläche, in der die geplanten Trasse für die S-Bahn liege, gegenüber der Bundesrepublik Deutschland (Deutsche Bundesbahn) - nachfolgend: DB - zu dulden, „dass auf dieser Fläche eine Gleisanlage mit Nebeneinrichtungen errichtet wird, sofern z.B. durch eine Unter- oder eine Überführung eine ordnungsgemäße, ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung ihres nördlich der Trasse gelegenen, im Lageplan 2 braun umrandeten Grundstücks gewährleistet ist und die im Zuge des Baus der Bahnanlage unter Umständen nötige Umgestaltung der Zufahrt für sie keinerlei Kosten auslöst“. Weiter wird in diesem Abschnitt VIII Bezug genommen auf die Dienstbarkeit, die zur Absicherung dieses Rechts zu bestellen und für deren Einräumung und spätere Ausübung keine Entschädigung zu leisten sei. Ferner räumt die „M... KG“ der DB das Recht ein, auf deren Verlangen auch das Eigentum an der Zufahrt zu einem, in der Urkunde genannten Mindestpreis zu verschaffen, wenn für die KG die Zufahrt zu dem Grundstück „z.B. durch Bestellung einer Grunddienstbarkeit oder durch öffentliche Widmung abgesichert wird“. Die durch diese Duldungserklärung begünstigte DB war weder an den Erklärungen in Abschnitt VIII noch an der übrigen notariellen Vereinbarung vom 18. Oktober 1989 beteiligt. Schon deshalb konnten durch die in dieser Vereinbarung abgegebenen schuldrechtlichen Erklärungen keine Verpflichtungen der DB und keine Rechte der „M... KG“ zu Lasten der DB begründet werden; es würde sich sonst um eine - unwirksame - Erklärung zu Lasten Dritter (der an der Vereinbarung nicht beteiligten DB) handeln. Auch inhaltlich können weder dem Abschnitt VIII noch der übrigen notariellen Vereinbarung vom 18. Oktober 1989 irgendwelche Pflichten der DB entnommen werden. Die DB sollte vielmehr durch eine zu ihren Gunsten zu bestellende beschränkte persönliche Dienstbarkeit ausschließlich begünstigt werden; als Belastung liegt eine solche Dienstbarkeit ausschließlich auf dem „dienenden“ Grundstück (vgl. § 1090 Abs. 1 BGB), vorliegend auf einer Fläche, zu der das jetzt streitige Grundstück der Klägerin gehört. Eine der Eintragung der Dienstbarkeit ins Grundbuch vorausgegangene sachenrechtliche Einigung gemäß § 873 Abs. 1 BGB (die freilich formfrei möglich ist, vgl. Mohr in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 1090 Rn. 40 m.w.N.) ist im vorliegenden Fall nicht aktenkundig. Es gibt daher auch kein Dokument, dem eine in irgendeiner Weise geartete Verpflichtung der DB in Bezug auf den Bau einer Bahnlinie über die Zufahrt (z.B. zu deren „Ersatz“ in Gestalt einer Über- oder Unterführung) entnommen werden könnte. Auch dem von der Klägerin angeführten Schreiben der DB vom 6. Juli 1989 lässt sich Derartiges nicht entnehmen. Es ist an die Gemeinde gerichtet und besagt nichts außer dem Einverständnis der DB mit der vorgesehenen Gestaltung des Bebauungsplans; eine Aussage dazu, ob das Grundstück der Klägerin im Fall der Verwirklichung der Bahnlinie (ausschließlich oder zusätzlich) nach Süden an die L...straße angebunden werden solle, enthält dieser Brief nicht; noch weniger äußert sich darin die DB in irgendeiner Weise, ob sie eine Verpflichtung zur Erstellung einer Über- oder Unterführung übernehmen wolle.

