

Sachgebiete: Gerichtsverfahrensrecht Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 3/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 27.11.1996

Aktenzeichen: 11 A 100.95

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG, § 42 Abs. 2 VwGO, § 74 Abs. 1 VwGO, § 18 AEG, § 20 Abs. 7 AEG

Stichworte:

Treu und Glauben; Verwirkung des Klagerechts; Klagebefugnis; Plangenehmigung; Anliegergebrauch; Wertminderung; Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb; Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange; Erheblichkeit von Abwägungsmängeln;

Leitsätze:

Zu den Voraussetzungen, unter denen die Grundsätze von Treu und Glauben im Verhältnis von Vorhabenträger und Planungsbetroffenen im Fachplanungsrecht dem Klagerecht eines Planungsbetroffenen gegen die Zulassung des Vorhabens entgegenstehen können.

Bei der Reduzierung der Durchfahrtshöhe einer Bahnüberführung durch Plangenehmigung kann das wirtschaftliche Interesse des Verpächters benachbarter, an einen landwirtschaftlichen Betrieb verpachteter Betriebsgebäude an der Beibehaltung der die Erwerbchancen dieses Betriebes fördernden bisherigen Durchfahrtshöhe als privater Belang in die durch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotene Abwägung einzustellen sein.

Gegen einen wirtschaftlichen Nachteil hinsichtlich der Nutzbarkeit und Verwertbarkeit der Gebäude, der sich allein aus deren Lage zur Bahntrasse und zu dem dortigen Ausbauvorhaben ergibt, bietet Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 GG keinen Schutz. Vielmehr muß der Eigentümer solcher Gebäude mit Ausbaumaßnahmen an der benachbarten Bahntrasse rechnen, die auch Wertminderungen für sein Eigentum zur Folge haben können.

Bei Gewerbebetrieben von Straßenanliegern gehört auch der sogenannte Kontakt „nach außen“, der dem Betrieb über die Gewährleistung einer ausreichenden Anbindung an das allgemeine Verkehrsnetz hinaus in gewissen Grenzen die Nutzung der Straße auch als Kommunikationsmittel ermöglicht, zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand. Weitere Ansprüche, insbesondere solche zur Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Straßenverbindung, bestehen dagegen grundsätzlich nicht. Dies gilt selbst dann, wenn eine durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Verbindung zwischen zu demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken durch den Ausbau eines anderen Verkehrsweges zerschnitten wird, ohne die Zugänglichkeit der Grundstücke aufzuheben.

Urteil

- BVerwG 11 A 100.95 - BVerwG vom 27. November 1996

In der Verwaltungsstreitsache _____ hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 27. November 1996 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Bonk, Dr. Storost, Dr. Kugele und Kipp für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1. Die Beigeladene zu 2 trägt ihre etwaigen außergerichtlichen Kosten selbst.

Gründe:

I.

Die Klägerin begehrt die Aufhebung einer der Beigeladenen zu 1 von der Beklagten erteilten Plangenehmigung für den Neubau einer Eisenbahnüberführung. Diesem Begehren liegt im wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde:

Die zweigleisige Eisenbahnstrecke Leipzig-Dresden der Beigeladenen zu 1 überquert in der Ortslage N. der Beigeladenen zu 2 die Gemeindeverbindungsstraße Go.-N.-Gr. Die dortige Eisenbahnbrücke wurde ursprünglich 1912 erbaut. 1967 wurden die alten Überbauten durch zwei stählerne Hohlkasten-Überbauten ersetzt. Die Unterbauten der Brücke bestanden aus Naturstein-Mauerwerk mit Stahlbeton-Auflagerbänken. Das Bauwerk hatte eine lichte Weite von 5,5 m und eine lichte Höhe von ca. 3,85 m; die zugelassene Durchfahrts Höhe betrug 3,5 m.

In der südwestlich der Bahnstrecke gelegenen Ortschaft M. betreibt die P. A. GmbH (im folgenden: GmbH) einen Wirtschaftshof. Er dient zum Abstellen und zur Instandhaltung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte sowie zur Lagerung landwirtschaftlicher Ernte- und Verbrauchsprodukte. Von diesem Wirtschaftshof aus bewirtschaftet die GmbH aufgrund langfristiger Pachtverträge u.a. mehrere Flurstücke von insgesamt 104,49 ha, die nordöstlich der Bahnstrecke liegen. Die Gebäude des Wirtschaftshofs hat die GmbH von der Klägerin gepachtet, die sämtliche Geschäftsanteile der GmbH innehat.

Ende 1992 hielt die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen zu 1 eine Sanierung der Eisenbahnüberführung für erforderlich, da die uneingeschränkte Befahrbarkeit der schotterlosen Stahlüberbauten aus Sicherheitsgründen nur noch höchstens für ein Jahr möglich sei. Da die neuen Überbauten mit durchgehendem Schotterbett hergestellt werden sollten, sich die Bauhöhe hierdurch um 70 cm vergrößerte und sowohl die Beigeladene zu 2 als Eigentümerin und Baulastträgerin der Straße als auch das Landratsamt Gr. als Ordnungs- und Verkehrsbehörde zunächst auf Beibehaltung der lichten Durchfahrtsöffnung der Brücke bestand, entschloß sich die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen zu 1, die Brücke unter Absenkung der Straße vollständig neu zu errichten.

