

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 B 60.02
VGH 2 A 4636/96

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 14. Mai 2003
durch den Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts
H i e n und die Richter am Bundesverwaltungsgericht
V a l l e n d a r und Dr. E i c h b e r g e r

beschlossen:

Die Beschwerde der Kläger zu 1 und 2 gegen die
Nichtzulassung der Revision im Urteil des
Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom
16. April 2002 wird zurückgewiesen.

Die Kläger zu 1 und 2 tragen die Kosten des Be-
schwerdeverfahrens einschließlich der außergeri-
chtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das
Beschwerdeverfahren auf 10 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

Die Beschwerde kann keinen Erfolg haben. Die zu ihrer Begrün-
dung angeführten Gesichtspunkte rechtfertigen die Zulassung der
Revision nicht.

1. Ein für das angefochtene Urteil erheblicher Verfahrensman-
gel, der zur Zulassung der Revision gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 3
VwGO führen könnte, ergibt sich aus dem Beschwerdevorbringen
nicht.

a) Mit der Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte nicht "an-
stelle der Beklagten" über die im gerichtlichen Verfahren erho-
benen Einwendungen gegen die Planänderung entscheiden dürfen,
weil bei fehlerfreiem Verwaltungsverfahren auch eine andere
Entscheidung der Beklagten in der Sache möglich gewesen wäre,
wenden sich die Kläger zu 1 und 2 (nachfolgend Kläger) gegen
die Sachverhaltswürdigung des Verwaltungsgerichtshofs, wonach
es ausgeschlossen sei, dass die Beklagte bei Kenntnis der jet-
zigen Ausführungen der Kläger zur festen Fahrbahn zu einer an-
deren Sachentscheidung gelangt wäre, und gegen seine materiell-

rechtliche Auffassung, dass der von ihm festgestellte Fehler des Verwaltungsverfahrens unter diesen Umständen nicht zur Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen könne. Ein Mangel des gerichtlichen Verfahrens im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO wird damit nicht bezeichnet.

b) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe den Sachvortrag der Kläger zur festen Fahrbahn nicht zur Kenntnis genommen und dadurch rechtliches Gehör verletzt, ist unbegründet. Die Erwähnung der diesbezüglichen Ausführungen der Kläger im Sachverhalt und in den Entscheidungsgründen des Urteils zeigt, dass der Verwaltungsgerichtshof diese Ausführungen sehr wohl zur Kenntnis genommen und erwogen, jedoch aus Gründen des materiellen Rechts nicht als durchgreifend angesehen hat. Dagegen gewährt der Anspruch auf rechtliches Gehör vor Gericht keinen Schutz.

c) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte den Vortrag der Kläger zu den schallmäßigen Auswirkungen der festen Fahrbahn entweder durch eine Korrektur der Schallberechnung um 2 - 3 dB(A) berücksichtigen oder Beweis darüber erheben müssen, ob tatsächlich das Schallverhalten der festen Fahrbahn unstrittig von der normierten Wirkung abweicht, ist - ihre Zulässigkeit unterstellt - ebenfalls unbegründet. Wegen ungenügender Sachaufklärung ist die Revision dann, wenn - wie hier - in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof kein förmlicher Beweisantrag gestellt wurde, nur zuzulassen, wenn sich dem Gericht aus seiner für das Verfahren maßgeblichen materiellrechtlichen Sicht die Notwendigkeit der von der Beschwerde vermissten weiteren Aufklärungsmaßnahmen hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. Februar 1962 - BVerwG 8 B 190.61 - Buchholz 310 § 132 VwGO Nr. 30; stRspr). Davon kann hier keine Rede sein. Aus dem Vortrag der Kläger ergab sich nämlich gerade nicht schlüssig die Behauptung, dass das Schallverhalten der festen Fahrbahn unstrittig so erheblich von der normierten Wirkung abwich, dass letztere - wie nach der materiellrechtlichen Sicht des Verwaltungsgerichtshofs erforderlich - die Wirklichkeit nur noch völlig unzulänglich abbil-

dete (vgl. S. 14 des angefochtenen Urteils). Der Hinweis auf eine auf Messungen in einem Streckenabschnitt mit zwei hier nicht verkehrenden Zugarten beruhende Einschätzung, die zwei Mitarbeiter des Umweltbundesamtes in einem Tagungsbeitrag der Deutschen Arbeitsgemeinschaft für Akustik im Jahr 1995 vertreten haben, reicht dafür nicht aus.

d) Auch die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe sich nicht im Einzelnen mit dem Vortrag der Kläger auseinandergesetzt, dass die Emissions- und Immissionswerte des ICE 3 so sein würden, dass mit dem vorgesehenen Schallschutzkonzept die Grenzwerte bei weitem nicht eingehalten würden, und damit wesentlichen Sachvortrag der Kläger nicht zur Kenntnis genommen und seine Aufklärungspflicht verletzt, ist unbegründet. Der Verwaltungsgerichtshof hat die von den Klägern vorgetragene Bedenken gegen die Wirklichkeitsnähe des dem Schallschutzkonzept zugrundeliegenden Berechnungsverfahrens nicht unberücksichtigt gelassen, sondern im Grundsatz als berechtigt anerkannt. Dass er sie wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles hier im Ergebnis für unerheblich gehalten hat (vgl. S. 18 des angefochtenen Urteils), verstößt nicht gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör vor Gericht. Aus dieser - für das Verfahren maßgeblichen - materiellrechtlichen Sicht musste sich dem Verwaltungsgerichtshof auch nicht die Notwendigkeit einer Beweisaufnahme zur Begründetheit dieser Bedenken aufdrängen.

e) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte die genaue Verteilung aerodynamischer und mechanischer Geräuschquellen nicht ungeklärt lassen dürfen, ist unzulässig. Zur ordnungsgemäßen Bezeichnung eines Aufklärungsmangels muss substantiiert dargelegt werden, welche Tatsachen auf der Grundlage der materiellrechtlichen Auffassung des Tatsachengerichts aufklärungsbedürftig waren, welche für erforderlich und geeignet gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht kamen, welche tatsächlichen Feststellungen dabei voraussichtlich getroffen worden wären und inwiefern diese unter Zugrundelegung der materiellrechtlichen Auffassung des Tatsachengerichts zu einer für die

Beschwerdeführer günstigeren Entscheidung hätten führen können (vgl. BVerwGE 31, 212 <217 f.>; BVerwG, Beschlüsse vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - Buchholz 310 § 133 <n.F.> VwGO Nr. 26 S. 14 f. und vom 18. Juni 1998 - BVerwG 8 B 56.98 - Buchholz 428 § 1 VermG Nr. 154 S. 475). Eine derartige substantiierte Darlegung enthält die Beschwerde nicht. Die Anführung eines hypothetischen Berechnungsbeispiels reicht dafür nicht aus.

f) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof sei hinsichtlich der Reduzierung der aerodynamischen Geräusche durch eine geeignete Gestaltung der Züge und insbesondere der Stromabnehmer von einem falschen Sachverhalt ausgegangen, weil er unzutreffend eine schon eingetretene Schallreduzierung unterstellt habe, bezeichnet keinen Verfahrensmangel; denn ein etwaiger Fehler in der Sachverhaltswürdigung ist regelmäßig nicht dem Verfahrensrecht, sondern dem sachlichen Recht zuzuordnen. Der Ausnahmefall einer aktenwidrigen oder sonst von Willkür geprägten Sachverhaltswürdigung liegt nicht vor (vgl. BVerwG, Beschluss vom 2. November 1995 - BVerwG 9 B 710.94 - Buchholz 310 § 108 VwGO Nr. 266 S. 18 f.).

g) Gleiches gilt für die Rügen, das Gericht habe den Sachverhalt fehlerhaft erfasst, weil es zu Unrecht die Stromabnehmer nicht als die maßgeblichen aerodynamischen Geräuschquellen erkannt und im Bereich des klägerischen Grundstücks fälschlich eine zu niedrige Geschwindigkeit und höhere mechanische Fahrgeräusche unterstellt habe.

h) Soweit die Beschwerde - offenbar unter Bezugnahme auf einen im Gerichtsverfahren vorgelegten Schriftsatz vom 28. November 2001 - geltend macht, "hierfür und für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ist Beweis angeboten worden", der vom Gericht hätte erhoben werden müssen, genügt diese Aufklärungsrüge schon nicht den oben unter e) wiedergegebenen Darlegungsanforderungen. Zudem ist sie unschlüssig, da die Beschwerde selbst vorträgt, dass es nach der insoweit maßgeblichen Rechtsauffas-

sung des Verwaltungsgerichtshofs auf die "Details der konkreten Schalldämmung und der konkreten Schallwirkungen der Neubaustrecke" nicht angekommen sei.

i) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe zur Frage des möglichen Eintritts von Gesundheitsgefährdungen verkannt, dass wegen der Nichtanwendbarkeit der Verkehrslärmschutzverordnung die tatsächlichen Mittelungs- und Spitzenpegel erst in Folge von Nachmessungen zu bestimmen seien, betrifft die Anwendung des materiellen Rechts und bezeichnet deshalb keinen Verfahrensmangel.

j) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe die Relevanz der von den Klägern für maßgeblich gehaltenen Außenmittelungspegel von mehr als 55 dB(A) und Spitzeninnenpegel tagsüber von mehr als 55 dB(A) für die Gesundheitsschädlichkeit nicht erkannt und sich im Urteil damit nicht auseinander gesetzt, enthält keine schlüssige Bezeichnung einer Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör vor Gericht. Da der Verwaltungsgerichtshof nicht verpflichtet war, jedes Vorbringen der Kläger in den Urteilsgründen ausdrücklich zu bescheiden, erlaubt das beanstandete Fehlen einer Auseinandersetzung mit diesem Sachvortrag nicht den Schluss, das Gericht habe ihn nicht zur Kenntnis genommen und erwogen.

k) Die Kläger beanstanden als "Überraschungsgesichtspunkt" die Feststellung des Verwaltungsgerichtshofs, die von ihnen einem Fachgutachten entnommenen mittleren Maximalpegel einer Zugvorbeifahrt an der Außenwand des Anwesens der Kläger von 77 dB(A) beruhe nicht auf einer strikten Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV; darin liege eine Aufklärungs- und Hinweispflichtverletzung. Auch diese Rüge ist schon nicht hinreichend dargetan. Denn sie zeigt nicht auf, weshalb die Annahme des Verwaltungsgerichtshofs, diese Werte resultierten aus Hochrechnungen auf der Basis von Korrekturen an anderen schalltechnischen Berechnungen, die die Kläger für sachlich geboten hielten, sich aber nicht aus den Berechnungsvorschriften ableiten ließen

(S. 15 des Urteilsabdrucks), vor dem Hintergrund des in Bezug genommenen Gutachtens unberechtigt und deshalb überraschend sein solle und an welchem Vortrag die Kläger durch die beanstandete Verfahrensweise gehindert gewesen sein wollen.