118

Auch der Zusatz im zweiten Halbsatz der o.g. Duldungserklärung, der lautet „… sofern z.B. durch eine Unter- oder eine Überführung eine ordnungsgemäße, ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung ihres nördlich der Trasse gelegenen, im Lageplan 2 braun umrandeten Grundstücks gewährleistet ist …“ hat keine Pflichten Dritter und keine Ansprüche der „M... KG“ begründet - weder für sich genommen oder im Zusammenhang mit der Duldungserklärung. Demzufolge kann im vorliegenden Rechtsstreit die Klägerin aus diesem Halbsatz keine Ansprüche gegen die Beigeladene oder die Beklagte ableiten. Dieser Halbsatz stellt vielmehr die schuldrechtliche Duldungserklärung unter eine aufschiebende Bedingung (die bedingte Einräumung einer persönlichen beschränkten Dienstbarkeit ist zulässig, vgl. OLG München, B.v. 24.11.2010 - 34 Wx 103/10 - juris Rn. 12 m.w.N.). Konsequent lautet daher vorliegend die Eintragung der Dienstbarkeit ins Grundbuch: „Bedingte [Hervorhebung durch der VGH] Verpflichtung, Errichtung von Gleisanlagen mit Nebeneinrichtungen zu dulden, für Bundesrepublik Deutschland (Deutsche Bundesbahn); gemäß Bewilligung vom 18.10.1989, URNr. K 1940/89 und vom 11.12.1990, URNr. K 2562/90, eingetragen am 29.05.1991“.

119

7.2. Abwägungsfehlerfrei hat das EBA die Anbindung des klägerischen Grundstücks an das öffentliche Verkehrsnetz nicht in Form einer Unter- oder Überführung über die geplante Bahnlinie nach Süden zur L...straße planfestgestellt, sondern die Planung der Vorhabensträgerin gebilligt, die eine neu zu bauende

Erschließungsstraße nach Osten zur ED 5 vorsieht. Diese Ersatzzufahrt gewährleistet auch, dass der südliche Teil des Gewerbegebiets erreicht werden kann, wenngleich dies vom klägerischen Grundstück aus einen Umweg erfordert.

120
7.2.1. Die von der Klägerin und der L-GmbH geforderte zusätzliche Über- oder Unterführung würde zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1,75 Mio. € (netto) verursachen (vgl. PFB S. 451). Es ist nicht zu beanstanden, dass im angefochtenen PFB bei der Abwägung berücksichtigt wurde, dass die von der Klägerin favorisierte Variante mit einer zusätzlichen Über- oder Unterführung erhebliche Mehrkosten verursachen würde.

121
Im PFB (S. 478 Mitte) heißt es hierzu weiter, eine ordnungsgemäße Erschließung des klägerischen Grundstücks könne durch eine derartige Überführung, wie sie die L-GmbH für ihre Zwecke wünscht, allerdings nicht gewährleistet werden, so dass eine solche Über- oder Unterführung nur als zusätzliche Querung der Bahnlinie errichtet werden könnte. Hinzu kämen zusätzlicher Grunderwerb und ein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft, der mit dem Bau einer Eisenbahnüber- bzw. Unterführung verbunden wäre. Das EBA hat die Details des Kostenvergleichs im angefochtenen PFB (auf S. 478) ausführlich dargestellt, ohne dass dies seitens der Klägerin oder der L-GmbH auf Widerspruch gestoßen wäre; Bedenken an der Kostenschätzung bestehen auch aus Sicht des Verwaltungsgerichtshofs nicht. Zutreffend hat das EBA hinsichtlich der zu vergleichenden Kosten darauf hingewiesen, dass bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen (vgl. z.B. BVerwG, B.v. 9.7.2003 - 9 VR 1.03 - juris Rn. 12); die Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist gemäß § 7 Abs. 1 BHO ein gewichtiger öffentlicher Belang (vgl. VGH BW, U.v. 29.1.2020 - 5 S 1658/17 - juris Rn. 48 m.w.N.; BVerwG, B.v. 20.12.1988 - 4 B 211.88 - juris Rn. 12).

