

Sachgebiete: Verwaltungsprozeßrecht, Planfeststellungsrecht, Naturschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 7/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 27.11.1996

Aktenzeichen: 11 A 99.95

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 75 Abs. 1 VwVfG, § 78 VwVfG, § 18 Abs. 1 AEG, § 20 Abs. 7 AEG, § 31 BNatSchG,
§ 17 Abs. 1 und Abs. 6 c FStrG,
§ 4 Abs. 1 BSWAG (BundesschienenwegeausbauG),
§ 4 Abs. 1 FStrAbG (FernstraßenausbauG),
§ 19 Abs. 5 VorlThürNatG, § 26 Abs. 1 VorlThürNatG, § 58 Abs. 2 VorlThürNatG,
§ 5 RNG (Reichsnaturschutzgesetz), § 19 RNG,
§ 21 Naturschutzgesetz-DDR, § 13 Abs. 7 und 8 Landeskulturgesetz-DDR,
§ 16 Abs. 3 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989),
§ 26 Abs. 4 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989),

Stichworte:

Planfeststellung; Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt; Bahnstromfernleitung;
Bundesautobahn A 71/A 73; Bündelungsabschnitt; Zusammentreffen
planfeststellungsbedürftiger Vorhaben; einheitliche Entscheidung; erhöhter
Koordinierungsbedarf; Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes; Planrechtfertigung;
gesetzliche Bedarfsfeststellung; Überprüfung gesetzlicher Bedarfsfeststellungen;
Landschaftsschutz nach dem Reichsnaturschutzrecht; Überleitung von Reichsnaturschutzrecht
in DDR-Naturschutzrecht; Überleitung von DDR-Naturschutzrecht in Thüringer
Landesnaturschutzrecht; Fortbestehen in der DDR begründeten Landschaftsschutzes;
Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses; Abwägungskontrolle; Kausalität
eines Abwägungsfehlers;

Leitsätze:

1. Ein über den Normalfall deutlich hinausgehender planerischer Koordinierungsbedarf, der ein einheitliches Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 VwVfG erfordert, kann auch dann vorliegen, wenn sich in einem Bündelungsabschnitt die Trassen der geplanten Verkehrsbauten nicht überschneiden oder kreuzen.
2. Mit § 4 Abs. 1 des - und § 4 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes hat der Bundesgesetzgeber zur Überprüfung von Bedarfsfeststellungen in diesen Gesetzen eigene Kontroll- und Anpassungsregeln geschaffen. Der dabei begründete Turnus von fünf Jahren schließt ein richterliches Eingreifen im Grundsatz aus. Etwas anderes kommt nur in Betracht, wenn die Ausgangslage sich zwischenzeitlich so gravierend verändert, daß das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd noch erreicht werden kann.
3. Für ein nach dem Reichsnaturschutzrecht angeordnetes Landschaftsschutzgebiet, das in der DDR nach Maßgabe des Naturschutzrechts der DDR weiter unter Schutz stand, gewährleistet das Vorläufige Thüringer Naturschutzgesetz den Fortbestand dieses Schutzes mit den Grenzen und Einschränkungen, die in der DDR galten.

Urteil:

- BVerwG 11 A 99.95 - BVerwG vom 27. November 1996

In der Verwaltungsstreitsache _ _ _ _ _ hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 20. November 1996 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Diefenbach und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost, Dr. Kugele, Kipp und Vallendar für Recht erkannt:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit der Kläger zu 2 die Klage zurückgenommen hat.

Die Klage des Klägers zu 1 wird abgewiesen.

Die bis zur Rücknahme der Klage durch den Kläger zu 2 entstandenen Kosten einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1 und 2 tragen die Kläger zu 1 und 2 je zur Hälfte. Die danach entstandenen Kosten einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1 und 2 trägt der Kläger zu 1.

Gründe:

I.

Der Kläger zu 1 wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluß für den Bündelungsabschnitt der Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt im Abschnitt Baukilometer XY bis XY einschließlich der Bahnstromleitung mit 110 kV und der Bundesautobahn A 71 Erfurt – Schweinfurt im Abschnitt Baukilometer XY bis Baukilometer XY.

Der Bündelungsabschnitt beginnt im Norden südlich Erfurts zwischen E. und I., verläuft etwa XY km östlich der Stadtgrenze von A. und endet im Süden unweit von T. und D. Bei Baukilometer XY der Eisenbahn-Neubaustrecke durchschneidet die Bündelungsstrecke, die an dieser Stelle bei engstmöglicher Linienführung eine Breite von 130 m aufweist, das etwa 11 ha große, zwischen B., G. und R. gelegene Waldgebiet Be.holz

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit – Schiene Nummer 8 Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin. Für die Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt wurden in den Bundesländern Bayern und Thüringen Raumordnungsverfahren durchgeführt. In Thüringen war daneben die geplante Bundesautobahn A 71/A 73 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit – Straße Nummer 16) im Abschnitt Erfurt – Traßdorf Gegenstand eines solchen Verfahrens. Alle Verfahren endeten unter einzelnen Maßgaben mit einer positiven Beurteilung der Vorhaben und der dem Planfeststellungsbeschluß zugrundeliegenden Linienführung der Neubaustrecke einschließlich Bahnstromleitung und der Bundesautobahn. Nach Überarbeitung der Planung in bezug auf die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilungen leitete das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Beigeladenen zu 1 und 2 am 13. Januar 1995 das Planfeststellungsverfahren für den Bündelungsabschnitt I. – T. ein. Die Beigeladenen machten dabei übereinstimmend geltend,

daß nach § 78 VwVfG die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Planfeststellung begründet sei.

