

Rechtsgebiete: Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr.14/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 08.01.1997

Aktenzeichen: 11 VR 30.95

Rechtsquellen:

Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG,

§ 18 Abs. 1 AEG, § 20 Abs. 7 AEG,

§ 1 Abs. 1 und 2 VerkPBG, § 5 Abs. 1 VerkPBG,

§ 1 mit Anlage BSWAG, § 4 BSWAG, § 10 BSWAG,

§ 1 Nr. 10 FVerkWBV,

(BSWAG - Bundesschienenwegeausbaugesetz;

FVerkWBV - Fernverkehrswegebestimmungsverordnung)

Schlagworte:

Planfeststellung; Einwendungen einer Gemeinde; Erhebung der Einwendungen;

Abschnittsbildung; Planrechtfertigung; gesetzliche Bedarfsfeststellung; Überprüfung

gesetzlicher Bedarfsfeststellungen; Abwägungskontrolle; gemeindliche Planungshoheit;

Schutz gemeindlicher Einrichtungen; Eisenbahnneubaustrecke Eb - Er;

Planfeststellungsabschnitt St;

Leitsätze:

Zur Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt St. der Eisenbahnausbau- und  
-neubaustrecke Nü – Er.

**Beschluß**

**BUNDESVERWALTUNGSGERICHT  
BESCHLUSS**

BVerwG 11 VR 30.95

In der Verwaltungsstreitsache

der Stadt St. vertreten durch den Ersten Bürgermeister, \_ \_ \_ , Antragstellerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte \_ \_ \_ \_

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-  
Bundesamtes, Außenstelle \_ \_ \_ , Antragsgegnerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte \_ \_ \_ \_

Beigeladene:

Deutsche Bahn AG, vertreten durch den Vorstand, Außenstelle \_ \_ \_

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt \_ \_ \_

hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts

am 8. Januar 1997

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Kipp und Vallendar

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

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

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 50 000 DM festgesetzt.

## **Gründe:**

### **I.**

Die Antragstellerin begehrt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage (BVerwG 11 A 70.95) gegen den Planfeststellungsbeschluß für die Eisenbahnaus- und -neubaustrecke Nü. – Eb. – Er. im Abschnitt St., Baukilometer 15,1 bis Baukilometer 20,4 + 80 (Ausbau) und Baukilometer 0,0 bis Baukilometer 18-,0 + 30 (Neubau). Die Strecke gehört zu den Verkehrsprojekten "Deutsche Einheit".

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt im Süden am nördlichen Ortsende der Gemeinde Za.. Der Plan sieht dort einen westseitigen Anbau zweier Gleise an die bestehende zweigleisige Strecke Nü. – Ba. – Eb. vor (Ausbauabschnitt). Nördlich von Eb., bei Baukilometer 20,4 der Bestandsstrecke, beginnt der Neubauabschnitt in nördlicher Richtung. Die Querung des M.-tales erfolgt dabei zwischen den Ortschaften Wi. und Un. auf einem 4 bis 5 m hohen Damm mit einer 219 m langen M.- und einer 88 m langen Flutmuldenbrücke. Im weiteren Verlauf der Strecke durch den B.-gau bis zum nördlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts auf dem Gebiet der Gemeinde Ni. sind mit der Sta.-bachbrücke (Länge: 90 m), der Mü.-bachbrücke Un. (175 m) und der Talbrücke We. (614 m) drei Brückenbauwerke sowie fünf Tunnelbauwerke (E.-berge - 3 756 m, Ku. - 1 331 m, Li. - 931 m, Fü. - 1 113 m, Hö. - 824 m) vorgesehen.

Für die Neubaustrecke sieht der Plan ab dem Tunnel E.-berge nach Norden den Bau einer festen Fahrbahn vor. Im übrigen soll die Bauweise mit Betonschwellen im Schotterbett erfolgen. Ab der südlichen Abschnittsgrenze in Za. bis zum Tunnel E.-berge beabsichtigt die Beigeladene eine besondere Überwachung der Gleise, um eine Verriffelung zu vermeiden.

Der Neubaustreckenabschnitt verläuft westlich vom eigentlichen Stadtgebiet der Antragstellerin. Nordwestlich der bestehenden Bahnstrecke Ba. – Li. befinden sich in der Nähe des La.-baches die Kureinrichtungen der Antragstellerin. Westlich des Baches liegt das Thermalbad, dessen Träger ein Zweckverband ist. Östlich des La.-baches befindet sich die Rehabilitationsklinik eines privaten Trägers. Westlich dieser Einrichtungen liegen in der Nähe des M. mehrere Baggerseen, die durch Kiesabbau entstanden sind. Für das Gebiet der Antragstellerin besteht ein Flächennutzungsplan, den die Regierung von Ob. am 10. Juni 1983 genehmigt hat. Für die Umgebung der bestehenden Kureinrichtungen der Antragstellerin besteht der im Mai 1987 vom Stadtrat beschlossene wirksame Bebauungsplan "Kurbereich". Für das Gebiet westlich davon hat der Stadtrat im Juni 1993 die Aufstellung eines Bebauungsplans "Kurpark" beschlossen. Nach den Angaben der Antragstellerin steht der Plan kurz vor dem Eintritt der Rechtswirksamkeit. Die Antragstellerin beabsichtigt darüber hinaus, für die verbleibenden Gebiete westlich der Bebauungsplanzonen "Kurbereich" und "Kurpark" einen dritten Bebauungsplan aufzustellen.

Mit Schreiben vom 11. März 1994, das am 15. März 1994 bei der Regierung von Ob. einging, erhob die Antragstellerin umfangreiche Einwendungen. Sie machte unter anderem geltend, die Weiterentwicklung des Erholungsgebiets mit dem Rehabilitationszentrum und dem mit enormem Aufwand erstellten und erweiterten Thermalbad sowie der Erhalt der Landwirtschaft im Stadtgebiet seien durch das geplante Vorhaben ernsthaft gefährdet. Die Planungshoheit der Stadt werde erheblich eingeschränkt und behindert. Eine Ausweisung von Wohngebieten in der Nähe der Trasse sei aufgrund der künftigen Lärmwerte nicht mehr möglich. Durch das geplante Vorhaben und die geplante Autobahn A 00 werde es zuguzusätzlichen Belastungen sowohl hinsichtlich des Lärms als auch der Abgase kommen. Hierdurch werde ein Rückgang des Fremdenverkehrs und eine Minderung privater sowie öffentlicher Einnahmen eintreten.