Bei der daraufhin durchgeführten Baugrunduntersuchung wurde bereits ca. 20 cm unter der bisherigen Straßenoberkante Grundwasser angetroffen, so daß die Absenkung der Straße eine

ständige Grundwasserabsenkung oder die Errichtung einer Grundwasserwanne erforderlich gemacht hätte.

Bereits vor der Entscheidung über die endgültige technische Lösung begannen im Mai 1993 die Bauarbeiten an der Brückenkonstruktion. Die Lage der Straße unter der Brücke blieb dabei zunächst unverändert, so daß sich die lichte Höhe der Brücke auf ca. 3,15 m reduzierte. Aufgrund dessen konnte ein Teil des Fuhrparks der GmbH die Straßenunterführung nicht mehr benutzen.

Am 30. September 1993 kam es zu einer Beratung des mit der Planung beauftragten Unternehmens mit Vertretern der Umwelt- und Wasserbehörden und der Verwaltung der Beigeladenen zu 2. Dabei befürworteten alle Anwesenden mit Ausnahme der Beigeladenen zu 2 eine ständige Grundwasserabsenkung, die in der Vorentwurfsplanung als Vorzugsvariante gegenüber dem mit erheblichen Mehrkosten verbundenen Bau einer Grundwasserwanne bezeichnet worden war. Eine Abschrift der Niederschrift dieser Beratung wurde der Klägerin zugeleitet. Wegen des anhaltenden Widerstandes der Beigeladenen zu 2 gegen diese Variante stimmte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen zu 1 im November 1993 schließlich dem Bau einer Grundwasserwanne zu, wenn die Zustimmung der Beigeladenen zu 2 zur Reduzierung der lichten Durchfahrtshöhe nicht zu erreichen sei.

Im März 1994 übersandte das mit der Planung beauftragte Unternehmen der Beigeladenen zu 1 die Ausführungsplanung für die Arbeiten an der Straße unter der Brücke. Darin war vorgesehen, die Straße um ca. 70 cm abzusenken, eine Grundwasserwanne zu errichten und die Fahrbahn nach Bauklasse IV (80 cm Gesamtaufbau einschließlich 62 cm Frostschutzschicht) mit einer Breite von 4,9 m zwischen den Wannenseitenwänden zu erneuern; die hierfür veranschlagten Kosten beliefen sich auf insgesamt 1 692 208,35 DM. Mit Schreiben vom 14. April 1994 teilte die Beigeladene zu 1 der Beigeladenen zu 2 nunmehr jedoch mit, sie sei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht in der Lage, die Bereitstellung eines derart hohen Betrages für die bisher verhandelte Planungsvariante zu erwirken, und bat die Beigeladene zu 2 um ihr Einverständnis mit einer dauernden Einschränkung der lichten Höhe der Durchfahrt auf 3,1 m. In einer Verhandlung vom 21. April 1994 erklärte sich das Landratsamt Gr. als Ordnungs- und Verkehrsbehörde gegenüber der Beigeladenen zu 1 sowohl mit dieser Variante als auch mit einer auf die Bauklasse V (70 cm Gesamtaufbau einschließlich 56 cm Frostschutzschicht) reduzierten Variante der vorgelegten Ausführungsplanung einverstanden.

Mit Schreiben vom 27. April 1994 teilte die Beigeladene zu 1 der GmbH unter Beifügung eines Aktenvermerks über den Inhalt der Verhandlung vom 21. April 1994 und eines Lageplans mit, sie beabsichtige, die durch Baumaßnahmen bedingte Reduzierung der lichten Durchfahrtshöhe auf 3,1 m beizubehalten, da aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Straßenabsenkung mit dem Bau einer Grundwasserwanne nicht akzeptiert werden könne. Dadurch würde zwar die Durchfahrtsmöglichkeit für einen Teil der Landwirtschaftsfahrzeuge ausgeschlossen; die von der GmbH bewirtschafteten Flächen blieben jedoch nach wie vor über öffentliche Straßen erreichbar. Zugleich bat die Beigeladene zu 1 die GmbH um Zustimmung zu dieser Variante. Diese Zustimmung wurde jedoch trotz mehrfacher telefonischer Nachfragen nicht erteilt.

Nach nochmaligen Verhandlungen der Beigeladenen zu 1 mit dem Landratsamt Gr. und der Beigeladenen zu 2 kam es am 26. September 1994 zum Abschluß einer Kreuzungsvereinbarung zwischen den Beigeladenen. Darin wurde die Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführung auf 3,1 m bei einer lichten Höhe von 3,3 m festgelegt.