122
7.2.2. Es ist nicht zu beanstanden, dass im angefochtenen PFB (Nr. B.4.21.6.1.1, S. 469 ff.) davon ausgegangen wurde, dass die planfestgestellte Ersatzzufahrt auch der Bedingung in der Umlegungsvereinbarung vom 18. Oktober 1989, eine ordnungsgemäße, interessenwahrende verkehrsmäßige Erschließung zu gewährleisten, Rechnung trägt.

123
Die Klägerin meint, in dieser Vereinbarung sei die Aufrechterhaltung einer (möglichst kurzen) Anbindung des klägerischen Grundstücks an den südlich der Bahnlinie gelegenen größeren Teil des Gewerbegebiets zur Bedingung gemacht worden. Einen solchen Inhalt der schuldrechtlichen Erklärung und/oder der sachenrechtlichen Dienstbarkeit vermag der Verwaltungsgerichtshof indes nicht festzustellen. Der Wortlaut der Erklärung „verkehrsmäßige Erschließung“ spricht dafür, dass es der „M... KG“ nur oder jedenfalls vorrangig um den Erhalt einer Anbindung ihres Grundstücks an das öffentliche Verkehrsnetz gegangen ist sowie außerdem vor allem darum, dass - worauf der weitere Text hinweist - „… die im Zuge des Baus der Bahnanlage unter Umständen nötige Umgestaltung der Zufahrt für sie keinerlei Kosten auslöst“. Die weitere Aussage in der schuldrechtlichen Erklärung „… sofern z.B. durch eine Unter- oder eine Überführung eine ordnungsgemäße, ihre Interessen wahrende verkehrsmäßige Erschließung ihres nördlich der Trasse gelegenen … Grundstücks gewährleistet ist …“ bedeutet nicht, dass mit einer „ihre Interessen wahrende[n]“ Erschließung deswegen mehr als lediglich die Aufrechterhaltung des Anliegergebrauchs gemeint sein müsse. Hätte die „M... KG“ im Jahr 1989 bereits ein gesteigertes Interesse daran gehabt, gerade die wegemäßige direkte kurze Anbindung unter der (künftigen) Bahnlinie hindurch oder über diese hinweg nach Süden zur L...straße beizubehalten, so hätte es sich aufgedrängt, dies auch ausdrücklich zu formulieren anstatt eine Über- oder Unterführung nur als Beispiel („z.B.“) zu nennen. Der heutige, erst seit dem Mietvertrag mit der L-GmbH (und der Nutzung weiterer südlich gelegener Grundstücke durch diese) im Jahr 2011 bestehende besondere Lagevorteil dagegen, der in der Erreichbarkeit von drei oder (mit dem Parkplatz) vier zum Betrieb dieser Mieterin gehörenden verschiedenen Buchgrundstücke auf kurzem Weg besteht, war 22 Jahre zuvor - im Jahr 1989 - nicht ansatzweise absehbar (dies erkennt auch die Klägerin, zieht hieraus allerdings eine andere, für sie günstige Schlussfolgerung im Schriftsatz vom 27.2.2020 S. 6 oben). Im Gegenteil wäre - mangels anderer Anhaltspunkte - sogar daran zu denken, dass eine selbständige, das klägerische Grundstück unmittelbar und ohne den Umweg über den südlichen Teil des Gewerbegebiets an die ED 5 anschließende Verbindung Vorteile gegenüber der Anbindung an die