In ihrem Planfeststellungsbeschluß vom 18. Mai 1995 wies die Antragsgegnerin die Einwendungen zurück. Sie führte aus, der Thermalbadbetrieb werde durch die Neubaustrecke nicht berührt. Ob der Fremdenverkehr durch den Bau und den Betrieb der Neubaustrecke überhaupt beeinträchtigt werde, liege im Bereich von Vermutungen und sei nicht nachweisbar. Die für den Umfang des Fremdenverkehrs bestimmenden Faktoren (z.B. gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland, Klimalage, sportliche Trends) würden durch die Neubaustrecke nicht beeinflusst. Durch eine verbesserte Verkehrserschließung einerseits und eine verkehrspolitisch gewünschte Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene andererseits könnten sich zusätzliche Impulse für den Fremdenverkehr ergeben (Planfeststellungsbeschluß - PFB S. 202). Durch eine bessere überregionale Verkehrsanbindung über die Schiene (Haltepunkte in Ba. und Co.) werde die Region auch und gerade für die Bevölkerungskreise als Erholungsraum erschlossen, für die die Bewältigung großer Entfernungen mit dem Auto beschwerlich und gefährlich erscheine. Damit könne eine Attraktivitätssteigerung des Raumes St. mit den vorhandenen und den noch zu entwickelnden Kureinrichtungen der Stadt erreicht werden (PFB S. 198). Eingriffe in das Landschaftsbild seien im Rahmen der Planungen auf das unvermeidbare Maß beschränkt worden (PFB S. 136).

Gegen diese Verwaltungsentscheidung richtet sich die Klage, mit der die Antragstellerin die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise seine Ergänzung begehrt. Zugleich hat sie einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gestellt.

Die Antragstellerin macht zur Begründung geltend, es sei ihr Ziel, mit fortschreitendem Ausbau ihrer Thermal- und Kureinrichtungen als "Bad" staatlich anerkannt zu werden. Durch die vorliegende Planung werde diese Zielsetzung in empfindlicher und rücksichtsloser Weise beeinträchtigt. Nördlich und westlich der bestehenden Kureinrichtungen plane sie einen größeren Kur- und Erholungsbereich. Der Kurpark und das Erholungsgelände seien bereits in ihrem Flächennutzungsplan dargestellt. Die dort dokumentierten Zielsetzungen habe die Antragsgegnerin fehlerhaft nicht berücksichtigt. Die Beigeladene habe auch in den Planungen keine Rücksicht auf den rechtskräftigen Bebauungsplan "Kurbereich" genommen. Das Plangebiet werde durch das Vorhaben der Beigeladenen erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Lärmgrenzwerte für Kurgebiete würden nicht eingehalten. Der kurz vor der Rechtskraft stehende Bebauungsplan "Kurpark", der eine Festsetzung von Grün- und Erholungsbereichen vorsehe, sei gleichfalls nicht oder jedenfalls nicht ausreichend beachtet worden. Die Ortschaften Wi., Un. und Pü., die zur Stadt St. gehörten, seien nur unzureichend vor Lärmeinwirkungen geschützt.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene verteidigen demgegenüber den Planfeststellungsbeschluß.

## II.

Das Bundesverwaltungsgericht ist entgegen der Ansicht der Antragstellerin gemäß § 5 Abs. 1 -des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl I S. 2174) - VerkPBG -, zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1995 (BGBl I S. 1840) für den Rechtsstreit in erster und letzter Instanz zuständig. Es handelt sich um eine Streitigkeit, die einen Planfeststellungsbeschluß für ein Vorhaben nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 VerkPBG betrifft. Daß die auf der Grundlage von § 1 Abs. 2 erlassene Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 (BGBl I S. 1014) in ihrem § 1 Nr. 10 den Eisenbahnverkehrsweg Er. – Li. – Nü. zwischen der Landesgrenze Th. und Nü. als Fernverkehrsweg im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 VerkPBG bestimmt, die planfestgestellte Trasse von Nü. nach Er. hingegen das Gebiet der Stadt Li. nicht berührt, steht dem nicht entgegen. Die Erwähnung der Stadt Li. in der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung hat lediglich die Funktion, den beabsichtigten Verkehrsweg hinreichend deutlich zu bezeichnen. Sie zwingt demgegenüber nicht dazu, beim Neubau dieser Strecke in Anwendung der Vorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes das Gebiet der Stadt zu durchqueren (so bereits ausdrücklich: BVerwG, Beschluß vom 1. Juli 1993 - BVerwG 7 ER 308.93 - <NVwZ 1994, S. 368/369>; Beschluß des Senats vom 9. September 1996 - BVerwG 11 VR 31.95 -). Im übrigen ist Li. kein Knotenpunkt des Hauptfernverkehrsnetzes im Sinne des § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 VerkPBG, weil dort nicht mindestens zwei Hauptfernverkehrsstrecken zusammentreffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. August 1993 - BVerwG 7 A 14.93 - <Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 23 S. 49/50>; Beschluß des Senats vom 9. September 1996 a.a.O.).

Die Antragstellerin hat keinen Anspruch auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklage und damit auf eine Untersagung des Baubeginns. Das vom Gesetzgeber in § 5 Abs. 2 Satz 1 VerkPBG und § 20 Abs. 5 Satz 1 AEG für den Regelfall zugrunde gelegte öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse der Antragstellerin an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes, weil die Anfechtungsklage keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet.

Ohne Einfluß auf die Entscheidung bleibt dabei, ob und inwieweit der mit der Klage verfolgte Hilfsantrag erfolgreich sein kann. Da er auf - eine allerdings nicht näher bestimmte - Planergänzung gerichtet ist und ein Baubeginn ergänzende Maßnahmen nicht präjudizieren würde, könnte selbst ein Erfolg des Hilfsantrages eine Untersagung des Baubeginns nicht rechtfertigen.