Der Kläger zu 1 ist Eigentümer der Flurstücke Flur XY Nrn. XY (2 394 qm), XY (2 500 qm) und XY (1 200 qm) der Gemarkung G. in der Gemeinde W., die im bzw. am Be.holz liegen. Die Grundstücke sollen ganz bzw. teilweise (Flurstück XY) durch die planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommen werden. Der Kläger zu 1 hat sie Mitte 1994 vom Kläger zu 2 erworben, der Erster Vorsitzender des V. e.V. in H. ist. Die Grundstücke sind an den genannten Verband verpachtet.

Nach Auslegung der Planunterlagen u.a. in der Gemeinde W. erhob der Kläger zu 1 gegen das Vorhaben Einwendungen. Er machte den drohenden Verlust seines Eigentums bzw. der Nutzungsmöglichkeiten daran sowie grundsätzliche Bedenken gegen das Projekt geltend. Nach Erörterung der Einwendungen wurde der Planfeststellungsbeschluß am 20. Oktober 1995 erlassen.

Zur Begründung der gegen diese Verwaltungsentscheidung gerichteten Klage trägt der Kläger zu 1 im wesentlichen folgendes vor:

Der Planfeststellungsbeschluß sei von einer unzuständigen Behörde erlassen. Schon die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG für eine einheitliche Planfeststellung seien nicht gegeben. Die Trassen von Autobahn, Eisenbahn und Bahnstromleitung verliefen über den gesamten Abschnitt ohne Überschneidungen parallel. In einem solchen Fall sei ein über das normale Maß hinausreichender planerischer Abstimmungsbedarf nicht gegeben. Wenn dies anders gesehen werde, so habe jedenfalls nach § 78 Abs. 2 VwVfG nicht die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes angenommen werden können. Der Autobahnbau berühre einen wesentlich größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen als die Errichtung der Eisenbahntrasse. Auch wenn angesichts der topografischen Besonderheiten hier für den Eisenbahnbau ein höherer Flächenbedarf bestehe als für die Autobahntrasse, so gingen von dem Straßenbauprojekt die wesentlich höheren Umweltbelastungen aus. Dies müsse für die Bestimmung der Zuständigkeit nach § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG als ausschlaggebend angesehen werden.

Für das gesamte Vorhaben fehle es an der Planrechtfertigung. Die vom Gesetzgeber im Bundesschienenwege- und im Fernstraßenausbaugesetz vorgenommene Bedarfsfeststellung sei fehlerhaft. Für die Eisenbahnstrecke ergebe sich dies vor allem daraus, daß nach den heute bekannten Daten der ursprünglich für das Jahr 2010 prognostizierte Zuwachs für den Güterfernverkehr bei weitem nicht erreicht werden könne. Beim Autobahnbau werde verkannt, daß mit einem Ausbau des vorhandenen und zur regionalen Erschließung durchaus leistungsfähigen Bundesstraßennetzes die beabsichtigten Effekte umweltschonend und wesentlich kostengünstiger erreicht werden könnten. Da ein weiterer Ausbau der Autobahn über Erfurt hinaus nach Norden in Richtung Magdeburg zurückgestellt worden sei, verliere das Projekt für die Bewältigung überregionaler Straßenverkehrsströme zusätzlich an Bedeutung. Eisenbahnbau und Autobahnbau seien deshalb insgesamt in hohem Maße unwirtschaftlich und damit überflüssig. Auch daraus ergebe sich die fehlende Planrechtfertigung.

Der Planfeststellungsbeschluß verstoße daneben gegen zwingendes Naturschutzrecht. Das Waldgebiet Be.holz sei bereits im Jahre 1939 durch Verordnung unter Landschaftsschutz gestellt worden. Es werde durch das Neubauvorhaben zerstört. Deshalb wäre es rechtlich

erforderlich gewesen, den Landschaftsschutz zuvor insgesamt im Verordnungswege aufzuheben. Dies sei nicht geschehen.

Im übrigen leide der Planfeststellungsbeschluß an einem erheblichen Abwägungsfehler. Der Kläger zu 1 führt dazu an, daß er seit Jahren in Zusammenarbeit mit dem V. e.V. in der Ortslage H. und auf seinen Grundstücken im Be.holz Naturschutzprojekte plane und durchführe. Für die Grundstücke im Be.holz sei ein Waldlehrprojekt in Vorbereitung, für das Vorüberlegungen lange vor Beginn der Fachplanung angestellt worden seien. Bei einer Realisierung der planfestgestellten Projekte werde diese beabsichtigte Nutzung zunichte gemacht. Damit werde – so meint der Kläger zu 1 – auch sein Vereinszweck berührt. Da der Planfeststellungsbeschluß das genannte Interesse nicht erkenne und anspreche, enthalte er einen offensichtlichen und erheblichen Abwägungsfehler.