L...straße hat, zumal eine Unter- oder Überführung über die Bahnlinie mit verkehrstechnischen Einschränkungen verbunden sein kann, die sich - je nach der Art der gewerblichen Nutzung des klägerischen Grundstücks - als nachteilig erweisen können (z.B. ein zulässiges Höchstgewicht bei einer Überführung oder eine Höhenbeschränkung bei einer Unterführung). Wäre die Gemeinde an einer solchen direkten Verbindung des nördlichen und des südlichen Teils des Gewerbegebiets interessiert gewesen, so hätte es nahegelegen, dies zwar nicht durch eine Festsetzung im Bebauungsplan (zu der die Gemeinde anstelle der hier vorgenommenen nachrichtlichen Übernahme der Bahnlinie gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nicht befugt war), aber durch eine textliche Erwähnung im Bebauungsplan kund zu tun. Die von der Klägerin favorisierte Lesart (Schriftsatz vom 27.2.2020 S. 6 oben), wonach die Einschränkung der Duldungspflicht „bedingungslos formuliert“ sei und eine „in jeglicher Hinsicht die Interessen wahrende Erschließung gewährleistet“ sein müsse, liegt fern. Eine Interessenlage, die auf die jeweilige Grundstücksnutzung und - wie vorliegend im Fall der jetzigen Mieterin L-GmbH - sogar auf die straßenmäßige Verbindung des Grundstücks mit irgendwelchen anderen Buchgrundstücken abstellen würde, könnte sich im Lauf der Jahre wandeln; sie könnte bei der Planung des Vorhabens „S-Bahn“ anders sein als im Zeitpunkt des PFB. Eine solcherart verstandene Bedingung würde deswegen auch Bedenken in Bezug auf ihre Bestimmtheit und Bestimmbarkeit ausgesetzt sein.

124
7.2.3. Es ist auch nicht abwägungsfehlerhaft, dass das EBA im angefochtenen PFB (Nr. B.4.21.4.1.2.1, S. 441 ff.) bei der Berücksichtigung des bisherigen Anliegergebrauchs der Klägerin auch darauf abgestellt hat, dass eine plangegebene Vorbelastung des klägerischen Grundstücks mit der Bahntrasse vorliegt. Insofern gilt das Gleiche wie oben, das schon bezüglich der Immissionen durch Lärm und Erschütterungen ausgeführt wurde. Dass die Klägerin und ihre Mieterin ihre Hoffnung darauf setzten, die trennende Wirkung der Bahnlinie werde durch eine - in der Duldungserklärung vom 18. Oktober 1989 nur beispielhaft genannte - Über- oder Unterführung überwunden werden, ist zwar vorstellbar. Ein schutzwürdiges Vertrauen darauf, dass nach Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens der Bau einer solchen Über- oder Unterführung, nicht aber eine anderweitige Erschließung des Grundstücks der Klägerin planfestgestellt werden würde, kann - aus den oben genannten Gründen - nicht bejaht werden.

125
7.2.4. Der angefochtene PFB, der den Wegfall der bisherigen Grundstückszufahrt und deren Ersatz über eine Grundstücksanbindung an anderer Stelle vorsieht, leidet auch nicht an einem entscheidungserheblichen Abwägungsfehler in Bezug auf den Brandschutz für das Grundstück der Klägerin, die vor allem die „Entfluchtung“ des Grundstücks über die neu zu bauende Anbindung an die ED 5 für gefährlich hält. Soweit die Klägerin der Beklagten (auch) in Bezug auf diese Thematik eine unzureichende Auseinandersetzung mit ihren im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen vorhält und wiederum meint, das EBA habe sich im PFB rechtsfehlerhaft auf diejenigen Ausführungen bezogen, die einen anderen Einwender betroffen hätten, überzeugt dies aus denselben, oben unter 5.3 dargelegten Gründen nicht wie sie in Bezug auf Erschütterungen gelten (der „andere Einwender“ ist die Mieterin der Klägerin). Die Ausführungen im PFB, mit denen das EBA die Einwendungen der Klägerin bzw. die - diesbezüglich gleichgerichteten - Einwendungen ihrer Mieterin (L-GmbH) zurückgewiesen hat, erscheinen zwar nicht sämtlich überzeugend. So sind diejenigen Anforderungen an den Brandschutz, die vorliegend inmitten stehen, nicht oder jedenfalls nicht ausschließlich den Obliegenheiten der Mieterin der Klägerin als Arbeitgeberin zuzuordnen. Vielmehr geht es auch um die (sichere und ausreichend gute) Erreichbarkeit der auf dem Grundstück der Klägerin errichteten Gebäude mit Rettungsfahrzeugen und damit um öffentlich-rechtliche Voraussetzungen einer Baugenehmigung (vgl. z.B. Art. 4 Abs. 2 Nr. 1 BayBO: „… wenn keine Bedenken wegen des Brandschutzes … bestehen“); im Hinblick auf die ordnungsgemäße Erreichbarkeit des Grundstücks mit Rettungsfahrzeugen kann auch das Erfordernis der gesicherten Erschließung (§ 30 Abs. 1 BauGB) tangiert sein. Tatsächlich bestehende Rettungs- und Entfluchtungsmöglichkeiten sind auch nicht generell ein „bloßer“ Lagevorteil, sondern allenfalls dann, wenn sie über das Erforderliche hinausgehen. Das EBA hat nach Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs abwägungsfehlerfrei die Rettungsmöglichkeiten im Brandfall, wie sie über die neu zu bauende V.-straße zur ED 5 bestehen werden, als ausreichend angesehen. Im Ausgangspunkt kommt es von vornherein nicht darauf an, wie die Rettungsmöglichkeiten beschaffen wären, wenn zusätzlich zu dieser neuen Z.-straße die von der Klägerin (und der L-GmbH) schon wegen des erleichterten Gabelstaplerverkehrs gewünschte Über- oder Unterführung geschaffen würde. Denn ein solcher „zweiter Rettungsweg“, mit dem eine Entfluchtung von Menschen aus den Gebäuden und vom klägerischen Grundstück fort nach Süden auf die L...straße,