Der Antragstellerin kann nicht gefolgt werden, soweit sie sinngemäß der Auffassung ist, dem Antrag müsse bereits deswegen stattgegeben werden, weil die Absicht, die Ausbau- und Neubaustrecke Nü. – Er. zu realisieren, nicht ausreichend gefestigt und das Projekt im übrigen finanziell nicht gesichert sei. Immerhin entspricht das Vorhaben insofern einem Auftrag des Gesetzgebers, als eine Neubaustrecke/Ausbaustrecke Nü. – Er. im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes- Bundesschienenwegeausbaugesetz - vom 15. November 1993 - BGBl I S. 1874) als vordringlicher Bedarf (Ziff. 1 b Nr. 5 des Bedarfsplans) ausgewiesen ist. Daneben gehört die Eisenbahn-Neubaustrecke Eb. – Er. als Teil des Bundesschienenweges Nü. – Er. zu einem transeuropäischen Verkehrsnetz, zu dessen Aufbau die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sich verpflichtet haben (vgl. Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie die Nr. 1 des Anhangs III dazu, AB1 EG Nr. L 228/1 ff.). Im übrigen setzt die vom Gesetz bestimmte sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses weder einen unmittelbar bevorstehenden Baubeginn noch feststehende Termine für einen solchen voraus. Sie gewährleistet vielmehr Planungssicherheit und ermöglicht die Durchführung vorbereitender Arbeiten. Ebenso wenig wie einzelne gegen die Realisierung des Projekts gerichtete Äußerungen aus dem Bereich der Verwaltung oder der Beigeladenen geeignet sind, das Rechtsschutzinteresse der Antragstellerin für das vorliegende Verfahren in Zweifel zu ziehen, können sie deshalb dazu führen, die aufschiebende Wirkung anzuordnen.

Den Maßstab für die Beurteilung des Antragsbegehrens bilden deshalb in erster Linie die Erfolgsaussichten der Anfechtungsklage. Diese müssen nach dem bisherigen Erkenntnisstand als so gering eingestuft werden, daß sie die Anordnung eines Baustopps nicht rechtfertigen.

A. Antragsgegnerin und Beigeladene meinen, die Antragstellerin sei mit ihren im Verwaltungsverfahren erhobenen Einwendungen für das gerichtliche Verfahren präkludiert, weil diese erst einen Tag nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Anhörungsbehörde eingegangen seien. Daß die Antragstellerin geltend mache, ihre Einwendungen innerhalb der Frist bei sich selbst erhoben und zusammen mit den Einwendungen Dritter für eine Weiterleitung an die Anhörungsbehörde gesammelt zu haben, sei rechtlich unbeachtlich. Ob diese Auffassung zutrifft, muß im vorliegenden Verfahren nicht entschieden werden; denn bei summarischer Prüfung zeigt sich, daß die Anfechtungsklage auch unabhängig davon mit hoher Wahrscheinlichkeit ohne Erfolg bleiben wird.

B. Die Einwendungen, die die Antragstellerin zum Gegenstand des Klageverfahrens gemacht hat, führen nicht dazu, daß für dieses Verfahren eine hinreichende Erfolgsaussicht angenommen werden könnte.

1. Der angefochtene Beschluß verletzt keine Verfahrensvorschriften. Zudem wäre im Falle von Verfahrensmängeln zu berücksichtigen, daß diese nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Anfechtungsklage nur dann zum Erfolg verhelfen können, wenn die konkrete Möglichkeit besteht, daß die Planungsbehörde ohne diese Fehler anders

entschieden hätte (vgl. BVerwGE 69, 256; 75, 214; BVerwG, Beschluß vom 21. Dezember 1995 - BVerwG 11 VR 6.95 - <Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 8>).

a) Daß das Gesamtvorhaben in Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt worden ist, kann nicht beanstandet werden. Die Bildung von Planungsabschnitten ist grundsätzlich zulässig; sie muß sich aber inhaltlich rechtfertigen lassen und ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Daß dabei im Eisenbahnrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommen muß, hat der Senat bereits im Beschluß vom 21. Dezember 1995 (a.a.O.) entschieden.

Diesen Maßstäben entspricht die Bildung des Planfeststellungsabschnitts 25/1.1 mit einer Länge von ca. 23 km. Planerische Leitidee für ihn war dabei die Verknüpfung von Ausbau- und Neubaustrecke im Überholbahnhof Un. (vgl. Planfeststellungsbeschluß - PFB S. 214). Diese hat dazu geführt, das Ende der Ausbau- und den Anfang der Neubaustrecke in einem Planfeststellungsabschnitt miteinander zu verbinden. Dadurch werden weder die planerische Gesamtabwägung und Problembewältigung unmöglich gemacht noch die Rechtsschutzmöglichkeiten der Betroffenen vereitelt. Daß die Abschnittsgrenzen im Süden und Norden nicht auf Gemeindegebietsgrenzen, sondern auf dem Gebiet der Gemeinde Za. und dem Gebiet der Antragstellerin liegen, ist rechtlich unbedenklich. Zwar führt es für die genannten Gemeinden dazu, daß sie potentiell in mehreren Abschnitten betroffen sind, doch macht allein dieser Umstand die Abschnittsbildung nicht fehlerhaft:

b) Die Rüge der Antragstellerin, die Umweltverträglichkeitsprüfung sei unzulässig auf eine Untersuchung des planfestgestellten Abschnitts beschränkt worden, geht ebenfalls fehl. Die Richtlinie des Rates der Europäischen Union über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Nr. 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 (AB 1 EG Nr. L 175 vom 5. Juli 1985 S. 40) - UVP-Richtlinie - verbietet eine Planfeststellung in Abschnitten nicht (vgl. BVerwGE 98, 339 <366>). Das einschlägige Fachrecht stellt nämlich zahlreiche Instrumente bereit, die eine planerische, auch Umweltbelange einbeziehende Koordination gewährleisten. Dazu gehört das Gebot, in jedem Abschnitt die Möglichkeiten der Weiterführung der Strecke über den jeweiligen Abschnitt hinaus und die sich daraus ergebenden Zwangspunkte in die Entscheidung einzubeziehen. Diese Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art. eines "vorläufigen positiven Gesamturteils" gewährleistet auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung eine hinreichende Verknüpfung der Abschnitte zu einem Gesamtprojekt.