l) Die Kläger beanstanden es als Verletzung der Aufklärungspflicht und des rechtlichen Gehörs, dass der Verwaltungsgerichtshof hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung durch Einzelpegel den Sachverhalt nicht richtig erfasst und nicht Beweis über das genaue Kriterium eines gesundheitsgefährdenden Einzelpegels oder über den tatsächlichen Maximalpegel einer ICE-Vorbeifahrt erhoben habe. Diese Rüge ist unzulässig, da die fehlerhafte Erfassung des Sachverhalts noch kein Verstoß gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör wäre und es der Aufklärungsrüge an substantiierter Darlegung der Beweismittel, des voraussichtlichen Beweisergebnisses und seiner Erheblichkeit für die Entscheidung fehlt.

m) Einen unzulässigen "Überraschungsgesichtspunkt" sehen die Kläger auch darin, dass der Verwaltungsgerichtshof in der Schallberechnung von der Schalldämmung eines geschlossenen Fensters ausgegangen ist. Hätte er hierauf pflichtgemäß hingewiesen, hätten sie vorgetragen, dass Anwohner an Verkehrswegen aus der allgemeinen Handlungsfreiheit und dem Gesundheitsgrundrecht ein Recht darauf hätten, nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Diese Rüge ist unbegründet. Zum einen konnte die Auffassung des Gerichts einen gewissenhaften und kundigen Prozessbeteiligten unter Berücksichtigung der Vielfalt vertretbarer Rechtsauffassungen schwerlich überraschen. Zum anderen ist nicht dargetan, dass das angefochtene Urteil auf dem Unterlassen des vermissten Hinweises beruhen kann. Ob es den Klägern im Hinblick auf die gesundheitliche Bedeutung des Raumklimas nicht zugemutet werden kann, bei geschlossenen Fenstern zu schlafen, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2002 - BVerwG 9 A 22.01 - juris, Urteilsabdruck S. 22). Da sie mit ihren Einwendungen im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hatten, sie seien auf nächtli-

che Belüftung ihrer Schlafräume durch ein gekipptes oder leicht geöffnetes Fenster angewiesen, könnte insoweit jedenfalls von einem offensichtlichen Abwägungsmangel bei der Planfeststellung keine Rede sein.

n) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte für die Feststellung fehlender Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Schienenverkehr zunächst den tatsächlichen Emissionspegel bei den im Regelbetrieb zum Einsatz kommenden Zügen ermitteln müssen, ist unzulässig, da es für diese Aufklärungsrüge an substantiierter Darlegung der Beweismittel, des voraussichtlichen Beweisergebnisses und seiner Erheblichkeit für die Entscheidung fehlt.

o) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte den Vortrag der Kläger, dass bei einem maximalen Innenpegel von 45 dB(A) nachteilige und unzumutbare Schlafbeeinflussungen entstünden und dieser Schwellenwert bei einem Einzelaußenpegel von 77 dB(A) selbst bei geschlossenen Fenstern überschritten werde, entweder seiner Entscheidung zugrunde legen oder aber Beweis hierzu erheben müssen, ist ebenfalls schon deshalb unzulässig, weil die Beweismittel nicht angegeben sind.

p) Dasselbe gilt für die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof hätte im Hinblick auf die Einzelpegel der ICE-Vorbeifahrten und deren nächtliche Anzahl Beweis über die gesundheitliche Relevanz dieses Hochgeschwindigkeitsverkehrs erheben müssen, um Aufklärung zu erhalten, ab welchem Außen- bzw. Innenpegel unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachtruhe und des Nachtschlafs sicher vermieden werden.

q) Die Kläger beanstanden es schließlich als Verletzung der Aufklärungspflicht und des rechtlichen Gehörs, dass der Verwaltungsgerichtshof nicht geprüft habe, ob wegen der fortgeschrittenen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung gerade der Schienenbonus im vorliegenden Fall zu Gesundheitsverletzungen führe, und dass er die von ihnen vorgelegten Gutachten in diesem Zusammenhang nicht zutreffend gewürdigt habe. Diese Rüge ist

ebenfalls unzulässig, da die unzutreffende Würdigung von Gutachten noch nicht gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör verstieße und es der Aufklärungsrüge wiederum an substantiierter Darlegung der Beweismittel, des voraussichtlichen Beweisergebnisses und seiner Erheblichkeit für die Entscheidung fehlt.

2. Eine die Revisionszulassung gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 2 VwGO rechtfertigende Abweichung des angefochtenen Urteils von einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich aus dem Beschwerdevorbringen ebenfalls nicht. Eine solche Abweichung liegt nur dann vor, wenn sich der Verwaltungsgerichtshof in Anwendung derselben Rechtsvorschrift mit einem seine Entscheidung tragenden abstrakten Rechtssatz zu einem in der angezogenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten eben solchen Rechtssatz in Widerspruch gesetzt hat (stRspr; vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 21. Juli 1988 - BVerwG 1 B 44.88 - Buchholz 130 § 8 RuStAG Nr. 32 und vom 12. Dezember 1991 - BVerwG 5 B 68.91 - Buchholz 310 § 132 VwGO Nr. 302). Daran fehlt es hier in den von der Beschwerde bezeichneten Fällen.

a) Soweit die Kläger vortragen, der Verwaltungsgerichtshof sei von Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zur gerichtlichen Behandlung von Mängeln des Planfeststellungsverfahrens abgewichen, indem er "das mögliche Ergebnis einer Anhörung ... sogleich im gerichtlichen Verfahren in hypothetischer Weise in Bezug auf Sachentscheidungen der Beigeladenen und der Beklagten" geprüft habe, benennen sie schon keinen divergierenden abstrakten Rechtssatz aus dem angefochtenen Urteil. Vielmehr machen sie nur geltend, der Verwaltungsgerichtshof habe in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts angeblich aufgestellte Rechtsgrundsätze im vorliegenden Fall nicht beachtet. Damit kann jedoch keine Divergenzrüge begründet werden.