zugleich aber eine Anfahrt von Rettungsfahrzeugen von Osten her - ohne Begegnung mit den fliehenden Menschen - möglich wäre, wäre eine Verbesserung gegenüber dem Status quo sowie gegenüber demjenigen Zustand, der bei einer ausschließlichen Errichtung einer Über- oder Unterführung über die Bahnlinie bestehen würde. Denn ohne die nach Osten führende Anbindung des Grundstücks an die ED 5 müssten sich ankommende Rettungsfahrzeuge und flüchtende Menschen - je nach zeitlicher Abfolge - auf einem zwar kürzeren (ca. 21 m langen), aber schmäleren (nach den Feststellungen im PFB ca. 5 m breiten) Abschnitt begegnen. Der Fluchtweg über eine Unter- oder Überführung, die annähernd an derselben Stelle wie die jetzige Zufahrt errichtet würde, wäre auch u.U. bedeutend länger als nur 21 m, je nachdem, von welchem Punkt auf dem Grundstück, das sich ca. 160 m nach Osten erstreckt, die Menschen zu flüchten hätten; im selben Maß würde sich der bis zur ED 5 zurück zu legende Weg verkürzen. Die Einschätzung der Klägerin (Schriftsatz vom 15.6.2018, S. 25 unten), wonach die planfestgestellte Anbindung an die ED 5 brandschutztechnisch im Vergleich zu dem „Nadelöhr“ einer Unter- oder Überführung deutlich schlechter sei, vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht zu teilen. Die Pflicht zu einer Verbesserung des vorgefundenen Zustands indes besteht, worauf das EBA im angefochtenen PFB zutreffend hingewiesen hat, bei der Planung eines planfeststellungsbedürftigen Vorhabens nach der Rechtsprechung nicht (BVerwG, B.v. 23.6.1989 - 4 B 100.89 - juris Rn. 2). Zutreffend ist auch der Hinweis des EBA, dass mangels eines bestehenden Brandschutzkonzepts der Klägerin (und ihrer Mieterin, der L-GmbH) für das Grundstück nicht im Einzelnen beurteilt werden kann, ob und inwiefern das planfestgestellte Vorhaben nachteilig für ein Rettungs- und Entfluchtungskonzept ist und ggf. ein solches Konzept (so es bestünde) mit zumutbarem Aufwand angepasst werden könnte. Die von der Klägerin im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Stellungnahme des Landratsamts E. (Kreisbrandinspektion - Brandschutzdienststelle, nachfolgend: KBI) vom 11. März 2016 ist nicht geeignet, einen Abwägungsfehler des EBA darzutun. In dieser Stellungnahme hat es die KBI als „problematisch“ bezeichnet, wenn eine Entfluchtung und Führung der mehr als 500 Nutzer der Gebäude auf dem klägerischen Grundstück zu einem neuen, noch nicht definierten Sammelplatz über die gleichzeitig als Zufahrt für die Einsatzkräfte erforderliche Erschließungsstraße stattfinden müsste, weil sich - nach derzeitigem Planungsstand - die fliehenden Menschen und die anfahrenden Fahrzeuge auf einer ca. 500 m langen Strecke begegnen müssten; die KBI hat hinzugefügt, es wäre weiter zu untersuchen, ob neben diesem Begegnungsfall noch eine gesicherte Fußwegeverbindung geschaffen werden könne, und erforderlich sei zudem ein aktuelles Brandschutzkonzept über beide Gebäude mit den erforderlichen Rettungswegen, Flächen für die Feuerwehr und einer „Brandfallmatrix“. Demgegenüber hat das EBA - seitens der Klägerin (bzw. der L-GmbH) unwidersprochen - darauf hingewiesen, dass das Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung, u.a. Brandschutz) der Regierung von Oberbayern die planfestgestellte Entfluchtungsmöglichkeit zwar als nicht optimal, eine Entfluchtung über den bahnparallelen Gehweg aber als möglich ansehe.