Eine solche Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte hat hier stattgefunden. Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf eine Raumempfindlichkeitsanalyse von Herbst 1991 Bezug, die zu dem Ergebnis gekommen ist, daß Umwelteingriffe für die direkte Verbindung Nü. – Er. im Abschnitt Nü. – Li. am ehesten durch den Anbau eines weiteren Gleispaars in die bestehende Bahnlinie Nü. – Li. und im Abschnitt Li. – Er. am ehesten in einem Korridor von Eb. bis Ar. minimiert werden können (PFB S. 204). Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren, auf das die Antragsgegnerin in dem angefochtenen Beschluß ausdrücklich hinweist, sind ferner auch der Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) und mögliche Alternativen geprüft worden. Auch die Umweltverträglichkeitsstudie im Planfeststellungsverfahren enthält eine Beurteilung der Varianten, die über den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt weit hinausreichen (Umweltverträglichkeitsstudie/Neubaustrecke/ Erläuterungsbericht Anlage 11.0.1, S. 1/13 ff.). Insgesamt läßt sich somit feststellen, daß die Planfeststellungsbehörde Umweltaspekte auch in der konzeptionellen Gesamtplanung berücksichtigt hat.

c) Die Antragstellerin rügt ferner die Verletzung rechtlichen Gehörs. Das Ergebnis der im Verwaltungsverfahren durchgeführten Beweiserhebung zur Güterzugtauglichkeit der Neubautrasse sowie die Ergebnisse der landwirtschaftlichen Sachverständigen seien den Betroffenen nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden. Diese Überlegung geht fehl, weil das Planfeststellungsverfahren einen Anspruch auf rechtliches Gehör, wie er in § 66 Abs. 2 VwVfG für das förmliche Verwaltungsverfahren normiert ist, nicht kennt (vgl. § 73 Abs. 6 Satz 6, § 74 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Das Bundesverwaltungsgericht vertritt dementsprechend den Standpunkt, daß das Ergebnis behördlicher Ermittlungen, die im Anschluß an das Anhörungsverfahren stattgefunden haben, allenfalls Anlaß zu einer erneuten Auslegung geben kann, wenn nämlich die Behörde erkennt oder erkennen muß, daß ohne Offenlegung des Ermittlungsergebnisses Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden konnten (vgl. BVerwGE 98, 339 <345>). Dafür ist im vorliegenden Fall nichts vorgetragen oder sonst ersichtlich.

d) Der angefochtene Beschluß verstößt entgegen der Ansicht der Antragstellerin auch nicht gegen §§ 11, 12 UVPG.

Nach § 11 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen (§ 11 Satz 4 UVPG). Die zuständige Behörde bewertet die Umweltauswirkungen des Vorhabens sodann auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und § 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Die Antragsgegnerin hat auf Seite 205 f. des Beschlusses eine ausführliche Darstellung der durch das Vorhaben beeinträchtigten Umweltbelange vorgenommen. Ferner enthält der Planfeststellungsbeschluß eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen (S. 214 ff.). Auch die Wechselwirkungen der verschiedenen Umweltbeeinträchtigungen werden entgegen der Ansicht der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluß angesprochen (z.B. S. 207). Darüber hinaus müßte eine fehlerhafte Darstellung der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt im Planfeststellungsbeschluß das planerische Abwägungsergebnis beeinflussen haben (BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 - BVerwG 4 A 4.92 - <Buchholz 406.40 1 § 8 BNatSchG Nr. 13>). Dafür ist auch nach dem Vortrag der Antragstellerin nichts ersichtlich.

2. Das planfestgestellte Vorhaben entspricht dem Gebot der Planrechtfertigung.

a) Unter diesem Gesichtspunkt ist zu prüfen, ob das Vorhaben bereits deshalb rechtswidrig ist, weil es den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze nicht entspricht und objektiv nicht erforderlich, d.h. nicht vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwGE 84, 123 <130>). Die Neubaustrecke Eb. – Er. ist nach § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegebautbaugesetz in Verbindung mit Ziff. 1 b Nr. 5 der Anlage als vordringlicher Bedarf eingestuft. Diese Feststellung ist nach § 1 Abs. 2 Bundesschienenwegebautbaugesetz für die Planfeststellung verbindlich. Damit hat der Bundesgesetzgeber den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte konkretisiert (vgl. BVerfG, Beschluß vom 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94 - <NVwZ 1996, S. 261>). Daneben entspricht das Projekt - wie bereits dargestellt - den Entscheidungen zum Aufbau eines transeuropäischen Eisenbahnverkehrsnetzes. Im Anhang III der Entscheidung

Nr. 1692/96/EG (a.a.O.) sind 14 Verkehrsvorhaben aufgeführt, denen der Europäische Rat bereits in einer am 9./10. Dezember 1994 - also noch vor Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses - getroffenen Entscheidung "besondere Bedeutung" für den Aufbau eines transeuropäischen Schienennetzes beigemessen hat (vgl. Art. 19 der Entscheidung Nr. 1692/96). Dabei ist die Strecke Nü. – Er. – Ha./Le. – Be. für den Hochgeschwindigkeitsverkehr vorgesehen, was nach Art. 10 Abs. 2 der Entscheidung Nr. 1692/96 bedeutet, daß Neubautrassen für Geschwindigkeiten von im allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sein sollen. Dies stimmt mit der nationalen Zielsetzung überein, die ICE-Fahrzeiten auf der Relation Be. – Mü. von bisher etwa acht Stunden auf unter vier Stunden zu verkürzen. Hinzu kommt die Zielsetzung, den Eisenbahnknoten Er. mit einer direkten Verbindung nach Süden zu versehen. Dies sind verkehrspolitische Leitentscheidungen, die der Natur der Sache nach nur in sehr engen Grenzen einer gerichtlichen Kontrolle unterliegen können.

b) Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 8. Juni 1995 (BVerwGE 98, 339 (347>)) bereits entschieden, die gesetzliche Feststellung des Ausbaubedarfs bedeute nicht, daß die Gerichte insofern jeglicher Pflicht zur Prüfung enthoben wären. Daß der Gesetzgeber bei seiner Entscheidung über die Bedarfsfeststellung den ihm zustehenden gesetzgeberischen Spielraum überschritten hätte, kann indessen nicht festgestellt werden. Entgegen der Auffassung der Antragstellerin besteht mithin kein Anlaß, den Rechtsstreit gemäß Art. 100 Abs. 1 GG dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen.

Die Bedarfsfeststellungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz beruhen inhaltlich auf dem von der Bundesregierung am 15. Juli 1992 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP 92, Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn, Juli 1992). Die darin vorgesehene Investitionsplanung wiederum basierte auf Verkehrsprognosen bis zum Jahre 2010. Die Antragstellerin greift die Bedarfsfestsetzungen des Ausbaugesetzes in zweierlei Hinsicht an; Sie meint, bereits die ursprünglichen Datenerhebungen seien fehlerhaft, im übrigen hätten sich die Daten für die angenommene Zunahme des Eisenbahnverkehrs dramatisch verändert. Ausreichende Anhaltspunkte dafür, daß die Bedarfsfeststellungen nicht geeignet sein könnten, nachfolgende Enteignungen nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zu rechtfertigen, lassen sich daraus nicht gewinnen.

Eine gerichtliche Überprüfung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes muß den gesetzgeberischen Gestaltungsspielraum respektieren. Dieser schließt ein, daß der Gesetzgeber Leitentscheidungen zur Verkehrspolitik treffen darf, die sich auf Prognosedaten stützen und damit von vornherein ein Element der Ungewißheit in sich tragen. Dieses Problem hat der Gesetzgeber gesehen und deswegen die Bedarfsfeststellung für den Verkehrswegebau mit einem Korrekturmechanismus verknüpft.

So sieht § 4 des Gesetzes vor, daß der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren überprüft, ob der Bedarfsplan der Ausbaugesetze der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. In diese Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung hat durch Gesetz zu erfolgen. Angesichts dieser Vorsichtsmaßnahme des Bundesgesetzgebers könnten Anhaltspunkte dafür, daß die Bedarfsfestlegungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes infolge einer nachträglichen Veränderung der Verkehrsdaten den verfassungsrechtlich zu beachtenden Spielraum des Gesetzgebers überschreiten, allenfalls dann gewonnen werden, wenn die Veränderung der Basiszahlen so gravierend wäre, daß das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur



annähernd noch erreicht werden kann. Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, sind etwaige Anpassungsentscheidungen des Bundesgesetzgebers nach § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz abzuwarten, ohne daß die Rechtsprechung zuvor befugt wäre, entsprechende Entscheidungen an sich zu ziehen (vgl. dazu bereits Urteil des Senats vom 27. November 1996 - BVerwG 11 A 99.95 -). Bei Anlegung dieser Maßstäbe ergibt sich zur Rechtfertigung des Bundesschienenweges das Folgende:

aa) Dem Bundesverkehrswegeplan 1992 liegen für den Ausbau der Schienenwege Prognosen zugrunde, die im Jahre 1991 auf der Basis von Zahlenmaterial des Jahres 1988 für das Jahr 2010 angestellt worden sind (Kessel & Partner, Güterverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Gutachten im Auftrag des BMV, Freiburg 1991; Arbeitsgemeinschaft Intraplan/IVT, Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Gutachten im Auftrag des BMV, München/Heilbronn 1991). Diese Gutachten sahen im Zusammenhang mit der Einheit Deutschlands, der Vollendung des EG-Binnenmarktes sowie der Öffnung der Grenzen nach Osteuropa ein stürmisches Wachstum der Verkehrsleistungen (2010/1988: Personenverkehr + 32 %; Güterfernverkehr + 77 %) voraus. Leitgedanke des Bundesverkehrswegeplans 1992 und der aus ihm entwickelten Ausbaugesetze war deshalb, diesem prognostizierten Wachstum durch die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur weitgehend gerecht zu werden und zu verhindern, daß Verkehrsengpässe zu Wachstumsbremsen der nationalen und europäischen Wirtschaftsentwicklung werden (BVWP 92, S. 9). Daß die genannten Untersuchungen mit den in ihnen enthaltenen Prognosen für das Jahr 2010 methodisch von vornherein erkennbar falsch gewesen wären und deshalb vom Bundesgesetzgeber nicht als Entscheidungsgrundlage hätten herangezogen werden dürfen, ist nicht feststellbar. Daß die Studien als Prognosen andererseits Annahmen enthalten, die auch von unwägbareren oder jedenfalls nur schwer einzuschätzenden Ereignissen abhängen und deshalb so, aber auch anders hätten getroffen werden können, ist unvermeidlich und für sich allein kein Grund zur Beanstandung.

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 sowie das Bundesschienenwegeausbaugesetz erlauben mithin nicht den Schluß, das in ihnen enthaltene Regelwerk über die Bedarfsfeststellungen beruhe von Anfang an auf völlig unhaltbaren Prognosen und überschreite deshalb den Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers.

bb) Daß die Beigeladene seit der Erstellung der Prognosen im Jahre 1991 im Güterfernverkehr keine Zuwächse zu verzeichnen hat, das Güteraufkommen vielmehr sogar gesunken ist, führt jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt nicht dazu, daß das mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz angestrebte Planungsziel einer erheblichen Erhöhung der Verkehrsleistung der Eisenbahn im Güterverkehr unter keinen Umständen noch erreicht werden kann. Zwar wird aus heutiger Sicht teilweise ein Zuwachs des Güterverkehrsaufkommens der Beigeladenen vorhergesagt, der um fast 70 % geringer ist als vom Bundesverkehrswegeplan 1992 angenommen (vgl. Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen preispolitischer Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr, Juli 1995), doch ergibt dies nicht den erforderlichen Grad an Wahrscheinlichkeit, der erreicht sein müßte, um Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zu begründen. Zum einen nämlich ist von dem beurteilten Prognosezeitraum bis zum Jahre 2010 bisher lediglich etwa ein Viertel verstrichen; zum anderen spricht vieles dafür, daß das zwischenzeitliche Absinken des Güterverkehrsaufkommens der Beigeladenen entscheidend auch darauf beruht, daß diese - noch - nicht in der Lage ist, gegenüber dem Güterfernverkehr auf der Straße konkurrenzfähigen Wettbewerb zu bieten. Dies gilt im übrigen - in mehr oder weniger starkem Umfang - für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft (vgl. die schriftliche Anfrage E-0503/96 an die Kommission und die Antwort der Kommission vom

7. Mai 1996 <AB1 EG Nr. C 345/5>). Dann aber ist es, bezogen auf das Ziel, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, kontraproduktiv, die Ausbauplanung für die Bahn aus den dargestellten Gründen von Gerichts wegen zu stoppen. Ob daneben zur Erreichung des Planungszieles weitere, die Marktposition der Bahn stärkende verkehrs- und ordnungspolitische Maßnahmen erforderlich sein könnten (vgl. dazu BTDrucks 13/5933, S. 3 f.), haben die politischen Entscheidungsorgane zu beurteilen. Um so weniger ist aus der jetzigen Sicht mit hinreichender Sicherheit bestimmbar, wie sich die Verkehrssituation in den nächsten etwa 15 Jahren entwickeln wird. Jedenfalls läßt sich die verkehrspolitische Leitentscheidung, daß zur Bewältigung zunehmender Verkehrsengpässe und von ihnen ausgehender hoher Umweltbelastungen eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene unumgänglich ist, von Rechts wegen nicht beanstanden.

cc) Die Antragstellerin greift die Planrechtfertigung sinngemäß darüber hinaus mit der Begründung an, die Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverbindung Nü. – Er. sei wegen des zu erwartenden nur geringen Verkehrsaufkommens unwirtschaftlich. Auch dieser Gesichtspunkt kann nicht dazu führen, dem Projekt die Rechtfertigung abzuspreehen. Die Investitionen für das Schienennetz der Beigeladenen finanziert der Bund im Regelfall über zinslose Kredite, die in der Form von Abschreibungen während der Nutzungszeit der Fahrweganlagen zurückzuzahlen sind. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sieht allerdings ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Finanzierung über Baukostenzuschüsse vor, falls die Beigeladene nicht in der Lage ist, für gesamtwirtschaftlich als notwendig erachtete Projekte die erforderlichen Abschreibungen zu erwirtschaften (vgl. § 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz). Dieses Finanzierungssystem ist nicht zu beanstanden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß entspricht auch dann, wenn eine vollständige Finanzierung der Fahrweganlage über Abschreibungen sich als unmöglich erweisen sollte, den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Diese sind verfassungsrechtlich bedenkenfrei. Es gibt keinen Verfassungsgrundsatz, der es dem Bundesgesetzgeber verböte, Investitionen in einen Schienenweg der Beigeladenen zu ermöglichen, von dem nicht zu erwarten ist, daß mit ihm die erforderlichen Abschreibungen im vollen Umfang erwirtschaftet werden können. Entschließt sich der Bund aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen, eine Finanzierung durch teilweise Baukostenzuschüsse vorzusehen, so entspricht dies dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und ist mit höherrangigem Verfassungsrecht vereinbar.

dd) Die Antragstellerin macht darüber hinaus geltend, an der Planrechtfertigung fehle es, weil die Linienführung der Neubaustrecke Eb. – Er. als Teil eines Bundesschienenweges Mü. – Be. nicht zu vertreten, mithin nicht vernünftigerweise geboten sei. Dem kann nicht gefolgt werden. Bei der summarischen Prüfung des vorliegenden Eilverfahrens ist auch auf diesem Wege eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessensspielraumes nicht begründbar. Die Antragstellerin verkennt mit ihren umfangreichen Darlegungen zu den Stichworten Neigetechnik, Neubau über Er, Mischbetrieb, Güterzugtauglichkeit, Energiebilanz die Grenzen, innerhalb derer Gerichte befugt sind, gesetzliche Bedarfsfeststellungen zu kontrollieren. Unvertretbar jedenfalls sind die in Ausführung des gesetzlichen Auftrages erfolgten Darlegungen des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde zu den genannten Gesichtspunkten nicht. Nur darauf aber käme es an.

Die im Planfeststellungsbeschluß (S. 56 ff.) dargestellte Auffassung, der - von der Beigeladenen im übrigen zusätzlich ohnehin beabsichtigte - "Einsatz von Zügen mit Neigetechnik" sei nicht geeignet, den Trassenneubau verzichtbar zu machen, ist schlüssig; denn der nur im Personenverkehr denkbare Einsatz solcher Züge auf der Bestandsstrecke Nü. – Le. muß wegen der Erhöhung der Geschwindigkeitsunterschiede der Züge zu einer Kapazitätsreduzierung für diese Strecke führen. Ebenso wenig kann die Entscheidung des

Gesetzgebers, den Bundesschienenweg Mü. – Nü. – Le. – Be. über Er. zu führen, als unvertretbar angesehen werden. Die schon zuvor zitierten Prognosen erlauben den Schluß, daß die zu erwartenden Verkehrsmengen mit der bestehenden zweigleisigen Bahnverbindung Nü. – Li. – Je. – Le. nicht bewältigt werden können. Bei der dann zu treffenden Entscheidung, entweder die Bestandsstrecke viergleisig auszubauen oder ganz bzw. teilweise eine zweigleisige Neubaustrecke zu errichten und diese über Er. oder über das bayerische Vo.-land und Ge. nach Le. zu führen, konnte im Bundesschienenwegeausbaugesetz - auch wenn es für die anderen Lösungen durchaus beachtliche Argumente geben mag - eine Verbindung über Er. vorgesehen werden. Denn dies ermöglicht im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Er. – Le./Ha. die Bündelung mit den Verkehrsströmen, die aus Südwestdeutschland und Hessen nach Er. und von dort weiter nach Osten oder Nordosten geleitet werden. Ohne Zweifel liegt darin ein Vorzug des im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehenen und nunmehr planfestgestellten Vorhabens, den der Gesetzgeber in nicht zu beanstandender Weise als maßgeblich für seine Entscheidung heranziehen konnte.

Daß der Neubaustreckenabschnitt Eb. – Er. für den Güterzugverkehr nicht tauglich und die Strecke insgesamt für einen Mischverkehr von Güterverkehr und Personenverkehr nicht geeignet sein könnte, ist den Planungsunterlagen sowie den Darlegungen der Beteiligten nicht zu entnehmen. Die Frage der Güterzugtauglichkeit der Strecke erscheint danach als ein Problem der technischen Ausstattung solcher Züge. Mischverkehr muß angesichts der prognostizierten Personenzugzahlen - anders als auf stärker durch Personenverkehr belasteten Neubaustrecken der Beigeladenen - auf der Neubaustrecke Eb. – Er. als durchaus möglich angesehen werden. Schließlich besteht kein Zweifel daran, daß die Energiebilanz für die Neubaustrecke auch unter Zugrundelegung hoher Verbrauchszahlen für ihren Bau im Vergleich zum Personen- und Güterverkehr auf der Straße günstig ausfällt. Daß sie bei einem Verzicht auf den Neubau günstiger wäre, ist nicht zu bestreiten, doch blieben dann die Probleme der Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen ungelöst.

3. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind im Planfeststellungsverfahren die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mängel bei der Abwägung sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG). Offensichtliche und kausale Abwägungsmängel, auf die die Antragstellerin als Gemeinde sich berufen könnte, sind nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht festzustellen.

a) Wegen der Inanspruchnahme ihr gehörender Grundstücke kann die Antragstellerin die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht verlangen. Bereits mit dem Einwendungsschreiben vom 11. März 1994 hat die Antragstellerin darauf hingewiesen, im Bereich der geplanten Trasse und der begleitenden Maßnahmen sei sie Eigentümerin von landwirtschaftlichen Grundstücken und Waldflächen im Gesamtumfang von 42,5 ha. Die Planung sehe einen Erwerb von ca. 1,7 ha durch die Beigeladene vor, ca. 7 ha bisher landwirtschaftlich genutzter Gemeindefläche seien als Biotopentwicklungsfläche ohne landwirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit ausgewiesen. Der Planfeststellungsbeschuß (S. 199) setzt sich mit der Grundinanspruchnahme im Einzelnen auseinander und führt zunächst aus, der Grunderwerb sei auf das erforderliche Minimum beschränkt worden, um die Verfügungsrechte von Betroffenen nicht unnötig einzuschränken. Bei dauernden Veränderungen oder Einschränkungen von Nutzungsmöglichkeiten würden deshalb Dienstbarkeiten zugunsten der Beigeladenen vorgesehen. Sollten diese die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten und die Bereitschaft der Eigentümer bzw. deren Verlangen gegeben sein, werde auch in solchen Fällen ein Grunderwerb durchgeführt. Über die Einzelheiten des Erwerbs, die Begründung von Dienstbarkeiten und die vorübergehende

Nutzung von Grundstücken würden zwischen den Eigentümern und der Beigeladenen Vereinbarungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf privatrechtlicher Basis angestrebt. Diese Regelungen und Hinweise sind nicht zu beanstanden. Der Vortrag der Antragstellerin läßt nicht erkennen, daß die Antragsgegnerin mit diesen Ausführungen das Gewicht der Inanspruchnahme von Flächen der Antragstellerin unzureichend bewertet hat.

b) Als Hoheitsträgerin kann die Antragstellerin den Planfeststellungsbeschluß nicht mit der Begründung angreifen, öffentliche, nicht ihre Planungshoheit betreffende Belange, wie solche des Umweltschutzes, seien nicht oder nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Der Gemeinde kommen nicht deshalb "wehrfähige" Rechte zu, weil der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen - die ihre Rechte selbst geltend zu machen haben - ein Schaden droht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 1989 - BVerwG 4 C 36.86 - BVerwGE 84, 209 <213>; BVerwG, Beschluß vom 9. Februar 1996 - BVerwG 11 VR 45.95 - <NVwZ 1996, S. 1021/1022>; BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 26.94 - <DVB1 1996, S. 914>). Bei Anlegung dieser Maßstäbe kann die Antragstellerin gegen die im Planfeststellungsbeschluß vorgenommene Abwägung nicht mit Erfolg vorbringen, die, Lärmbelastung für ihre Bewohner werde bei einer Realisierung des Vorhabens weiter zunehmen, landwirtschaftliche Betriebe und Fremdenverkehrsbetriebe seien bedroht, das Vorhaben widerspreche zudem öffentlichen Interessen wie dem Landschaftsschutz, dem Grundwasserschutz, dem Schutz vor Erschütterungen.

c) Das planfestgestellte Vorhaben verletzt die Planungshoheit der Antragstellerin nicht.

Der unter Berufung darauf gestellte Antrag einer Gemeinde auf Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses kann nur dann Erfolg haben, wenn entweder eine bereits konkretisierte Planung im Verfahren dargelegt und von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt wurde oder eine im einzelnen noch nicht konkretisierte gemeindliche Planung durch die angegriffene Fachplanung gänzlich verhindert oder grundlegend behindert würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 a.a.O.). Das Plangebiet des Bebauungsplanes "Kurbereich" wird von der Neubaustrecke Eb. – Er. nicht berührt. Relevante Lärmauswirkungen sind gleichfalls auszuschließen. Das Plangebiet befindet sich in einer Entfernung von mehr als einem Kilometer von der geplanten Trasse. Entsprechendes gilt für das Gebiet des noch nicht rechtskräftigen Bebauungsplanes "Kurpark". Selbst bei einer - unterstellt - in Teilen fehlerhaften Lärmberechnung dürfte eine ins Gewicht fallende Beeinträchtigung der genannten Gebiete aufgrund der erheblichen Entfernung vom geplanten Bauvorhaben ausgeschlossen sein (vgl. Übersichtsplan BA 1.1 Schallsituation, Anlage Nr. 13.2/NBS). Dabei ist besonders darauf hinzuweisen, daß im Erörterungstermin vor dem Berichtstatter am 30. Juli 1996 zwischen allen Beteiligten Übereinstimmung dahin gehend erzielt worden ist, daß der der Trasse am nächsten gelegene W.-see im Stadtgebiet der Antragstellerin entgegen ihrem schriftsätzlichen Vortrag nicht zum Gebiet des Bebauungsplanes "Kurpark" gehört.

Auch das von der Antragstellerin in ihrem Flächennutzungsplan dargestellte Erholungsgebiet, das den W.-see umfaßt, wird durch die Neubaustrecke nicht berührt. Die Trasse führt vielmehr westlich des M. an dem geplanten Erholungsbereich vorbei. Allenfalls wäre zu erwägen, ob die Neubaustrecke Lärmschutzansprüche der Antragstellerin zugunsten dieses Gebietes auslöst. Dies ist jedoch zu verneinen:

Ob ein Gebiet oder eine Anlage unter Lärmschutzgesichtspunkten schutzbedürftig ist, beurteilt sich danach, ob die Art der Nutzung Lärmschutz verlangt oder ob Verkehrslärm die Art der Nutzung beeinträchtigen kann (BVerwG, Beschluß vom 17. März 1992 - BVerwG 4

B 230.91 - <DVB1 1992, S. 1103>). Nach § 3 Abs. 1 BImSchG sind Schutzobjekte sowohl die Allgemeinheit als auch die Nachbarschaft; § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Ermächtigungsgrundlage für die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Im Gegensatz zur Allgemeinheit ist die Nachbarschaft im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes ein konkretisierbarer Personenkreis, der mit einer gewissen Regelmäßigkeit bestimmten Immissionen ausgesetzt ist oder - bezogen auf Verkehrslärm - sich im Einwirkungsbereich von Straßen und Schienenwegen ständig aufhält. Der Außenbereich als solcher ist kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BVerwG, Beschluß vom 17. März 1992 a.a.O.).