b) Die Kläger rügen weiter, das angefochtene Urteil weiche mit der Auffassung, durch das normativ vorgegebene Schallberechnungsverfahren vorgesehene Pauschalierungen könnten nur dann beanstandet werden, wenn sie die Wirklichkeit nur noch völlig

unzulänglich abbildeten, vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 - BVerwG 11 A 55.96 - (BVerwGE 106, 241) ab, wonach normative Regelwerke daraufhin zu überprüfen seien, ob sie von der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG gedeckt und mit höherrangigem Recht vereinbar seien. Insoweit fehlt es jedoch schon an einem Widerspruch der angeführten Rechtssätze, da der Verwaltungsgerichtshof - im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 89) und des Bundesverfassungsgerichts (vgl. BVerfGE 79, 174 <202>) - der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG und dem höherrangigen Recht den von ihm beschriebenen Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers entnehmen konnte.

Soweit die Kläger in diesem Zusammenhang beanstanden, der Verwaltungsgerichtshof habe den genannten, dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 (a.a.O.) zu entnehmenden Grundsatz mit der Feststellung verkannt, er sei nicht verpflichtet, die einzelnen normativ vorgegebenen Berechnungsvorschriften zu überprüfen (S. 25 des angefochtenen Urteils), kann sich diese - aus dem Zusammenhang gerissen in der Tat missverständliche - Äußerung auf dem Hintergrund der umfangreichen Überprüfung der Berechnungsvorschriften, die der Verwaltungsgerichtshof auf den Seiten 14 bis 17 seines Urteils selbst vorgenommen hat, nur auf die Behandlung des auf Seite 25 in Rede stehenden Beweisangebots der Kläger beziehen und enthält damit keine abstrakte Aussage, die von den zuvor entwickelten Grundsätzen einer eingeschränkten Überprüfungspflicht abweiche.

c) Mit der Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe sich für die zuletzt genannten Grundsätze zu Unrecht auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - (Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26) berufen, weil darin kein allgemeiner Grundsatz dieses Inhalts aufgestellt worden sei, wird keine Divergenz im dargelegten Sinne bezeichnet.

d) Die Kläger beanstanden ferner, das angefochtene Urteil stelle spekulative Erwägungen über eine zukünftige Entwicklung des Fahrzeugzustandes an und weiche damit vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 25.95 - (BVerwGE 104, 123 <137>) ab, wonach für die schallmäßige Beurteilung das Datum des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich sei und es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme ankomme. Diese Rüge ist jedenfalls unbegründet, da sich dem angefochtenen Urteil kein hiervon abweichender abstrakter Rechtssatz entnehmen lässt. Wie die Kläger im Rahmen ihrer Verfahrensrüge zu diesem Fragenkreis selbst ausführen, hat der Verwaltungsgerichtshof vielmehr eine schon eingetretene Schallreduzierung bezüglich der aerodynamischen Geräusche der ICE-3-Züge angenommen und u.a. deswegen über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehende Schutzansprüche der Kläger verneint.

e) Die Kläger machen geltend, auch die Erwägung des Verwaltungsgerichtshofs, dass sie durch die so genannte Schallschutzgarantie besonders geschützt seien und später Nachbesserungsansprüche erheben könnten, wenn sich herausstellen sollte, dass im tatsächlichen Betrieb die Emissionsgrenzwerte nicht eingehalten würden, weiche von dem im vorgenannten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Grundsatz ab, dass die Einhaltung jener Grenzwerte spätestens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strecke nachzuweisen sei. Auch diese Rüge ist jedenfalls unbegründet, da sich dem angezogenen Urteil der behauptete abstrakte Rechtssatz so nicht entnehmen lässt und die beanstandete Erwägung des angefochtenen Urteils zudem nicht entscheidungstragend ist.

f) Soweit die Kläger vortragen, der Verwaltungsgerichtshof sei von Entscheidungen zur gerichtlichen Prüfungspflicht in Bezug auf Vorschriften über die Berechnung der schallreduzierenden Wirkung von Schallschutzwänden abgewichen, indem er habe dahin stehen lassen, wie hoch das Dämmmaß der konkret zur Ausführung gekommenen Schallschutzmaßnahme sei, benennen sie wiederum kei-

nen divergierenden abstrakten Rechtssatz aus dem angefochtenen Urteil, sondern machen nur geltend, der Verwaltungsgerichtshof habe in den angezogenen Entscheidungen aufgestellte Rechtssätze nicht beachtet.

g) Dasselbe gilt für die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof sei vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 (a.a.O. S. 249) abgewichen, das den Schienenbonus u.a. deshalb nicht beanstandet habe, weil seinerzeit keine Ergebnisse vorgelegen hätten, die seine weitere Anwendung vor dem Hintergrund des Schutzgutes der körperlichen Unversehrtheit in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG als unvertretbar erscheinen ließen; denn er habe nicht geprüft, ob wegen der fortgeschrittenen Erkenntnisse auf dem Gebiet der Lärmwirkungsforschung diese Frage inzwischen anders zu beurteilen sei.

h) Schließlich beanstanden die Kläger, dass der Verwaltungsgerichtshof die Gesamtlärbildung auf ihren Grundstücken durch energetische Addition der nach der Verkehrslärmschutzverordnung berechneten einzelnen Mittelungspegel für Straße und Schienenwege berechnet habe. Da Straßen- und Schienenverkehr unterschiedliche Struktur aufwiesen, bilde eine solche Art der Lärmberechnung die Wirklichkeit nur noch völlig unzulänglich ab. Damit weiche der Verwaltungsgerichtshof von den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. Dezember 2000 (a.a.O.) und vom 3. März 1999 (a.a.O.) ab. Auch diese Rüge ist jedenfalls unbegründet, da divergierende abstrakte Rechtssätze der angefochtenen Entscheidung nicht erkennbar sind.