Am 27. September 1994 beantragte die Beigeladene zu 1 nunmehr beim Eisenbahn-Bundesamt der Beklagten die Erteilung einer Plangenehmigung für das Vorhaben und teilte dabei mit, sie habe bei der Vorbereitung des Vorhabens u.a. die GmbH informiert. Trotz der Reduzierung der Durchfahrtshöhe unter der Brücke von ursprünglich 3,5 m auf 3,1 m hätten alle anliegenden Grundstücke auch weiterhin eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz; Wertminderungen träten nicht auf. Die anrechenbaren Kosten der Maßnahme beliefen sich auf 1 277 713 DM, wovon 161 076 DM auf den nach Bauklasse V geplanten Straßenbau entfielen.

Am 5. Oktober 1994 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die beantragte Genehmigung. In den Gründen dieser Entscheidung wurde u.a. ausgeführt, daß für die jetzt festgelegte Durchfahrtshöhe von 3,1 m, die einer lichten Höhe von 3,3 m plus Ausrundungszuschlag entspreche, eine Straßenabsenkung von 10 – 15 cm erforderlich sei. Eine weitergehende Absenkung der Straße könne aufgrund der hydrologischen Verhältnisse wegen des hohen Risikos von Frostschäden nicht vertreten werden.

Die Klägerin und die GmbH, denen die Plangenehmigung zunächst nicht bekanntgegeben wurde, wandten sich mit Schreiben vom 7. Oktober 1994 an die Beigeladene zu 1 und baten, dafür zu sorgen, daß die Sicherung der alten Durchfahrtshöhe wieder erreicht werde. Sie beanstandeten, daß sie infolge der Reduzierung der Durchfahrtshöhe in vielen Fällen mit ihren Maschinen die Felder im Bereich Schlag XY und XY nur noch mit einem Umweg von 970 m erreichen könnten. Daraus ergebe sich für sie ein Gesamtschaden von über 250 000 DM.

Die Beigeladene zu 1, die die Plangenehmigung am 10. Oktober 1994 erhalten und am 12. Oktober 1994 mit den Straßenbauarbeiten begonnen hatte, teilte der Klägerin und der GmbH mit Schreiben vom 14. Oktober 1994 mit, daß sich die Wiederherstellung der ursprünglichen Durchfahrtshöhe durch Absenkung der Straße aufgrund der komplizierten hydrologischen Verhältnisse nicht mit vertretbarem Risiko und Aufwand erreichen lasse. Die Beibehaltung der reduzierten Durchfahrtshöhe erfolge im Einvernehmen mit der Beigeladenen zu 2 und dem Landratsamt. Alle Grundstücke hätten eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz; der Fortbestand einer bestimmten Verbindung stelle keine Rechtsposition dar. Erst mit einem weiteren Schreiben vom 1. September 1995 – zugegangen am 5. September 1995 – wies die Beigeladene zu 1 die Klägerin und die GmbH darauf hin, daß bereits am 5. Oktober 1994 eine Plangenehmigung erteilt worden sei. Da diese unanfechtbar sei, könne auch Entschädigungsforderungen der Klägerin nicht entsprochen werden.

Nunmehr legte die GmbH mit Schriftsatz vom 4. Oktober 1995 Widerspruch gegen den Bescheid vom 5. Oktober 1994 ein. Das Eisenbahn-Bundesamt wies diesen Widerspruch mit Bescheid vom 30. Oktober 1995 – zugestellt am 8. November 1995 – unter Beifügung einer Kopie der angefochtenen Entscheidung als unzulässig zurück.

Daraufhin hat die Klägerin am 4. Dezember 1995 die vorliegende Klage erhoben.

Die Klägerin behauptet, sie sei Eigentümerin der Gebäude des Wirtschaftshofs der GmbH. Außerdem habe die GmbH sie mit der Wahrnehmung ihrer Interessen wegen der Reduzierung der Durchfahrtshöhe betraut. Aufgrund dieser Reduzierung könnten aus dem Fuhrpark der GmbH zwei Traktorentypen (Höhe 3,4 und 3,16 m), ein Häckslertyp (Höhe 3,48 m), ein Hänger mit Aufbau (Höhe 3,7 m), ein Mährescher (Höhe 3,81 m) und ein Gülle-Anhänger

(Höhe 3,5 m) nicht mehr durch die Unterführung fahren und deshalb die Felder im Bereich Schlag XY und XY nicht mehr auf dem üblichen Weg erreichen. Dadurch sei für diese Maschinen jeweils ein Umweg von ca. 950 m erforderlich, woraus sich entsprechend der Pachtdauer und der Arbeitskosten ein Gesamtschaden von 266 319,40 DM ergebe. Die daraus folgenden Verluste habe aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages mit der GmbH die Klägerin zu tragen. Die Bewirtschaftung der Schläge XY und XY und die Verpachtung der Gebäude des Wirtschaftshofs zu diesem Zweck seien dadurch unrentabel geworden; eine andere Nutzung dieser Gebäude sei mangels entsprechenden Bedarfs in der näheren Umgebung ausgeschlossen. Bereits im April 1994 habe die Beigeladene zu 1 der GmbH deshalb mündlich eine Entschädigung für die Reduzierung der Durchfahrtshöhe in Aussicht gestellt. In Telefongesprächen vom 23. August 1994 mit der Beigeladenen zu 1 und vom September 1994 mit dem Projektleiter des Vorhabens habe der Vorstandsvorsitzende der Klägerin deutlich gemacht, daß er mit der Reduzierung der Durchfahrtshöhe nicht einverstanden sei. Daraufhin hätten ihm seine Gesprächspartner jeweils mitgeteilt, daß Entschädigungsansprüche entsprechend den geltenden landwirtschaftlichen Richtlinien LandR 78 ermittelt würden.