126
7.3. Soweit die Klägerin als Abwägungsmangel beanstandet, dass die für die Bahntrasse benötigte, bislang durch ihre Mieterin von der … … GmbH angemietete Fläche nicht mehr als Parkplatz zur Verfügung stehe, ist dies jedenfalls kein Belang der Klägerin.

127
7.4. Soweit die Klägerin (weiterhin) Abwägungsmängel in Bezug auf den Anschluss des klägerischen Grundstücks dort, wo sich die Tiefgaragenzufahrt befindet, an die angrenzende neu zu bauende Erschließungsstraße geltend macht und ihren diesbezüglichen Hilfsantrag Nr. II Buchst. c vom 4. Mai 2018 in der mündlichen Verhandlung vom 12. März 2020 aufrechterhalten hat, geht ihr Vortrag ins Leere. Die Gestaltung dieser Tiefgaragenzufahrt an der „Nahtstelle“ des klägerischen Grundstücks zur neuen Erschließungsstraße wurde gegenüber der ursprünglich planfestgestellten Variante mit dem Änderungsbeschluss vom 27. Februar 2020 geändert. Die Klägerin (bzw. die L-GmbH) hat sich zu dieser Änderung nicht mehr geäußert mit Ausnahme ihrer Aussage in der mündlichen Verhandlung, dass sich durch die Umplanung die Situation gegenüber der vorherigen Variante zwar verbessert habe, aber immer noch nicht für die Belange der Klägerin bzw. der L-GmbH ausreiche (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.3.2020, S. 3). Mangels eines substantiierten Vortrags der Klägerin (bzw. der L-GmbH) zum insoweit geänderten PFB kann der Verwaltungsgerichtshof nicht feststellen, ob diesbezüglich Abwägungsmängel vorliegen. Abgesehen davon hat die Beigeladene - seitens der Klägerin unwidersprochen - in der Klageerwiderung (Schriftsatz vom 31.10.2018, Nr. 2.3.2 auf S.55) sachlich vorgetragen, dass die Breite der Zufahrt wie im Bestand (= 7 m) ausgeführt und dass auch nach der festgestellten Planung weiterhin eine zweispurige Zufahrt zur Tiefgarage bestehen wird, wobei die östliche

Zufahrt auch bei Unterschreitung des 3-Meter-Abstands (§ 3 Abs. 2 GaStellV) funktionsfähig, überdies aber nicht erforderlich sei, weil der Tiefgaragenverkehr (Ein- und Ausfahrten) über die zweite Zufahrt im Westen über die dort vorhandenen zwei Rampen abgewickelt werden könne. Unwidersprochen geblieben ist auch der Hinweis der Beigeladenen darauf, dass entgegen den Bedenken der Klägerin Fußgänger und Radfahrer nicht die Rampe zur Tiefgarage queren müssten, sondern die Querung im Bereich der Erschließungsstraße vor der Rampe und somit gefahrlos erfolge.