Der Kläger zu 1 beantragt sinngemäß,

den Planfeststellungsbeschluß für den Bündelungsabschnitt der Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt Baukilometer XY + XY bis XY + XY und der Bundesautobahn A 71 Erfurt – Schweinfurt Baukilometer XY + XY bis XY + XY, Planfeststellungsabschnitt XY, vom 20. Oktober 1995 aufzuheben.

Der Kläger zu 2 hat die Klage zurückgenommen.

Die Beklagte und die Beigeladenen beantragen,

die Klage des Klägers zu 1 abzuweisen.

Sie verteidigen den angefochtenen Planfeststellungsbeschluß und sind übereinstimmend der Auffassung, daß die Voraussetzungen für eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 78 VwVfG gegeben und die planfestgestellten Projekte im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise geboten seien. Die vom Gesetzgeber vorgenommenen Bedarfsfestlegungen seien verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Die Beklagte und die Beigeladenen vertreten im übrigen nach wie vor die Auffassung, daß die Inanspruchnahme von Grundstücken im Be.holz nicht vorausgesetzt habe, den bestehenden Landschaftsschutz zuvor durch Rechtsverordnung aufzuheben. Der Beigeladene zu 2 macht in diesem Zusammenhang geltend, das Thüringer Naturschutzrecht sei dahin zu interpretieren, daß für die bis zum 1. Juli 1990 erfolgten Schutzgebietsausweisungen das Naturschutzrecht der DDR maßgeblich geblieben sei, so daß die in § 13 Abs. 7 und 8 Landeskulturgesetz-DDR und § 16 Abs. 3 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) enthaltenen Regelungen weiterhin beachtet werden müßten.

Für das weitere Vorbringen wird auf den schriftsätzlichen Vortrag der Beteiligten verwiesen. Die Verwaltungsvorgänge und die Planunterlagen haben vorgelegen und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung und der Beratung des Senats. Im Rahmen des einstweiligen Rechtsschutzverfahrens – BVerwG 11 VR 47.95 – hat der Berichterstatter die Örtlichkeiten am 21. März 1996 besichtigt und den Rechtsstreit mit den Beteiligten erörtert. Auf die Terminsniederschrift wird insoweit verwiesen. Den im einstweiligen Rechtsschutzverfahren gestellten Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der vorliegenden Klage hat der Senat mit Beschluß vom 26. April 1996 (Thür. VBl 1996, S. 227 ff.) abgelehnt.

II.

Nachdem der Kläger zu 2 seine Klage zurückgenommen hat, ist das Verfahren insoweit nach § 92 Abs. 2 VwGO einzustellen.

Die zulässige Klage des Klägers zu 1 ist unbegründet. Der Planfeststellungsbeschuß der Beklagten vom 20. Oktober 1995 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten. Der Kläger kann folglich seine Aufhebung nicht beanspruchen.

A. Die vom Kläger zu 1 gerügten Verfahrensfehler liegen nicht vor. Zu Recht ist für die Vorhaben ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Daß das Eisenbahn-Bundesamt als die nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes über die Eisenbahn-Verkehrsverwaltung des Bundes (Art. 3 Eisenbahn-Neuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 – BGBl I S. 2394) für die Planfeststellung der Schienenwege des Bundes zuständige Behörde den Planfeststellungsbeschuß erlassen hat, ist nicht zu beanstanden.

1. Es treffen hier mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung bundesrechtlich geregelte Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind (vgl. § 18 Abs. 1 AEG, § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG), derart zusammen, daß zumindest für Teile dieser Vorhaben nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (§ 78 Abs. 1 VwVfG). Beide Vorhabenträger – die Beigeladenen zu 1 und 2 – wollen gleichzeitig Verkehrsbauten errichten, die in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen. Keines der Vorhaben stellt sich als bloße Folgemaßnahme des jeweils anderen Vorhabens dar, so daß die Zuständigkeitsregelung des § 75 Abs. 1 VwVfG nicht durchgreift; denn Folgemaßnahmen im Sinne der zuletzt genannten Vorschrift müssen von der Planung eines Vorhabenträgers veranlaßt sein. Planen dagegen – wie hier – mehrere Vorhabenträger gleichzeitig planfeststellungsbedürftige Baumaßnahmen, liegen selbständige Vorhaben vor, die eine Anwendung des § 78 VwVfG fordern, wenn diese Vorhaben nur einer einheitlichen Zulassungsentscheidung unterworfen werden können. Letzteres ist der Fall, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, daß über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer nur „einheitlichen Entscheidung“ besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung – angemessen erfaßt werden. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern.