Die Klägerin vertritt die Auffassung, sie hätte als Eigentümerin der Gebäude des Wirtschaftshofs im unmittelbaren Umfeld der Bahntrasse und der fraglichen Unterführung nach § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG selbst angehört und um schriftliche Zustimmung ersucht werden müssen. Durch die von der Reduzierung der Durchfahrtshöhe verursachten Mehrkosten werde faktisch ihr Eigentum an den Gebäuden, zu welchem die gewinnbringende Nutzungsmöglichkeit gehöre, entwertet. Darin liege zugleich ein Eingriff in ihren eingerichteten und aus geübten Gewerbebetrieb. Da sie sich damit nicht einverstanden erklärt habe, lägen die Voraussetzungen einer Plangenehmigung nicht vor. Abgesehen davon weise die erteilte Genehmigung erhebliche Abwägungsmängel auf, da die privaten Belange der Klägerin nicht in die Abwägung eingestellt worden seien. Vielmehr habe die Beklagte über die erheblichen wirtschaftlichen Belange der Klägerin, die aus den enormen Umwegen und dem damit verbundenen Mehraufwand an Arbeit und Kosten resultierten, offensichtlich nicht nachgedacht. Zudem habe die Beigeladene zu 1 mit dem Inaussichtstellen einer Entschädigung einen Vertrauenstatbestand geschaffen.

Die Klägerin beantragt,

die Plangenehmigung der Beklagten für das Vorhaben Streckensanierung Leipzig-Dresden, Bauabschnitt W.-Pr., Eisenbahnüberführung km XY N. vom 5. Oktober 1994 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet, daß die GmbH zur Erreichung ihrer Felder jenseits der Bahn durch die Reduzierung der Durchfahrtshöhe zu nennenswerten Umwegen gezwungen sei und daß ihr dadurch ein Schaden entstehe. In rechtlicher Hinsicht bezweifelt sie die Aktivlegitimation und die Betroffenheit der Klägerin und hält die Klage auch deshalb für unzulässig, weil sie nicht innerhalb eines Jahres nach Baubeginn erhoben worden sei. Da die Klägerin spätestens mit Beginn der Straßenbauarbeiten am 12. Oktober 1994 Kenntnis vom Bauprojekt gehabt habe, stehe der Klage der Tatbestand der Verwirkung entgegen. Zudem fehle ihr die Klagebefugnis. Jedenfalls sei die Klage in der Sache unbegründet, da die Beigeladene zu 1 alle Belange in den planerischen Abwägungsprozeß habe einfließen lassen und die Mehrkosten der von der Klägerin verlangten Beibehaltung der früheren Durchfahrtshöhe in keinem Verhältnis zum

erzielbaren Nutzen gestanden hätten. Darüber hinaus stehe auch § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG einer Aufhebung der Plangenehmigung entgegen, da sämtliche Rechtspositionen der Klägerin in ein Planergänzungsverfahren einbezogen werden könnten.

Die Beigeladene zu 1 beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Auch sie hält die Klage für unzulässig, weil die Klägerin die Klagefrist versäumt bzw. ihr Klagerecht verwirkt habe. Darüber hinaus fehle der Klägerin die Klagebefugnis, weil sie nicht Eigentümerin der bewirtschafteten Agrarflächen sei, im Rahmen der Anhörung keine Beeinträchtigung eigener Interessen vorgetragen habe und weder in ihren Anliegerrechten noch ihrem Recht auf eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verletzt sei. Jedenfalls sei die Klage aus den bereits von der Beklagten angeführten Gründen unbegründet.

Die Beigeladene zu 2 hat sich im Klageverfahren nicht geäußert. Sie stellt keine Anträge.

Der Oberbundesanwalt beteiligt sich an dem Verfahren. Er hält den Vortrag der Beklagten und der Beigeladenen zu 1 für zutreffend.

II.