128
7.5. Ohne Erfolg macht die Klägerin Abwägungsmängel in Bezug auf die Anbindung des Gehweges der planfestgestellten Erschließungsstraße an die Außenbahnsteige des S-Bahnhofes Sch. und an die Kreisstraße ED5 geltend, auf die sich ihr Hilfsantrag Nr. II Buchst. d bezieht. Es ist schon nicht ersichtlich, inwiefern es sich hierbei um einen Belang der Klägerin handeln sollte. Denn es geht insoweit allein um die Gestaltung öffentlicher Verkehrsflächen, aber nicht um Verkehrsflächen auf dem Grundstück der Klägerin und auch nicht um die Nahtstelle dieses Grundstücks zur öffentlichen Verkehrsfläche, an der sich die Frage einer Verschlechterung des Anliegergebrauchs stellen könnte. Darüber hinaus wird der Bahnhof Sch. neu errichtet; er stellt als zusätzliche - und für die Klägerin, die dort Beschäftigten und die Besucher überdies ausgesprochen lagegünstige - Anbindung an den ÖPNV einen Vorteil dar, der bisher nicht bestand. Die Klägerin kann aber nicht beanspruchen, dass diese Vergünstigung für sie nochmals gesteigert und für ihr Grundstück gewissermaßen optimiert wird. Ihre Rügen besagen demnach nicht, dass insofern mit dem PFB in ihre Rechtspositionen eingegriffen, sondern dass ihr nicht Verbesserungen in dem von ihr offenbar gewünschten Ausmaß verschafft würden.

129
Der Verwaltungsgerichtshof belässt es daher bei der Anmerkung, dass die Beigeladene für das Gericht nachvollziehbar - und seitens der Klägerin unwidersprochen - erklärt hat (Schriftsatz vom 31.10.2018, Nr. 2.3.2.3 auf S. 56), dass und auf welche Weise Fußgänger von der Tiefgaragenzufahrt zum neuen Bahnhof Sch. gelangen können, dass und wie beide Außenbahnsteige barrierefrei erreichbar sind und dass Radfahrer vom Bahnhof Sch. auf der neuen Erschließungsstraße zum Grundstück der Klägerin gelangen.

130
7.6. Die in der mündlichen Verhandlung unverändert gestellten Hilfsanträge unter Nr. II Buchst. b (Zugang des klägerischen Grundstücks zum öffentlichen Verkehrsnetz und seine Ver- und Entsorgung während der Bauzeit) und Nr. II Buchst. f (Beweissicherung) bleiben ohne Erfolg.

131
7.6.1. Hinsichtlich des Hilfsantrags Nr. II Buchst. b hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung - schon vor der Stellung der Anträge - auf Anregung des Rechtsanwalts der Klägerin klargestellt, dass mit den Nebenbestimmungen A.4.12.17 und A.4.13.3 verfügt worden ist, dass während der Bauzeit etwaige bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken - seien sie gewerblich oder anderweitig genutzt - und zu landwirtschaftlichen Grundstücken erhalten bleiben und die Grundstücke stets angefahren werden können müssen; falls dies ausnahmsweise kurzfristig nicht möglich sei, müssten die Betroffenen rechtzeitig unterrichtet werden. Daran, dass diese Nebenbestimmung - trotz der nicht geglückten Gegenüberstellung der Merkmale „privat“ und „landwirtschaftlich“ - auch private gewerbliche Grundstücke (damit auch das Anwesen der Klägerin, das sowohl ein „privates“ als auch ein „gewerbliches“ Grundstück ist) betrifft, konnte schon vor der Klarstellung im Kontext mit der Begründung des PFB kein Zweifel bestehen. Der PFB enthält einen gesonderten Abschnitt B.4.21.6.4, der sich mit den gerade von der Klägerin erhobenen Einwendungen (hier betreffend die baubedingten Beeinträchtigungen) befasst und nimmt Bezug auf die Nebenbestimmungen A.4.12.17 und A.4.13.3. Gleichfalls keiner - in der mündlichen Verhandlung dennoch erfolgten - Klarstellung hätte die Aussage bedurft, dass dies auch die Anbindung des Grundstücks während der Bauzeit über die von Osten her geplante neue Zufahrt betrifft. Dies ergibt sich schon daraus, dass - wie die Beigeladene bereits in der Klageerwiderung erklärt hat - die Anbindung des Grundstücks FlNr. 5462/9 an die L...straße gemäß dem Bauwerksverzeichnis (Nr. 4.502) erst zurückgebaut werden soll, nachdem das Gebäude L...str. … an die ED 5 angebunden worden ist.