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe, die der Senat bereits in seinem Urteil vom 18. April 1996 – BVerwG 11 A 86.95 – (DVB1 1996, S. 921) formuliert hat, sind die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG für ein einheitliches Planfeststellungsverfahren gegeben. Im Planfeststellungsabschnitt A. verlaufen die Trassen (Eisenbahn, Autobahn, Bahnstromfernleitung) über die gesamte Strecke durchgängig parallel. Darauf wie auf eine engstmögliche Linienführung ist im Raumordnungsverfahren Gewicht gelegt worden, um eine möglichst gleichmäßig ortsferne Trassierung zu sichern. Nur so konnte Lärmschutzgesichtspunkten in dem zu durchfahrenden Gebiet entsprochen werden. Obwohl danach eine – besonderen Abstimmungsbedarf hervorrufende – Überschneidung oder Kreuzung der Trassen nicht vorgesehen ist, liegen die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG vor. Ein einheitliches Verfahren kommt nämlich nicht nur dann in Betracht, wenn gemeinsame Einrichtungen wie Kreuzungsbauwerke Gegenstand der Planung sind. Der Senat hat bereits in dem zitierten Urteil vom 18. April 1996 unter Bezugnahme auf die Beispiele in Nr. 4 Abs. 1 der Planfeststellungsrichtlinien vom 28. Oktober 1994 (VkB1 1994, 749)

festgestellt, auch bei einer Parallelführung von Trassen könne zumindest dann an die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung gedacht werden, wenn Schwierigkeiten der Geländetopografie nur durch eine gemeinsame Baumaßnahme der Vorhabenträger überwunden werden könnten.

Entscheidend ist danach, ob ein über den Normalfall deutlich hinausgehender Koordinierungsbedarf der verschiedenen Vorhaben zu verzeichnen ist. Das ist hier der Fall. Erfordert schon die parallele Feintrassierung, die in einzelnen Abschnitten sogar den an sich einzuhaltenden Regelabstand von 40 m zwischen Eisenbahn-Trasse und Autobahn unterschreitet, einen erhöhten Abstimmungsbedarf, so wird dieser noch dadurch verstärkt, daß Autobahn und Eisenbahn-Trasse mit unterschiedlichen Gradienten (Steigungswinkeln) zu planen sind. Kann nämlich die Autobahn der Topografie der Landschaft relativ weitgehend angepaßt werden, so wird die Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitstrasse mit einer maximalen Steigung von 1,25 % gebaut. In einer Hügellandschaft wie im Planfeststellungsabschnitt A. an den nördlichen Ausläufern des Thüringer Waldes erfordert dies zahlreiche technische Bauwerke wie Tunnel, Brücken, Dämme, die gemeinsam geplant und ausgeführt werden müssen. Besonders der Umstand, daß die Eisenbahn-Trasse hier in weiten Teilbereichen des Abschnitts auf einem bis zu 15,40 m hohen Damm gebaut werden soll, erzeugt bei zugleich geringen Trassenabständen hohen Koordinierungsbedarf. Nur durch ein einheitliches Verfahren können hier sachgerechte Lösungen für Probleme wie Kreuzungsbauwerke, Böschungswinkel, Ablauf der Oberflächenwässer u.ä. gefunden werden. Zusätzlich fällt ins Gewicht, daß auch eine gemeinsame Planung und Durchführung der naturschutzrechtlich gebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unumgänglich ist. Dem sich insoweit aus § 8 Abs. 1 bis 3 BNatSchG ergebenden Flächenbedarf beider Vorhaben muß – wie der Planfeststellungsbeschluß (S. 68) mit Recht betont – durch eine einheitliche Planungsentscheidung Rechnung getragen werden. Nur so kann diesbezüglich ein Wettlauf der Vorhabenträger verhindert werden, der für die Durchführung der Vorhaben, letztlich aber auch für den Naturschutz nachteilig wäre.

2. § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG bestimmt, daß Zuständigkeiten und Verfahren sich nach den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren richten, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Die Bestimmung der Zuständigkeit ist danach an objektive Kriterien gebunden, die nicht allein die Größe der Vorhaben oder ihren Raumbedarf einbeziehen, sondern darüber hinaus das Ausmaß der von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange berücksichtigen. Deshalb sind auch die qualitativen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens mit in den Blick zu nehmen. Soweit der Kläger dazu auf die höhere ökologische Bedenklichkeit der Autobahn verweist (vgl. zu diesem Aspekt BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990 – BVerwG 4 C 26.87 – <Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 18 S. 33>), mag für den Normalfall einer Bündelung von Eisenbahntrasse und Autobahn zumindest bei etwa gleichem Flächenbedarf beider Vorhaben durchaus im Sinne des § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG ein Verfahrensvorrang des Straßenbauvorhabens einzuräumen sein. Angesichts der besonderen Verhältnisse gilt dies im vorliegenden Abschnitt indessen nicht. Dabei ist vorweg klarzustellen, daß der Kläger zu 1 im Planfeststellungsbeschluß zu Unrecht eine genauere Ermittlung der Auswirkungen der Vorhaben und eine „Abwägung der verschiedenartigen Auswirkungen“ vermißt. Der Kläger übersieht insofern zum einen, daß für die Entscheidung der Zuständigkeitsfrage kein planerisches Abwägungserfordernis besteht. Zum anderen berücksichtigt er nicht, daß die Zuständigkeit der Behörde zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens geklärt sein muß; deshalb kann § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG nur eine Grobanalyse der wesentlichen örtlichen Auswirkungen der Vorhaben erfordern. Aus diesem Grund ist im vorliegenden Fall ausschlaggebend, daß – wie die Beigeladene zu 1 dargelegt und der Kläger zu 1 in der

mündlichen Verhandlung eingeräumt hat – der Bau des Bundesschienenweges im strittigen Planfeststellungsabschnitt einen wesentlich höheren Flächenbedarf aufweist als der Autobahnbau. Hinzu kommen die durch die Dammlage der Eisenbahn-Trasse hervorgerufenen Folgen in technischer und landschaftsbildprägender Hinsicht. Schließlich darf die 110 kV Bahnstromleitung nicht außer Betracht gelassen werden, die ebenfalls das Landschaftsbild nachteilig beeinflusst. Diese Umstände rechtfertigen es, die Betroffenheit eines größeren Kreises öffentlich-rechtlicher Beziehungen bei der bahnrrechtlichen Planung zu sehen.

B. Entgegen der Ansicht des Klägers zu 1 sind die planfestgestellten Vorhaben entsprechend dem Gebot der Planrechtfertigung erforderlich.

1. Das Bundesschienenwege- und das Fernstraßenausbaugesetz stufen die Eisenbahnstrecke Ebensfeld – Erfurt und die Autobahnen A 71 Erfurt – Schweinfurt/A 73 Suhl – Lichtenfels als vordringlichen Bedarf ein. Diese Feststellungen sind nach § 1 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz und § 1 Abs. 2 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz 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. Soweit der Kläger zu 1 geltend macht, die Realisierung des Bundesschienenwegeprojekts sei fraglich, ist darauf hinzuweisen, daß die Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt als Teil des Bundesschienenweges Nürnberg – Erfurt zu einem transeuropäischen Verkehrsnetz gehört, zu dessen Aufbau die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sich verpflichtet haben. Im Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 (ABl EG Nr. L 228/1) 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 Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr vorgesehen, was nach Art. 10 Abs. 2 der Entscheidung Nr. 1692/96 bedeutet, daß Neubaurassen 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 Berlin – München von bisher etwa 8 Stunden auf unter 4 Stunden zu verkürzen. Hinzu kommt die Zielsetzung, den Eisenbahnknoten Erfurt mit einer direkten Verbindung nach Süden zu versehen. Parallel dazu soll die Thüringer Landeshauptstadt durch den Bau der A 71/A 73 nach Süden hin auch an das bestehende Autobahnnetz angeschlossen werden. Dies sind verkehrspolitische Leitentscheidungen, die der Natur der Sache nach nur in sehr engen Grenzen einer gerichtlichen Kontrolle unterliegen können.

2. Daß der Gesetzgeber bei seinen Entscheidungen den ihm zustehenden gesetzgeberischen Spielraum (vgl. dazu BVerfG, Beschluß vom 19. Juli 1995 – 2 BvR 2397/94 – <NVwZ 1996, S. 261>; BVerwGE 98, 339/347) überschritten hätte, kann nicht festgestellt werden. Entgegen der Auffassung des Klägers zu 1 besteht mithin kein Anlaß, den Rechtsstreit gemäß Art. 100 Abs. 1 GG dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen.

Die Bedarfsfeststellungen im Bundesschienenwege- und im Fernstraßenausbaugesetz 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. Der Kläger zu 1 greift die Bedarfsfestsetzungen der

Ausbaugesetze in zweierlei Hinsicht an: Er meint, bereits die ursprünglichen Datenerhebungen seien fehlerhaft, im übrigen hätten sich die Daten insbesondere für die 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 Bundesschienenwege- und des Fernstraßenausbaugesetzes 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 von vornherein mit einem Korrekturmechanismus verknüpft. So sehen die genannten Gesetze in ihrem § 4 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 der Ausbaugesetze 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 Bundesschienenwege- oder Fernstraßenausbaugesetz abzuwarten, ohne daß die Rechtsprechung zuvor befugt wäre, entsprechende Entscheidungen an sich zu ziehen. Bei Anlegung dieser Maßstäbe ergibt sich zur Rechtfertigung des Bundesschienenweges und der Fernstraßen zusätzlich das Folgende:

a) 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 und 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 unwägbarer oder jedenfalls nur schwer einzuschätzender 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 Bundesschienenwege- und das Fernstraßenausbaugesetz 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.

Daß die Beigeladene zu 1 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 zu 1 vorhergesagt, der um fast 70 % geringer ist, als vom Bundesverkehrswegeplan 1992 angenommen (vgl. Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen preispolitischer Maßnahmen zur CO₂-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 Güterfernverkehrsaufkommens der Beigeladenen zu 1 entscheidend auch darauf beruht, daß die D. AG – noch – nicht in der Lage ist, gegenüber dem Güterfernverkehr auf der Straße konkurrenzfähigen Wettbewerb zu bieten. 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 womöglich weitere, die Marktposition der Bahn stärkende verkehrs- und ordnungspolitische Maßnahmen zu treffen sind, liegt in der Hand der politischen Entscheidungsorgane. 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.

Der Kläger zu 1 greift die Planrechtfertigung sinngemäß darüber hinaus mit der Begründung an, die Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverbindung Nürnberg – Erfurt sei wegen des zu erwartenden nur geringen Verkehrsaufkommens unwirtschaftlich. Auch dieser Gesichtspunkt kann nicht dazu führen, dem Projekt die Rechtfertigung abzusprechen. Dabei kann unberücksichtigt bleiben, daß die vom Kläger angegebenen Wirtschaftlichkeitsdaten offenbar auf Prognosen über das Verkehrsaufkommen im Jahre 2010 beruhen, die der Kläger für richtig hält, die aber weder dem Bundesverkehrswegeplan 1992 noch den Ausbaugesetzen zugrunde liegen. Unabhängig davon ist anzumerken, daß der Bund die Investitionen des Schienennetzes der Beigeladenen zu 1 im Regelfall über zinslose Kredite finanziert, 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 zu 1 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 1 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.

b) Ebensowenig kann festgestellt werden, daß der Bundesgesetzgeber mit seiner Bedarfsfeststellung für den Bau der Bundesautobahn A 71/A 73 den ihm zustehenden Spielraum überschritten hätte. Der Planfeststellungsbeschluß (S. 103 ff.) beschreibt die dem Autobahnbau zugrundeliegenden Zielsetzungen, die Daten zur Verkehrscharakteristik und die prognostizierten Verkehrszuwächse in nachvollziehbarer und schlüssiger Weise. Der Kläger zu 1 hat diesen Angaben nicht widersprochen. Soweit der Kläger zu 1 sich darauf beruft, dem Straßenprojekt fehle wegen der mangelnden Weiterführung über Erfurt/Sangerhausen hinaus nach Norden in Richtung Magdeburg eine nennenswerte Bedeutung für die Aufnahme überregionaler Straßenverkehrsströme, mag dies zutreffen; das Autobahnprojekt hat jedoch bereits nach der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses (S. 106) in erster Linie die Funktion einer Regionalautobahn. Das Straßenbauvorhaben hat danach seine Rechtfertigung ganz maßgeblich in der Entlastungswirkung für das nachgeordnete Straßennetz und für die Gemeinden. Diese Entlastungen bemißt der Planfeststellungsbeschluß mit 30 bis 70 %. Daß der Bundesgesetzgeber demzufolge anstelle des vom Kläger zu 1 für richtig gehaltenen Ausbaus des Bundesstraßennetzes im Thüringer Wald den Bau der Autobahnen A 71/A 73 für geboten erachtet hat, hält sich im Rahmen des ihm zustehenden Gestaltungsspielraums und ist deshalb nicht zu beanstanden.

C. Die planfestgestellten Vorhaben verletzen keine zwingenden materiellrechtlichen Rechtssätze. Insbesondere ist die Beanspruchung von erheblichen Teilen des Waldgebietes Be.holz mit dem Naturschutzrecht vereinbar. An dieser bereits im Beschluß vom 26. April 1996 begründeten Auffassung hält der Senat auch nach erneuter Überprüfung fest.

1. Be.holz ist ursprünglich durch die Verordnung zum Schutze eines Landschaftsteils im Landkreis A. vom 11. Mai 1939 (Amts- und Nachrichtenblatt für Thüringen, S. 193) als Landschaftsschutzgebiet unter Schutz gestellt worden. Diese auf der Grundlage der §§ 5, 19 des Reichsnaturschutzgesetzes vom 26. Juni 1935 (RGB I S. 821) sowie des § 13 der Durchführungsverordnung zum Reichsnaturschutzgesetz vom 31. Oktober 1935 (RGB I S. 1275) erlassene Verordnung hat die DDR mit § 21 Abs. 2 ihres Gesetzes zur Erhaltung und Pflege der heimatlichen Natur (Naturschutzgesetz) vom 4. August 1954 (GBI DDR I S. 695) außer Kraft gesetzt. Entgegen der Auffassung des Klägers kann § 21 Abs. 2 Naturschutzgesetz-DDR nicht dahin verstanden werden, daß er nur die in den Buchstaben a, b und c besonders genannten Normen erfaßt. Dies würde der Hinzufügung des Wortes „insbesondere“ in § 21 Abs. 2 widersprechen. Anhaltspunkte dafür, daß die Vorschrift außer den „insbesondere“ aufgezählten Normen nur den Naturschutz in einem abstrakt-generellen Sinne betreffende Rechtssätze, nicht aber einzelne Schutzgebietsverordnungen erfassen sollte, sind nicht ersichtlich. Eine solche Auslegung kommt deshalb nicht in Betracht.

Zugleich bestimmte § 21 Abs. 3 Satz 1 Naturschutzgesetz-DDR jedoch, daß diejenigen Gebiete, die bisher unter Naturschutz standen, nunmehr Schutz nach Maßgabe des Naturschutzgesetzes der DDR genießen. Der Senat kann – zugunsten des Klägers – davon ausgehen, daß dieser Schutz mit dem Inkrafttreten des Naturschutzgesetzes-DDR konstitutiv begründet worden ist, so daß der Frage, ob die nach dem Naturschutzrecht der DDR erforderlichen Anordnungen, Bekanntmachungen und Kennzeichnungen für das Be.holz erfolgt sind, keine entscheidungserhebliche Bedeutung zukommt. Vielmehr gilt dann, daß das Be.holz den Schutz genoß, den eine Anordnung nach dem Naturschutzrecht der DDR für ein Landschaftsschutzgebiet bewirkte (vgl. §§ 2, 6 Abs. 1 und Abs. 2 Buchst. b Naturschutzgesetz-DDR).

Daran hat sich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die planmäßige Gestaltung der sozialistischen Landeskultur in der Deutschen Demokratischen Republik – Landeskulturgesetz – vom 14. Mai 1970 (GBl DDR I S. 67) und dem dadurch (§ 41 Abs. 2 Buchst. a) bewirkten Außerkrafttreten des Naturschutzgesetzes-DDR nichts geändert. Vielmehr galten nach § 26 Abs. 3 bzw. § 37 Abs. 4 der Ersten Durchführungsverordnung zum Landeskulturgesetz – Schutz und Pflege der Pflanzen- und Tierwelt und der landschaftlichen Schönheiten – (Naturschutzverordnung) vom 14. Mai 1970 (GBl DDR I S. 331) bzw. vom 18. Mai 1989 (GBl DDR I S. 159) für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden Landschaftsschutzgebiete die Bestimmungen der Verordnung in Verbindung mit den zum Schutz dieser Gebiete getroffenen Festlegungen. Maßgeblich für die Reichweite des Schutzes, den Be.holz genoß, war vor allem § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR, der landschaftsverändernde Maßnahmen, insbesondere Bauten, Reliefveränderungen und Abbaumaßnahmen in Landschaftsschutzgebieten lediglich von der Zustimmung der zuständigen örtlichen Räte abhängig machte. Damit bestand für Landschaftsschutzgebiete in der DDR ein weniger weitreichender Schutz als für Naturschutzgebiete, für die § 13 Abs. 7 Landeskulturgesetz-DDR ein Verbot beeinträchtigender Maßnahmen mit Ausnahmeverbehalt festlegte.

2. Der so aus dem Naturschutzrecht der DDR herzuleitende Schutz für das Be.holz ist unverändert in das Naturschutzrecht des neu entstandenen Landes Thüringen übertragen worden. Das Vorläufige Thüringer Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – VorlThürNatG – vom 28. Januar 1993 (GVBl Thüringen S. 57) bestimmt nämlich in seinem § 26 Abs. 1 Satz 1 die Weitergeltung derjenigen Naturschutzfestsetzungen, die nach Art. 6 § 8 des Umweltrahmengesetzes der DDR vom 29. Juni 1990 (GBl DDR I S. 649) übergeleitet worden sind. § 8 Umweltrahmengesetz-DDR sah die Weitergeltung der aufgrund der §§ 11 bis 19 und 25 erlassenen und nach § 37 Abs. 4 der Naturschutzverordnung-DDR vom 18. Mai 1989 übergeleiteten Vorschriften vor. Dazu gehörte mithin die „fiktive“ Anordnung, die für das Be.holz seit dem Inkrafttreten des § 21 Abs. 3 Naturschutzgesetz-DDR bestand. Der Senat versteht dabei § 26 Abs. 1 Satz 1 VorlThürNatG, den das Bundesverwaltungsgericht in diesem Verfahren nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und § 5 Abs. 1 VerkPBG auszulegen und anzuwenden hat, in Übereinstimmung mit der vom Beigeladenen zu 2 im Schriftsatz vom 7. November 1996 vertretenen Auffassung dahin, daß er die Fortgeltung des in der DDR begründeten Natur- und Landschaftsschutzes zum Gegenstand hat und nicht beabsichtigt, das Niveau des Schutzes auf den Stand zu heben, den Landschaftsschutzgebiete genießen, die nach § 13 VorlThürNatG durch Verordnung festgesetzt worden sind. Dafür spricht neben der Überschrift, die der Thüringer Landesgesetzgeber dem § 26 VorlThürNatG gegeben hat („Fortgeltung von Schutzbestimmungen“), auch der Umstand, daß das Fortbestehen des Schutzes nur vorläufig bis zum Erlass einer anderweitigen Regelung angeordnet worden ist. Daß § 58 Abs. 2 VorlThürNatG das Landeskulturgesetz-DDR und die auf seiner Grundlage erlassene Naturschutzverordnung-DDR außer Kraft setzt, worauf der Kläger zu Recht hinweist, ändert an diesem Ergebnis nichts. Denn das Verhältnis von § 58 Abs. 2 zu § 26 Abs. 1 VorlThürNatG ist so zu interpretieren, daß die letztgenannte Vorschrift das materielle Fortbestehen des in der DDR begründeten Schutzes gewährleisten will, obwohl das Gesetz zugleich die formalen Grundlagen für die Schutzgewährung außer Kraft setzt.

Etwas anderes könnte nur dann angenommen werden, wenn § 26 Abs. 1 VorlThürNatG – ähnlich wie § 21 Abs. 3 Satz 1 Naturschutzgesetz-DDR für die Überleitung von Reichsnaturschutzrecht oder wie § 76 Abs. 2 des Brandenburgischen Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (BbgNatSchG) vom 25. Juni 1992 (GVBl I S. 208), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1993 (GVBl I S. 510), für die Überleitung

von DDR-Naturschutzrecht in brandenburgisches Naturschutzrecht (vgl. dazu OVG Brandenburg, Urteil vom 21. Juni 1996 – 3 D 15/94.NE) – angeordnet hätte, daß in der DDR angeordneter Landschaftsschutz nunmehr nach Maßgabe des Vorläufigen Thüringer Naturschutzgesetzes fortgesetzt werden solle. Dies ist indessen nicht der Fall.