1. Die Klage ist zulässig.

a) Die in § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO bestimmte Klagefrist (vgl. § 68 Abs. 1 Satz 2 VwGO i.V.m. § 18 Abs. 2 Satz 4 AEG) ist eingehalten. Die angefochtene Genehmigung wurde der Klägerin frühestens mit Zustellung des an die GmbH gerichteten Widerspruchsbescheides am 8. November 1995 bekanntgegeben. Die Klage wurde am 4. Dezember 1995 und damit innerhalb eines Monats nach dieser Bekanntgabe erhoben.

b) Entgegen der Ansicht der Beklagten und der Beigeladenen zu 1 rechtfertigen es auch die Grundsätze von Treu und Glauben nicht, die Klage als verspätet anzusehen. Dabei kann hier dahinstehen, ob die insoweit vom Bundesverwaltungsgericht für das Baunachbarrecht entwickelte Rechtsprechung (vgl. BVerwGE 44, 294 <300 f.>; 78, 85 <88 ff.>) uneingeschränkt auch für das Verhältnis von Vorhabenträger und Planungsbetroffenen im Fachplanungsrecht zur Anwendung kommen kann. Nach dieser Rechtsprechung muß sich ein Nachbar, dem eine Baugenehmigung zwar nicht amtlich bekanntgegeben wurde, der jedoch gleichwohl zuverlässige Kenntnis von der Baugenehmigung erlangt hat oder hätte erlangen müssen, bezüglich der Rechtsbehelfsfrist so behandeln lassen, als sei ihm die Baugenehmigung in dem Zeitpunkt amtlich bekanntgegeben worden, in dem er von ihr zuverlässige Kenntnis erlangt hat oder hätte erlangen müssen.

Die entsprechende Anwendung dieses Grundsatzes könnte vorliegend jedenfalls nicht zur Unzulässigkeit der Klageerhebung führen. Da die Bauarbeiten für das genehmigte Vorhaben schon im Mai 1993, also lange vor Erteilung der Genehmigung, begonnen hatten, ohne daß die endgültige Durchfahrtshöhe bereits festgelegt war, und zudem bei der Klägerin bzw. ihrer Tochtergesellschaft durch Übersendung der Verhandlungsniederschrift vom 30. September 1993 und des Zustimmungersuchens vom 27. April 1994 noch der – zunächst auch zutreffende – Eindruck erweckt wurde, daß diese Arbeiten einer schließlichen Wiederherstellung der ursprünglichen Durchfahrtshöhe durch entsprechende Absenkung der Straße nicht entgegenstanden, konnte auch der Fortgang der Bauarbeiten nach Erteilung der

Plangenehmigung nicht die Annahme rechtfertigen, daß sich der Klägerin das Vorliegen einer die Durchfahrtshöhe dauerhaft einschränkenden Genehmigung aufdrängen mußte.

Abgesehen davon wurde der Beigeladenen zu 1, die als Trägerin des Vorhabens zugleich Inhaberin der Plangenehmigung war, jedenfalls durch das Schreiben der Klägerin vom 7. Oktober 1994 unmittelbar nach Erteilung der Plangenehmigung und noch vor Beginn der abschließenden Straßenbauarbeiten bekannt, daß die Klägerin Einwendungen gegen die Reduzierung der Durchfahrtshöhe erhob. Sie konnte deshalb jedenfalls nicht ohne weiteres darauf vertrauen, daß die ihr erteilte Genehmigung Bestand haben würde und sie ihr Vorhaben entsprechend der Genehmigung dauerhaft ausführen könnte. Vielmehr hätte ihr dieses Schreiben Anlaß sein müssen, die Klägerin auf die bereits erteilte Genehmigung hinzuweisen und ihr damit Gelegenheit zu geben, rechtzeitig die erforderliche gerichtliche Klärung herbeizuführen. Statt dessen hat sie in ihrem Antwortschreiben vom 14. Oktober 1994 die ihr vier Tage zuvor zugegangene Genehmigung mit keinem Wort erwähnt, die Klägerin dadurch über die Rechtslage im Ungewissen gehalten und diesen Zustand erst fast ein Jahr später im September 1995 mit dem – unzutreffenden – Hinweis auf mittlerweile eingetretene Unanfechtbarkeit der Genehmigung beendet. Es kann also keine Rede davon sein, daß die Klägerin ihr Klagerecht „verwirkt“ hat, weil sie die Beigeladene zu 1 erst längere Zeit nach Genehmigungserteilung und Ausführung der Straßenanpassung erstmals mit Einwendungen konfrontiert und dadurch treuwidrig überrascht hätte. Das Prinzip von Treu und Glauben, aus dem sich die Regeln für einen Verlust der Anfechtungsbefugnis ableiten, wurzelt nämlich auch dann, wenn man es auf das Verhältnis von Vorhabenträger und Planungsbetroffenen anwendet, im nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnis. Die aus ihm abzuleitenden rechtlichen Folgerungen richten sich demgemäß nach den Gegebenheiten auf beiden Seiten dieses Verhältnisses (vgl. BVerwGE 78, 85 <90>).

c) Der Klägerin fehlt schließlich nicht die gemäß § 42 Abs. 2 VwGO erforderliche Klagebefugnis. Nach dieser Vorschrift ist die Klage, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, nur zulässig, wenn die Klägerin geltend macht, durch die angefochtene Plangenehmigung in ihren Rechten verletzt zu sein. Hierfür ist es erforderlich, aber auch ausreichend, daß die Klägerin Tatsachen vorträgt, die es denkbar und möglich erscheinen lassen, daß sie durch diese Genehmigung in einer eigenen rechtlich geschützten Position beeinträchtigt ist. Das ist nur dann zu verneinen, wenn auf der Grundlage des Tatsachenvorbringens der Klägerin offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise die von ihr behaupteten Rechtspositionen bestehen oder ihr zustehen oder – ihr Bestehen und Zustehen unterstellt – unter keinem Gesichtspunkt verletzt sein können (vgl. BVerwGE 44, 1 <3> m.w.N.). So liegt der hier zu beurteilende Sachverhalt jedoch nicht.

Die Klägerin macht geltend, die angefochtene Plangenehmigung verletze sie in ihrem Eigentumsrecht, weil ihr Eigentum an den Gebäuden des Wirtschaftshofs und den Geschäftsanteilen der GmbH durch die Plangenehmigung faktisch entwertet und damit beeinträchtigt werde, ohne daß sie sich – wie nach § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG erforderlich – damit einverstanden erklärt habe. Aus dem gleichen Grund sei das ihr bei der Verpachtung der genannten Gebäude zustehende Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verletzt. Außerdem rügt sie eine Verletzung des sich aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG ergebenden Rechts auf gerechte Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, da die Beklagte die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile des genehmigten Vorhabens für die Klägerin nicht bedacht habe.

Jedenfalls der letztgenannte Gesichtspunkt reicht zur Begründung der Klagebefugnis hier aus. Die als Abwägungsmaterial beachtlichen privaten Belange beschränken sich nämlich nicht

auf sich aus anderen Vorschriften ergebende subjektive öffentliche Rechte, insbesondere nicht auf das, was nach Art. 14 Abs. 1 GG verfassungsrechtlich geschützt ist. Einzustellen sind vielmehr alle mehr als nur geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden (vgl. Beschluß des erkennenden Senats vom 15. Mai 1996 – BVerwG 11 VR 3.96 – DVB1 1996, S. 925 <927> m.w.N.). Dazu kann auch das hier betroffene wirtschaftliche Interesse der Verpächterin der an einen landwirtschaftlichen Betrieb verpachteten Betriebsgebäude an der Aufrechterhaltung einer die Erhaltung und Nutzung der Erwerbschancen dieses Betriebes fördernden Verkehrslage gehören. Deshalb ist nicht von vornherein auszuschließen, daß die Klägerin durch fehlende oder nicht ausreichende Berücksichtigung dieses Interesses in der angefochtenen Genehmigung in ihrem Anspruch auf gerechte Abwägung ihrer Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen verletzt ist.

2. Die Klage ist jedoch unbegründet. Denn die Klägerin ist nach der aus dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung des Senats durch die angefochtene Plangenehmigung tatsächlich nicht in ihren Rechten verletzt (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

a) Entgegen der Auffassung der Klägerin lagen die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 Satz 1 AEG, unter denen anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden kann, jedenfalls insoweit vor, als sie dem Schutz der Rechte der Klägerin dienen. Denn die Maßnahmen, die Gegenstand der Plangenehmigung geworden sind, beeinträchtigten keine Rechte der Klägerin im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG. Mit einer solchen Rechtsbeeinträchtigung, die nur mit Einverständnis des Betroffenen das Absehen von einem Planfeststellungsverfahren zuläßt, ist nur der direkte Zugriff auf fremde Rechte gemeint, nicht aber die bei jeder raumbeanspruchenden Planung gebotene wertende Einbeziehung der Belange Dritter in die Abwägungsentscheidung (BVerwG, Beschluß vom 29. Dezember 1994 – BVerwG 7 VR 12.94 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 3). Eine solche Inanspruchnahme von Rechten der Klägerin hat die hier angegriffene Planung nicht zum Inhalt.

Insbesondere wurde das – unterstellte – Eigentum der Klägerin an den Gebäuden des Wirtschaftshofs durch die Reduzierung der Durchfahrts Höhe unter der Eisenbahnbrücke nicht beeinträchtigt. Die zum durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Anliegergebrauch gehörende ausreichende Anbindung der Gebäude an das allgemeine Verkehrsnetz bleibt von dem Vorhaben unberührt. Bei der von der Klägerin geltend gemachten Wertminderung handelt es sich um einen wirtschaftlichen Nachteil hinsichtlich der Nutzbarkeit und Verwertbarkeit der Gebäude, der sich allein aus deren Lage zur Bahntrasse und zu dem dortigen Ausbaivorhaben ergibt. Gegen solche Minderungen der Wirtschaftlichkeit und der Rentabilität bietet Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG keinen Schutz (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 – BVerwG 4 A 39.95 – RdL 1996, S. 205 <206> m.w.N.). Vielmehr muß der Eigentümer derart gelegener Gebäude damit rechnen, daß an der benachbarten Bahntrasse Ausbaumaßnahmen projektiert werden, die auch Wertminderungen für sein Eigentum zur Folge haben können. Entsprechendes gilt für das Eigentum der Klägerin an den Geschäftsanteilen der GmbH.