3. Das Beschwerdevorbringen rechtfertigt auch nicht die Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO. Dieser Zulassungsgrund liegt vor, wenn für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs eine konkrete, jedoch fallübergreifende Rechtsfrage von Bedeutung war, deren noch ausstehende höchstrichterliche Klärung im Revisionsverfahren zu erwarten ist und zur Erhaltung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder zu einer bedeutsamen Weiter-

entwicklung des Rechts geboten erscheint (vgl. BVerwGE 13, 90 <91 f.>). Die von den Klägern in der Beschwerdebegründung bezeichneten Fragen erfüllen diese Anforderungen nicht.

a) Die zunächst aufgeworfene Frage,

"ob hochliegende aerodynamische Geräuschquellen bei der Berechnung für die Ausrichtung des Schallschutzes berücksichtigt werden müssen, obwohl die Emissionsorte nach den rechtlichen Vorgaben in Höhe der Schienenoberkante anzunehmen sind",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, weil er die Klage trotz seiner Bedenken gegen die Richtigkeit des ohne Berücksichtigung jener Geräuschquellen errechneten Schalldämmmaßes wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles abgewiesen hat.

b) Die von den Klägern weiter gestellte Frage,

"ob im Planfeststellungsrecht bei grundsätzlich bestehender Anhörungsbedürftigkeit eines Planfeststellungsvorhabens bzw. eines Bestandteiles eines solchen Verfahrens vor einer gerichtlichen Entscheidung in der Sache selbst stets ein Anhörungsverfahren mit Planeinsicht und Äußerungsmöglichkeit für die Betroffenen durchgeführt werden muss oder ob es zulässig ist, dass anstelle der Durchführung eines Anhörungsverfahrens über die Sache sogleich und allein in einem gerichtlichen Verfahren entschieden werden kann",

ist, soweit sie sich im vorliegenden Verfahren stellt, durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin beantwortet, dass ein im Unterlassen einer an sich gebotenen Anhörung liegender Verfahrensfehler bei Erlass eines Planänderungsbeschlusses nur dann zur Rechtswidrigkeit - und damit zur möglichen gerichtlichen Beanstandung - dieses Beschlusses führt, wenn er sich auf die Entscheidung in der Sache ausgewirkt haben kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. April 1999 - BVerwG 11 A 50.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 28 S. 31 m.w.N.).

c) Die ferner vorgetragene Frage,

"ob bei konkret vorliegenden Anhaltspunkten, die bei näherer beweismäßiger Überprüfung zu dem Ergebnis führen könnten, dass normierte Festlegungen zur Schallberechnung, etwa durch die 16. BImSchV/Schall 03, nicht mehr oder nur noch völlig unzulänglich mit der Wirklichkeit übereinstimmen, eine Beweiserhebung hierzu durchzuführen ist",

ist, soweit sie sich hier auf der Grundlage der materiellrechtlichen Sicht des Verwaltungsgerichtshofs gestellt hat, durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass dies dann der Fall ist, wenn sich dem Gericht in Anbetracht des gesamten Sachverhalts die Notwendigkeit einer solchen Beweisaufnahme aufdrängen muss (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 20. Februar 1962 a.a.O. und vom 2. März 1995 - BVerwG 5 B 26.95 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 267; stRspr).

d) Die im Hinblick auf die aerodynamischen Fahrgeräusche formulierte Frage,

ob "für die schallmäßigen Wirkungen, die von einem Verkehrsweg ausgehen, die 16. BImSchV immer dann nicht anzuwenden ist, wenn ausschließlich Fahrzeuge mit einem Geschwindigkeitsbereich zum Einsatz kommen sollen, deren Geschwindigkeitsbereich in Bezug auf die schallmäßigen Auswirkungen noch nicht durch hinreichende Schallmessungen abgeklärt ist, so dass noch nicht feststeht, ob das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV/Schall 03 die schallmäßigen Auswirkungen im Wesentlichen zutreffend erfasst oder ob dies nicht der Fall ist",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, weil er im konkreten Fall davon ausgegangen ist, dass die Berechnungen nach Anlage 2 zur 16. BImSchV die zukünftige tatsächliche Lärmbelastung jedenfalls der Kläger nicht völlig unzulänglich, sondern im Wesentlichen zutreffend abbilden.

e) Die in diesem Zusammenhang weiter gestellte Frage,

"ob in einer derartigen Fallkonstellation unter Ausschluss des Berechnungsverfahrens der 16. BImSchV mangels eines gesicherten Schallschutzkonzepts eine Planfeststellung für

einen Verkehrsweg überhaupt vorgenommen werden darf oder ob mit strengen Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger diesem aufgegeben werden muss, nach Bau und Inbetriebnahme des Verkehrsweges umfangreiche Nachmessungen bezüglich der vollständigen Emissions- und Immissionswirkungen vorzunehmen, und bis zur Vorlage gesicherter Ergebnisse dafür Sorge zu tragen ist, dass durch Absenkung der Fahrgeschwindigkeit mit Sicherheit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs ebenfalls ohne Bedeutung, da er keine derartige Fallkonstellation angenommen hat.

f) Auch die weitere Frage,

"ob in einer Fallkonstellation, in der die schallmäßigen Auswirkungen eines Verkehrsvorhabens nicht oder nicht korrekt berechnet werden können, mithin der zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erforderliche Lärmschutz nicht korrekt bestimmt und ausgeführt werden kann, ein Planfeststellungsbeschluss als rechtswidrig anzusehen und aufzuheben ist oder ob zumindest durch Schutzauflagen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, die aerodynamische Geräusche ausschließen, sowie Emissions- und Immissionsnachmessungen unter Berücksichtigung der schon ausgeführten Schallschutzmaßnahmen) noch ausreichend sichergestellt werden kann, dass die rechtlich geschützten Belange von Anwohnern (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte) gewahrt bleiben",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, da er davon ausgegangen ist, dass die schallmäßigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Kläger nach Anlage 2 zur 16. BImSchV im Wesentlichen korrekt berechnet werden konnten und zudem die Beklagte selbst eine Emissionsnachmessung angeordnet hatte, um die dauerhafte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu gewährleisten.

g) Die Frage,

"ob einem Vorhabensträger eingeräumt werden kann, den Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Hinblick auf den Einsatz ausschließlich neuer und in ihren Schallwirkungen noch nicht exakt bekannter Fahrzeuge nur annäherungsweise zu erbringen und es unter Bezugnahme auf eine Schallschutzgarantie (dauerhafte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte)

Anwohnern im Wege einer zu deren Lasten fallenden Beweislast zu überlassen, nach Inbetriebnahme der Strecke substantiierte Rügen im Hinblick auf eine mögliche Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erheben, oder ob es nicht vielmehr in die Nachweis- und Beweislast des Vorhabensträgers fällt, eben diesen Nachweis in jedem Falle von sich aus unter Einbeziehung der maßgeblichen Aufsichtsbehörden durch Emissions- und Immissionsmessungen konkret vor Ort zu erbringen",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs ebenfalls nicht von Bedeutung, da die Beklagte selbst die Überwachung der Einhaltung der Schallschutzgarantie übernommen hat.

h) Auch die Frage,

"ob bei einem Verkehrsvorhaben, auf dem einmalig und dauerhaft neu herzustellende Fahrzeuge mit einer erstmalig praktizierten Betriebsgeschwindigkeit von 300 km/h zum Einsatz kommen, die zu erwartenden Schalleinzel- und Mittelungspegel im Hinblick auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erst infolge gesicherter Messergebnisse ermittelt werden können und dürfen",

war in dieser allgemeinen Form für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, da dieser festgestellt hat, dass die mit dem Einsatz neuartiger Fahrzeuge verbundene Unsicherheit der Schallentwicklung wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles hier nicht erheblich wurde. Fallübergreifender Klärungsbedarf besteht im vorliegenden Verfahren insoweit deshalb nicht.

i) Die Frage,

"ob bei einem Verkehrsprojekt im Rahmen des Schallschutzkonzeptes grundsätzlich mitgeprüft und nachgewiesen werden muss, dass für betroffene Streckenanlieger keine gesundheitsgefährdenden Mittelungs- und Einzelpegel verbleiben",

ist durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass die mehr als nur geringfügig zunehmende Lärm-betroffenheit von Anwohnern einer planfeststellungsbedürftigen Baumaßnahme bei der Abwägung der Planfeststellungsbehörde auch dann einzustellen und zu berücksichtigen ist, wenn sie keine

Schutzansprüche nach der 16. oder 24. BImSchV auslöst und dies insbesondere dann gilt, wenn eine Verletzung grundrechtlich geschützter Rechtsgüter substantiiert geltend gemacht wird oder sich deren Möglichkeit der Behörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 50 f. m.w.N.). Wie weit einer solchen Betroffenheit bei der Planung Rechnung zu tragen ist, bestimmt sich nicht nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern allein nach allgemeinen Abwägungsgrundsätzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 1999 - BVerwG 4 BN 25.99 - NVwZ-RR 2000, S. 146 <148>).

j) Die von den Klägern als grundsätzlich klärungsbedürftig angesehene Frage,

"ob Außenmittelungspegel von mehr als 55 dB(A) und Spitzeninnenpegel tagsüber von mehr als 55 dB(A) gesundheitsschädlich sind",

ist keine Rechtsfrage.

k) Die weiter als grundsätzlich klärungsbedürftig angesehene Frage,

"ob die 16. BImSchV, die auch für den Nachtbereich lediglich von Mittelungspegeln ausgeht, noch verfassungskonform ist oder ob selbst für die Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen im Bereich des Nachtschlafs ausschließlich und ergänzend zu den Mittelungspegeln Einzelimmissionsgrenzwerte festzusetzen wären, die je nach Gebietsklassifizierung nicht überschritten werden dürfen",

ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass jedenfalls nach den bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des hier angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses vorliegenden Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung der Verordnungsgeber mit dem von ihm gewählten Verfahren, ausschließlich auf die jeweiligen Mittelungspegel abzustellen und Maximalpegel oder mittlere Maximalpegel nicht gesondert zu berücksichtigen, sein normatives Ermessen bei der Festlegung von Immissions-

grenzwerten nicht überschritten hat (vgl. BVerwGE 104, 123 <133>; 106, 241 <246>; Urteil vom 3. März 1999 a.a.O. S. 27). Bei der insoweit allein zu prüfenden Frage, ob der Verordnungsgeber wissenschaftliche Erkenntnisfortschritte negiert oder in unvertretbarer Weise fehlgewichtet hat (vgl. BVerwGE 101, 347 <361 f.>; 106, 241 <249>), handelt es sich zudem im Wesentlichen um eine Frage der tatrichterlichen Würdigung, die nicht Gegenstand rechtsgrundsätzlicher Klärung in einem Revisionsverfahren sein kann.

l) Die Frage,

ob "Anwohner an Verkehrswegen aus der allgemeinen Handlungsfreiheit heraus, Art. 1 Abs. 1 sowie dem Gesundheitsgrundrecht, Art. 2 Abs. 2 GG ein Recht darauf haben, nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, da ein solches Recht der Kläger im erstinstanzlichen Verfahren von keiner Seite bestritten wurde.

m) Die Frage,

"ob in einer Fallkonstellation, in der die Immissionsgrenzwerte durch aktiven Schallschutz einzuhalten sind, mithin Anwohner nicht auf passiven Schallschutz in Form belüfteter Schallschutzfenster verwiesen werden können, ein Recht auf Nachtschlaf bei geöffnetem Fenster mit den entsprechenden Grenzwerten zuzugestehen ist",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs ebenfalls nicht von Bedeutung, da die Immissionsgrenzwerte der von ihm angewandten Verkehrslärmschutzverordnung als Außenpegel vom Schließzustand der Fenster unabhängig sind und die Kläger nicht geltend gemacht haben, sie seien aus gesundheitlichen Gründen nachts auf ein Öffnen der Fenster angewiesen.

n) Die Frage,

"ob einem Schallschutzkonzept die Dämmwerte von geschlossenen Fenstern nur dann zugrunde gelegt werden dürfen, wenn der Vorhabenträger verpflichtet worden ist, die Ein-

baukosten für belüftete Schallschutzfenster zu übernehmen",

ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass es von den Umständen des Einzelfalles abhängt, ob es einem Kläger im Hinblick auf die gesundheitliche Bedeutung des Raumklimas nicht zugemutet werden kann, bei geschlossenen Fenstern zu schlafen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2002 a.a.O.).

o) Die von den Klägern als grundsätzlich klärungsbedürftig angesehene Frage,

"ob bei Eisenbahnverkehr unabhängig von einer bestimmten nächtlichen Betriebsfrequenz oder bei einer nächtlichen Betriebsfrequenz von 40 Zügen im Geschwindigkeitsbereich 300 km/h oder bei einer anderen Betriebsgeschwindigkeit maximale Innenpegel in anliegenden Wohngebäuden nicht mehr als 45 dB(A) betragen dürfen, da andernfalls nachteilige und unzumutbare Schlafbeeinflussungen erfolgen würden, und ob es hierzu bei neuen und bisher noch nicht im Einsatz befindlichen Hochgeschwindigkeitszügen im Geschwindigkeitsbereich 300 km/h erforderlich ist, einen solchen maximalen Innenpegel durch Emissions- und Immissionsmessungen vor Ort festzustellen",

ist keine Rechtsfrage, sondern richtet sich im Wesentlichen auf die Klärung medizinischer und technischer Sachverhalte, die im Revisionsverfahren nicht möglich ist.

p) Die weitere Frage,

"ab welchem Außenspitzenpegel und ab welcher Anzahl von Einzelereignissen unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachtruhe und des Nachtschlafs im Sinne schädlicher Umwelteinwirkungen und im Sinne einer Gesundheitsgefährdung eintreten",

war hinsichtlich der schädlichen Umwelteinwirkungen für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, weil die von ihm insoweit angewandte Verkehrslärmschutzverordnung weder auf Außenspitzenpegel noch auf die Anzahl von Einzelereignissen abstellt, und ist hinsichtlich der Gesundheits-

gefährdung keine Rechtsfrage, sondern richtet sich insoweit im Wesentlichen auf die Klärung eines medizinischen Sachverhalts.

q) Dasselbe gilt für die im unmittelbaren Anschluss daran formulierte Frage,

"ab welchem Außen- bzw. Inneneinzelpiegel sicher unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachtruhe und des Nachtschlafs im Sinne schädlicher Umwelteinwirkungen und im Sinne einer Gesundheitsgefährdung vermieden werden".

r) Zur Frage,

"ob der Staat es bei zu befürchtenden Gesundheitsbeeinträchtigungen oder 'nur' schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche zulassen darf, dass ohne das Vorliegen jeglicher Nachweise für eine bestimmte Art eines bisher nicht bekannten und erprobten Schienenverkehrssystems (Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 300 km/h) ein pauschaler Schienenbonus von 5 dB(A) zugelassen wird, der im Hinblick auf dieses Mittelungspegelelement zu mehr als einer Verdoppelung der Schalleinwirkung führen würde, da infolge der Anwendung des Schienenbonus der Mittelungspegel tatsächlich um 5 dB(A) höher ist und rein rechnerisch um 5 dB(A) minimiert wird",

ist höchstrichterlich geklärt, dass dem Verordnungsgeber im Rahmen der ihm durch § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG auferlegten Verpflichtung, bei der Bestimmung von Grenzwerten, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen, ein normatives Ermessen zukommt, das angesichts fortbestehender technisch-wissenschaftlicher Unsicherheiten in der Lärmwirkungsforschung einen weiten Gestaltungsspielraum in sich schließt (vgl. BVerwGE 104, 123 <133>; 106, 241 <247>). Ebenso ist geklärt, dass der Verordnungsgeber verpflichtet bleibt, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten, insoweit den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten und ggf. entstehende neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (vgl. BVerwGE 106, 241 <249>). Ob dies hinsichtlich der bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gewonnenen Erkenntnislage hinsichtlich der Lärmwirkungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs

ausreichend geschehen ist, ist im Wesentlichen eine Frage tatrichterlicher Würdigung. Über die genannten Grundsätze hinausgehender rechtlicher Klärungsbedarf in einem Revisionsverfahren besteht insoweit nicht.

s) Die Frage,

"ob der Schienenbonus von 5 dB(A) gemäß § 3 der 16. BImSchV jedenfalls dann generell nicht anzuwenden ist, wenn es anstatt der Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Lärm um die Beurteilung von Gesundheitsgefährdungen durch Lärm geht, sei es in Form der Beurteilung von Einzelpegeln oder von Mittelungspegeln",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, da die von ihm zur Vermeidung von Schlafstörungen angenommene Schwelle von 30 bis 35 dB(A) für Mittelungspegel in Schlafräumen beim Grenzwert von 49 dB(A) in der Nacht als Mittelungspegel außen und einer Schalldämmung von ca. 27 dB(A) durch die im Wohnhaus der Kläger eingebauten Fenster mit einem Mittelungspegel innen von unter 25 dB(A) deutlich unterschritten bliebe. Zudem handelt es sich auch hier wieder um eine außerrechtliche Fachfrage, die erforderlichenfalls in der Tatsacheninstanz im Wege der Sachverhaltsermittlung anhand der Befunde der Lärmmedizin zu klären ist.

t) Die Frage,

"ob gerichtlicherseits der Schienenbonus zumindest so lange nicht mehr anzuwenden ist, als der Gesetzgeber eine Überprüfung und Korrektur des Schienenbonus unter Berücksichtigung des Gleichheitsgebotes vornimmt, indem er die im Schrifttum bekannten Fallgruppen, die sich wesentlich unterscheiden, differenziert betrachtet und entsprechend regelt (z.B. stark befahrene Güterverkehrsstrecken, normal befahrene Strecken im Mischbetrieb, reine Personenverkehrsstrecken ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr, reine Hochgeschwindigkeitsstrecken)",

ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass es jedenfalls bis zum Zeitpunkt des hier angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht gerechtfertigt

war, die durch die normative Festlegung des Schienenbonus in der Verkehrslärmschutzverordnung bewirkte Verbindlichkeit in Frage zu stellen (vgl. BVerwGE 104, 123 <132>; 106, 242 <249 f.>).

u) Die Frage,

"ob die Gesamtlärmbelastung unterschiedlicher Verkehrsarten, die sich in den Vorbeifahrtintervallen und den Einzelpegeln erheblich unterscheiden, im Wege der Mittelungspegelbildung und insbesondere der energetischen Addition der einzelnen Mittelungspegel zu beurteilen ist oder ob, solange noch keine normativen Vorgaben für die Beurteilung der Gesamtlärmbelastung bestehen, einzelfallbezogen unter Heranziehung der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu beurteilen ist, ob die Gesamtlärmsituation für betroffene Anlieger Gesundheitsgefährdungen befürchten lässt",

ist wiederum eine außerrechtliche Fachfrage, die in der Tatsacheninstanz im Wege der Sachverhaltsermittlung und -würdigung geklärt werden muss, wobei die in der Fragestellung angelegte Alternative nicht zwingend erscheint.

v) Die im Zusammenhang mit der Prüfung von Gesundheitsgefährdungen durch Gesamtlärm aufgeworfenen Fragen,

"ob bei der Ermittlung von Gesundheitsgefahren durch verschiedene Lärmquellen die jeweiligen Einzelvorbeifahrtpegel der einzelnen Verkehrsarten ermittelt und bewertet werden müssen und ob zusätzlich ermittelt und bewertet werden muss, wie sich hohe Einzelpegel einer bestimmten Verkehrsart, die entweder für sich selbst eine Gesundheitsgefährdung darstellen oder nahe an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung liegen, in ihrem Zusammenwirken mit den Schallwirkungen anderer Verkehrsarten verhalten und wie sie in ihrer Summe auf die Gesundheit betroffener Anwohner einwirken",

können ebenfalls nicht zur Zulassung der Revision führen, weil es sich im Wesentlichen um außerrechtliche Fachfragen handelt und der Verwaltungsgerichtshof zudem - mangels zulässiger und begründeter Verfahrensrügen für das Revisionsgericht bindend - festgestellt hat, dass gesundheitsgefährdende oder insoweit grenzwertige Einzelvorbeifahrtpegel des - hierfür vorliegend al-

lein in Betracht zu ziehenden - Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs in dem Haus der Kläger nicht zu erwarten sind.

w) Die schließlich von den Klägern für klärungsbedürftig gehaltene Frage,

"ob bei einem Verkehrsweg, der ausschließlich oder überwiegend von Fahrzeugen benutzt wird, deren Schallauswirkungen noch nicht oder nicht hinreichend sicher abgeschätzt werden können, ab Betriebsbeginn auf dem Verkehrsweg Schallemissions- und Immissionsmessungen in einem solchen Umfang durchzuführen sind, der verlässliche und für das jeweilige Verkehrsmittel zutreffende Daten ergibt, und dass hiernach die Einzelemissions- und Immissionspegel sowie die Mittelungspegel in Bezug gesetzt werden müssen mit den Schallwirkungen anderer, bereits vorhandener Verkehrslärmvorbelastungen und von Sachverständigen der Lärmwirkungsforschung im konkreten Einzelfall, solange es noch keine Normierung für die Ermittlung des Gesamtlärms in derartigen Fällen gibt, in Bezug auf Gesundheitsgefährdungen zu bewerten sind",

war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, da dieser davon ausgegangen ist, dass die Schallauswirkungen des ICE-3 auf die Kläger hinreichend sicher abgeschätzt werden können.

4. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO, die Streitwertfestsetzung auf § 13 Abs. 1, § 14 GKG.

Hien

Vallendar

Dr. Eichberger