132
7.6.2. Beweissicherungsmessungen sind im PFB vorgesehen. In der Nebenbestimmung Nr. A.4.6.3.4 Buchst. e (S. 48 des PFB) ist verfügt, dass der zwingend zu bestellende (vgl. Nr. A.4.6.3.1 Buchst. c auf S. 46 des PFB) Immissionsschutzbeauftrage im Rahmen der Messüberwachungen dafür sorgen muss, dass

die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und dass Messergebnisse zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem EBA vorzulegen sind, sowie die Betroffenen über die sie selbst betreffenden Messergebnisse auf Verlangen zu informieren sind. Mit der Nebenbestimmung Nr. A.4.6.3.1 Buchst. e (S. 46 des PFB) wird ausdrücklich angeordnet, dass rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z.B. Rammarbeiten) an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmessungen vorzunehmen sind. Inwiefern diese Anordnungen in PFB nicht ausreichen sollen und stattdessen womöglich die (vom EBA unter Nr. B.4.21.2 auf S. 427, 428 des PFB abgelehnte) vor vornherein angeordnete, anlasslose und nicht arbeitsschrittbezogene pauschale Beweissicherung erforderlich sein sollte, führt die Klägerin nicht aus. Insoweit ist weder eine Verletzung subjektiver Rechte der Klägerin noch ein entscheidungserheblicher Abwägungsmangel ersichtlich. Die Klägerin kann weder die Ergänzung des angefochtenen PFB um eine weitergehende Beweissicherungsanordnung noch eine erneute Entscheidung der Beklagten nach der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofs über ein solches Begehren beanspruchen.

133
8. Weil aus den oben genannten Gründen der PFB nicht in rechtswidriger Weise in Rechte der Klägerin eingreift, nicht an einer zu Lasten der Klägerin rechtsfehlerhaften Abwägung leidet und auch nicht um zusätzliche Regelungen zum Schutz berechtigter Belange der Klägerin ergänzt werden muss, kann die Klägerin auch nicht die mit dem Hilfsantrag Nr. III begehrte Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach beanspruchen. Ein Anspruch Dritter nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG setzt voraus, dass Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf ihre Rechte erforderlich, aber im konkreten Fall untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist also ein Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung; verbleibende Nachteile, die aber nicht unzumutbar sind, sind dagegen entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (BVerwG, U.v. 21.12.2005 - 9 A 12.05, 9 A 12.05 (9 A 16.04), juris Rn. 22 unter Hinweis u.a. auf BVerwG, B.v. 5.3.1999 - BVerwG 4 VR 3.98 - Buchholz 407). Fehlt es - wie vorliegend - an einem unzumutbaren Eingriff in eine geschützte Rechtsposition, dann bedarf es auch keiner Entschädigung.

134
9. Die Klage war deshalb abzuweisen mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO; weil die Beigeladene einen Klageabweisungsantrag gestellt und sich damit selbst einem Kostenrisiko ausgesetzt hat (§ 154 Abs. 3 VwGO), entspricht es der Billigkeit im Sinn des § 162 Abs. 3 VwGO, auch ihre außergerichtlichen Kosten der unterlegenen Klägerin aufzuerlegen.

135
Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht nach § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

136
Die Revision war nicht zuzulassen, da ein Zulassungsgrund im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegt.