



# VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Namen des Volkes  
Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

prozessbevollmächtigt:

- Klägerin -

gegen

Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,  
dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes,  
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart,  
Olgastr. 13, 70182 Stuttgart

- Beklagte -

beigeladen:

prozessbevollmächtigt:

wegen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG für die 'Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn', Mannheim

hat der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Albrecht, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Matejka und die Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Kapell

auf die mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 2023

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

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

Die Revision wird nicht zugelassen.

### **Tatbestand**

Die Klägerin wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 17. Februar 2022 betreffend die „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn“.

Die Riedbahn, eine Eisenbahnlinie (Strecke 4010), führt von Frankfurt/Main über Biblis durch das Hessische Ried zum Hauptbahnhof nach Mannheim. Die östliche Riedbahn ist ein Teilstück dieser Eisenbahnstrecke, das im Osten des Mannheimer Stadtgebiets vom Stadtteil Waldhof kommend den Neckarkanal, den Neckar und das Paul-Martin-Ufer überquert, um dann am Westrand des Stadtteils Neuostheim auf einem Bahndamm weiterzulaufen. Im weiteren Verlauf überquert sie die Seckenheimer Landstraße und die Wilhelm-Varnholt-Allee, ehe sie nach Westen zum Hauptbahnhof abbiegt. Dort ist auch der Abzweig Rennplatz (Bahn-km 3,1), von wo aus die Strecke 4051 zum Rangierbahnhof führt.

Unmittelbar nördlich des Neckarkanals befinden sich westlich der östlichen Riedbahn im Wesentlichen Sportanlagen, im Osten grenzen landwirtschaftliche Nutzungen, aber auch Wohnhäuser und weiter östlich wiederum Sportanlagen an. Südlich des Neckars

liegt auf der Ostseite zwischen dem Paul-Martin-Ufer und der Seckenheimer Landstraße ein (faktisches) allgemeines Wohngebiet; die Häuser an der Karl-Ladenburg-Straße werden vom Bahndamm nur durch Gartenflächen abgegrenzt. Westlich der Bahnstrecke sind dort überwiegend Sportanlagen (u.a. Carl-Benz-Stadion) und Freizeitanlagen (u.a. der Luisenpark) gelegen. Im Bereich zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Wilhelm-Varnholt-Allee grenzt im Osten ein Gewerbegebiet an die Bahnlinie an. Die Grundstücke westlich der Bahnlinie werden abgesehen von gewerblichen Nutzungen unmittelbar an der Theodor-Heuss-Anlage, der Verlängerung der Seckenheimer Landstraße, als Freifläche und als Parkplatz genutzt. Südlich der Wilhelm-Varnholt-Allee grenzt im Westen das Gewerbegebiet Fahrlach an die Bahnlinie und im Osten - südlich des Abzweigs Rennplatz - der Stadtteil Neuhermsheim.

Die Klägerin ist Eigentümerin des Grundstücks Flst.Nr. xxxxxx, Hxxxxxxxxxxxxx, das im o.g. Gewerbegebiet östlich der Bahnlinie gelegen und mit einem im Jahre 2001 baurechtlich genehmigten, fünfgeschossigen Bürogebäude bebaut ist, das an eine Rechtsanwaltssozietät vermietet ist. Das Grundstück wird u.a. über eine Tiefgarage und einen zentralen Parkplatz im rückwärtigen Grundstücksteil erschlossen. Die Zufahrt erfolgt über eine unmittelbar neben dem Bahndamm verlaufende Sackgasse (Teilstück der Hxxxxxxxxxxxxx Straße).

Als 1985 die westliche Riedbahn (westliche Umfahrung von Mannheim zwischen Mannheim Hauptbahnhof und dem Bahnhof Waldhof) in Betrieb genommen wurde, verlor die östliche Riedbahn ihre Bedeutung für den Personenverkehr. Seit 1989 wird nur noch das rechte (östliche) Streckengleis befahren. Das westliche Gleis ist teilweise nicht mehr vorhanden und im Übrigen in schlechtem Zustand. Denn nach der Kollision eines Schiffes mit der Neckarbrücke wurde es nicht wieder repariert und im Bereich der Brücken aus statischen Gründen teilweise demontiert.

Auf den Antrag der Beigeladenen vom 22. Februar 2016 erließ das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Planfeststellungsbeschluss vom 17. Februar 2022 (PFB) gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn“ in der Gemeinde Mannheim von Bahn-km 2,845 bis km 4,510 der Strecke 4010 Mannheim - Frankfurt Stadion. Der planfestgestellte Abschnitt beginnt südlich der bei Bahn-km 2,976 gelegenen Wilhelm-Varnholt-Allee und endet im

Norden kurz hinter der Brücke über den Neckarkanal mit der Schleuse Feudenheim. Vorgesehen ist, die Eisenbahnüberführung über die Wilhelm-Varnholt-Allee für das linke Streckengleis zu erneuern und dabei das Gleis anzuheben. Die Eisenbahnüberführungen über die Seckenheimer Landstraße (Bahn-km 3,452) und über das Paul-Martin-Ufer (Bahn-km 4,029) sollen für beide Streckengleise erneuert werden. Das linke Streckengleis wird - teilweise mit Lage- und Gradientenänderungen - im gesamten Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses ertüchtigt und das Weichenfeld für den Abzweig Mannheim Rennplatz angepasst. Der S-Bahn Haltepunkt Neuostheim mit zwei Bahnsteigen (von Bahn-km 3,293 - 3,503 bzw. von 3,280 - 3,490) wird neu gebaut. Zwischen Bahn-km 3,390 und 4,240 ist mit einer Höhe von 4,0 m über der Schienenoberkante eine Lärmschutzwand (LSW) vorgesehen, die im weiteren Verlauf noch eine Höhe von 0,80 m haben soll. Der PFB enthält unter A.4.4 der Nebenbestimmungen zahlreiche Regelungen zum Immissionsschutz.

Ausweislich des Erläuterungsberichts erfolgt die planfestgestellte Maßnahme im Zuge der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Die angestrebte Erweiterung des S-Bahn Programms sei mit der aktuellen eingleisigen Betriebsführung nicht zu realisieren. Denn der Streckenabschnitt sei mit gegenwärtig insgesamt 96 Fahrten im 2-Richtungsbetrieb (auf der eingleisigen Strecke) bereits ausgelastet. Im Tageszeitraum führen 2 Leerloks/Leerfahrten, 54 Züge im Güterverkehr, 1 Regionalzug und 4 TGV. Nachts fänden insgesamt 35 Fahrten statt, darunter 2 Leerfahrten/Leerloks, 32 Güterzüge und 1 Zug im Regionalverkehr. Nach Umsetzung des Vorhabens seien im Tageszeitraum 114 Fahrten zu erwarten, und zwar 2 Leerfahrten/Leerloks, 76 Güterzüge, 2 Züge im Regionalverkehr und 34 Fahrten der S-Bahn. In der Nacht seien 84 Fahrten zu verzeichnen, nämlich 2 Leerfahrten/Leerloks, 78 Güterzüge und 4 Fahrten der S-Bahn. Für den Fern- und den Güterverkehr ergäben sich diese Zahlen aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan mit Daten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 mit einem Prognosehorizont 2025. Das Güterverkehrsaufkommen steige entsprechend der Nachfrage deutlich an (Prognosehorizont 2025). Die Prognose für den Schienenpersonennahverkehr stütze sich auf die Konzepte des Landes Baden-Württemberg. Im Prognose-Nullfall entfielen die Fahrten der S-Bahn, denn insoweit bestehe ein kausaler Zusammenhang mit dem Vorhaben. Sonst ergebe sich gegenüber dem Prognosehorizont 2025 keine Änderung. Bei dieser Prognose sei davon auszugehen, dass es sich bei der östlichen Riedbahn um eine (im rechtlichen Sinne) zweigleisige Strecke

handele. Werde das Vorhaben nicht umgesetzt, werde das linke/westliche Gleis in alter Lage als Instandhaltungsmaßnahme ertüchtigt/wiederhergestellt. Die der allgemeinen Entwicklung geschuldete Zunahme des Güterverkehrsaufkommens (auf einer - so die Prämisse - zweigleisigen Strecke) könne dem Vorhaben nicht zugerechnet werden.

U.a. im Verkehrsblatt, dem Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, vom 14. April 2022 wurde der verfügende Teil des PFB mit der Rechtsbehelfsbelehrung und einem Hinweis, wo der PFB mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen in der Zeit vom 25. April 2022 bis einschließlich 9. Mai 2022 öffentlich ausliegt, öffentlich bekanntgemacht.

Am 7. Juni 2022 hat die Klägerin Klage erhoben, die sie mit Schriftsätzen vom 16. August 2022 und vom 2. August 2023 begründet hat. Sie macht geltend, der PFB sei formell fehlerhaft. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz a.F. sei nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden. Das EBA habe mit seiner verfahrensleitenden Verfügung vom 8. August 2016 festgestellt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt werden müsse, weil keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten seien. Das EBA sei davon ausgegangen, dass es sich bei der Ertüchtigung des westlichen Streckengleises und dem Neubau des S-Bahn Haltepunkts Neuostheim um ein einheitliches Vorhaben handele. Tatsächlich hätten die beiden geplanten Maßnahmen jeweils gesondert geprüft werden müssen. Unabhängig davon hätte das EBA zu dem Ergebnis kommen müssen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Denn es seien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch bau- und betriebsbedingte Geräuschimmissionen zu erwarten, die nach § 12 UVPG a.F. bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens hätten berücksichtigt werden müssen (vgl. § 3 c Satz 1 UVPG a.F.). Die Umweltverträglichkeitsprüfung dürfe als Ergebnis der Vorprüfung nur unterbleiben, wenn feststehe, dass die betroffenen Umweltbelange auch im Rahmen der Abwägung keinen Einfluss auf den Planfeststellungsbeschluss haben könnten. Davon könne hier keine Rede sein. In der Akte sei auch kein Nachweis dafür zu finden, dass die verfahrensleitende Verfügung vom 8. August 2016 gemäß § 3 a Satz 2 UVPG a.F. der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sei.

Das Vorhaben sei nach der Zielsetzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht erforderlich. Ihm liege keine realistische Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zu Grunde. Der Prognosehorizont 2025 sei - auch nach Maßgabe des § 18 g AEG - zu kurz und berücksichtige zudem nicht, dass eine dritte Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim geplant sei. Wie sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf das Stadtgebiet von Mannheim verteilen werde, müsse in einer noch nicht abgeschlossenen Knotenstudie ermittelt werden.

Die im PFB in Bezug genommenen Pläne seien nicht hinreichend bestimmt und ließen das Vorhaben nicht klar erkennen. Die textliche Beschreibung der Bahnsteige unter Nr. 3.2.2 des Erläuterungsberichts stimme nicht mit den Planunterlagen überein. In Plan Nr. 5.2 heiße es, einem Entwurfsplan vergleichbar, „endgültige Abmessung nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen“. In der Genehmigungsplanung (Anlage Nr. 3.2) sei die Böschung entlang der Schienenstrecke falsch eingetragen, und im rückwärtigen Bereich des Grundstücks der Klägerin gebe es keine Böschung. Im zeichnerischen Teil fehle die im Erläuterungsbericht beschriebene Absturzsicherung. Die Gestaltung der verbleibenden Böschung sei nicht dargestellt worden. Auch die Standorte der Akustikmodule der dynamischen Schriftanzeigen seien nicht zu ersehen, obwohl sie im Gebäude der Klägerin deutlich hörbar sein würden.

Der PFB weise auch mehrere Abwägungsfehler auf. Zu Unrecht habe das EBA angenommen, es handele sich um ein einheitliches Vorhaben, und sei deshalb zu dem Ergebnis gekommen, dass das öffentliche Interesse an seiner Realisierung die widerstreitenden privaten Rechtspositionen und Belange überwiege. Entgegen der Rechtslage sei das EBA davon ausgegangen, die Trasse und insbesondere auch das zu ertüchtigende westliche Gleis seien auch ohne förmlichen Widmungsakt eisenbahnrechtlich gewidmet, weil die Eisenbahnstrecke Mannheim-Frankfurt schon im 19. Jahrhundert ihren Ausgang genommen habe und bereits Anfang des 20. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut worden sei. Jedenfalls sei die Strecke im Hinblick auf das linke Gleis mittlerweile entwidmet. Die Beigeladene habe es entgegen ihrer Verpflichtung aus § 11 AEG nicht ordnungsgemäß instandgehalten, sondern im Gegenteil streckenweise abgebaut. Mit dem Bau der westlichen Riedbahn in den achtziger Jahren habe sie zum Ausdruck gebracht, dass sie es für den Schienenpersonenverkehr dauerhaft nicht mehr benötige und für den Güterverkehr das rechte Gleis ausreiche.

Auch die betriebsbedingten Lärmimmissionen seien mit einem zu kurzen Prognosehorizont 2025 und ohne Berücksichtigung des zusätzlichen Güterverkehrsaufkommens im Zulauf von der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ermittelt worden. Dass das Ergebnis der Knotenstudie noch nicht vorliege, sei unerheblich. Man hätte das zusätzliche Güterverkehrsaufkommen dann durch ein Sachverständigengutachten ermitteln oder darlegen müssen, warum das nicht möglich ist. Die auf der Basis einer zweigleisigen Strecke ermittelte und in die Abwägung eingestellte Vorbelastung sei ohnehin eine bloße Fiktion, zumal ein zweigleisiger Betrieb ohne die planfestgestellte Maßnahme gar nicht möglich sei. Im Rahmen der Abwägung habe sich das EBA auch nicht damit auseinandergesetzt, dass das Anwesen der Klägerin kein gewerblich genutztes Bürogebäude sei, sondern zur Berufsausübung freiberuflich tätiger Rechtsanwälte genutzt werde, die sich aufgrund der jahrzehntelangen eingleisigen Nutzung der Strecke auf eine entsprechend geringere Lärmbelastung eingestellt hätten.

In mehrfacher Hinsicht fehlerhaft seien auch die baubedingten Lärmimmissionen in die Abwägung eingestellt worden. Die Richtwerte der AVV Baulärm hätten nicht wegen der Vorbelastung durch den Schienenverkehrslärm nach oben korrigiert werden dürfen. Denn anders als Straßenverkehrslärm trete dieser nicht kontinuierlich, sondern nur stoßweise auf. Erst recht habe man bei der Bestimmung der Schienenverkehrsvorbelastung nicht von einem zweigleisigen Betrieb ausgehen dürfen. Nicht berücksichtigt worden sei die freiberufliche Nutzung des Bürogebäudes der Klägerin. Hier hätte indessen eine Anwendung von Nr. 3.2.2. der AVV Baulärm nahegelegen, wonach auf die tatsächliche Nutzung abzustellen sei, wenn sie von der im Bebauungsplan festgesetzten abweiche. Obwohl die zu erwartende Lärmbelastung sogar den nach oben korrigierten Lärmrichtwert überschreite, habe das EBA entgegen Nr. 4.1 AVV Baulärm keine Lärmschutzmaßnahmen erwogen, auch nicht die in der übersandten Präsentation des Umweltschutzamtes der Stadt Freiburg genannten. Die rückwärtige Zufahrt zum Anwesen der Klägerin über das Sackgassenteilstück der Hxxxxxxxxxx Straße werde durch die Bauarbeiten massiv beeinträchtigt. In der Abwägung sei das nicht berücksichtigt worden.

Die Abwägungsfehler verletzen die Klägerin in ihrem Recht auf gerechte Abwägung ihrer eigenen (Eigentums-) Belange nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG i.V.m. Art. 14 Abs. 1

Satz 1 GG, § 41 Abs. 1 BImSchG, §§ 13 und 15 StrG und müssten zur Aufhebung des PFB führen. § 75 Abs. 1 a Satz 2 VwVfG sei zwar auch bei Verstößen gegen zwingendes Recht anwendbar, sofern es sich nicht um ein striktes Planungshindernis handele, der Mangel in einem ergänzenden Verfahren behoben werden könne und die Gesamtplanung dadurch nicht in Frage gestellt werde. Vorliegend fehle es jedoch schon an der Planrechtfertigung. Dieser Mangel sei nicht heilbar.

Hilfsweise sei der PFB gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG um die Nebenbestimmung zu ergänzen, dass am Gebäude der Klägerin die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 lit. c, jedenfalls aber lit. b, AVV Baulärm eingehalten werden müssten. Weiter hilfsweise seien Maßnahmen zur Geräuschkürzung gemäß Nr. 4.1 AVV Baulärm festzulegen. Ohne die Planergänzungen widerspreche das unter Nr. B 4.4.1 - 4.4.5 festgelegte Konzept zum Immissionsschutz während der Bauausführung aus den bereits oben genannten Gründen dem Gebot der Konfliktbewältigung.

Die der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm zu Grunde liegenden Unterlagen (Digitale Planunterlagen, Bauphasenskizze, Bauablauf usw.) seien nicht öffentlich ausgelegt worden, hätten deshalb nicht geprüft werden können und seien mithin unbrauchbar. Auch habe die schalltechnische Untersuchung nicht berücksichtigt, dass der Beigeladenen die Nutzung der Hxxxxxxxxx Straße eingeräumt worden sei, obwohl dort der Baustelle zuzurechnende Immissionen entstünden. Das Schalltechnische Gutachten mache auch keine Angaben zur Prognosesicherheit. Bei dem von der Baustelle ausgehenden Lärm seien die Rottenwarnanlagen nicht berücksichtigt worden. Der PFB bestimme dazu zwar unter A. 4.4.2.2, dass sie über eine automatische Pegelanpassung verfügen müssten, um unnötigen Lärm zu vermeiden. Um ihren Zweck zu erreichen, müssten sie gleichwohl mindestens 3 dB(A) lauter sein als der Umgebungslärm. Die Rottenwarnanlagen seien verzichtbar, wenn die Strecke während der Bauarbeiten gesperrt würde. Das sei nicht erwogen worden.

Die Schalltechnische Untersuchung und in der Folge auch das EBA seien davon ausgegangen, mit temporären Abschirmungsmaßnahmen könnten keine wesentliche Reduktion der baustellenbedingten Immissionen erreicht werden. In der Schalltechnischen Untersuchung heiße es etwa, Schallschutzwände entlang der Baufelder könnten nicht aufgestellt werden, weil der Bahnverkehr weitergehe. Tatsächlich könnten

angrenzend an die Trasse Schallschutzschirme aufgestellt werden. Nachträglich seien Schallschutzmaßnahmen jetzt nicht mehr möglich, weil dafür Flächen Dritter in Anspruch genommen werden müssten. Das EBA hätte auch bestimmen können, dass besonders laute Bauarbeiten nur in den Tagesrandzeiten (etwa 6:00 bis 9:00 Uhr bzw. 18:00 bis 22:00 Uhr) durchgeführt werden dürfen, in denen sie weniger stören. Nach Nr. A. 4.4.1 Nr. 3 der immissionsschutzrechtlichen Nebenbestimmungen sei zwar ein unabhängiger Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionschutzbeauftragter zu bestellen. Notwendige Maßnahmen zur Minderung der Immissionsbelastung könne er jedoch nicht veranlassen, weil er gegenüber den Bauunternehmen nicht weisungsbefugt sei. Nach Nr. A. 4.4.3 der Nebenbestimmungen müsse die Beigeladene zwar rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten und dann jeweils im Abstand von drei Monaten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen erstellen, um Immissionskonflikten entgegenwirken zu können. Die Prognosen müssten den Anliegern jedoch nicht bekanntgemacht werden. Eine Quartalsprognose sei jedoch zu lang, um über den PFB hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen in die Wege leiten zu können. Die dafür notwendigen Dauerschallmessungen habe die Beigeladene ausdrücklich abgelehnt.

Jedenfalls sei der PFB - wiederum hilfsweise - um eine Nebenbestimmung zu ergänzen, wonach die Hxxxxxxxxx Straße von der Einmündung in den Hxxxxxxxxxxxx bis zur rückwärtigen Zufahrt zum Grundstück Hxxxxxxxxxxxx der Klägerin von Bauarbeiten, der Ablagerung von Baumaterialien sowie der sonstigen Nutzung zur Durchführung des Vorhabens einschließlich der Nutzung als Stellplatz für den Erschließungsverkehr zur Baustelle und für die Baustellenarbeiter freizuhalten sei. Nach dem PFB solle die Baustelle dort zwar ausschließlich über die Schienen eingerichtet und ange-dient werden. Im Erörterungstermin habe die Beigeladene jedoch eingeräumt, dass sie die Sackgasse, d.h. das Teilstück der Hxxxxxxxxxxxx Straße, werde in Anspruch nehmen müssen. Durch eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde könne nicht verhindert werden, dass die Baustelle auch von größeren und sperrigen Fahrzeugen angefahren werde. Die Zufahrt zur Tiefgarage sei dann nicht mehr möglich. Die Rechtsanwälte seien darauf jedoch angewiesen, um Termine pünktlich wahrnehmen zu können.

Auch müsse der PFB um eine Anordnung ergänzt werden, wonach das Bürogebäude Hxxxxxxxxx x keinen zusätzlichen Erschütterungen durch Bauarbeiten ausgesetzt werden dürfe, die über 25 % der Vorbelastung hinausgingen. Die Zumutbarkeitsgrenze sei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts überschritten, wenn sich die Vorbelastung durch Erschütterungen vorhabenbedingt um mindestens 25 % erhöhe. Im Anschluss an eine von der Beigeladenen eingeholte erschütterungstechnische Untersuchung habe das EBA unter Nr. A.4.4.5 der Nebenbestimmungen unter dem Punkt „Baubedingte Erschütterungsimmissionen“ angeordnet, dass zum Schutz von Menschen in Gebäuden bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 und 3 eingehalten werden müssten. Während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten habe die Beigeladene auch auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen zur Einhaltung der vorgenannten Bestimmungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen. Auch dürften nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen. Diese Nebenbestimmungen schlossen die Überschreitung des noch zumutbaren Wertes einer Mehrbelastung von 25 % über die Vorbelastung hinaus jedoch nicht aus. So sei im PFB nicht geregelt, wann und unter welchen Voraussetzungen ein berechtigtes Verlangen für In-situ-Messungen vorliege.

Die Klägerin beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 17. Februar 2022 „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn“ in Mannheim, Bahn-km 2,845 – 4,510 der Strecke 4010, aufzuheben, hilfsweise für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären.

2. hilfsweise zu 1.

den Beklagten zu verpflichten, den unter 1. genannten Planfeststellungsbeschluss um Nebenbestimmungen zu ergänzen, nach denen

- a) bei den Bauarbeiten die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 lit. c), hilfsweise lit. b) der AVV Baulärm vom 1. September 1970 am Gebäude Hxxxxxxxxxxxxx, 68163 Mannheim einzuhalten sind, hilfsweise Maßnahmen zur Minderung der Geräusche nach Nr. 4.1 AVV Baulärm festzulegen sind.

- b) während der Bauzeit die Hxxxxxxxxxxxxx Straße ab der Zufahrt zum rückwärtigen Teil des Grundstücks Hxxxxxxxxxxxxx bis zu ihrer Einmündung in den Hxxxxxxxxxxxx von Bau-

arbeiten, der Ablagerung von Baumaterialien sowie der sonstigen Nutzung zum Zwecke der Errichtung des Bauvorhabens einschließlich der Nutzung als Stellplatz für den Erschließungsverkehr der Baustelle sowie für Arbeiter der Baustelle freizuhalten ist.

c) zusätzliche erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen zu treffen sind, die sicherstellen, dass das Bürogebäude Hxxxxxxxxxxx keinen Erschütterungen durch Bauarbeiten ausgesetzt ist, die über eine Erhöhung um 25 % gegenüber der Vorbelastung hinausgehen, sowie eine Beweissicherung des Zustands des Bürogebäudes Hxxxxxx-xxxxx vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten durchzuführen ist.

Die Beklagte beantragt (schriftsätzlich),

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung trägt sie vor, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und der Neubau des Haltepunkts Neuostheim seien ein einheitliches Vorhaben, denn die Maßnahmen könnten wegen der erforderlichen Gradientenänderung im Bereich der Eisenbahnüberführung Wilhelm-Varnholt-Allee und des neuen Haltepunkts Mannheim-Neuostheim nur einheitlich umgesetzt werden. Auch sonst sei die UVP-Vorprüfung nicht zu beanstanden. Das EBA sei bei der Bestimmung der Vorbelastung zu Recht von einem zweigleisigen Betrieb ausgegangen; dass die östliche Riedbahn seit 1989 nur noch eingleisig befahren werde, ändere daran nichts. Die Strecke sei weder entwidmet noch funktionslos geworden.

Zwar sei schon in der UVP-Vorprüfung absehbar gewesen, dass die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten würden. Erhebliche Umweltauswirkungen lägen gleichwohl nicht vor, und eine Vorprüfung sei deshalb nicht erforderlich. Denn den Auswirkungen habe absehbar durch Schutzauflagen entgegengewirkt werden können. Die Entscheidung, keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, sei der Öffentlichkeit bekanntgemacht worden, wie aus dem Vermerk „erl.“ des Sachbearbeiters zu ersehen sei. Auch die Planrechtfertigung sei gegeben. Das Vorhaben diene der Verbesserung des Eisenbahnverkehrsangebots, der Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an den Stand der Technik und damit dem sicheren Betrieb der Eisenbahn. Nach Maßgabe der Ziele des § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG sei es vernünftigerweise geboten. Zutreffend habe der PFB bei den Zugzahlen auch auf den Prognosehorizont 2025 abgestellt. Im Zeitpunkt seines Erlasses hätten keine neueren belastbaren Zahlen vorgelegen. Eine streckenscharfe Zuordnung der Zugzahlen aus dem Prognosehorizont 2030 sei noch nicht möglich gewesen. Der PFB sei auch hinreichend bestimmt. Die Nutzung der jeweiligen Grundstücke werde im Grunderwerbsverzeichnis eindeutig erläutert. Flst.Nr.

xxxx werde mit einem Umgriff von 96 m<sup>2</sup> als „Baufeld Neubau Hp Ma-Neuostheim“ bezeichnet und solle mithin bauzeitlich genutzt werden. Flst.Nr. xxxx werde in einem (nachträglich reduzierten) Umgriff von 166 m<sup>2</sup> als Baufeld „Ern. EÜ Seckenheimer Landstr. u. Neubau Hp Ma-Neuostheim“ genutzt. Da nur eine kleine Fläche der Hxxxx-xxxxxx Straße betroffen sei, werde die rückwärtige Zufahrt zum Grundstück der Klägerin weiter erreichbar sein.

Auch ein Abwägungsfehler liege nicht vor. Zu Recht sei das EBA davon ausgegangen, dass die östliche Riedbahn zweigleisig gewidmet sei. Die Anwohner hätten nicht darauf vertrauen können, dass die Strecke dauerhaft nur eingleisig befahrbar sein werde. Einer zukünftigen Verkehrszunahme sei mit dem Entscheidungsvorbehalt unter Nr. A.6 der Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Auch aus § 13 BauNVO ergebe sich nicht, dass die Klägerin einen über das Niveau eines Gewerbegebiets hinausgehenden Schutz vor Lärmimmissionen habe verlangen können. Das EBA setze sich im PFB mit möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Baulärms eingehend auseinander. Die rückwärtige Zufahrt zum Grundstück der Klägerin bleibe uneingeschränkt nutzbar, weshalb auch insoweit ein Abwägungsfehler nicht zu erkennen sei. Der Immissionsrichtwert nach der AVV Baulärm habe nach oben korrigiert werden dürfen. Denn der Schienenverkehrslärm sei - wie jede sonstige Lärmbelastung - als Vorbelastung zu berücksichtigen gewesen. Die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegenden Unterlagen (Bauablauf, Bauphasenskizzen) hätten nicht ausgelegt werden müssen. Die mit § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG intendierte Anstoßwirkung sei der Auslegung auch so zugekommen. Die grundsätzlichen Bauabläufe seien in den ausgelegten Planunterlagen ausreichend dargestellt gewesen, die Bürger hätten ihre Betroffenheit erkennen und entsprechend handeln können. Die konkreten Bauabläufe seien auch erst Gegenstand der Ausführungsplanung, die zum Zeitpunkt der Auslegung im Einzelnen noch gar nicht festgestanden habe. Die Rottenwarnanlagen seien für den Unfallschutz unverzichtbar. Streckensperrungen schränkten den Bahnverkehr stark ein, verzögerten den Baufortschritt und seien daher keine Alternative. Die vorgeschriebene automatische Pegelanpassung stelle zudem sicher, dass die Rottenwarnanlage den jeweiligen Umgebungslärm immer nur um 3 dB(A) und damit nicht mehr als notwendig überschreite. Das Baulärmgutachten läge - wie allgemein üblich - im sicheren Bereich und weise damit eine ausreichende Prognosesicherheit auf. Da die Beigeladene nach Nr. A.4.4.3 der Nebenbestimmungen im Rahmen der Ausführungsplanung detaillierte

Quartalsprognosen erstellen müsse, sei auch die Anpassung des Schutzkonzepts an die weitere Entwicklung des Baulärms gewährleistet. Im Schallschutzgutachten seien die von der Klägerin genannten Maßnahmen zur Minderung des Baulärms untersucht worden. Schallschirme seien im laufenden Eisenbahnbetrieb jedoch nicht einsetzbar. Dem Immissionsschutzbeauftragten müsse keine Weisungsbefugnis übertragen werden. Seine Aufgabe sei es, den Bauablauf in Abstimmung mit den beauftragten Firmen zu überwachen. Im Falle von Missständen müsse er die Beigeladene informieren, die dann ihrerseits gegenüber ihren Auftragnehmern tätig werden könne. Die Quartalsprognosen zum Lärmschutz müssten nicht veröffentlicht werden. Die Nebenbestimmung Nr. A. 4.4.1 Nr. 4 stelle sicher, dass die Anwohner regelmäßig und jeweils rechtzeitig u.a. über lärmintensive Tätigkeiten informiert würden. Nach Nr. A. 4.4.3 der Nebenbestimmungen sei bei erkennbaren Immissionskonflikten zu prüfen, ob durch organisatorische Maßnahmen eine technisch mögliche, organisatorisch und wirtschaftlich vertretbare Konfliktlösung erzielt werden könne. Weitere Detailuntersuchungen seien dafür nicht erforderlich. Der PFB sei auch nicht dahin zu ergänzen, dass die Hxxxxxxxxx Straße ab der rückwärtigen Zufahrt zum Grundstück der Klägerin nicht für die Durchführung der Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden dürfe. Angesichts des großen Abstands des Gebäudes der Klägerin von der Baustelle seien erschütterungsbedingte Schäden nicht zu erwarten, Vorsorgemaßnahmen nicht zu ergreifen und Beweissicherungsmaßnahmen nicht erforderlich.

Die Beigeladene beantragt,  
die Klage abzuweisen.

Die Beigeladene führt aus, die UVP-Vorprüfung sei nicht zu beanstanden. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Ertüchtigung der östlichen Riedbahn und zum Neubau des S-Bahn Haltepunkts Neuostheim seien ein einheitliches Vorhaben. Die Voraussetzungen, unter denen mehrere Maßnahmen zu einem einheitlichen Vorhaben verbunden werden könnten, lägen hier vor. Sie könnten nur einheitlich geplant und umgesetzt werden, da die Lage und die Gradienten der Gleise für den Neubau des S-Bahn Haltepunkts Neuostheim angepasst werden müssten. Die Gefahr, dass die eine Maßnahme trotz der damit verbundenen Nachteile im Rahmen der Abwägung nur beschlossen werden könne, weil sie von den mit der anderen Maßnahme verbundenen

Vorteile „mitgezogen“ werde, bestehe unter diesen Umständen nicht. Die UVP-Vorprüfung sei nachvollziehbar zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei. Die Lärmvorbelastung sei auf der Grundlage eines zweigleisigen Eisenbahnverkehrs zu bestimmen gewesen. Angesichts der jahrzehntelangen zweigleisigen Nutzung bestehe auch ohne förmlichen Widmungsakt kein ernsthafter Zweifel daran, dass die östliche Riedbahn zweigleisig gewidmet sei. Dass das linke (westliche) Streckengleis seit 1989 nicht mehr befahren werde, habe daran nichts geändert. Eine Eisenbahnbetriebsanlage verliere ihr planungsrechtliche Zweckbestimmung nur durch einen eindeutigen Hoheitsakt, was jetzt in § 23 AEG auch ausdrücklich geregelt worden sei. Das zweite Gleis sei auch nicht funktionslos geworden. Ein zweigleisiger Bahnbetrieb sei nicht auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen. Das zweite Gleis sei über weite Strecken noch vorhanden.

Mit einem Vorhaben verbundene Umweltauswirkungen seien zwar nicht erst dann erheblich i.S. des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn sie zur Versagung der Zulassung des Vorhabens führen könnten. Nach dem Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Umweltbelange so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen könnten, führten auch gravierendere Umweltauswirkungen wie hier die Belastung durch Baulärm nicht zur UVP-Pflicht eines Vorhabens, wenn sie allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen, das Abwägungsergebnis aber nicht beeinflussen könnten. So sei es hier. Es sei fernliegend, wegen der baubedingten Lärmimmissionen von der Ertüchtigung der östlichen Riedbahn abzusehen. Und eine vorzuzugswürdige Alternative sei nicht ersichtlich.

Das Vorhaben sei nach den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes „vernünftigerweise“ geboten. Die Ertüchtigung des linken Streckengleises und der Neubau des Haltepunktes „Mannheim-Neuostheim“ dienten der Steigerung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs und dem sicheren Betrieb der Eisenbahn. Das Schienengüterverkehrsangebot werde verbessert, die Eisenbahninfrastruktur werde an den Stand der Technik angepasst. Mit dem neuen Haltepunkt würden die anliegenden Mannheimer Stadtteile besser an den ÖPNV angebunden. Betreiber von Schienenwegen und von Serviceeinrichtungen seien gemäß § 11 Abs. 1 AEG auch zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur

verpflichtet, sofern die Strecke nicht stillgelegt worden sei. Maßnahmen, die dazu dienen, die Strecke betriebsbereit und -sicher zu halten, seien danach aus sich heraus erforderlich. Die Verkehrsprognose mit dem Horizont 2025 sei die im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses aktuelle gewesen. Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Vorhabens komme ihr voraussichtlich auch noch Aussagekraft zu. Zwar lägen dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 für die Mehrzahl der Strecken Zahlen mit dem Prognosehorizont 2030 zu Grunde. Das gelte jedoch nicht für die Strecke 4010 Frankfurt-Mannheim. Denn die Ergebnisse der Knotenstudie über die Verteilung der Züge im nördlichen Zulauf auf Mannheim lägen noch nicht vor. Auch die Zugverteilung durch die gezielte Ausnutzung der geplanten Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim habe nicht berücksichtigt werden können. Die Entscheidung über die Verkehrsführung um und durch Mannheim sei auf die noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe verlagert worden. Mit all dem setze sich die Klägerin nicht auseinander. Zukünftigen Veränderungen in der Auslastung der Strecke sei mit dem Entscheidungsvorbehalt bezüglich zukünftiger Schutzvorkehrungen Rechnung getragen worden.

Der PFB sei auch hinreichend bestimmt. Die Antragsunterlagen stellten den Umgriff und die Abmessungen der Anlagen ausreichend genau da. Konstruktive Details würden der Ausführungsplanung überlassen. Die Bauausführung müsse nicht geregelt werden, soweit die Beachtung der technischen Regelwerke sichergestellt sei. Aus den Grunderwerbsplänen sei zu ersehen, dass die Grundstücke Flst.Nrn. xxxxx und xxxxxxxx mit einer Fläche von 96 m<sup>2</sup> bzw. 166 m<sup>2</sup> als vorübergehend benötigte Fläche Dritter für die Einrichtung der Baustelle in Anspruch genommen werden sollten. Nur ein ganz kleiner, am Rande gelegener Teil der Hxxxxxxxxx Straße werde als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen. Sie bleibe befahrbar und könne für die Zufahrt zum Grundstück der Klägerin genutzt werden. Die Andienung der Baustelle werde nicht nur über das Gleis, sondern hauptsächlich über die Wilhelm-Varnholt-Allee, die Seckenheimer Landstraße, die Theodor-Heuss-Anlage und das Paul-Martin-Ufer erfolgen. Diese Straßen dienten daneben weiter dem öffentlichen Verkehr.

Der PFB weise auch keine Abwägungsfehler auf, zumal keine solchen, auf die die Klägerin sich berufen könne. Das EBA sei richtigerweise von der zweigleisigen Widmung der östlichen Riedbahn ausgegangen. Die betriebsbedingten Immissionen seien

in der Abwägung ebenfalls auf der Grundlage des Prognosehorizonts 2025 fehlerfrei berücksichtigt worden. Für den Prognosehorizont 2030 hätten im Zeitpunkt des Erlasses des PFB noch keine belastbaren Zahlen vorgelegen und mangels Kenntnis der dafür erforderlichen Parameter auch nicht durch ein Sachverständigengutachten ermittelt werden können. Den sich aus dem Zulauf von der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim zukünftig ergebenden Entwicklungen sei mit dem Entscheidungsvorbehalt unter Nr. A. 6 der Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Das EBA habe die betriebsbedingten Verkehrslärmimmissionen nicht nur nach dem Maßstab der §§ 41 ff BImSchG, 16. und 24. BImSchV, sondern umfassend berücksichtigt. Soweit ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben nicht mit einer wesentlichen Änderung eines Verkehrswegs i.S. von § 41 BImSchG, § 1 16. BImSchV verbunden sei und deshalb keine Schutzansprüche nach § 2 16. BImSchV bestünden, müsse ein eventueller Lärmkonflikt im Rahmen der Abwägung bewältigt werden. Allerdings könne nur eine gegenüber dem Prognose-Nullfall erhöhte Lärmbelastung dem Vorhaben zugerechnet werden. Das gelte auch für Vorbelastungen oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von in Wohngebieten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Maßgeblich bei der Bestimmung der Vorbelastung sei die planungsrechtlich zulässige und nicht die möglicherweise auch über einen längeren Zeitraum hinweg deutlich niedrigere Streckenauslastung. In zwei Sonderfällen komme der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle Bedeutung zu, obwohl die Vorbelastung nicht überschritten werde. Einmal bei der Wiedereröffnung von durch die deutsche Teilung jahrzehntelang unterbrochenen Eisenbahnstrecken. Die Gewährung vorgezogenen Lärmschutzes sei außerdem anerkannt im Falle eines einheitlichen Ausbaivorhabens, das der Aufnahme eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus einer neuen Verkehrsquelle diene und in mehrere Planungsabschnitte unterteilt werde. Beide Konstellationen lägen hier nicht vor.

Die baubedingten Lärmimmissionen seien in der Abwägung ebenfalls fehlerfrei berücksichtigt worden. Nach der AVV Baulärm sei die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten Maßstab für die Zumutbarkeit von Baulärm. Von dem danach einschlägigen Immissionsrichtwert habe wegen der Vorbelastung durch den Schienen- und Straßenverkehrslärm oberhalb des Richtwerts der AVV Baulärm nach oben abgewichen werden dürfen.

Zu Recht sei das EBA bei der Bestimmung der Schutzwürdigkeit des Gebäudes der Klägerin entsprechend der bauplanungsrechtlichen Festsetzung vom Immissionsrichtwert für ein Gewerbegebiet ausgegangen. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude seien im Gewerbegebiet nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässig. Die Bürogebäude könnten nach § 13 BauNVO auch zur Berufsausübung freiberuflich Tätiger genutzt werden, hier einer Rechtsanwaltssozietät. Die tatsächliche Nutzung weiche nicht i.S. der Nr. 3.2.2 AVV Baulärm von der bauplanungsrechtlich festgesetzten ab.

Das EBA habe sich auch mit den von der Klägerin im Hinblick auf die prognostizierte Überschreitung der Immissionsrichtwerte vorgeschlagenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von Nr. 4.1 AVV Baulärm auseinandergesetzt. Mit temporären Abschirmungsmaßnahmen könnten aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Baustelle und der schalltechnisch relevanten Arbeitsvorgänge keine signifikanten Beiträge zur Konfliktminderung erreicht werden, zumal - von gelegentlichen Sperrpausen abgesehen - der Bahnbetrieb aufrechterhalten werden solle. Da es sich bei Baustellen um Flächenschallquellen handele, bewirkten Schirmwände/Lärmschutzwände allenfalls in den unteren Geschossen Lärminderungen, während lärmempfindliche Nutzungen in den oberen Geschossen kaum geschützt werden könnten. Der Nutzen von Lärmschutzwänden stehe in keinem Verhältnis zu dem damit verbundenen Aufwand. Angesichts der zu erwartenden Kosten, der vorübergehenden lärmintensiven Bauzeit und weil Baulärm im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich hinzunehmen sei, seien auch passive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig. Die Aufstellung von Schallschirmen entlang der Baufelder sei nicht möglich, weil der Bahnverkehr aufrechterhalten werden solle. Mobile Lärmschutzwände seien nicht erfolgversprechend, denn die Schallquellen befänden sich auf dem Damm und seien außerdem dynamisch. Nur sehr hohe Lärmschutzwände könnten die Schalleinwirkungen wirksam reduzieren. Deren Installation sei technisch schwierig und würde neue Lärmemissionen verursachen, die noch näher an den Gebäuden lägen. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht seien solche mobilen Lärmschutzwände unverhältnismäßig, zumal nur an einzelnen Tagen Richtwertüberschreitungen zu erwarten seien. Das gelte umso mehr, als dafür und auch für die weiteren von der Klägerin ins Spiel gebrachten Schallschutzmaßnahmen Flächen Dritter in Anspruch genommen werden müssten, was vor dem

Hintergrund des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG kaum zu rechtfertigen sei. Würden die besonders lauten Bauarbeiten in die Tagesrandzeiten (6:00 bis 9:00 Uhr und 18:00 bis 22:00 Uhr) verlegt, so wäre die Wohnbebauung nördlich der Seckenheimer Landstraße noch stärker vom Lärm betroffen. Den Interessen der Betroffenen sei gleichwohl Rechnung getragen worden. Sie seien rechtzeitig und umfassend über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren, um sich darauf einstellen zu können. Ein unabhängiger Immissionsschutzbeauftragter sei zu bestellen, um vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Lärm und Erschütterungen zu verhindern. Er stehe den Betroffenen auch als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und könne dann kurzfristig mit den Baufirmen weitere immissionsmindernde Maßnahmen vor Ort abstimmen. Auf der Grundlage eines von der Beigeladenen vor Beginn der Baumaßnahme vorzulegenden Detailgutachtens zu den konkret geplanten Baumaßnahmen und den damit verbundenen Lärmbelastungen könnten weitere Maßnahmen zur Entlastung der Anwohner vorgesehen werden, etwa auch die Bereitstellung von Ersatzwohnraum. Mit diesen Überlegungen setze sich die Klägerin nicht auseinander. Der Immissionsschutzbeauftragte müsse auch nicht weisungsbefugt sein. Es genüge, wenn er die Beigeladene informiere und diese dann die Maßnahmen gegenüber den Baufirmen anordne. Ebenso bestehe kein Anspruch auf die Bekanntgabe der Quartalsprognosen. Die von der Klägerin geforderten, erheblich aufwändigeren wöchentlichen Prognosen wiesen keinen wesentlich höheren Detaillierungsgrad auf als die Quartalsprognosen. Die Klägerin verlange auch Dauerschallmessungen. Diese seien jedoch ungeeignet. Das gemessene lärmverursachende Ereignis sei zwangsläufig bereits vorbei, wenn Maßnahmen getroffen werden könnten. Auch seien solche Messungen ungenau. Die rückwärtige Zufahrt zum Grundstück der Klägerin über die Hxxxxxxxxxxxxx Straße bleibe auch während der Bauzeit weiter uneingeschränkt möglich.

Die Bezeichnung des Vorhabens sei nicht missverständlich. In der Auslegungsbeachtmachung seien die einzelnen geplanten Maßnahmen aufgelistet. Die Klägerin sei durch die Bezeichnung jedenfalls nicht davon abgehalten worden, umfangreiche Einwendungen gegen das Vorhaben vorzubringen. Zu Recht gehe der Erläuterungsbericht auch davon aus, dass am Haltepunkt Mannheim-Neuostheim ca. 400 Reisende pro Tag zu erwarten seien. Auf die Belange behinderter Menschen bei der Gestaltung der Bahnsteiganlagen könne sich die Klägerin nicht berufen.

Auch mit den Hilfsanträgen müsse der Klage der Erfolg versagt bleiben. Die Klägerin habe keinen Anspruch, dass bei den Bauarbeiten die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 lit. c, hilfsweise lit. b AVV Baulärm an ihrem Gebäude eingehalten, hilfsweise (weitere) Maßnahmen zur Minderung der Geräusche nach Nr. 4.1 AVV Baulärm festgelegt werden.

Das EBA habe die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegenden digitalen Planunterlagen (Bauphasenskizze, Bauablauf) nach dem Maßstab des § 73 Abs.3 Satz 1 VwVfG nicht auslegen müssen. Zum Plan im Sinne dieser Bestimmung gehörten nach ihrem Satz 2 die Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die davon betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen ließen. Um die bezweckte Anstoßwirkung zu erreichen, müssten nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens erforderlich sein könnten, ausgelegt werden. Es seien lediglich die Unterlagen auszulegen, die notwendig seien, damit der Einzelne den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich sein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen könne. Im Schalltechnischen Gutachten würden die Bauphasen und der Bauablauf auch in einer für die Planfeststellung ausreichenden Darstellungstiefe - entsprechend der allgemeinen Planfeststellungspraxis - beschrieben. Die zahlreichen Einwendungen belegten, dass die Anstoßwirkung durchaus erreicht worden sei. Ein genauer Bauablaufplan könne nicht verlangt werden, denn er setze eine Ausführungsplanung voraus, die vom Vorhabenträger ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit dem PFB erlange, nicht gefordert werden könne. Konsequenterweise sehe der PFB vor, dass die Beigeladene vor Beginn der Bauarbeiten und sodann im Abstand von drei Monaten schalltechnische (Quartals-)Prognosen zu erstellen habe.

Die automatische Rottenwarnanlage habe in der Schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt werden müssen. Sie sei zur Unfallverhütung unverzichtbar. Sie würde durch eine Zugfahrt auf dem zur Baustelle benachbarten Gleis automatisch und kurzzeitig aktiviert. Die automatische Pegelanpassung gewährleiste, dass ein Warnsignal die Geräuschimmissionen innerhalb des betroffenen Bereichs um genau 3 dB(A) überdecke. Die Rottenwarnanlage wirke so auch nur im unmittelbaren Korridor der eigentlichen Bautätigkeit. Die von der Klägerin favorisierten Streckensperrungen

schränkten den Bahnverkehr ein, erschwerten die Bauabläufe, verlängerten die Bauzeit und verzögerten die Realisierung des Vorhabens.

Die Baustelleneinrichtungsflächen seien in der Schalltechnischen Untersuchung korrekt berücksichtigt worden. Sie seien im Grunderwerbsplan aufgeführt und überlappeten sich nicht, sondern schlossen bündig aneinander an. Anders als die Klägerin meine, werde die Hxxxxxxxxx Straße abgesehen von einer kleinen Fläche am Rand (96 m<sup>2</sup>) nicht als Baustelleneinrichtungsfläche benutzt. Ihre Nutzung zu Verkehrszwecken sei von der Widmung und vom Gemeingebrauch umfasst und daher nicht gesondert zu begutachten gewesen. Die Emissionen der Baustelleneinrichtungsflächen seien als Flächenschallquellen in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Die Lkw-Fahrten hätten nicht gesondert betrachtet werden müssen. Die Lkw führen nicht auf besonderen Baustraßen, da die Baustelleneinrichtungsflächen direkt an die öffentlichen Straßen angrenzten, wo sich die Lkw mit dem allgemeinen Verkehr vermischten und ihre Lärmimmissionen nicht mehr gesondert wahrnehmbar seien.

In der Schalltechnischen Untersuchung habe hinsichtlich des Baulärms keine Aussage zur „Prognosesicherheit“ getroffen werden müssen. Eine genaue Berechnung des Baulärms sei erst nach Erstellung eines Bauablaufplans bzw. der Quartalsprognosen möglich. Das könne vom Vorhabenträger erst nach Erlass des PFB verlangt werden. Die Baulärmprognose habe daher nur auf der Grundlage der bereits bekannten, lärmintensivsten Baumaßnahmen erstellt werden können. Das sei eine übliche und sinnvolle Vorgehensweise zur Erstellung des Baulärmgutachtens im Vorfeld eines PFB. Nach der Nebenbestimmung Nr. A. 4.4.3 zum PFB müsse die Beigeladene rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen und dann alle drei Monate unter Berücksichtigung der konkret geplanten Maßnahmen eine schalltechnische Prognose vorlegen zur Bestimmung der in der Nachbarschaft konkret zu erwartenden Lärmbelastung.

Die Rüge, die Baulärmprognose sei auf der Grundlage von über 20 Jahre alten Studien erstellt worden, greife nicht durch. Wenn die dort genannten Baumaschinen heute nicht mehr eingesetzt würden, so führe dies zu Gunsten der Nachbarn dazu, dass die angenommenen Ansätze eine obere Abschätzung auf der „sicheren Seite“ seien. Denn die Baustellenbetreiber müssten nach dem PFB Baumaschinen nach dem aktuellen

Stand der Technik einsetzen, die entsprechend leiser seien. Die im Schallschutzgutachten für den Zweiwegebagger in Ansatz gebrachten Impulszuschläge beruhen auf messtechnischen Beobachtungen von Baumaßnahmen. Entgegen der Behauptung im von der Klägerin vorgelegten xxxxxxxx-Gutachten seien die Impulszuschläge daher zutreffend.

Auch mit ihrer Forderung nach zusätzlichem Erschütterungsschutz könne die Klägerin nicht durchdringen. Schon ihr Ansatz sei verfehlt. Das Bundesverwaltungsgericht gehe davon aus, dass eine betriebsbedingte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um mehr als 30 % in der Regel nicht zumutbar sei. Hier gehe es jedoch um baubedingte Erschütterungsimmissionen. Da das Gebäude der Klägerin ca. 60 m von der zudem noch auf einem Damm liegenden Baustelle entfernt sei, seien schädliche Einwirkungen auf das Gebäude selbst dann nicht zu erwarten, wenn der Boden einen felsigen Untergrund aufweisen sollte. Unter diesen Umständen habe die Klägerin auch keinen Anspruch auf die von ihr für erforderlich gehaltenen Beweissicherungsmaßnahmen.

Dem Senat liegen die Akten des EBA (insgesamt 24 Leitz-Ordner) vor. Darauf sowie auf die Gerichtsakte wird ergänzend verwiesen.

### **Entscheidungsgründe**

I. Die Klage ist mit dem Hauptantrag und den Hilfsanträgen zulässig.

1. Der erkennende Gerichtshof ist gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO erstinstanzlich zuständig. Es handelt sich um ein Planfeststellungsverfahren für die Änderung einer Strecke der öffentlichen Eisenbahn. Eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO, § 18 e Abs. 1 AEG i.V. mit lfd. Nr. 16 der Anlage 1 zu § 18 e Abs. 1 AEG ist nicht gegeben. Danach ist das Bundesverwaltungsgericht in erster Instanz zuständig für Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren, die im Mittelrhein Korridor die Neubaustrecke/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe bzw. die NBS Frankfurt-Mannheim betreffen. Im Planfeststellungsverfahren wurde zwar wiederholt geltend gemacht, es bestehe ein Zusammenhang zwischen der zweigleisigen Ertüchtigung der östlichen Riedbahn und den genannten Neu- bzw. Ausbauprojekten. Darauf, ob dies zutrifft,

kommt es hier nicht an. Die genannten Vorhaben sind noch im Planungsstadium; die östliche Riedbahn fällt nicht darunter.

2. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG, § 74 Abs. 1 Satz 2, § 70 VwVfG, § 68 Abs. 1 Satz 2 VwGO bedarf es vor der Klageerhebung gegen den PFB keiner Nachprüfung in einem Widerspruchsverfahren. Die damit zur Anwendung kommende Klagefrist von einem Monat ab Zustellung des PFB hat die Klägerin eingehalten. Die Zustellung wurde vorliegend durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG ersetzt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist am 9. Mai 2022 gilt der PFB der Klägerin, die Einwendungen erhoben hat, als zugestellt. Am 7. Juni 2022 und damit vor Ablauf der Klagefrist hat die Klägerin Klage erhoben.

3. Die Klägerin ist auch gemäß § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Sie macht zu Recht geltend, sie könne durch den streitigen PFB in eigenen Rechten verletzt werden. Sie ist Eigentümerin des Grundstücks Flst.Nr. xxxxxx, Hxxxxxxxxxxxxx, das in unmittelbarer räumlicher Nähe des planfestgestellten Bereichs liegt. Es ist unter diesen Umständen jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen, dass ihr Grundeigentum - sei es durch den Betrieb der östlichen Riedbahn, sei es durch die zur Umsetzung des PFB erforderlichen Bauarbeiten - schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ausgesetzt sein wird (vgl. von Albedyll in Bader u.a., VwGO, Kommentar, 8. Aufl., 2021, Rnr. 90 und 103 zu § 42 VwGO). Das gilt auch für die von der Klägerin gestellten Hilfsanträge. Mit ihnen will die Klägerin gestützt auf § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG von dem Vorhaben auf ihr Grundeigentum ausgehende nachteilige Einwendungen abwehren.

II. Die Klage ist indessen weder mit dem Hauptantrag noch mit einem der Hilfsanträge begründet.

Gemäß § 18 e Abs. 5 Satz 1 AEG sind der Begründetheitsprüfung nur die Einwände zu Grunde zu legen, die die Klägerin innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung vorgebracht hat, d.h. die Einwände aus der Klageschrift und ihrem Schriftsatz vom 16. August 2022, der am 17. August 2022 und damit gemäß § 57 Abs. 2 VwGO, § 222 Abs. 1 ZPO, §§ 187 Abs. 1, 188 Abs. 2 BGB innerhalb der Zehnwochenfrist bei Gericht eingegangen ist. Das in diesem Schriftsatz enthaltene Vorbringen ist

auch ausreichend substantiiert und konkretisiert (vgl. zu diesen Anforderungen an das Vorbringen BVerwG, Urteil vom 3.11.2020 - 9 A 7.19 - BVerwGE 170, 138). Der Sachvortrag im Schriftsatz vom 2. August 2023 ist gleichwohl zu berücksichtigen, soweit er lediglich der Vertiefung und Konkretisierung dient.

#### 1. Der Hauptantrag bleibt ohne Erfolg.

Mit dem Hauptantrag begehrt die Klägerin, den PFB aufzuheben. In diesem Antrag ist - von der Klägerin allerdings ausdrücklich hilfsweise gestellt - das Begehren enthalten, den PFB für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, sofern der festgestellte Mangel, der die Rechtswidrigkeit des PFB begründet, nach dem in § 75 Abs. 1 a VwVfG zum Ausdruck kommenden Grundsatz der Planerhaltung kein zwingendes Planungshindernis betrifft, sondern durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren mit nachfolgender erneuter Sachentscheidung geheilt werden kann, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 - 9 A 5.20 - BVerwGE 170, 378). Die Fehlerfolgenregelung findet danach Anwendung auf Abwägungsmängel - unter den eben genannten Einschränkungen -, aber auch auf Vorschriften zwingenden Rechts.

#### a) Der PFB verstößt nicht gegen das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz.

Gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 und Abs. 1 Nr. 1 a UmwRG wäre der PFB aufzuheben, wenn eine nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt und auch nicht nachgeholt worden wäre.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde vorliegend nicht durchgeführt. Das EBA kam nach einer Vorprüfung des Einzelfalls zum Ergebnis, dass eine solche nicht erforderlich sei. Die Klage hätte danach Erfolg, wenn ohnehin - also unabhängig von einer Vorprüfung des Einzelfalls - eine Umweltverträglichkeitsprüfung hätte durchgeführt werden müssen oder wenn das EBA nach der Vorprüfung des Einzelfalls zu dem Ergebnis hätte kommen müssen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist. Beides ist nicht der Fall.

aa) Das EBA musste nicht allein schon wegen des Vorhabens als solchem unabhängig vom Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen.

Die Pflicht, unabhängig von der Vorprüfung des Einzelfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, besteht für das Vorhaben nicht. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz in der aktuell geltenden ebenso wie in der zuvor geltenden Fassung (dazu sogleich) bestimmen inhaltlich übereinstimmend, dass für den Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Der Schienenweg, die östliche Riedbahn, wird jedoch nicht neu gebaut, sondern lediglich geändert. Gegenteiliges behauptet auch die Klägerin nicht.

bb) Zutreffend kam das EBA im Rahmen der durchgeführten Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt werden muss.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht auch für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3 c Satz 1 und 3 UVPG a.F. ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG a.F.).

Ob das EBA nach der Vorprüfung des Einzelfalls zum Ergebnis hätte kommen müssen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, bestimmt sich gemäß § 74 Abs. 1 UVPG nach Teil 2 Abschnitt 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (UVPG a.F.), denn die Beigeladene hat den Antrag auf Erlass des PFB bereits am 22. Februar 2016 und damit vor dem Stichtag, dem 16. Mai 2017, gestellt. Maßgeblich sind danach die §§ 3 c und 3 e UVPG a.F.

aaa) Nach § 3 c Satz 1 UVPG a.F. ist im Falle einer UVP-Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben

kann, die nach § 12 UVPG a.F. zu berücksichtigen sind. Dabei ist von Bedeutung, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden (Satz 3). Die Vorprüfung des Einzelfalls hat dabei nur eine verfahrenlenkende Funktion. In ihrer Prüftiefe beschränkt sie sich auf eine überschlägige Vorausschau, die die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihrer obligatorischen Öffentlichkeitsbeteiligung und der damit verbundenen besonderen Richtigkeitsgewähr für die Prüfergebnisse nicht vorwegnehmen darf. Im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls darf daher nicht mit einer der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbaren Prüftiefe „durchermittelt“ werden. Sie darf sich aber auch nicht in einer oberflächlichen Abschätzung spekulativen Charakters erschöpfen, sondern muss auf der Grundlage geeigneter und ausreichender Informationen erfolgen, wobei der Behörde ein Einschätzungsspielraum zusteht, welche Unterlagen und Informationen als geeignete Grundlage einer überschlägigen Prüfung benötigt werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 20.12.2011 - 9 A 31.10 - BVerwGE 141, 282 und vom 18.12.2014 - 4 C 36.13 - BVerwGE 151, 138).

Nachteilige Umweltauswirkungen sind im Sinne des § 3 c Satz 1 UVPG a.F. erheblich, wenn sie nach Maßgabe des § 12 UVPG a.F. bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen wären. Diese Norm verweist auf § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG a.F. Danach sind die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt (Nr. 1), auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft (Nr. 2), Kulturgüter und sonstige Sachgüter (Nr. 3) sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern für die Umweltverträglichkeitsprüfung und damit auch für die Vorprüfung des Einzelfalls maßgeblich. Der Maßstab für die Erheblichkeit ist dabei dem materiellen Zulassungsrecht zu entnehmen, wie sich aus dem Hinweis auf die geltenden Gesetze in § 12 UVPG a.F. ergibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.12.2007 - 4 C 9.06 - BVerwGE 130, 83).

Entsprechend dem Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Umweltbelange in gebündelter Form so herauszuarbeiten, dass sie bei der Sachentscheidung wirksam berücksichtigt, etwa in gebündelter Form in die Abwägung eingehen können, liegen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht erst dann vor, wenn die nach dem

einschlägigen materiellen Zulassungsrecht maßgebliche Schädlichkeitsgrenze überschritten wird und damit die beantragte Genehmigung wegen der Umweltauswirkung zu versagen ist. Es genügt, wenn die Umweltauswirkungen an die Zumutbarkeitsschwelle heranreichen und ein Einfluss auf das Ergebnis der Entscheidung nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.12.2013 - 4 A 1.13 - BVerwGE 148, 353). Umgekehrt stünde es im Widerspruch zur gesetzlichen Konzeption, wenn bei nahezu jedem der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls unterliegenden Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestünde, weil quasi nie auszuschließen ist, dass ein solches Vorhaben (abwägungs-)relevante Umweltauswirkungen hat. Daher sind im Rahmen der Vorprüfung die Belange zu gewichten und unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien der Anlage 2 zu bewerten. Steht danach bereits im Zeitpunkt der UVP-Vorprüfung fest, dass ein nach Maßgabe des materiellen Rechts grundsätzlich erheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis der Entscheidung haben kann, bedarf es keiner Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.06.2014 - 9 A 1.13 - BVerwGE 150, 92 und Urteil vom 14.12.2022 - 9 A 18.21 - UPR 2023, 377 zur Veröffentlichung in der amtlichen Sammlung bestimmt). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist danach nicht erforderlich, wenn ohne ins Einzelne gehende, einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorbehalten Ermittlungen ausgeschlossen werden kann, dass die begehrte Genehmigung wegen der Umweltbelange versagt werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.2008 - 4 C 11.07 - BVerwGE 131, 352). Vom Vorhabenträger vorgesehene Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen können danach zur Verneinung der Erheblichkeit führen, wenn sie solche Umweltauswirkungen offensichtlich ausschließen. Davon wird häufig bei technischen Standardmaßnahmen auszugehen sein, die als Stand der Technik anzusehen sind (vgl. Landmann/Rohmer, UmwR, Komm., Rn. 20 zu § 3 c UVPG a.F.).

Die aufgrund der Vorprüfung getroffene behördliche Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben kann, unterliegt nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Die behördliche Einschätzung ist in gerichtlichen Verfahren nur daraufhin zu überprüfen, ob die Vorprüfung entsprechend den Vorgaben des § 3 c UVPG a.F. durchgeführt worden ist und ob das Ergebnis nachvollziehbar ist (§ 3 a Satz 4 UVPG). Damit wird der zuständigen Behörde eine zur Einschränkung der ge-

richtlichen Kontrolldichte führende Beurteilungsermächtigung eingeräumt. Die behördliche Entscheidung ist im gerichtlichen Verfahren darauf zu überprüfen, ob der Sachverhalt vollständig und richtig erfasst wurde, ob die Verfahrensregeln und die rechtlichen Bewertungsgrundsätze eingehalten wurden, ob das anzuwendende Recht verkannt wurde oder ob sachfremde Erwägungen vorliegen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.12.2013 - 4 A 1.13 - BVerwGE 148, 353). Gefordert ist eine Plausibilitätskontrolle, bei der die von der Behörde für ihr Prüfergebnis gegebene Begründung zu Grunde zu legen ist. Nachträglich gewonnene Erkenntnisse, die die Auswirkungen in einem anderen Licht erscheinen lassen könnten, können für die Tragfähigkeit des Prüfergebnisses und damit der verfahrenlenkenden Entscheidung über die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht maßgeblich sein (BVerwG, Urteile vom 20.12.2011 - 9 A 31.10 - BVerwGE 141, 282 und vom 18.12.2014 - 4 C 36.13 - juris).

bbb) Nach diesem Maßstab ist das EBA zu Recht zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist.

(1) Die Feststellung, eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe nicht, hat das EBA in seiner verfahrenleitenden Verfügung vom 8. August 2016 getroffen. Zur Begründung heißt es u.a., die betriebsbedingten Schallimmissionen führten nach der 16. BImSchV zwar zu Schallschutzansprüchen. Tatsächlich komme es jedoch nur zu geringen Steigerungen der Lärmbelastung, wie ein Vergleich der planrechtlichen Vorbelastung mit den prognostizierten Werten zeige. Diese Lärmzunahme resultiere aus der Anpassung der Gleise in Lage und Höhe sowie aus dem zusätzlichen S-Bahn-Betrieb. Im Ergebnis werde die planrechtliche Vorbelastung durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen deutlich reduziert.

(2) Die Klägerin hält dem entgegen, die Aussage, es seien keine wesentlichen **betriebsbedingten** Lärmimmissionen zu erwarten, beruhe auf der fehlerhaften Annahme, bei der Bestimmung der Vorbelastung sei in rechtlicher Hinsicht von einem zweigleisigen Betrieb auszugehen. In der Sache macht die Klägerin geltend, das EBA gehe von einem zu geringen Zuwachs der betriebsbedingten Lärmimmissionen aus. Richtigerweise seien die von dem aktuellen Zugaufkommen bei nur eingleisiger Streckenführung ausgehenden betriebsbedingten Lärmimmissionen mit denen nach dem

plangemäßen - und damit wieder zweigleisigen - Streckenausbau zu vergleichen. Die Lärmzunahme sei dann wesentlich höher. Zu folgen ist dem nicht.

(2.1) Zu Recht gehen die Beigeladene und die Beklagte davon aus, dass es sich bei der östlichen Riedbahn um eine zweigleisig gewidmete Eisenbahnstrecke handelt.

Dass die östliche Riedbahn bereits im 19. Jahrhundert gebaut und spätestens zu Beginn des 20. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut und dann über Jahrzehnte hinweg auch zweigleisig betrieben wurde, zieht auch die Klägerin nicht in Zweifel. Sie macht indessen geltend, die Strecke sei niemals zweigleisig gewidmet worden. Diese Argumentation greift nicht durch. Zutreffend weist die Beigeladene darauf hin, dass eine Bahnstrecke auch dann für den Verkehr gewidmet sein kann, wenn ein ausdrücklicher Widmungsakt wie hier nicht nachweisbar ist. Die Widmung kann auch konkludent erfolgt sein. Davon ist bei einer Eisenbahnstrecke auszugehen, die über einen sehr langen Zeitraum hinweg tatsächlich für den Bahnverkehr genutzt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.4.2000 - 11 A 23.98 - juris und SächsOVG, Urteil vom 5.3.2014 - 1 C 28/11 - juris). Eine solche Konstellation ist jedenfalls bei der östlichen Riedbahn zweifelsfrei gegeben. Im Unterschied zum Sächsischen Obergericht verlangt das Bundesverwaltungsgericht auch nicht, dass der (zweigleisige) Betrieb bereits im 19. Jahrhundert aufgenommen worden sein muss. In dem seiner Entscheidung zu Grunde liegenden Fall wurde der Schienenweg von 1907 bis 1985 zweigleisig betrieben, danach nur noch eingleisig. In der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts heißt es knapp, an der Widmung des Streckenabschnitts als zweigleisiger Eisenbahnstrecke könne kein ernsthafter Zweifel bestehen. Wollte man dieser Rechtsprechung nicht folgen, musste man konsequenterweise in Frage stellen, dass die Riedbahn von Mannheim nach Frankfurt überhaupt eisenbahnrechtlich gewidmet ist. Das ist aber völlig fernliegend.

(2.2) Die östliche Riedbahn hat ihre Qualität als zweigleisig gewidmete Eisenbahnstrecke auch nicht nachträglich verloren.

(2.2.1) Eine Betriebsanlage der Eisenbahn verliert ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse

darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 2.96 - BVerwGE 102, 269). Das ergibt sich mittlerweile auch aus § 23 AEG. An einem solchen Hoheitsakt fehlt es. Auch die Klägerin stellt das nicht in Frage.

(2.2.2) Die planungsrechtliche Zweckbestimmung geht auch dann verloren, wenn die Betriebsanlage der Eisenbahn (hier: das zweite, linke Gleis der östlichen Riedbahn) funktionslos geworden ist. Das setzt voraus, dass infolge der tatsächlichen Entwicklung ein Zustand eingetreten ist, der die Wiederaufnahme des zweigleisigen Streckenbetriebs auf unabsehbare Zeit ausschließt (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.8.1995 - 7 A 19.94 - BVerwGE 99, 166). Diese Voraussetzung ist schon deshalb nicht gegeben, weil das linke Gleis tatsächlich noch über weite Streckenabschnitte vorhanden ist.

(2.2.3) Nach Auffassung der Klägerin ist die Widmung des zweiten westlichen Gleises erloschen, weil die Beigeladene mit dem Bau der westlichen Riedbahn in den achtziger Jahren zum Ausdruck gebracht habe, dass die östliche Riedbahn für den Personenverkehr nicht mehr benötigt werde. Das westliche Gleis sei deshalb nach dem Schiffsunfall im Jahre 1989 über 30 Jahre hinweg entgegen der Verpflichtung aus § 11 AEG nicht mehr instandgesetzt worden. Jedenfalls verstoße es gegen Treu und Glauben, wenn sich die Beigeladene und die Beklagte jetzt auf einen zweigleisigen Betrieb berufen wollten, nachdem sich die Streckenanlieger auf einen nur noch eingleisigen Betrieb eingestellt hätten.

Diese Gesichtspunkte können nach dem unter (2.2.1) und (2.2.2) dargestellten rechtlichen Maßstab nicht zur Entwidmung führen. Ungeachtet dessen konnte die Klägerin auch deshalb nicht auf einen dauerhaft nur eingleisigen Betrieb vertrauen, weil das zweite Streckengleis noch über weite Strecken vorhanden ist und auch ohne die planfestgestellte Maßnahme jederzeit wieder instandgesetzt und für den zweigleisigen Betrieb nutzbar gemacht werden könnte.

(3) Auch die **baubedingten** Lärmimmissionen führen nicht dazu, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss.

Die baubedingten Lärmimmissionen werden die Richtwerte der AVV Baulärm in einigen Bauphasen überschreiten. Davon geht auch das EBA in der Verfügung vom 8. August 2016 aus. Es nimmt jedoch an, die Auswirkungen könnten durch organisatorische Maßnahmen der Beigeladenen zur Lärmreduktion sowie durch Informationen des vom Baulärm betroffenen Personenkreises reduziert werden.

(3.1) Die Klägerin hält dem entgegen, das Ergebnis der Vorprüfung sei auch insoweit nicht nachvollziehbar. Stattdessen seien erhebliche Umweltauswirkungen sicher zu erwarten, wenn das EBA davon ausgehe, dass sogar die wegen der starken Lärmvorbelastung bereits heraufgesetzten Lärmrichtwerte der AVV Baulärm übertroffen würden. Die im PFB vorgesehenen „organisatorischen Maßnahmen“ (keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen) könnten eine Überschreitung der Lärmrichtwerte nicht ausschließen. Diese Argumentation verfängt ebenfalls nicht.

(3.2) Wie bereits oben ausgeführt, ist eine Umweltverträglichkeitspflicht nicht schon dann durchzuführen, wenn das Vorhaben - wie regelmäßig - abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat (hier: auf den Menschen i.S. des § 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG a.F.). Die Umweltauswirkungen müssen vielmehr Einfluss auf das Ergebnis der Entscheidung haben können. Dass die Planfeststellung wegen der baubedingten Lärmauswirkungen hätte abgelehnt werden können, kann indessen ausgeschlossen werden. Darauf weist die Beigeladene zutreffend hin.

(3.3) Zum Ergebnis der Planfeststellung gehört aber auch die Entscheidung über Nebenbestimmungen zum Schutz der Umwelt im Rahmen der Abwägung. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht jedoch nicht, wenn die Umweltauswirkungen allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.6.2020 - 3 C 3.19 - BVerwGE 168, 287). So liegt es hier. Schutzvorkehrungen wegen des Baulärms sind nicht Gegenstand der Abwägung, Über sie ist vielmehr gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG abschließend nach Maßgabe der AVV Baulärm zu entscheiden. Darauf, ob durch die Schutzvorkehrungen Umweltauswirkungen überhaupt ausgeschlossen werden, wie die Klägerin das für erforderlich hält, kommt es danach nicht an.

cc) Der PFB ist auch nicht nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 b UmwRG aufzuheben oder für nicht vollziehbar zu erklären (§ 4 Abs. 1 b UmwRG i.V.m. § 75 Abs. 1 a VwVfG), weil die Vorprüfung des Einzelfalls nicht entsprechend den Vorgaben aus § 3 a Satz 4 UVPG a.F ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und damit einer nicht durchgeführten Vorprüfung gleichsteht (§ 4 Abs. 1 Satz 2 UmwRG).

aaa) Die Klägerin macht dazu geltend, für die beiden geplanten Maßnahmen, die Erüchtigung des westlichen Gleises der östlichen Riedbahn einerseits und den Neubau des S-Bahn Haltepunkts Neuostheim andererseits, hätten jeweils gesonderte Vorprüfungen des Einzelfalls durchgeführt werden müssen. Denn auch im Sinne des Fachplanungsrechts handele es sich um verschiedene Vorhaben. Die Beigeladene verfolge damit mehrere Ziele unabhängig voneinander. Auch der PFB gehe davon aus, dass lediglich ein zeitlich-kausaler Zusammenhang bestehe. Jedes dieser Vorhaben müsse in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren geprüft werden. Anderenfalls bestehe die Gefahr, dass ein wegen der damit verbundenen Nachteile eigentlich nicht genehmigungs-/planfeststellungsfähiges Vorhaben von den gewichtigen Gründen für das andere „mitgezogen“ werde. Dem ist nicht zu folgen.

bbb) Das EBA ist zu Recht von einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren ausgegangen. Auch die Vorprüfung des Einzelfalls war deshalb in einem einheitlichen Verfahren vorzunehmen.

(1) Grundsätzlich bestimmt der Vorhabenträger das Vorhaben und dessen Gegenstand. Eine Ausnahme gilt, wenn der Vorhabenträger mit mehreren Maßnahmen verschiedene Planungsziele verfolgt, die unabhängig voneinander verwirklicht werden könnten, ohne dass das Ziel der einen Maßnahme durch den Verzicht auf die andere auch nur teilweise vereitelt wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 11.8.2016 - 7 A 1.15 - BVerwGE 156, 20 und vom 5.10.2021 - 7 A 13.20 - BVerwGE 173, 296). Denn es kann nicht sein, dass ein Vorhaben, das für sich genommen wegen der damit verbundenen Nachteile nicht genehmigt werden könnte, doch ausgeführt werden darf, weil im Rahmen der Abwägung die Nachteile durch die mit dem anderen Vorhaben verbundenen Vorteile ausgeglichen werden können, mithin das eine Vorhaben durch das andere „mitgezogen“ wird. Eine solche Ausnahmesituation ist hier nicht gegeben.

(2) Zwar spricht die Formulierung auf Seite 47 des PFB auf den ersten Blick dafür, dass die Beigeladene mit der Planung zwei voneinander unabhängige Zielsetzungen verfolgt: Zum einen die Ertüchtigung des westlichen Gleises zur Verbesserung des Schienengüterverkehrsangebots, zum anderen den Neubau des Haltepunktes Mannheim-Neuostheim im Interesse der gesteigerten Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Tatsächlich ergibt sich aber aus dem Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, Seite 7), dass die angestrebte Erweiterung des Programms der S-Bahn mit der aktuell nur möglichen eingleisigen Streckenführung nicht realisiert werden kann, weil die Strecke bereits ausgelastet ist. Die Beigeladene hat in diesem Zusammenhang schriftsätzlich vorgetragen - und dies in der mündlichen Verhandlung näher erläutert -, dass auch das Teilziel „Erweiterung des S-Bahn Verkehrs auf der Riedbahn“ die Wiederertüchtigung des linken Gleises verlange. Die Klägerin hat dies in ihrem Schriftsatz vom 2. August 2023 erstmals bestritten. Das führt jedoch nicht zu einer anderen Beurteilung. Der genannte Schriftsatz ist nach Ablauf der 10-Wochenfrist des § 18 e Abs. 5 Satz 1 AEG bei Gericht eingegangen. Die Klägerin hat die Verspätung nicht entschuldigt (§ 18 e Abs. 5 Satz 2 AEG). Die nachträgliche Ermittlung des von der Klägerin behaupteten Sachverhalts wäre auch nur mit erheblichem Aufwand möglich (§ 18 e Abs. 5 Satz 4 AEG), zumal es dazu der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedürfte. Die Klägerin hält den von den Angaben im Erläuterungsbericht gestützten Ausführungen der Beigeladenen aber auch in der Sache nichts Substantiiertes entgegen.

Unabhängig davon ist die Errichtung des neuen S-Bahn-Haltepunktes in Neuostheim nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht auch nur dann möglich, wenn Gleishöhe und Gleisabstand angepasst und die Gradienten im Bereich der Eisenbahnüberführung an der Wilhelm-Varnholt-Allee geändert werden. In der Konsequenz muss auch das linke Streckengleis an die neue Lage und Höhe der Brücke angepasst werden (Planunterlage 1, Seite 7).

Die Situation ist damit, anders als die Klägerin meint, nicht vergleichbar mit der Fallkonstellation, die der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. August 2016 - 7 A 1.15 - juris zur Weservertiefung zugrunde liegt. Denn dort sollte die Weser in drei verschiedenen Planungsabschnitten vertieft werden, die das Bundesverwaltungsgericht als jeweils eigene Vorhaben angesehen hat, weil jedes Vorhaben die mit

ihm verfolgten Ziele auch dann erreichen konnte, wenn auf die beiden anderen Vorhaben verzichtet wird. Hier kann das Ziel, das ÖPNV-Angebot durch Errichtung eines neuen Haltepunkts in Neuostheim zu verbessern, nicht ohne Ertüchtigung des linken Gleises umgesetzt werden.

(3) Dem Vorbringen der Klägerin ist aus einem weiteren Grund nicht zu folgen. Denn es ist nicht erkennbar, inwiefern andere oder mehr Umweltauswirkungen sollten ermittelt, bewertet und beschrieben werden können, wenn nicht ein einheitliches, sondern zwei gesonderte Verfahren (zunächst als Vorprüfung des Einzelfalles) durchgeführt würden.

dd) Die Klägerin behauptet, die verfahrensleitende Verfügung vom 8. August 2016 sei der Öffentlichkeit entgegen § 3 a Satz 2 UVPG a.F. nicht zugänglich gemacht worden, auch wenn die entsprechende Verfügung in der Akte als „erl.“ gekennzeichnet worden sei. Ob dies zutrifft, mag dahinstehen. Denn es führt nicht zur Rechtswidrigkeit der Genehmigungsentscheidung, wenn die Feststellung, dass nach dem Ergebnis der Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, entgegen § 3a Satz 2 UVPG a.F. nicht bekannt gegeben wird (BVerwG, Urteil vom 20.8.2008 - 4 C 11.07 - BVerwGE 131,352).

b) Die Klägerin kann auch nicht geltend machen, der PFB sei aufzuheben oder jedenfalls für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, weil er sie in ihren Rechten verletze (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

aa) Der auf § 18 Abs. 1 AEG gestützte PFB weist keine formellen Fehler auf, die zu einer Verletzung der Klägerin in ihren Rechten führen können. Die Klägerin macht in diesem Zusammenhang ohne Erfolg geltend, der PFB sei i.S. des § 37 Abs. 1 VwVfG nicht hinreichend bestimmt.

aaa) Die Rüge, die Personenverkehrsanlagen (Nr. 3.2 des Erläuterungsberichts) seien in den Planunterlagen nicht hinreichend bestimmt dargestellt, denn die textliche Beschreibung der Bahnsteige in Nr. 3.2.2 des Erläuterungsberichts stimme nicht mit den

Planunterlagen überein, hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung nicht aufrechterhalten. Auf die Nachfrage des Senats vermochte sie keinen Widerspruch aufzuzeigen.

bbb) Es führt auch nicht zu einem die Klägerin in ihren Rechten verletzenden Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz, dass es bei der Genehmigungsplanung zur Erneuerung EÜ Seckenheimer Landstraße km 3,452 (Anlage Nr. 5.2) in den Plänen heißt: „Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen“.

(1) Die Klägerin macht dazu geltend, der Vorbehalt führe dazu, dass sie die genaue endgültige Gestaltung des Vorhabens nicht erkennen und deshalb auch nicht beurteilen könne, ob ihre Rechte gewahrt seien. Durchdringen kann sie damit nicht.

(2) Das EBA hat das aus dem Vorbehalt resultierende Bestimmtheitsproblem gesehen und im PFB (Seite 173) dazu ausgeführt, die Unterlagen seien hinreichend konkret, um öffentlich-rechtliche Belange erkennen und bewerten zu können. Sie stellten allerdings keine Ausführungsplanung dar und hätten auch nicht diesen Anspruch. Konstruktive Details würden daher dieser tiefergehenden Planung überlassen. Umgriff und Abmessung der Anlagen seien allerdings ausreichend erkennbar. Der Beigeladenen-Vertreter hat in der mündlichen Verhandlung dazu ausgeführt, der Vorbehalt diene dazu, im Rahmen der Ausführung des Vorhabens auf im Zeitpunkt der Genehmigungsplanung nie vollständig vorauszusehende technische Probleme reagieren zu können. So könne etwa die genaue Platzierung einer Verankerung oder eines Verbaus oft erst im Stadium der Ausführungsplanung bestimmt werden; dementsprechend müsse dann z.B. der Bahnsteig geringfügig kürzer oder länger gebaut werden, um diesen technischen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können. Der Vorbehalt dient also dazu, technische Probleme noch nicht in der Genehmigungsplanung, sondern erst in der Ausführungsplanung lösen zu müssen.

(3) Rechtlich zu beanstanden ist das nicht, sofern die ausgeklammerten Probleme nach dem Stand der Technik beherrschbar sind, die entsprechenden Vorgaben beachtet und keine abwägungsbeachtlichen Belange berührt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14.16 - BVerwGE 160, 78). Diese Voraussetzungen sind hier

gegeben. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass technischen Gegebenheiten geschuldete, geringfügige Modifikationen der Maße der Eisenbahnüberführung an der Seckenheimer Landstraße in abwägungsrelevanter Weise Rechte der Klägerin sollen berühren können. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass sich die Klägerin als Drittbetroffene auf die mangelnde Bestimmtheit nur berufen kann, wenn sie sich auf Umstände bezieht, deren genaue Regelung erforderlich ist, um Verstöße gegen Rechtspositionen der Klägerin ausschließen zu können (Ramsauer/Tegethoff in Kopp/Ramsauer, VwVfG, Komm., Rn.17 zu § 37, 22. Aufl., 2021). Auch dafür ist hier nichts ersichtlich.

ccc) Die Klägerin behauptet, die Genehmigungsplanung sei zwangsläufig nicht hinreichend bestimmt, weil sie auf einem falschen Bestandsplan beruhe. Eine Verletzung der Klägerin in ihren Rechten ergibt sich daraus nicht.

Die Klägerin trägt dazu vor, bereits der Bestandsplan als Grundlage der Genehmigungsplanung sei falsch. Im Plan Anlage Nr. 3.2 „Lageplan Planung km 2,740 - 3,413“ sei im rückwärtigen Bereich ihres Grundstücks eine Böschung eingetragen, die es dort tatsächlich nicht gebe. Die Böschung zwischen der Eisenbahnstrecke und der Hxxxx-xxxxx Straße rage - anders als im Lageplan verzeichnet - tatsächlich nicht in diese hinein.

Ob die Genehmigungsplanung tatsächlich diese Fehler aufweist und deshalb nicht hinreichend bestimmt ist, kann offenbleiben. Denn jedenfalls ist dem Vortrag der Klägerin nichts dafür zu entnehmen, dass und warum wegen der behaupteten Unbestimmtheit nicht soll beurteilt werden können, ob die Klägerin in der Sache durch die Planung in ihren Rechten verletzt wird.

ddd) Entsprechendes gilt, soweit die Klägerin geltend macht, die Absturzsicherung am Bahnsteig werde zwar im Erläuterungsbericht genannt, aber ebenso wie die wegen des Höhenunterschieds von über 3 m erforderliche Abstützung des Bahnsteigs und die künftige Gestaltung der verbleibenden Böschung zeichnerisch nicht dargestellt.

eee) Ohne Erfolg rügt die Klägerin auch, sie werde in ihren Rechten verletzt, weil der genaue Standort des Akustikmoduls der Dynamischen Schriftanzeiger in den Plänen nicht eingezeichnet sei.

Die von der Klägerin erhobene Rüge ist allerdings in der Sache zutreffend. Die vorgesehenen Standorte sind zwar aus den Anhängen 1 und 2 des Gutachtens zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Betrieb des Akustikmoduls der Dynamischen Schriftanzeiger resultierenden Geräuschimmissionen der Kxxxxxxxxxxxxx AG vom 29. Juli 2016 annäherungsweise zu ersehen. Sie sollen auf dem westlichen und östlichen Bahnsteig etwas südlich der Eisenbahnüberführung über die Seckenheimer Landstraße aufgestellt werden. Dieses Gutachten wurde dem PFB allerdings nur zur Information beigelegt; die Standorte sind mithin nicht Gegenstand der Planfeststellung. Letztlich kommt es darauf jedoch aus zwei Gründen nicht an. Im Zusammenhang mit der Diskussion des Problems in der mündlichen Verhandlung hat die Beigeladene - wenn auch nicht förmlich zu Protokoll - erklärt, sie werde die Akustikmodule der Dynamischen Schriftanzeiger so aufstellen, wie in dem vorgenannten Gutachten eingezeichnet. Damit hat sie sich in der Sache auf einen konkreten Standort festgelegt, die Planfeststellungsunterlagen ergänzt und einen eventuellen Bestimmtheitsmangel behoben. Ungeachtet dessen ist auch nicht erkennbar, wieso die Klägerin durch die gerügte Unbestimmtheit in ihren Rechten verletzt werden soll. Ausweislich des oben genannten und von der Klägerin nicht angegriffenen Gutachtens liegen die durch das Akustikmodul der Dynamischen Schriftanzeiger verursachten Geräuschimmissionen am Gebäude der Klägerin zwischen 20 und 30 dB(A) und damit weit unterhalb einer Lautstärke, die noch als störend empfunden werden kann. Beispielhaft sei hier genannt, dass § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV für besonders lärmschutzbedürftige Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime in der Nachtzeit einen Immissionsgrenzwert von 47 dB(A) festsetzt.

fff) Der Vortrag der Klägerin, im „Grunderwerbsplan km 2,740 - 3,413“ unter Nr. 10 sei eine 96 m<sup>2</sup> große Teilfläche des Grundstücks Flst.Nr. xxxx (Teilstück der Hxxxxxxxxxxx Straße) und unter Nr. 11 eine 206 m<sup>2</sup> (richtig: 166 m<sup>2</sup>) große Teilfläche des Grundstücks Flst.Nr. xxxxxxx als „vorübergehend benötigte Fläche Dritter“ eingetragen, aber nicht angegeben, wofür diese Flächen benötigt würden, führt nicht auf ein Be-

stimmtheitsproblem. Tatsächlich ist der Nutzungszweck dieser Flächen zweifelsfrei erkennbar. Auch die Klägerin hat - zutreffend - gesehen, dass diese Flächen zur Einrichtung der Baustelle benötigt werden. In dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 8) wird zu diesen Flächen unter der Rubrik „Bemerkungen“ auch angegeben „Baufeld Neubau Hp Ma-Neuostheim“ und „Baufeld Ern. EÜ Seckenheimer Landstraße u. Neubau Hp. Ma-Neuostheim“. Zu Recht weist die Beigeladene darauf hin, dass der Verwendungszweck damit zweifelsfrei bezeichnet ist. Ohnehin stellt sich die Frage, inwiefern die Klägerin durch die behauptete Unbestimmtheit nach dem obigen Maßstab in ihren Rechten soll verletzt werden können. Tatsächlich geht es der Klägerin auch nicht um die Bestimmtheit dieser Festsetzungen im PFB. Sie will vielmehr rügen, die Hxxxxxxx-xxx Straße werde über den festgesetzten Umfang hinaus zur Einrichtung der Baustelle genutzt werden, weil die festgesetzte Fläche zu knapp bemessen sei. Das werde zu einer Behinderung der rückwärtigen Zufahrt zu ihrem Grundstück führen; auch seien die zusätzlichen Baustellenlärmemissionen bei den Festsetzungen zum Schutz vor Baulärm nicht berücksichtigt worden (zu beiden Punkten näher unten).

bb) Der PFB weist auch keine materiellen Fehler auf.

aaa) Das Vorhaben ist planerisch gerechtfertigt. Mit ihrer gegenteiligen Auffassung kann die Klägerin nicht durchdringen.

Zutreffend ist der Ausgangspunkt der Klägerin, dass eine öffentliche Planung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst trägt, sondern wegen ihrer Einwirkung auf die Rechte Dritter einer an ihrer gesetzlichen Zielbestimmung (hier: § 1 Abs. 1 AEG) gemessenen Rechtfertigung bedarf. Das Vorhaben muss nach diesem Maßstab „vernünftigerweise geboten“ sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.3.1985 - 4 C 15.83 - BVerwGE 71, 166). Die Klägerin kann sich auf das Fehlen der Planrechtfertigung berufen, obwohl der Planfeststellungsbeschluss ihr gegenüber keine enteignungsrechtliche Vorwirkung hat. Denn sie macht geltend, sie werde durch die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen in ihrem Eigentum unmittelbar betroffen (BVerwG, Urteil vom 26.4.2007 - 4 C 12.05 - BVerwGE 128, 258).

(1) Die Planrechtfertigung kann sich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben, die für die Planfeststellung und das

gerichtliche Verfahren verbindlich ist und grundsätzlich die Nachprüfung ausschließt, ob für das geplante Vorhaben ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (§ 1 Abs. 2 BSWAG; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 5.10.2021 - 7 A 13.20 - BVerwGE 173, 296). Für das konkrete Vorhaben wurde eine solche Bedarfsfeststellung im Bundesschienenwegebauausbaugesetz allerdings nicht getroffen.

(2) Das Vorhaben ist jedoch zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene sowie zur Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt vernünftigerweise geboten (vgl. zu diesen Zielsetzungen § 1 Abs. 1 AEG). Der Ausbau der S-Bahn und damit die Verbesserung des ÖPNV dient dieser Zielsetzung. Die Ertüchtigung des linken Gleises, d.h. die faktische Wiederherstellung der Zweigleisigkeit, bewirkt außerdem eine Verbesserung der Sicherheit. Danach steht für jede Richtung ein Gleis zur Verfügung, was die Abwicklung des aktuell schon nicht unbeträchtlichen Verkehrs erleichtert und Unfallrisiken verringert.

(3) Die Klägerin hält dem entgegen, ob für die zweigleisige Ertüchtigung der östlichen Riedbahn aktuell ein Bedarf i.S. des § 1 AEG bestehe, habe im Zeitpunkt des Erlasses des PFB nicht festgestanden. Denn er sei aufgrund einer falschen Verkehrsprognose erlassen worden. Der der Verkehrsprognose zu Grunde gelegte Prognosehorizont 2025 sei selbst dann zu kurz, wenn man nicht auf den Zeitpunkt des PFB, sondern entsprechend § 18 g AEG auf die Einreichung des Plans bei der Anhörungsbehörde (§ 73 Abs. 1 VwVfG) abstellen wollte. Der Verkehrsprognose lägen auch unrealistische Annahmen zu Grunde. Die Prognose sei erstellt worden mit den Daten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 zum Bundesverkehrswegeplan. Nicht berücksichtigt sei, dass zusätzlich zur Riedbahn (Frankfurt - Biblis - Mannheim) und zur Main-Neckar-Strecke über Darmstadt und Heidelberg eine dritte Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim (wohl über Lampertheim) geplant sei. Wie sich das zusätzliche Güterverkehrsaufkommen auf die im Stadtgebiet von Mannheim in Frage kommenden Strecken und damit auch auf die östliche Riedbahn verteile, sei Gegenstand einer bislang noch nicht abgeschlossenen Knotenstudie. Solange deren Ergebnis nicht vorliege, könne die tatsächliche Belastung der östlichen Riedbahn nicht zuverlässig prognostiziert werden.

Deshalb habe das EBA gestützt auf § 74 Abs. 3 VwVfG unter A. 6 der Nebenbestimmungen auch einen Entscheidungsvorbehalt bezüglich nachträglicher Lärmschutzvorschriften aufnehmen müssen.

(3.1) Die Argumentation geht von einem unzutreffenden Verständnis des PFB aus. Das planfestgestellte Vorhaben soll nicht dazu dienen, dass künftig - gerade nach der Herstellung der dritten Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim und der NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe (vgl. dazu Nr. 4 Abschnitt 2 des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege) - eine größere Zahl von Güterzügen das Stadtgebiet von Mannheim durchqueren kann. Die - möglicherweise missverständliche - Bezeichnung des Vorhabens „Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn“ mag Anlass für diese Überlegung sein. In der Sache trifft sie jedoch nicht zu. Aus dem Erläuterungsbericht (dort Seite 7) ergibt sich, dass Anlass für die planfestgestellte Maßnahme die angestrebte Erweiterung des S-Bahn Programms im Zuge der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit den beiden geplanten Halten in Käfertal und Neuostheim ist. Dafür bedarf es nicht nur des neuen Haltepunkts an der Überführung über die Seckenheimer Landstraße. Auch die zweigleisige Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn muss wiederhergestellt werden. Im Erläuterungsbericht heißt es dazu, mit der aktuell möglichen eingleisigen Betriebsführung sei der Ausbau der S-Bahn nicht möglich, weil der Streckenabschnitt mit aktuell 96 Fahrten im 2-Richtungsbetrieb (auf einem Gleis) ausgelastet sei. Von dieser Faktenlage ist im gerichtlichen Verfahren auszugehen. Innerhalb der Frist nach § 18 e Abs. 5 Satz 1 AEG hat die Klägerin nichts Gegenteiliges behauptet. Erstmals im Schriftsatz vom 2. August 2023 macht die Klägerin geltend, dass ein Haltepunkt Mannheim-Neuostheim für den ÖPVN unabhängig von der Ertüchtigung des westlichen Gleises für den Schienengüterverkehr errichtet werden könne. Dieser Vortrag ist indessen nach Maßgabe des § 18 e Abs. 5 Satz 1 AEG verspätet und nicht zu berücksichtigen. Unabhängig davon ist die Behauptung der Klägerin auch in der Sache nicht substantiiert (vgl. dazu bereits oben II. 1. a) cc) bbb) (2)).

(3.2) Der Senat verkennt nicht, dass die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und die Erneuerung der Brückenbauwerke gerade in der Zukunft nach der Herstellung der beiden o.g. Vorhaben (Frankfurt-Mannheim und Karlsruhe-Mannheim) Einfluss auf die Zahl der (Güter-)Züge auf der östlichen Riedbahn haben kann und wohl auch haben

wird. Diese Gesichtspunkte sind indessen im Rahmen der Abwägung (gerade bei den Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz) zu berücksichtigen. Aus ihnen kann jedenfalls nicht abgeleitet werden, für das vorliegende Vorhaben fehle die Planrechtfertigung. Im Gegenteil ist das Vorhaben nach dem Maßstab des § 1 Abs. 1 AEG in stärkerem Maße gerechtfertigt, wenn der zweigleisige Ausbau nicht nur für die Einrichtung einer S-Bahn-Strecke, sondern höchstwahrscheinlich zukünftig auch zur Bewältigung eines stärkeren Güterverkehrs benötigt werden sollte.

bbb) Der PFB verletzt nicht das von der Klägerin geltend gemachte Recht auf Aufrechterhaltung des Anliegergebrauchs.

Wie oben unter Punkt II. 1. b) aa) fff) ausgeführt, hat die Klägerin gerügt, im „Grunderwerbsplan km 2,740 - 3,413“ unter Nr. 10 sei eine 96 m<sup>2</sup> große Teilfläche des Grundstücks Flst.Nr. xxxx (Teilstück der Hxxxxxxxxxxx Straße) und unter Nr. 11 eine 206 m<sup>2</sup> (richtig: 166 m<sup>2</sup>) große Teilfläche des Grundstücks Flst.Nr. xxxxxxxx als „vorübergehend benötigte Fläche Dritter“ eingetragen, aber nicht angegeben worden, wofür diese Flächen benötigt würden. Die Klägerin hat daraus die Schlussfolgerung gezogen, der PFB sei nicht hinreichend bestimmt. Bereits oben wurde dargestellt, dass sich daraus tatsächlich kein Bestimmtheitsproblem des Planfeststellungsbeschlusses ergibt. In der Sache geht es der Klägerin darum, dass die Zufahrt zum rückwärtigen Bereich ihres Grundstücks mit der Tiefgaragenzufahrt uneingeschränkt erhalten bleibt, weil die in ihrem Anwesen tätigen Rechtsanwälte und Steuerberater ihre Termine nur so zuverlässig und pünktlich wahrnehmen könnten. Indessen ist nicht erkennbar, dass die oben beschriebene Festlegung einer 96 m<sup>2</sup> großen Baustelleneinrichtungsfläche auf dem wenig genutzten Sackgassenteilstück der Hxxxxxxxxxxx Straße die Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück der Klägerin relevant beeinflussen kann. Letztlich behauptet das auch die Klägerin nicht. Die Festsetzung der Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Sackgassenteilstück verletzt die Klägerin - auch nach ihrem eigenen Vorbringen - nicht in ihren Rechten.

Das von der Klägerin eigentlich verfolgte Rechtsschutzziel, ergibt sich aus ihrem weiteren Vortrag, nach ihren Erfahrungen mit den Lärmschutzarbeiten im benachbarten Wohngebiet sei anzunehmen, dass die im Grunderwerbsverzeichnis für die Baustel-

leneinrichtung dargestellten Flächen nicht ausreichen werden. Das Sackgassenteilstück der Hxxxxxxxxxxxxx Straße werde ebenfalls in großem Umfang in Anspruch genommen werden und die Straße dann verstopft und die Zufahrt zum rückwärtigen Teil ihres Grundstücks unmöglich oder doch stark beeinträchtigt sein. Die Klägerin möchte eine Ergänzung des PFB um eine Nebenbestimmung erreichen, die eine solche Nutzung ausschließt. Darüber, ob ihr ein solcher Anspruch zusteht, ist indessen im Rahmen der Entscheidung über den von ihr gestellten **Hilfsantrag (2 b)** zu befinden (dazu unten).

ccc) Die Klägerin macht weiter geltend, der PFB verletze sie in ihren Rechten, weil sie nach den dort getroffenen Regelungen unzumutbarem Baulärm ausgesetzt werden könne. Auch damit hat sie keinen Erfolg.

Der PFB regelt zwar auch, inwieweit die Nachbarn während der Bauphase entstehende Baulärmimmissionen hinzunehmen haben (dazu unter 1). Maßgeblich ist insoweit die AVV Baulärm. Diese legt von der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets abhängige Immissionsrichtwerte fest. Ergeben Messungen, dass diese überschritten werden, ist über die Anordnung von Schutzmaßnahmen zu entscheiden (dazu unter 2). Um festzustellen, ob und ggf. wo und wann mit einer Überschreitung dieser Richtwerte zu rechnen ist, hat die Beigeladene eine schalltechnische Untersuchung zu dem zu erwartenden Baulärm eingeholt mit dem Ergebnis, dass an zahlreichen Stellen - u.a. auch am Gebäude der Klägerin - mit einer Überschreitung der Richtwerte zu rechnen ist, wenn auch mit Unterschieden in den einzelnen Bauphasen (dazu unter 3). Deshalb hat das EBA bereits im PFB Regelungen zum Immissionsschutz getroffen (dazu unter 4). Die Klägerin macht ohne Erfolg geltend, das dem PFB zu Grunde liegende Konzept zum Schutz vor Baulärm beruhe auf einer fehlerhaften schalltechnischen Untersuchung und sei auch sonst mangelhaft (dazu unter 5).

(1) Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen (im konkreten Fall der Klägerin) durch den PFB rechtsgestaltend geregelt. Die durch den PFB begründete Duldungspflicht des Nachbarn bezieht sich daher auch auf die während der Bauphase entstehenden Immissionen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A

11.11 - BVerwGE 143, 249). Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die u.a. zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG). Baustellen mit den dort zum Einsatz kommenden Baumaschinen und Geräten sind Anlagen i.S. des § 3 Abs. 5 BImSchG (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 5.2.2015 - 10 S 2471/14 - VBIBW 2015, 516).

(2) Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, ist bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV Baulärm - vom 19. August 1970 zu beurteilen. Die TA Lärm findet keine Anwendung. Das entspricht der ständigen Rechtsprechung und wird auch von den Beteiligten nicht in Frage gestellt. Ob von Baustellen ausgehende Geräuschimmissionen als schädliche Umwelteinwirkungen i.S. des § 3 Abs. 1 BImSchG zu bewerten sind, ergibt sich danach aus der AVV Baulärm, einer normkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift. Das grundsätzlich einzuhaltende Schutzniveau bestimmt sich nach dem Gebietscharakter und nach der Tages- (von 7 bis 20 Uhr) bzw. Nachtzeit, die von 20 Uhr bis 7 Uhr dauert (vgl. Nrn. 3.1.1 und 3.1.2 AVV Baulärm). Besteht wie vorliegend ein Bebauungsplan, ist dieser für die Einstufung des Gebiets grundsätzlich maßgebend (Nr. 3.2.1 AVV Baulärm), wobei die Besonderheit zu beachten ist, dass die AVV Baulärm dabei auf die Baugebietsarten nach der BauNVO 1968 Bezug nimmt (vgl. zu alledem BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11.11 - BVerwGE 143, 249).

Nach Nr. 4.1 AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms getroffen werden, wenn der nach Nr. 6 AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel um mehr als 5 dB(A) überschritten wird. Das letztgenannte Erfordernis hat die Funktion eines Messabschlags und soll den mit Messungen stets verbundenen Unsicherheiten Rechnung tragen. Es kommt nicht zur Anwendung, wenn - wie vorliegend - der Baulärm nicht gemessen, sondern prognostisch berechnet wird (BVerwG, Urteil vom 10.7.2012 - 7 A 11.11 - BVerwGE 143, 249). Die AVV Baulärm sieht indessen weiter vor, dass der in Nr. 6.1 definierte Beurteilungspegel durch Messungen zu ermitteln ist. In Nr. 6.2 bis Nr. 6.4. AVV Baulärm wird das Messverfahren näher geregelt. Aus Nr. 6.5 bis 6.7 AVV Baulärm ergibt sich, wie aus den einzelnen Messwerten der Wirk- und im Anschluss

daran der - nach Nr. 4.1 AVV letztlich maßgebliche - Beurteilungspegel zu bestimmen ist.

(3) Die beschriebenen Messungen können naturgemäß erst während der Bauausführung vorgenommen werden. Gleichwohl trifft der PFB bereits Regelungen zum Schutz vor Baulärm. Grundlage ist die von der Beigeladenen im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Schalltechnische Untersuchung der xxxxx, Beratende Ingenieure GmbH vom 29. Juli 2016 zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen (Schalltechnische Untersuchung-Baulärm). Darin werden die Schallemissionen der Baustelle und daraus resultierend die Lärmimmissionen in der Umgebung differenzierend nach insgesamt neun Bauphasen und der Zeit der Baustelleneinrichtung untersucht. Grundlage für die Einteilung in die unterschiedlichen Bauphasen sind die digitalen Planunterlagen (Bauphasenskizzen, Bauablauf), die den Gutachtern von der Beigeladenen zur Verfügung gestellt wurden. Die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm kommt zu dem Ergebnis, dass im gesamten Bereich der Planfeststellung - wenn auch in unterschiedlichem Umfang - mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist, obwohl diese bereits an zahlreichen Stellen im Hinblick auf die Vorbelastung durch Schienen- und Straßenverkehrslärm gemäß Nr. 4.1 Satz 3 AVV Baulärm nach oben korrigiert worden sind.

Die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm und auch der PFB gehen davon aus, dass das Bürogebäude der Klägerin - entsprechend der Festsetzung eines Gewerbegebiets im Bebauungsplan - in einem Gebiet liegt, in dem vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind und deshalb - grundsätzlich - ein Immissionsrichtwert von 65 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) in der Nacht zur Anwendung kommt (Nr. 3.1.1 b AVV Baulärm). Am Bürogebäude der Klägerin selbst wurde zwar kein Immissionspunkt angebracht. In den Anhängen 5.1.1 ff wird jedoch - differenzierend nach den einzelnen Bauphasen und jeweils für den Tages- und den Nachtzeitraum - anhand von Isophonenlinien zeichnerisch dargestellt, mit welchen Überschreitungen der (nach oben korrigierten - dazu sogleich) Immissionsrichtwerte u.a. auch am Bürogebäude der Klägerin größenordnungsmäßig zu rechnen ist.

Auch wenn für das Bürogebäude der Klägerin kein Immissionspunkt festgesetzt worden ist, so ist doch aus dem Übersichtslageplan Anhang 3.2.1 zu ersehen, dass die

Gutachter dort im Tageszeitraum den Immissionsrichtwert nicht erhöht haben, weil die Vorbelastung den Immissionsrichtwert um nicht mehr als 5 dB(A) überschreitet. Anders stellt sich das im Nachtzeitraum dar. Der Immissionsrichtwert wurde hier wegen der Vorbelastung am Bürogebäude der Klägerin um 7,5 dB(A) nach oben korrigiert (vgl. Konfliktkarte - Anhang 3.2.2). Aus den jeweils mit Schallimmissionsplan und Konfliktkarte bezeichneten Anhängen ergibt sich weiter, dass der Immissionsrichtwert am Gebäude der Klägerin (in der Nacht der heraufgesetzte) in den einzelnen Bauphasen teilweise - allerdings jeweils um weniger als 5 dB(A) - übertroffen wird, und zwar in der Bauphase 1.1 nachts (Anhang 5.1.2), in der Bauphase 1.2 tags (Anhang 5.2.1), in der Bauphase 2.1 tags (Anhang 5.3.1) und der Bauphase 6 tags (Anhang 5.8.1). An anderen Stellen im Bereich der Planfeststellung werden die (heraufgesetzten) Immissionsrichtwerte in teilweise deutlich stärkerem Maße übertroffen.

(4) Im Hinblick auf die Regelung in Nr. 4 AVV Baulärm, wonach in diesem Fall Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden sollen, wurden im PFB Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz gegen Baulärm festgesetzt. Nach A. 4.4.1 Nr. 3 muss die Beigeladene für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten mit einem in der Nebenbestimmung näher bestimmten Aufgabenbereich einsetzen. Die Regelung unter A. 4.4.2.1 sieht unter der Überschrift „Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz“ vor, dass bei den Bauarbeiten die AVV Baulärm anzuwenden ist und ggf. unter Berücksichtigung der konkreten Situation weitere Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen sind. Die Baustelle ist so einzurichten, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Geräusche verhindert werden. Die Beigeladene hat weiter zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen vor dem Beginn der Baumaßnahmen und dann jeweils im Abstand von drei Monaten schalltechnische Prognosen zu erstellen (Quartalsprognosen). Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Konfliktreduzierung erreicht werden kann (A.4.4.3). Weiter enthält der PFB noch Regelungen über die Entschädigung in Geld und über die Bereitstellung von Ersatzwohnraum. Bei Büro- und Gewerberäumen besteht ein Entschädigungsanspruch,

wenn der Beurteilungspegel nach der Baulärmprognose gemäß A.4.4.3 72 dB(A) überschreitet. In der Begründung des PFB heißt es, der Anspruch der Betroffenen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung aus § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG beinhalte einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen, wenn das Vorhaben ohne diese nicht abwägungsfehlerfrei planfestgestellt werden könnte. Angesichts der teilweise deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte seien danach entsprechende Anordnungen zu treffen. Nach der schalltechnischen Untersuchung Baulärm könnten mit temporären Abschirmungsmaßnahmen aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Baustelle, den schalltechnisch relevanten Arbeitsvorgängen und der Tatsache, dass die Baustelle im Wesentlichen unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs betrieben werde, keine signifikanten Beiträge zur Konfliktminderung erreicht werden. Flächenschallquellen, auf denen sich Fahrzeuge und Baumaschinen regellos bewegten, sei mit Schirmwänden nur in geringem Umfang beizukommen. Allenfalls in den unteren Geschossen könnten mit Lärmschutzwänden Lärminderungen erreicht werden. Gerade angesichts der Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs stünde der Nutzen von Lärmschutzwänden in keinem Verhältnis zum Aufwand. Passive Schallschutzmaßnahmen seien wegen der damit verbundenen Kosten unverhältnismäßig, da die lärmintensive Bauzeit überschaubar sei. Auch eine Verlegung der Bauzeit ausschließlich auf den Tageszeitraum komme angesichts der damit verbundenen Verlängerung der Bauzeit und der Erschwerungen für den Bauablauf nicht in Betracht.

(5) Nach Auffassung der Klägerin ist der PFB insoweit rechtswidrig und verletzt sie in ihren Rechten, weil die dem PFB zu Grunde liegende Konzeption des Schutzes gegen Baulärm insgesamt nicht tragfähig sei. Dieser Vortrag führt nicht zum Erfolg.

(5.1) Zunächst trägt die Klägerin vor, die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm sei nicht verwertbar. Die diesbezüglichen Einwände greifen jedoch nicht durch.

(5.1.1.) Die der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm zu Grunde liegenden Unterlagen (Digitale Planunterlagen, Bauphasenskizzen, Bauablauf usw.) mussten nicht öffentlich ausgelegt werden. Nach § 73 Abs. 3 VwVfG muss der Plan öffentlich ausgelegt werden. Er besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die davon betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

Den auszulegenden Unterlagen kommt danach eine Anstoßfunktion zu. Auch im Verfahren eingeholte Gutachten sind nach diesem Maßstab nur auszulegen, wenn sie notwendig sind, damit der Einzelne den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich sein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen kann. Grundsätzlich kann nicht verlangt werden, dass alle Unterlagen ausgelegt werden, die zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind (BVerwG, Urteil vom 15.2.2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180). Die von der Klägerin genannten Unterlagen mussten nach diesem Maßstab nicht ausgelegt werden, denn es ist nicht erkennbar, warum diese Unterlagen erforderlich sein sollen, um die Richtigkeit des Gutachtens zu überprüfen. Wie die Baumaßnahme ablaufen soll und welche Schritte (Bauphasen) zur Umsetzung des PFB erforderlich sind, wird in der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm selbst angegeben. Der Schriftsatz der Klägerin vom 2. August 2023 verdeutlicht, dass es ihr eigentlich um etwas anderes geht. Sie macht dort sinngemäß und zusammengefasst geltend, ohne die genaue Kenntnis des Bauablaufs (insbesondere die Verwendung bestimmter Baugeräte) könne sie die Auswirkungen des Vorhabens auf ihre Rechtspositionen nicht beurteilen. Im Vordergrund steht mithin, dass im Zeitpunkt des PFB noch keine Ausführungsplanung vorliegt, aus der sich diese Details ergeben. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist indessen geklärt, dass ein Vorhabenträger ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangt, noch keine Ausführungsplanung erstellen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 - 7 A 9.19 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 92).

(5 1.2) Die Klägerin hat weiter gerügt, die Schalltechnische Untersuchung Baulärm sei auf der Grundlage von über 20 Jahre alten Studien erstellt worden. Die Beigeladene hält dem plausibel entgegen, das wirke sich zu Gunsten der Klägerin aus. Denn die Baustellenbetreiber müssten nach dem PFB Baumaschinen nach dem aktuellen Stand der Technik einsetzen, die regelmäßig leiser seien als die vor 20 Jahren verwendeten.

Vor diesem Hintergrund ist die Rüge der Klägerin gerade angesichts des Zwecks der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm nicht nachvollziehbar. Wie oben ausgeführt, wurde diese eingeholt, um schon im Vorfeld der Bauarbeiten und noch vor dem Vorliegen einer Ausführungsplanung zu klären, ob mit einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist und deshalb schon im PFB Schutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Geht die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm davon aus,

dass bei den Bauarbeiten Maschinen verwendet werden, die lauter sind, als dies dann tatsächlich zu erwarten ist, so kann dies allenfalls zu weitergehenden Schutzvorkehrungen schon im PFB und damit im Vorfeld der Bauarbeiten führen. Das wirkt sich letztlich zu Gunsten der Klägerin aus. Das Büro xxxxxx hat in dem von der Klägerin vorgelegten Gutachten auch nicht plausibilisiert, warum sich die Verwendung 20 Jahre alter Studien zum Nachteil der Klägerin ausgewirkt haben soll.

(5.1.3) Ohne Erfolg bleibt auch die weitere Rüge der Klägerin, bei dem Zweiwegebagger sei die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm mit 4 dB von einem zu geringen Impulszuschlag ausgegangen. In der Literatur werde ein Impulszuschlag von 12,7 dB angenommen. Der Gutachter hat in der mündlichen Verhandlung indessen plausibel erläutert, der angenommene Impulszuschlag beruhe auf eigenen messtechnischen Untersuchungen, während der höhere Wert aus der Literatur übersetzt sei. Dem ist der Sachverständige des Büros xxxxxx in der mündlichen Verhandlung nicht entgegengetreten.

(5.1.4) Zutreffend ist der Einwand der Klägerin, die von der Nutzung der Rottenwarnanlage ausgehenden Lärmimmissionen seien bei der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm nicht berücksichtigt worden. Ein durchgreifender Einwand gegen die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm ergibt sich daraus aber nicht.

Zunächst ist nicht erkennbar, dass die Rottenwarnanlage zu einer relevanten Erhöhung der Lärmemissionen und in der Folge der Immissionen am Bürogebäude der Klägerin führen wird. Unter A.4.4.2.2 der Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz wird bestimmt, dass bei der Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb nur solche automatischen Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) eingesetzt werden dürfen, die über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Das von der Rottenwarnanlage beim Herannahen eines Zuges abgegebene Warnsignal ist deshalb stets 3 dB(A) lauter ist als der Umgebungslärm, damit es von den Streckenarbeitern zuverlässig wahrgenommen werden kann. Da die östliche Riedbahn eine stark befahrene Strecke ist, wird das Warnsignal zwar relativ häufig abgegeben werden müssen. Es ist jedoch stets nur von kurzer Dauer und liegt eben immer auch nur 3 dB(A) über dem Umgebungslärm. Wird es in einer Phase abgegeben, in der keine

lauten Bauarbeiten durchgeführt werden, ist es folglich ebenfalls nicht laut. Eine relevante Erhöhung des Beurteilungspegels ist unter diesen Umständen (kurze Dauer des Signals, jeweils nur 3 dB(A) über dem Umgebungslärm) fernliegend. Der Senat verkennt dabei nicht, dass das von der Rottenwarnanlage abgegebene Signal zwangsläufig laut ist, wenn es zu einer Zeit abgegeben wird, zu der laute Bauarbeiten durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass die AVV Baulärm während der Tageszeit keinen Schutz vor besonders lauten kurzzeitigen Geräuschspitzen bietet. Anders als etwa die TA Lärm in Nr. 6.1 Satz 2 enthält sie im Tageszeitraum kein Spitzenpegelkriterium. In Nr. 3.1.3 Satz 2 enthält die AVV Baulärm lediglich für die Nachtzeit (von 20 Uhr bis 7 Uhr, vgl. Nr. 3.1.2 AVV Baulärm) eine Regelung, wonach der Immissionsrichtwert auch dann überschritten ist, wenn wenigstens ein Messwert den einschlägigen Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreitet. In dem an eine Rechtsanwaltskanzlei vermieteten Bürogebäude der Klägerin wird von Zeit zu Zeit sicherlich auch noch nach 20 Uhr gearbeitet werden. Zutreffend weist jedoch die Beigeladene darauf hin, dass in der Nachtzeit die Nachtruhe geschützt wird. Darauf können sich die in einem Büro Tätigen nicht berufen, weil sie auch nach 20 Uhr ihrem üblichen Tagwerk nachgehen, dem auch nach 20 Uhr nur der für den Tageszeitraum vorgesehene Schutz zukommen kann. Auf die „Nachtruhe“ ist unter diesen Umständen keine Rücksicht zu nehmen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 22.8.2023 - 22 CS 23.1265 - juris).

Ungeachtet dessen ist der Senat der Auffassung, dass die von der Rottenwarnanlage verursachten Immissionen, die auch durch die automatische Pegelanpassung nicht vermieden werden können, schon deshalb hinzunehmen sind, weil die Rottenwarnanlage zum Schutz der Bauarbeiter vor den mit herannahenden Zügen verbundenen Gefahren unbedingt erforderlich ist. Eine Streckensperrung ist keine Alternative. Wollte man auf eine Rottenwarnanlage verzichten, müsste quasi jede Eisenbahnbaustelle zum Schutz der Bauarbeiter zur Sperrung der Strecke führen.

(5.1.5) Nicht nachvollziehbar ist die Behauptung, die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm sei schon deshalb unbrauchbar, weil sie keine Angaben zur Prognosesicherheit enthalte. Sie schließt mit dem Satz: „Die Genauigkeit der vorgestellten schalltechnischen Prognoseergebnisse beträgt  $\pm 0/-3$  dB(A)“.

(5.1.6) Die Klägerin macht außerdem geltend, die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm seien wegen der Vorbelastung durch den Schienenverkehrslärm nach oben korrigiert worden. Das sei nicht zulässig. Auch damit kann die Klägerin im Ergebnis nicht durchdringen. Allerdings ist ihr einzuräumen, dass insoweit ein Fehler unterlaufen ist, der jedoch nicht dazu führen kann, dass sie in ihren Rechten verletzt wird.

(5.1.6.1) Fehl geht das Argument der Klägerin, Schienenverkehrslärm dürfe anders als Straßenverkehrslärm nicht als Vorbelastung berücksichtigt werden, weil er nur phasenweise/stoßartig auftrete und deshalb den Baulärm nicht überdecken könne. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass der Begriff der Vorbelastung - anders als in anderen Regelwerken wie etwa der TA Lärm - nicht einschränkend zu verstehen ist. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinne (Urteil vom 10.7.2012 - 7 A 11.11 - BVerwGE 143, 249). Bei der Bestimmung der Vorbelastung ist nicht nach Lärmquellen zu differenzieren, vielmehr ist Lärm jeglichen Ursprungs zu berücksichtigen und damit auch Schienenverkehrslärm.

(5.1.6.2) Wie sich aus der vorgenannten Entscheidung weiter ergibt, ist indessen auf die tatsächliche Lärmvorbelastung abzustellen. Das ist die Lärmvorbelastung, die sich aus dem aktuellen eingleisigen Betrieb der östlichen Riedbahn ergibt. Der Gutachter hat in der mündlichen Verhandlung eingeräumt, dass er von der Lärmvorbelastung im Prognose-Nullfall ausgegangen ist, d.h. von dem Lärm, der bei einem (fiktiv) zweigleisigen Verkehr mit einem erhöhten Güterzugaufkommen zu erwarten ist. Zum Nachteil der Klägerin wirkt sich dieser Fehler allerdings nicht aus.

Für den Tageszeitraum wurde der Immissionsrichtwert in der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm nicht wegen der Vorbelastung heraufgesetzt. Anders stellt sich das im Nachtzeitraum dar. Der Immissionsrichtwert wurde hier wegen der Vorbelastung am Bürogebäude der Klägerin um 7,5 dB(A) nach oben korrigiert (vgl. Konfliktkarte - Anhang 3.2.2). Aus den jeweils mit Schallimmissionsplan und Konfliktkarte bezeichneten Anhängen ergibt sich weiter, dass der Immissionsrichtwert am Gebäude der Klägerin (in der Nacht der heraufgesetzte) in den einzelnen Bauphasen teilweise - allerdings jeweils um weniger als 5 dB(A) - übertroffen wird, und zwar in der Bauphase 1.1 nachts (Anhang 5.1.2), in der Bauphase 1.2 tags (Anhang 5.2.1), in der Bauphase 2.1 tags (Anhang 5.3.1) und der Bauphase 6 tags (Anhang 5.8.1). Wie oben bereits

ausgeführt, kann die Klägerin für ihr Bürogebäude indessen auch im Nachtzeitraum nur das für den Tag bestimmte Schutzniveau verlangen. Dieses bleibt indessen gewahrt. Der Immissionsrichtwert für den Tag liegt in einem Gewerbegebiet nach Nr. 3.1.1 b AVV Baulärm mit 65 dB(A) um 15 dB(A) über dem für den Nachtzeitraum mit 50 dB(A) bestimmten. Dieser für den Tageszeitraum geltende Immissionsrichtwert wird auch nachts nicht erreicht.

(5.1.7) Die Klägerin trägt vor, in der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm seien mehrere Lärmquellen nicht oder unzureichend berücksichtigt worden. Deshalb sei der PFB von einer zu geringen Belastung durch baulärmbedingte Immissionen ausgegangen. Auch diesem Vortrag bleibt der Erfolg versagt. Die entsprechenden Behauptungen der Klägerin sind nicht plausibel.

(5.1.7.1) So macht sie geltend, die in Anlage 7.2 Blatt 1 und 2 dargestellten Flächen überlappten einander. Tatsächlich vermochte sie eine solche Überlappung indessen nicht aufzuzeigen.

(5.1.7.2) Nicht richtig ist die Behauptung, das Sackgassenteilstück der Hxxxxxxxxx Straße sei insgesamt als Baustelle zu betrachten und der dort entstehende Baulärm dementsprechend zu berücksichtigen. Wie bereits oben ausgeführt, ist der Beigeladenen - abgesehen von einem 96 m<sup>2</sup> großen Teilstück am Rande - nicht die Nutzung der Hxxxxxxxxx Straße zur Einrichtung der Baustelle eingeräumt worden. Es mag sein, dass sie die Hxxxxxxxxx Straße im Rahmen des Allgemeingebrauchs nutzt. Die durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen verursachten Lärmemissionen und in der Folge Lärmimmissionen werden von der AVV- Baulärm nicht erfasst. Nach ihrer Nr. 1 gilt sie für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen. Der Begriff der Baustelle ist in 2.1. der AVV-Baulärm definiert. Es handelt sich um den Bereich, in dem Baumaschinen zur Durchführung von Bauarbeiten Verwendung finden, einschließlich der Plätze, auf denen Baumaschinen zur Herstellung von Bauteilen und zur Aufbereitung vom Baumaterial für bestimmte Bauvorhaben betrieben werden.

(5.1.7.3) Was die weiteren Rügen der Klägerin betrifft, in der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm sei der Gutachter von zu geringen Lärmemissionen und in der Folge Immissionen ausgegangen, ist auch dem nicht zu folgen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen wurden ausreichend berücksichtigt. Die Klägerin hat sogar selbst darauf hingewiesen, dass diese im Grunderwerbsplan (Anlage 7.2) aufgeführt sind. Die Behauptung des Büros xxxxxxxx, in der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm seien keine Baustelleneinrichtungsflächen berücksichtigt, trifft nicht zu. Der Gutachter ist auf Seite 27 der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm (Nr. 8.1.10) explizit auf die Emissionen der Baustelleneinrichtungsflächen eingegangen. Diese wurden als Flächenschallquellen in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. In Anhang 2 der Schalltechnischen Untersuchung-Baulärm sind diese ebenfalls dargestellt. Die Lkw-Fahrten waren nicht gesondert zu betrachten. Lkw sind nicht auf Baustraßen unterwegs, da die Baustelleneinrichtungsflächen an die öffentlichen Straßen angrenzen. Im öffentlichen Verkehrsraum findet eine Vermischung mit dem öffentlichen Verkehr statt und eine exakte Zuordnung der Fahrzeuge zur Baustelle ist nicht mehr möglich.

(5.2) Selbst wenn die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm mit einem Fehler behaftet wäre, hätte sich dieser nicht zum Nachteil der Klägerin ausgewirkt.

Wie oben unter (2) und (3) dargelegt, sind nach der AVV Baulärm Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm zu ergreifen, wenn Messungen zu dem Ergebnis führen, dass die jeweils maßgeblichen Richtwerte überschritten werden. Die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm dient dem Zweck, schon im Vorfeld - und lange bevor eine Ausführungsplanung vorliegt und vorliegen muss (s.o) - festzustellen, ob mit solchen Überschreitungen zu rechnen ist, um dem mit geeigneten Maßnahmen entgegenwirken zu können. Die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm hat zu dem Ergebnis geführt, dass bereits auf der Grundlage der Genehmigungsplanung solche Überschreitungen zu erwarten sind. Im Hinblick darauf wurden im PFB umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm festgesetzt (dazu schon oben unter 4). Dem Vortrag der Klägerin ist nicht zu entnehmen, dass im PFB weitergehende Regelungen getroffen worden wären, wenn die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm zu dem Ergebnis gekommen wäre, dass mit solchen Überschreitungen in noch stärkerem Maße zu rechnen ist. Auch sonst ist dafür nichts ersichtlich. Denn die angeordneten Maßnahmen wurden

festgesetzt, weil überhaupt mit einer Überschreitung zu rechnen ist; sie wurden dagegen nicht in Abhängigkeit von dem jeweils zu erwartenden Maß der Überschreitung bestimmt.

(5.3) Ohne Erfolg bleibt die Rüge, die als Nebenbestimmungen angeordneten Schallschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend.

Die Klägerin beanstandet insbesondere, dass keine mobilen Lärmschutzwände vorgesehen sind und keine der Maßnahmen angeordnet worden ist, die in der von ihr vorgelegten Power-Point-Präsentation des Umweltschutzamts der Stadt Freiburg genannt sind.

(5.3.1) Flächendeckende aktive Schallschutzmaßnahmen werden in der Begründung des PFB im Hinblick auf die räumliche Ausdehnung der Baustelle, die konkreten Arbeitsvorgänge und wegen des Ziels, den Bahnverkehr soweit als möglich aufrechtzuerhalten, als wenig effizient bezeichnet. Durchgreifend setzt die Klägerin dem nichts entgegen. Im Schriftsatz vom 2. August 2023 rügt die Klägerin, im PFB seien nicht alle denkbaren Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen worden. Ausweislich des Schallschutzgutachtens würden durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand auf der östlichen Außenkante der Eisenbahnüberführung-Neckarübergang sowie mit Schienenstegdämpfern die Immissionsgrenzwerte am Tag an allen betroffenen Immissionsorten erreicht. Diese Aussage bezieht sich indessen auf den Schienenverkehrslärm, nicht auf den Baulärm. Auch sonst ist nichts dafür ersichtlich, dass das Bürogebäude der Klägerin - nur darauf kommt es in diesem Verfahren an - durch Schallschutzwände effektiv geschützt werden könnte. Zu Recht weist die Beigeladene darauf hin, dass die Schienen erhöht auf einem Damm liegen und schon deshalb eine sehr hohe Lärmschutzwand benötigt würde, um überhaupt und gerade auch in den oberen Stockwerken einen wirksamen Lärmschutz zu erreichen. Überzeugend ist auch das Argument, dass eine solche Lärmschutzwand einer tiefen Gründung bedürfte und ihre Errichtung daher wiederum zu Lärmschutzproblemen führen würde.

(5.3.2) In dem von der Klägerin vorgelegten Gutachten vom 16. August 2022 werden stattdessen örtlich beschränkte Abschirmmaßnahmen vorgeschlagen, wie etwa mo-

bile Lärmschutzwände um den Meißel-Bagger, mit schweren Matten behangene Bauzäune in unmittelbarer Umgebung der Abbruchstelle usw. Ähnlich sollen wohl die Maßnahmen aus der Power-Point-Präsentation des Umweltschutzamtes der Stadt Freiburg wirken.

Richtig ist, dass solche Maßnahmen im PFB nicht ausdrücklich angeordnet wurden und das EBA sich in der Begründung damit auch nicht explizit auseinandersetzt. Das bedeutet jedoch nicht, dass solche Maßnahmen nicht in Betracht kommen.

Durch die Nebenbestimmung A. 4.4.2.1 werden die Regelungen der AVV Baulärm zum Gegenstand des PFB und sind grundsätzlich zu beachten. Insbesondere muss die Beigeladene nach Nr. 2 dieser Bestimmung die Baustelle so planen, einrichten und betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Geräusche verhindert werden. Schon diese Vorgaben schließen es nicht aus, dass im Einzelfall auch die o.g. lokal wirkenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden müssen. Verstärkt wird dieser Gedanke durch die Regelungen unter A. 4.4.3. Ergeben sich aus den Quartalsprognosen Immissionskonflikte, so sind entsprechende Abschirmmaßnahmen zu prüfen. Neben weniger geräuschintensiven Bauverfahren kommen auch die Verlagerung von Maschinenstandorten und technisch mögliche Abschirmmaßnahmen in Betracht. Soweit die Klägerin kritisiert hat, dass ihr die Quartalsprognosen nicht bekanntgegeben werden müssten, hat sich dieser Einwand erledigt, denn die Beigeladene hat in der mündlichen Verhandlung zugesagt, ihr die Quartalsprognosen - auszugsweise bezogen auf ihr Grundstück - unmittelbar mit der Vorlage an das EBA zugänglich zu machen.

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf die von ihr geforderten Dauerschallmessungen mit einem „Ampelwarnsystem“. Die Dauer der Messung ist in Nr. 6.4.2 der AVV Baulärm geregelt. Eine Dauerschallmessung in dem von der Klägerin geforderten Sinne ist dort nicht vorgesehen. Stattdessen heißt es, die Dauer der Messung richte sich nach der Regelmäßigkeit eines Geräusches; sie werde im Allgemeinen kurz sein gegenüber der Betriebsdauer der Baumaschinen. Damit hängt die Messung maßgeblich vom konkreten Einsatz bestimmter Baumaschinen ab, der im Zeitpunkt des Ergehens des PFB und damit lange vor der Ausführungsplanung noch gar nicht absehbar ist. Soweit es der Klägerin auch darum geht, mit dem „Ampelwarnsystem“ Lärmspitzen

entgegenzuwirken, wurde bereits oben ausgeführt, dass das System der AVV Baulärm im hier relevanten Tageszeitraum gegen solche Lärmspitzen keinen Schutz bietet.

Wie gerade der Schriftsatz vom 2. August 2023 zeigt, hätten nach der Auffassung der Klägerin schon im PFB genaue Vorgaben gemacht werden müssen, welche Arbeiten wann, an welcher Stelle und unter Beachtung welcher Lärmschutzmaßnahmen jeweils ausgeführt werden dürfen. Zu Recht weist die Beigeladene darauf hin, dass exakte Angaben über die jeweils zu erwartende Lärmimmissionsbelastung erst getroffen werden können, wenn die Ausführungsplanung vorliegt. Diese muss der Vorhabenträger aber erst erstellen, wenn der PFB ergangen ist und er somit eine gesicherte Rechtsposition erlangt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 - 7 A 9.19 - Buchholz 443.09 § 18 AEG Nr. 92).

Nicht erkennbar ist, warum dem Immissionsschutzbeauftragten ein Weisungsrecht gegenüber den Bauunternehmen soll eingeräumt werden müssen. Wie die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung unwidersprochen erklärt hat, werden die immissionschutzrechtlichen Nebenbestimmungen des PFB zum Gegenstand der Werkverträge mit den Bauunternehmern und müssen deshalb von diesen beachtet werden. Des von der Klägerin geforderten Weisungsrechts des Immissionsschutzbeauftragten bedarf es dazu nicht.

Ohnehin scheint die Klägerin zu verkennen, dass sie zwar die Einhaltung der Vorgaben der AVV-Baulärm verlangen kann, aber keinen Anspruch auf eine bestimmte Organisation der Baumaßnahmen hat. Der Vortrag der Klägerin in diesem Zusammenhang ist auch in sich widersprüchlich. Zu Recht weist sie auf die Dynamik einer Baustelle hin, die dazu führt, dass oft erst kurzfristig entschieden werden kann, welche Arbeiten konkret durchgeführt werden. Andererseits verlangt sie faktisch eine bis ins Einzelne gehende Festlegung von Bauarbeiten schon im PFB, noch bevor überhaupt eine Ausführungsplanung vorliegt.

ddd) Zu Recht wird der Klägerin im PFB kein Schutz gegen Verkehrslärmimmissionen gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV gewährt.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung u.a. von Eisenbahnen unbeschadet von § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Norm wird in der 16. BImSchV, einer auf § 43 Abs. 1 BImSchG gestützten Rechtsverordnung, konkretisiert. Nach ihrem § 1 Abs. 1 findet die 16. BImSchV Anwendung auf den Bau oder die wesentliche Änderung u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen.

(1) Ein Schienenweg i.S. dieser Bestimmung wird hier nicht neu gebaut. Auch die Klägerin behauptet nichts anderes.

(2) Die östliche Riedbahn wird durch die planfestgestellte Maßnahme auch nicht wesentlich geändert.

(2.1) Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV wäre die Änderung wesentlich, wenn die östliche Riedbahn um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert würde. Das ist jedoch nicht der Fall. Zwar wird die östliche Riedbahn aktuell nur eingleisig genutzt, weil das linke Streckengleis nach einem Schiffsunglück nicht instandgesetzt wurde. Wie oben bereits dargelegt, ist die östliche Riedbahn jedoch zweigleisig gewidmet und hat diese Eigenschaft auch nicht nachträglich verloren. Auf die Ausführungen oben unter Punkt II. 1. a) bb) bbb) (2) nimmt der Senat Bezug.

(2.2) In Bezug auf das Grundstück der Klägerin fehlt es auch an einer wesentlichen Änderung i.S. des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV. Nach dieser Norm ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Zwar geht auch der PFB davon aus, dass die planfestgestellte Änderung der Gleise in Lage und Höhe ein erheblicher baulicher Eingriff ist. Letztlich ist das im vorliegenden Rechtsstreit jedoch nicht entscheidend. Jedenfalls fehlt es am Grundstück der Klägerin an den ebenfalls erforderlichen Veränderungen des Beurteilungspegels. Die Beigela-

dene hat die Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung Schienenverkehrslärm der Kxxxxxxxxxxxxx AG vom 29. Juli 2016 (Schalltechnische Untersuchung Schienenverkehrslärm) im Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Wie sich aus deren Anhang 3.4 ergibt, führt das Vorhaben der Klägerin am Immissionspunkt 7 (Westfassade des Bürogebäudes der Klägerin, Hxxxxxxxxxxxxx, der östlichen Riedbahn zugewandt), nicht zu einem Anstieg um mindestens 3 dB(A) oder (erstmalig) auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht.

(2.3) Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV ist eine Änderung allerdings auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Vorliegend wird der Beurteilungspegel in der Nacht i.S. von § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV zwar von mindestens 60 dB(A) weiter erhöht. Das Grundstück der Klägerin liegt indessen in einem durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebiet. Wie sich aus dem letzten Halbsatz dieser Bestimmung ergibt, führt eine solche Änderung des Beurteilungspegels dort nicht zu einer wesentlichen Änderung.

Die Klägerin hat - allerdings im Zusammenhang mit dem Baulärm und damit im Anwendungsbereich der AVV Baulärm, dagegen nicht mit Bezug auf den Verkehrslärm - geltend gemacht, ihr Bürogebäude sei an eine Rechtsanwaltssozietät vermietet, die darin eine besonders schutzwürdige freiberufliche Nutzung ausübe. Wie unten noch näher darzulegen ist, führt dieser Vortrag mit Bezug auf den Baulärm nicht zum Erfolg. Der Vollständigkeit halber merkt der Senat an, dass er sich auch im Geltungsbereich der 16. BImSchV nicht zum Vorteil der Klägerin auswirken kann. Die Zuordnung eines Bereichs zu den einzelnen Gebietsarten nach § 2 16. BImSchV bestimmt sich nach den Festsetzungen im Bebauungsplan, auch wenn der tatsächliche Gebietscharakter davon abweicht (vgl. Schulze-Fielitz/Knauff in GK-BImSchG, 2. Aufl., 2019, § 43 Rn.30). Anderes gilt nur dann, wenn der Bebauungsplan funktionslos geworden ist (BVerwG, Urteil vom 24.9.2003 - 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr 39). Die Nutzung eines Gebäudes für freiberufliche Zwecke in einem Gewerbegebiet kann jedoch nicht zu dessen Funktionslosigkeit führen, zumal Gebäude für freiberufliche

Nutzungen nach § 13 BauNVO in Gewerbegebieten allgemein zulässig sind. Daraus, dass die 16. BImSchV auf die Baunutzungsverordnung 1977 Bezug nimmt (vgl. BR-Drucks. 661/89, Seite 33), ergibt sich nichts anderes, denn auch damals hatte § 13 BauNVO seine noch heute gültige Fassung.

(2.4) Die Klägerin wendet ein, der Anstieg des Beurteilungspegels in der Schalltechnischen Untersuchung-Schienenverkehrslärm sei auf der Grundlage eines falschen Prognosezeitraums ermittelt worden und deshalb zu gering angenommen worden. Zu Unrecht sei dabei auch von einem (fiktiv) zweigleisigen Verkehr ausgegangen worden. Dem ist nicht zu folgen.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung-Schienenverkehrslärm ermittelten - für die Gewährung von Immissionsschutz gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV nicht ausreichenden - Erhöhungen der Beurteilungspegel beruhen auf einem Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Prognose-Planfall. Die Prognose bezieht sich dabei auf das im Jahr 2025 zu erwartende Verkehrsaufkommen. Im Prognose-Nullfall geht die Schalltechnische Untersuchung Schienenverkehrslärm von dem im Jahr 2025 auf der im Rechtssinne zweigleisigen östlichen Riedbahn zu erwartenden Zugverkehrsaufkommen aus. Diesem stellt sie das im Falle der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zu erwartende Verkehrsaufkommen gegenüber. Die Klägerin hält demgegenüber eine andere Vorgehensweise für richtig. Ihrer Auffassung nach darf die Prognose nicht auf das Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 abstellen, sondern muss von dem Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 ausgehen. Unzulässig sei es auch, im Prognose-Nullfall von dem Verkehrsaufkommen auf der fiktiv zweigleisigen Strecke auszugehen. Dahinter steht der Gedanke, dass dann von einem wesentlich stärkeren Anstieg des Beurteilungspegels auszugehen ist und Immissionsschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV gewährt werden muss. Denn je länger der Prognosezeitraum in die Zukunft reicht, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass bei der Lärmprognose auch das durch die geplante dritte Verbindung Frankfurt-Mannheim und die ABS/NBS Karlsruhe-Mannheim bewirkte zusätzliche Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden muss. Wird beim Prognose-Nullfall auf das Verkehrsaufkommen auf einer eingleisigen Strecke abgestellt, ist der Beurteilungspegel zwangs-

läufig niedriger. Die Folge wäre ein stärkerer Anstieg des Beurteilungspegels. Immissionschutzrechtlicher Schutz nach § 41 BImSchG müsste voraussichtlich gewährt werden. Zu folgen ist dem nicht.

(2.4.1) Die Schalltechnische Untersuchung Schienenverkehrslärm ist zutreffend vom Prognosehorizont 2025 ausgegangen.

Welcher Prognosezeitraum einer Planungsentscheidung zu Grunde zu legen ist, ist normativ nicht geregelt. Eine starre Festlegung kommt daher nicht in Betracht. Zu berücksichtigen ist indessen einmal, dass eine Prognose immer mit einem Unsicherheitsfaktor verbunden ist. Gerade wenn sich die Prognose über einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten erstreckt, ist die Gefahr eines Fehlschlags groß. Umgekehrt ist ein (kurzer) Prognosehorizont regelmäßig nicht sachgerecht, wenn von vornherein feststeht, dass ihm im Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.4.2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91). Mit Blick auf die von der Planfeststellung ausgehende Duldungswirkung (§ 75 Abs. 2 VwVfG), mit der die Prognoseentscheidung einen engen Zusammenhang aufweist, ist derjenige überschaubare Zeitraum zu wählen, in dem sich ein voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsgeschehen eingestellt haben wird. Denn die Verkehrsprognose soll die Grundlage für eine möglichst lange bestandbehaltende Bewältigung jener Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden (BVerwG, Urteil vom 29.6.2017 - 3 A 1.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77). In der Rechtsprechung wird regelmäßig ein Zeitraum von 10 Jahren ab der Planfeststellung als hinreichend angesehen. Da für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses - von der Sonderregelung in § 18 g AEG abgesehen - auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abzustellen ist, ist grundsätzlich die in diesem Zeitraum vorliegende aktuelle Prognose (mit dem entsprechenden Prognosezeitraum) zu verwenden (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 - 7 A 9.19 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 92 und Urteil vom 5.10.2021 - 7 A 13.20 - BVerwGE 173, 296). Von diesen rechtlichen Grundsätzen ist auch das EBA im PFB ausgegangen. Dem EBA war zudem bekannt, dass zwischenzeitlich der Bundesverkehrswegeplan 2030 veröffentlicht worden war mit neueren Zahlen für den Prognosehorizont 2030. Mit der Beigeladenen ist das EBA im PFB davon ausgegangen, die

Zugzahlen mit dem Prognosehorizont 2030 seien für die östliche Riedbahn nicht belastbar. Ausschlaggebend dafür waren zwei Gesichtspunkte. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen zwei Eisenbahnverbindungen zwischen Frankfurt und Mannheim ist eine dritte Strecke geplant. Das wird zu einem zusätzlichen (Güter-)Verkehrsaufkommen führen. Diese Züge aus dem nördlichen Zulauf auf Mannheim müssen die Mannheimer Gemarkung durchqueren. Dazu bedarf es einer Knotenstudie, deren Ergebnisse aber (noch) nicht vorliegen. Zwischenzeitlich - so die Beigeladene in der Klageerwiderung - hat ein dritter Gesichtspunkt Bedeutung erlangt. Zwischen Karlsruhe und Mannheim soll eine Strecke für den Güterverkehr neu gebaut werden (ABS/NBS Karlsruhe-Mannheim; vgl. lfd. Nr. 4 Abschnitt 2 „Neue Vorhaben“ des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege). Das erschwert die Feststellung, wie sich die Züge im Stadtgebiet von Mannheim und damit auf die östliche Riedbahn verteilen, noch weiter. Ergeben sich aus dem Prognosehorizont 2030 aber keine verlässlichen Zahlen über die zu erwartende Belastung der östlichen Riedbahn, so ist dieser der Ermittlung der Verkehrslärm-belastung auch nicht zu Grunde zu legen.

Die Klägerin hält dem entgegen, wenn die Knotenstudie noch nicht abgeschlossen sei, dann müsse die Zugverteilung im Zulauf auf Mannheim durch ein Sachverständigen-gutachten ermittelt werden. Dem steht indessen entgegen, dass, solange keine Details zur dritten Verbindung Frankfurt-Mannheim und zur ABS/NBS Karlsruhe-Mannheim bekannt sind, auch die für eine sachverständige Ermittlung benötigten Eingangsdaten nicht bekannt sind.

Dem Anliegen der Klägerin, vor einer zukünftigen Zunahme der Lärmimmissionen geschützt zu werden, wird unter diesen Umständen mit dem Entscheidungsvorbehalt unter A.6 der Nebenbestimmungen ausreichend Rechnung getragen.

(2.4.2) Nicht zu beanstanden ist auch, dass das EBA in Übereinstimmung mit der Schalltechnischen Untersuchung-Schienenverkehrslärm beim Prognose-Nullfall auf die Lärmimmissionen beim Bürogebäude im Falle eines fiktiv zweigleisigen Verkehrs abgestellt hat.

Diese Vorgehensweise entspricht der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Werden im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses versäumte Erhaltungs-

und Unterhaltungsmaßnahmen nachgeholt, liegt insoweit - d.h. in Bezug auf diese Maßnahmen - kein erheblicher baulicher Eingriff vor. Abzustellen ist dann nur auf die Lärmimmissionserhöhungen, die vom wesentlichen Eingriff als solchem, d.h. den neu hinzukommenden Maßnahmen, ausgehen (vgl. dazu Urteil vom 17.11.1999 - 11 A 4.98 - BVerwGE 110, 81). Dieser Rechtsprechung schließt sich der Senat an. Denn der Vorhabenträger könnte zunächst die Instandhaltungsarbeiten durchführen. Einen Planfeststellungsbeschluss bräuchte er dafür nicht (§ 18 Abs. 1 Satz 1 AEG). Leitete er dann das Planfeststellungsverfahren für die Änderungsmaßnahmen ein, so wäre bei der Bestimmung des Prognose-Nullfalls vom Zustand der Strecke nach der Durchführung der Instandsetzungsmaßnahmen auszugehen. Unter Wertungsgesichtspunkten kann es aber keinen Unterschied machen, ob der Vorhabenträger zuerst die Instandsetzungsarbeiten durchführt oder diese zusammen mit den Änderungsmaßnahmen in Angriff nimmt.

(2.5) Die Klägerin weist zutreffend daraufhin, dass die vom Betrieb des Akustikmoduls der Dynamischen Schriftanzeiger resultierenden Geräuschimmissionen bei der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung-Bahnbetriebslärm nicht berücksichtigt worden sind. Zu beanstanden ist das nicht. In den Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Teil 1: Erläuterungsbericht, Stand: 23. Februar 2015, des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Begriffe und Festlegungen heißt es unter 2.1.7 „Schienenwege“, u.a., Lautsprecherdurchsagen seien nach der TA Lärm zu berechnen und zu beurteilen. Konsequenz dazu hat die Beigeladene die auf der Grundlage der TA Lärm erstellte Schalltechnische Stellungnahme der xxxx Beratende Ingenieure GmbH zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Betrieb des Akustikmoduls der Dynamischen Schriftanzeiger resultierenden Geräuschimmissionen vom 12. Juli 2016 eingeholt. Danach liegen die Geräuschimmissionen am Gebäude der Klägerin zwischen 20 und 30 dB(A) und damit weit unterhalb der Relevanzschwelle.

eee) Die Belange der Klägerin wurden im PFB abwägungsfehlerfrei berücksichtigt.

Ob das EBA als Planfeststellungsbehörde abwägungsfehlerfrei entschieden hat, unterliegt nur einer eingeschränkten gerichtlichen Überprüfung. Das Abwägungsgebot ist

danach verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattgefunden hat, in die Abwägung nicht alle Belange eingestellt worden sind, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden mussten, oder die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen worden ist, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (st. Rspr BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 - 9 A 14.18 - BVerwGE 166, 171). Da die Klägerin vom PFB allerdings nicht mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffen ist, kann sie keine vollständige Überprüfung des PFB verlangen. Sie hat aber einen Anspruch auf Abwägung ihrer eigenen Belange gegen die für das Vorhaben streitenden Belange (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.2.2015 - 7 C 11.12 - BVerwGE 151, 213).

(1) Zweifelhaft ist, ob die Klägerin danach geltend machen kann, der PFB fasse zu Unrecht zwei Vorhaben (Ertüchtigung der östlichen Riedbahn einerseits und Neubau des S-Bahn Haltepunkts Neuostheim andererseits) zu einem einheitlichen Vorhaben zusammen, obwohl darüber in getrennten Verfahren hätte entschieden werden müssen. Denn die Klägerin legt nicht dar, wieso deshalb ihre eigenen Belange in der Abwägung nicht zutreffend sollen berücksichtigt worden sein. Letztlich kommt es darauf jedoch nicht an. Der Vorwurf der Klägerin ist in der Sache nicht berechtigt. Wie bereits oben unter Punkt II. 1. a) cc) ausgeführt, hat das EBA über die beiden Maßnahmen zu Recht in einem einheitlichen Verfahren entschieden. Darauf kann Bezug genommen werden.

(2) Einen Abwägungsfehler sieht die Klägerin auch darin, dass das EBA bei der Bestimmung der durch das Vorhaben bedingten Verkehrslärmimmissionen vom Prognosehorizont 2025 und bei der Bestimmung des Prognose-Nullfalls von einem fiktiv zweigleisigen Verkehr ausgegangen ist. Wie sich aus den Ausführungen unter Punkt II. 1. b) bb) ddd) (2.4.1) und (2.4.2) ergibt, ist das jedoch nicht zu beanstanden. Ergänzend ist anzumerken, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht nur im Rahmen des § 41 BImSchG, sondern auch bei der Abwägung nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit abzustellen ist (BVerwG, Urteil vom 21.11.2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 7). Denn deckt ein Planungsakt ein bestimmtes Verkehrsaufkommen und die daraus resultierende Lärmbelastung der Nachbarschaft ab, müssen die Anlieger damit rechnen, dass sich je nach Entwicklung der Verkehrsnachfrage eine

der planungsrechtlichen Situation entsprechende tatsächliche Lage einstellen kann. Selbst aus einer über einen langen Zeitraum hinweg geringeren tatsächlichen Streckenauslastung erwächst für die Nachbarschaft kein Vertrauenstatbestand dahingehend, dass die Lärmbelastung auf den bislang gegebenen Zustand zu deckeln wäre (BVerwG, Urteile vom 9.7.2008 - 9 A 5.07 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 Rn. 19 und vom 21.11.2013 - 7 A 28.12 - a.a.O. Rn. 45). Das gilt auch für alte Bahnanlagen unabhängig davon, ob ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung auf einem Planfeststellungsakt beruht oder die entsprechende Widmung in anderer Weise erfolgt ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.12.2017 - 3 B 15.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 82).

(3) Nicht nachvollziehbar ist das Argument, der PFB sei rechtswidrig und verletze die Klägerin in ihren Rechten, weil am Haltepunkt Mannheim-Neuostheim mehr als 400 Fahrgäste pro Tag zu erwarten sein sollen, nämlich über 1.000, aber keine Stellplätze ausgewiesen würden. Die gute Anbindung der Eastsite an den ÖPNV dient dazu, Stellplätze entbehrlich zu machen; das gilt gerade auch für die Besucher des Carl-Benz-Stadions.

2. Mit den Hilfsanträgen kann die Klägerin ebenfalls nicht durchdringen.

a) Die Klägerin hat keinen Anspruch gegen den Beklagten auf Ergänzung des PFB um eine Nebenbestimmung, dass bei den Bauarbeiten die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 lit. c) AVV Baulärm an ihrem Gebäude im Hxxxxxxxxxxxx einzuhalten sind. Zu Recht sind die Schalltechnische Untersuchung-Baulärm und in der Folge auch das EBA im PFB davon ausgegangen, dass dem Gebäude der Klägerin gegen Baulärmimmissionen das Schutzniveau nach Nr. 3.1.1 lit. b) AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, zukommt.

aa) Welches Schutzniveau einem Gebiet zukommt, ist in Nr. 3.2 AVV Baulärm geregelt. Liegt das Gebiet im Geltungsbereich eines Bebauungsplans und sind darin Baugebiete festgesetzt, die den in Nr. 3.1.1 AVV Baulärm aufgeführten Gebieten entsprechen (wobei die BauNVO 1968 maßgeblich ist), so ist vom Bebauungsplan auszugehen (Nr. 3.2.1 AVV Baulärm). Dagegen ist von der tatsächlichen Nutzung auszugehen, wenn die tatsächliche Nutzung erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten abweicht (Nr. 3.2.2 AVV Baulärm).

bb) Zwischen den Beteiligten ist nicht streitig, dass das Grundstück der Klägerin in einem durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebiet liegt. Einem Grundstück im Gewerbegebiet kommt grundsätzlich das Schutzniveau nach Nr. 3.1.1 b AVV Baulärm zu. Die Klägerin meint, es müsse gleichwohl Nr. 3.1.1 c AVV Baulärm für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, mit seinem besseren Schutzniveau zur Anwendung kommen. Zu folgen ist dem nicht.

aaa) Die Klägerin argumentiert einmal, ihr Gebäude sei an eine angesichts der dort ausgeübten Tätigkeit zwangsläufig besonders lärmempfindliche Rechtsanwaltssozietät vermietet. Damit macht sie geltend, eine Rechtsanwaltskanzlei oder - weitergehend - freiberufliche Nutzungen müssten wegen ihrer Lärmempfindlichkeit besonders geschützt werden - und zwar unabhängig von der Qualität des Baugebiets, in dem ihre Niederlassung belegen ist. Dafür gibt es indessen weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in der AVV Baulärm eine Rechtsgrundlage.

bbb) Weitergehend stützt die Klägerin ihr Begehren auch auf die Regelung in Nr. 3.2.2 AVV Baulärm. Die tatsächliche bauliche Nutzung im Gewerbegebiet Eastsite entspreche nicht mehr der eines Gewerbegebiets nach der Baunutzungsverordnung 1968.

(1) Im Schriftsatz vom 2. August 2023 hat die Klägerin dazu ausgeführt, im Gewerbegebiet Eastsite seien keine gewerbegebietstypischen emittierenden Betriebe untergebracht, sondern überwiegend Büros und freiberufliche Nutzungen, die nach § 13 BauNVO zu bewerten seien. Zusätzlich sei zu beachten, dass die AVV-Baulärm aus dem Jahre 1970 stamme und deshalb auf die zu dieser Zeit geltende Baunutzungsverordnung Bezug nehme. In Gewerbegebieten seien damals typischerweise emittierende Betriebe anzutreffen gewesen.

(2) Es mag dahinstehen, ob dieser Vortrag nach dem Maßstab des § 18 e Abs. 5 Satz 1 AEG noch zu berücksichtigen ist. Er bleibt jedenfalls in der Sache ohne Erfolg. Im Jahre 1970 hat die Baunutzungsverordnung 1968 gegolten. Gemäß deren § 8 Abs. 2 Nr. 2 waren in Gewerbegebieten schon damals Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein zulässig. Auch Räume für freiberufliche Nutzungen - wenn auch nicht

Gebäude - waren nach der BauNVO 1968 in Gewerbegebieten bereits erlaubt. Dem Normgeber der AVV-Baulärm war mithin bekannt, dass er bei der Bestimmung der Immissionsrichtwerte auf solche Nutzungen Rücksicht nehmen muss.

(3) Im Gewerbegebiet Eastsite sind freiberufliche Nutzungen nicht vorherrschend, wie die Klägerin behauptet. Das ergibt sich im Wesentlichen schon aus ihrem eigenen Vortrag. So handelt es sich etwa bei dem Pharmaunternehmen um einen typischen Gewerbebetrieb. Entsprechendes gilt für die Personalvermittlung, das Digitalunternehmen, aber sicher auch für die dort gleichfalls ansässige Niederlassung der Firma Minol.

b) Hilfsweise beantragt die Klägerin, den PFB um Nebenbestimmungen zu ergänzen, nach denen bei den Bauarbeiten die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1. lit b AVV Baulärm einzuhalten sind. Auch damit kann sie nicht durchdringen.

Das EBA ist im PFB davon ausgegangen, dass der Klägerin gegen Baulärmimmissionen das Schutzniveau nach Nr. 3.1.1 lit b AVV Baulärm zusteht. Vor diesem Hintergrund versteht der Senat den Antrag dahin, dass die Klägerin eine Organisation der Bauarbeiten erreichen will, bei der es ausgeschlossen ist, dass an ihrem Gebäude die Immissionsrichtwerte nach der genannten Bestimmung überschritten werden. Wie oben unter Punkt II. 1.b) bb) ccc) ausgeführt, genügt der PFB jedoch den aus der AVV Baulärm resultierenden Schutzansprüchen der Klägerin. Darauf nimmt der Senat Bezug.

c) Aus den vorstehend unter b) genannten Gründen bleibt auch dem höchsthilfsweise gestellten Antrag, Maßnahmen zur Minderung der Geräusche nach Nr. 4.1 AVV Baulärm festzulegen, der Erfolg versagt.

d) Auch der Hilfsantrag, die Beklagte zu verpflichten, den PFB um eine Nebenbestimmung zu ergänzen, nach der während der Bauzeit die Hxxxxxxxxxxxxx Straße ab der Zufahrt zum rückwärtigen Teil des Grundstücks Hxxxxxxxxxxxxx bis zu ihrer Einmündung in den Hxxxxxxxxxxxxx von Bauarbeiten, der Ablagerung von Baumaterialien sowie der sonstigen Nutzung zum Zwecke der Errichtung des Bauvorhabens einschließlich der Nutzung als Stellplatz für den Erschließungsverkehr der Baustelle sowie für Arbeiter der Baustelle freizuhalten ist, ist unbegründet.

Der Klägerin geht es darum, dass das EBA gegenüber der Beigeladenen ein präventives Verbot ausspricht, das im Antrag bezeichnete Teilstück der Hxxxxxxxxx Straße im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu nutzen, damit die Zufahrt zum rückwärtigen Teil ihres Grundstücks mit der Tiefgarage unter allen Umständen für die Rechtsanwälte und Steuerberater ihrer Mieterin und für Lieferanten frei bleibt. Darauf hat sie indessen keinen Anspruch.

Der hilfsweise gestellte Antrag der Klägerin ist zunächst so weit gefasst, dass darunter auch Vorgänge fallen, die zweifelsfrei vom straßenrechtlichen Gemeingebrauch umfasst sind (Fahrten zur Baustelle). Die Klägerin hat jedoch hinzunehmen, dass auch andere die Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs nutzen. Dass die Beigeladene bzw. die von ihr beauftragten Bauunternehmer das besagte Teilstück der Hxxxxxxxxxxx Straße über den Gemeingebrauch hinaus im Rahmen einer Sondernutzung in Anspruch nehmen, ist eine bloße Spekulation der Klägerin. Letztlich trägt sie dazu - und ohne eine besondere Konkretisierung - nur vor, sie habe so was schon einmal erlebt (wohl als „Zuschauerin“ bei den Lärmschutzarbeiten im Wohngebiet).

Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Baufirmen das oben beschriebene Teilstück der Hxxxxxxxxx Straße im Zuge der Bauarbeiten über den Gemeingebrauch hinaus nutzen (wollen). Zur Wahrung der Rechte der Klägerin als Straßenanlieger bedarf es der von ihr geforderten Nebenbestimmung indessen nicht. Im Falle einer unerlaubten Sondernutzung kann die Klägerin, gestützt auf ihre Rechtsstellung als Straßenanlieger aus § 15 StrG, ordnungsbehördliches Einschreiten gemäß § 16 Abs. 8 StrG beantragen (vgl. zur Rechtsstellung des Straßenanliegers in solchen Fällen Herber in Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl., 2021, 25. Kap. Rn 38). Holen die Bauunternehmer Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO ein, hat die Klägerin ebenfalls die Möglichkeit, ihre Rechte als Straßenanlieger geltend zu machen. Des von ihr geforderten präventiven Verbots bedarf es nicht. Unter diesen Umständen musste die Beklagte die von der Klägerin vorgetragene Gesichtspunkte auch im Rahmen der Abwägung nicht explizit verbescheiden.

e) Der Erfolg versagt bleibt der Klägerin auch mit dem weiteren Hilfsantrag, die Beklagte zu verpflichten, den PFB um eine Nebenbestimmung zu ergänzen, wonach zusätzliche erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen zu treffen sind, die sicherstellen, dass das Bürogebäude Hxxxxxxxxxxxx keinen Erschütterungen durch Bauarbeiten ausgesetzt ist, die über eine Erhöhung um 25 % gegenüber der Vorbelastung hinausgehen.

Das EBA hat die Problematik baubedingter Erschütterungsimmissionen gesehen und unter A.4.4.5 des PFB dazu Regelungen getroffen. Danach hat die Beigeladene zum Schutz von Menschen in Gebäude dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden (Nr. 1). Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen hat die Beigeladene dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN Teil 3 eingehalten werden (Nr. 2). Zusätzlich wurde bestimmt, dass grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen dürfen (Nr. 4). Auf das berechtigte Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen hat die Beigeladene In-Situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der Vorgaben unter Nrn. 1 und 2 sicherzustellen (Nr. 3). In der Begründung heißt es dazu, baubedingte Erschütterungen könnten schädliche Umwelteinwirkungen i.S. des § 3 Abs. 5 BImSchG sein. Mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte sei die DIN 4150 Teil 2 und Teil 3 herangezogen worden und die Beigeladene verpflichtet worden, die daraus resultierenden Vorgaben einzuhalten. Um die baubedingten Erschütterungen zu minimieren, sei die Beigeladene zusätzlich verpflichtet worden, nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen.

Die Klägerin hält diese Regelungen im PFB zum Schutz vor baubedingten Erschütterungen nicht für ausreichend. Gestützt auf § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG begehrt sie hilfsweise die Verpflichtung der Beklagten zu zusätzlichen erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen, die sie im Antrag näher konkretisiert. Ihrem Vortrag ist indessen nicht zu entnehmen, welche weitergehenden Schutzmaßnahmen aus welchen Gründen erforderlich sein sollen. Auch sonst ist dafür nichts zu erkennen. Das Bürogebäude der Klägerin liegt an der nächstgelegenen Stelle ca. 60 m von der Bahnlinie entfernt.

Ausweislich des Geotechnischen Berichts der DB ProjektBau GmbH vom 18.10.2013 besteht der Untergrund aus Ablagerungen der Flusssysteme des Neckars und des Rheins. Im Wesentlichen handelt es sich um Sande und Kiese mit zwischengeschalteten Tonbändern und Schlufflagen. Lediglich untergeordnet sind Decklehme vorhanden (Seite 13). Bei dieser Sachlage ist angesichts der Entfernung der Bahnlinie zum Bürogebäude Hxxxxxxxxxxxx nicht ernsthaft zu erwarten, dass durch Bauarbeiten ausgelöste Erschütterungen sich dort in relevanter Weise auswirken werden. Zwar hat der von der Beigeladenen in die Sitzung gestellte Sachverständige M. in der mündlichen Verhandlung von einem „inhomogenen Untergrund“ gesprochen und es für möglich gehalten, dass am Hxxxxxxxxxxxx noch baubedingte Erschütterungen ankommen werden. Der gutachterlichen Einschätzung war aber nicht zu entnehmen, dass sich dies als Problem darstellen, die im PFB getroffenen Regelungen unzureichend sein könnten und deshalb für die Beklagte Veranlassung bestehen müsste, weitergehende Regelungen zu treffen.

f) Die Klägerin hat außerdem hilfsweise begehrt, die Beklagte zu verpflichten, den PFB um eine Nebenbestimmung zu ergänzen, wonach eine Beweissicherung des Zustands des Bürogebäudes Hxxxxxxxxxxxx vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten durchzuführen ist. Nachdem die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung zugesagt hat, das Gebäude im Hxxxxxxxxxxxx vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme in die Beweissicherung zur Feststellung von Gebäudeschäden aufzunehmen, ist dieser Hilfsantrag inzwischen erfüllt worden. Die Klage unterliegt auch insoweit der Abweisung.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).

### **Rechtsmittelbelehrung**

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Mannheim, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen.

Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtsache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten. Die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Satz 3, 5 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.