Nach Maßgabe dieser Grundsätze ist eine Schutzbedürftigkeit des von der Antragstellerin in ihrem Flächennutzungsplan dargestellten Erholungsbereichs nicht ersichtlich. Der der Trasse am nächsten liegende W.-see (M.-see) mag zwar von den Lärmauswirkungen der Neubaustrecke noch betroffen werden (vgl. Übersichtsplan Schallsituation a.a.O.); ein dauerhafter Aufenthalt von Menschen in seinem Bereich ist von der Antragstellerin aber offensichtlich nicht geplant. Derzeit fehlen auf dem W.-see Badebetrieb und Wassersport ganz (PFB S. 183). Die Zuwegung ist ungünstig, der See dient lediglich als Angelgewässer (PFB S. 186). Dem W.-see kommt somit keine über den Außenbereich als Erholungsgebiet für die Allgemeinheit hinausgehende Schutzbedürftigkeit hinsichtlich des Lärms zu.

Der Mi.-see (R.-see) liegt ca. 1 km östlich der Trasse. Er soll nach den Darstellungen im Flächennutzungsplan der Antragstellerin als Segelrevier dienen. Eine Beeinträchtigung dieser von der Antragstellerin vorgesehenen Nutzung durch das geplante Bauvorhaben ist nicht erkennbar,

Der O.-see (A.-see) dient nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans als Badeseesee. Eine Beeinträchtigung dieser Nutzung ist ebenfalls nicht ersichtlich, da der See ca. 1 500 m von der Neubaustrecke entfernt liegt.

d) Die Antragstellerin weist ferner auf unzulässige Lärmbeeinträchtigungen ihrer Stadtteile Wi., Pü und Un. hin. Der Einwand geht jedoch fehl, da sie nicht aufzeigen kann, welche konkreten Planungen hierdurch behindert werden.

e) Ferner beruft die Antragstellerin sich auf die Beeinträchtigung verschiedener kommunaler Einrichtungen.

aa) Die Kläranlage St. bei Flußkilometer 416,2 hat die Beigeladene in ihren Planungen berücksichtigt (Erläuterungsbericht/NBS, S. 93/99). Im Erläuterungsbericht wird hierzu ausgeführt, die Bahnanlagen seien so zu gestalten, daß an dem Querschnitt 416,2 und 418,0 kein größerer Aufstau als im Istzustand auftritt. Aufgrund hydraulischer Nachweise ist die Beigeladene zu dem Ergebnis gelangt, für die Nachweisquerschnitte bei Flußkilometer 416,2 und Flußkilometer 418,0 Ne. werde kein höherer Aufstau eintreten als im Istzustand. In den meisten Bereichen trete eine Absenkung auf (Erläuterungsbericht a.a.O. S. 99). Durch die zusätzliche Flutmuldenbrücke werde eine Einschnürung des M. vermieden, so daß ein Hochwasseraufstau an kritischen Stellen nicht stattfinde (vgl. die eingehende Darstellung im Anhörungstermin, Protokoll vom 13. Mai 1994, S. 18 ff.). Mit der Plausibilitätsbetrachtung der Firma Pl. vom 3. Oktober 1996 und der Wasserspiegelberechnung des Diplomingenieurs Kr. vom 27. September 1995 hat die Antragstellerin die dem Planfeststellungsbeschluß zugrunde liegenden wasserwirtschaftlichen Erkenntnisse nicht zu erschüttern vermocht. In Bezug auf die wasserwirtschaftlichen Belange bei der Querung des M. durch die Neubautrasse beruht die Planung maßgeblich auf den Wasserspiegelberechnungen im

Gutachten der Rh.-M.-Do. AG vom 12. Mai 1993. Den Stellungnahmen der Wasser-Fachbehörden zum Planfeststellungsverfahren ist nicht zu entnehmen, daß Bedenken gegen das Gutachten - sei es im Hinblick auf seine Methodik oder seine Ergebnisse - bestünden (Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes Wasserwirtschaft vom 2. März 1994 und 6. Juni 1994, Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Bamberg vom 14. März 1994 und 18. März 1994, Stellungnahme der Regierung von Oberfranken als Obere Wasserbehörde vom 25. März 1994). Dann aber sind die von der Antragstellerin vorgelegten Betrachtungen bei summarischer Prüfung nicht geeignet, Bedenken gegen die Seriosität der wasserwirtschaftlichen Aspekte der Planung zu begründen.

bb) Eine Beeinträchtigung von Kuranlagen (Thermalsolbad und Rehabilitationsklinik) hat die Antragstellerin nicht ausreichend dargelegt und glaubhaft gemacht. Beide Einrichtungen liegen mindestens 1 500 m von der geplanten Neubautrasse entfernt. Unabhängig davon, daß die Antragstellerin nicht Träger der genannten Einrichtungen ist, kommt eine Verletzung ihrer Belange schon deshalb nicht in Betracht.

4. Die Antragstellerin kann sich auch nicht mit Erfolg auf ihr sogenanntes Selbstgestaltungsrecht berufen. Dieses in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus Art. 28 Abs. 1 Satz 2 GG abgeleitete Recht kann nur durch Maßnahmen betroffen werden, die das Ortsbild entscheidend prägen und damit nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (BVerwGE 77, 134 <138>). Eine in diesem Sinne nachhaltige und prägende Wirkung auf das Ortsbild geht von der Neubaustrecke nicht aus. Das planfestgestellte Vorhaben vermeidet mit dem Beginn des Neubaustreckenabschnitts nördlich von Eb. eine Durchfahrung des eigentlichen Stadtgebietes der Antragstellerin und läßt damit - worauf der angefochtene Planfeststellungsbeschluß ausdrücklich (S. 139) hinweist - die Blickbeziehungen und die Sichtbereiche der Kulturdenkmäler Kloster B., Vi. und St.-berg weitgehend unberührt. Durch die ortsferne Trassierung wird das optische Erscheinungsbild der bebauten Flächen der Stadt St. und der bebauten Ortsteile nicht verändert. Zutreffend ist allerdings, daß die Neubautrasse das Landschaftsbild erheblich verändert. Dies ist indessen kein Gegenstand, den die Antragstellerin im Zusammenhang mit dem ihr zustehenden Selbstgestaltungsrecht mit Erfolg geltend machen kann (vgl. BVerwG, Beschluß vom 9. Februar 1996 a.a.O.). Soweit sie verschiedentlich behauptet hat, die von ihr angestrebte Anerkennung als "Bad" werde bei einer Realisierung des Vorhabens gefährdet, ist ein solcher Zusammenhang, der nach den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich ist, nicht ausreichend dargelegt und glaubhaft gemacht.

5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 und § 162 Abs. 3 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht § 13 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 20 Abs. 3 GKG.

Dr. Diefenbach, Kipp, Vallendar.