Nichts anderes ergibt sich hinsichtlich des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, das der Klägerin bei der zum Gegenstand ihres Unternehmens gehörenden Verpachtung der Gebäude des Wirtschaftshofs zusteht. Dieses Recht kann jedenfalls nicht weiterreichen als das entsprechende Recht des Pächters der Klägerin, der in den genannten Gebäuden einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb führt. In der Rechtsprechung ist anerkannt, daß bei Gewerbebetrieben von Straßenanliegern zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand auch der sogenannte „Kontakt nach außen“ gehört, der dem Betrieb über die Gewährleistung einer ausreichenden Anbindung an das allgemeine Verkehrsnetz hinaus in

gewissen Grenzen die Nutzung der Straße auch als Kommunikationsmittel ermöglicht (vgl. BVerwGE 54, 1 <3> m.w.N.). Insoweit bringt das genehmigte Vorhaben keine Einschränkung.

Weitergehende Ansprüche, insbesondere solche auf Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Straßenverbindung, bestehen dagegen grundsätzlich nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. November 1983 – BVerwG 4 C 82.80 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 55 S. 49 f.; BGHZ 55, 261 <263 f.>). Dies gilt selbst dann, wenn eine durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Verbindung zwischen zu demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken durch den Ausbau eines anderen Verkehrsweges zerschnitten wird, ohne die Zugänglichkeit der Grundstücke aufzuheben (vgl. BGHZ 48, 65 <67>; BGH, Urteil vom 13. März 1975 – III ZR 152/72 – BauR 1975, S. 335 ff.).

b) Die angefochtene Genehmigung verletzt auch nicht den sich aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG auch für die Plangenehmigung ergebenden Anspruch der Klägerin auf gerechte Abwägung ihrer privaten Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen.

Aus der Begründung der Plangenehmigung (Seite 4) ergibt sich, daß eine Abwägung von für und gegen die Reduzierung der Durchfahrtshöhe sprechenden Belangen stattgefunden hat. Bei dieser Abwägung war der Genehmigungsbehörde das Interesse der Klägerin an der Aufrechterhaltung der Durchfahrtsmöglichkeit der von ihrer Pächterin eingesetzten landwirtschaftlichen Fahrzeuge zu den von den verpachteten Gebäuden aus bewirtschafteten Flächen auch dem Grunde nach bekannt. Denn die von der Beigeladenen zu 1 zusammengestellten Genehmigungsunterlagen enthielten das an die GmbH gerichtete Schreiben vom 27. April 1994, in dem u.a. darauf hingewiesen wurde, daß durch die Reduzierung der Durchfahrtshöhe die Durchfahrtsmöglichkeit für einen Teil der Landwirtschaftsfahrzeuge ausgeschlossen würde, die von der GmbH bewirtschafteten Flächen jedoch nach wie vor über öffentliche Straßen erreichbar blieben.

Allerdings hat die Genehmigungsbehörde nicht näher ermittelt, welchen Umfang und welche wirtschaftliche Tragweite die dadurch möglicherweise verursachten Bewirtschaftungserschwernisse für die GmbH im einzelnen hatten. Außerdem ist weder der Plangenehmigung noch den ihr zugrundeliegenden Verwaltungsvorgängen zu entnehmen, daß die Genehmigungsbehörde dem über die Zufahrtsmöglichkeit zu den bewirtschafteten Flächen hinausgehenden Interesse der Klägerin und der GmbH an der Vermeidung solcher Bewirtschaftungserschwernisse überhaupt Bedeutung für die Abwägung beigemessen hat.

Indes erscheint schon fraglich, ob jenes Interesse nicht objektiv so geringfügig war, daß es nach Lage der Dinge nicht in die Abwägung eingestellt werden mußte. Die Behauptung der Klägerin, ihr drohe infolge der Reduzierung der Durchfahrtshöhe und des dadurch verursachten Umwegs von ca. 950 m für näher spezifizierte landwirtschaftliche Fahrzeuge ein Gesamtschaden von über 250 000 DM, der die Rentabilität der bisherigen Nutzung des Wirtschaftshofs gefährde, ist nicht schlüssig. Diese Behauptung beruht auf der Annahme, daß die betroffenen Landwirtschaftsfahrzeuge der GmbH bei jedem Einsatz auf den jenseits der Bahnstrecke bewirtschafteten Flächen zunächst vom Wirtschaftshof zur Brücke N. fahren und den Rückweg zum Wirtschaftshof ebenfalls von dieser Brücke aus antreten. Auf der unstrittig als alternative Zufahrt benutzbaren öffentlichen Straße über die Straßenüberführung M. wird jedoch das zusammenhängende Areal der von der GmbH bewirtschafteten Flächen bereits ca. 900 m vor der Brücke N. erreicht, so daß sich für den dort gelegenen Punkt sogar eine Abkürzung von ca. 850 m ergäbe. Schlüssige Gründe dafür, daß trotzdem jedesmal nur an der Brücke N. der Einsatz der betroffenen Landwirtschaftsfahrzeuge begonnen bzw. beendet

werden kann, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Schon hieraus folgt, daß für die östliche Hälfte des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Areals, die sich zu beiden Seiten der Gemeindeverbindungsstraße N.-Gr. erstreckt, von einer nennenswerten Umwegbelastung der GmbH keine Rede sein kann.

Die möglicherweise verbleibende Belastung für die westliche Hälfte reduziert sich weiter, wenn man berücksichtigt, daß ein Teil der von der Klägerin ihrer Berechnung zugrunde gelegten Fahrzeuge, nämlich der Hänger mit Aufbau und der Mähdrescher, auch die früher zugelassene Durchfahrtshöhe überschreitet und deshalb die Straßenunterführung N. auch bei Wiederherstellung der ursprünglichen Durchfahrtshöhe allenfalls aufgrund einer Ausnahmegenehmigung benutzen dürfte. Diese Möglichkeit bestände aber bei der verringerten Durchfahrtshöhe ggf. auch für den 3,16 m hohen Traktorentyp. Die Klägerin hat ihrer Schadensberechnung jedenfalls mehr Fahrzeuge zugrunde gelegt, als tatsächlich erst und gerade durch die Reduzierung der Durchfahrtshöhe an der rechtmäßigen Benutzung der Straßenunterführung N. gehindert sind.

Ob das von der Klägerin als Abwägungsbelang geltend gemacht wirtschaftliche Interesse an der Beibehaltung der früheren Durchfahrtshöhe hiernach die Grenze der Geringfügigkeit überschritt, bedarf ebensowenig abschließender Klärung wie die weitere, in tatsächlicher Hinsicht streitige Frage, ob dieses Interesse nicht noch zusätzlich dadurch gemindert war, daß die betroffenen Landwirtschaftsfahrzeuge die bewirtschafteten Flächen über jenseits der Bahn gelegene Wirtschaftswege ohne jeden Umweg oder sogar auf einem kürzeren Weg als über die Straßenunterführung N. erreichen konnten. Aus § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG folgt, daß ein sich aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG ergebender Anspruch auf gerechte Abwägung durch Mängel bei der Abwägung nur dann verletzt sein kann, wenn diese Mängel auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Das Vorliegen dieses Tatbestandsmerkmals ist dann zu bejahen, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit besteht, daß ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre (dazu vgl. BVerwGE 64, 33 <39 f.>; Beschluß vom 16. August 1995 – BVerwG 4 B 92.95 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 104 S. 50). Jedenfalls daran fehlt es hier. Anhand der Planungsunterlagen oder sonst erkennbarer oder naheliegender Umstände ergibt sich nicht, daß sich bei näherer Ermittlung und Berücksichtigung der Belange der Klägerin durch die Genehmigungsbehörde ein anderes Abwägungsergebnis abgezeichnet hätte. Angesichts der erheblichen Mehrkosten, die der bei Beibehaltung der ursprünglichen Durchfahrtshöhe notwendige Bau einer Grundwasserwanne verursacht hätte, und angesichts des Umstandes, daß die Klägerin die verringerte Durchfahrtshöhe sogar selbst jahrelang hinnahm, bevor sie im Oktober 1995 rechtlich dagegen voringing, spricht im Gegenteil alles dafür, daß die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Belange der Klägerin für die Planungsentscheidung ohne Gewicht gewesen wäre. Nichts anderes ergibt sich aus den von der Klägerin ins Feld geführten Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe, anderer Substanzverluste (Wertminderung) und sonstiger Vermögensnachteile (Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft – LandR 78) vom 28. Juli 1978 (BANz. Nr. 181a), die als Verwaltungsvorschrift auch für das Planungsermessen im Rahmen der Abwägung Bedeutung haben. Denn nach Nr. 3.4 dieser Richtlinien kann bei einer Veränderung des öffentlichen Wegenetzes grundsätzlich keine Entschädigung gewährt werden, weil der Fortbestand einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz in der Regel keine Rechtsposition darstellt. Im Hinblick auf diese Regelung konnte die Klägerin auch nicht erwarten, daß ihre etwaigen wirtschaftlichen Nachteile bei ordnungsgemäßer Abwägung durch eine Entschädigung ausgeglichen worden wären.

3. Als unterliegender Teil trägt die Klägerin gemäß § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens. Dabei entspricht es der Billigkeit, ihr gemäß § 162 Abs. 3 VwGO auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1 aufzuerlegen, da diese sich durch eigene Antragstellung einem entsprechenden Kostenrisiko ausgesetzt hat. Billigkeitsgründe für eine Erstattung außergerichtlicher Kosten der Beigeladenen zu 2 sind dagegen nicht ersichtlich.

Dr. Diefenbach, Prof. Dr. Bonk, Dr. Storost, Dr. Kugele, Kipp

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 100 000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1, § 25 Abs. 2 Satz 1 GKG).

Dr. Diefenbach, Dr. Storost, Kipp