Diese Auslegung entspricht im übrigen der amtlichen Begründung des Gesetzentwurfs der Thüringer Landesregierung zum Thüringer Naturschutzgesetz (vgl. Thüringer Landtag, Drucks 1/884 S. 54). Dort ist zu § 26 VorlThürNatG ausdrücklich ausgeführt, die auf der Grundlage des bisherigen DDR-Rechts erlassenen Schutzbestimmungen bedürften der ausdrücklichen Überleitung, um den bestehenden Schutzgebieten und Schutzobjekten den erforderlichen Bestandsschutz zu verleihen. Daß sich an dieser Intention im nachfolgenden Gesetzgebungsverfahren etwas geändert hätte, ist nicht ersichtlich (vgl. Beschlußempfehlung des Umweltausschusses zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Thüringer Landtag Drucks 1/1886).

3. Bestand mithin für Be.holz nur der in der DDR begründete Landschaftsschutz fort, bedurfte die Inanspruchnahme des Waldgebietes nicht einer den Landschaftsschutz aufhebenden Rechtsverordnung nach § 19 Abs. 5 VorlThürNatG. War nämlich der Schutz materiell auf den Standard des DDR-Naturschutzrechts bezogen, so waren auch die Möglichkeiten zur Heranziehung des Gebietes für die planfestgestellten Vorhaben nach diesem Recht zu bestimmen.

Wie ausgeführt, verbot § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR landschaftsverändernde Maßnahmen in Landschaftsschutzgebieten nicht; er machte solche Maßnahmen lediglich von der Zustimmung der zuständigen örtlichen Räte abhängig. Daraus wird deutlich, daß das DDR-Naturschutzrecht für Landschaftsschutzgebiete einen weniger weitreichenden Schutz vorsah, als er für ein nach jetzigem Thüringer Landesrecht festgesetztes Landschaftsschutzgebiet gilt. Für ein solches nämlich wäre wohl die Heranziehung in einem Ausmaß, wie es hier für das Be.holz vorgesehen ist, lediglich nach vorheriger Aufhebung der Landschaftsschutzverordnung durch Rechtsverordnung nach § 19 Abs. 5 VorlThürNatG und nicht etwa auf der Grundlage einer Befreiung nach § 31 BNatSchG möglich. Zwar war auch dem DDR-Naturschutzrecht eine solche Abstufung im Ansatz nicht fremd; denn neben dem Zustimmungserfordernis für landschaftsverändernde Maßnahmen in Landschaftsschutzgebieten nach § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR, für das § 16 Abs. 3 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) die Zuständigkeiten bestimmte, sah § 26 Abs. 4 Satz 1 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) auch vor, daß Schutzerklärungen, deren Aufrechterhaltung nicht mehr gerechtfertigt war, von den zuständigen örtlichen Räten aufzuheben bzw. den Bezirkstagen zur Aufhebung vorzuschlagen waren. Bei der danach vorzunehmenden Abgrenzung zwischen den Regelungsbereichen eines Zustimmungserfordernisses nach § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR, § 16 Abs. 3 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) einerseits und der Aufhebung einer Landschaftsschutzverordnung nach § 26 Abs. 4 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) andererseits muß maßgeblich beachtet werden, daß § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR die Inanspruchnahme geschützter Flächen lediglich von einer Zustimmung abhängig machte, ohne sie im Grundsatz zu verbieten. Dies erweitert den Anwendungsbereich der Vorschrift deutlich über den Bereich hinaus, den etwa die Befreiungsmöglichkeit nach § 31 BNatSchG erfaßt (vgl. dazu BVerwG, Beschluß vom 26. Juni 1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – NVwZ 1993, 572 <576>).

Daneben ist zu berücksichtigen, daß die planfestgestellten Vorhaben das Be.holz zwar als zusammenhängendes Waldgebiet durch eine mittige Zerschneidung überwiegend zerstören,

daß jedoch nicht angenommen werden kann, die östlich und westlich der Trasse verbleibenden Restbestände des Waldes seien schlechthin nicht mehr schützenswert. Dazu hat das Thüringer Landesverwaltungsamt in seiner Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren vom 23. August 1995 übrigens die Ansicht vertreten, die mit der Landschaftsschutzverordnung vom 11. Mai 1939 bezweckten Ziele könnten in den Restbeständen durchaus erreichbar bleiben. Unter diesen Umständen konnte die Inanspruchnahme der im Be.holz gelegenen Flächen auf der Grundlage einer Zustimmung der zuständigen Verwaltungsbehörde entsprechend § 13 Abs. 8 Landeskulturgesetz-DDR/§ 16 Abs. 3 Naturschutzverordnung-DDR (F. 1989) erfolgen. Diese Zustimmung wird durch den Planfeststellungsbeschluß mit der ihm zukommenden Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG ersetzt.

D. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG und § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG 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 der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG und § 17 Abs. 6 c Satz 1 FStrG). Solche offensichtlichen und kausalen Abwägungsmängel lassen sich nicht feststellen.

1. Der Planfeststellungsbeschluß weist aus, daß die Planfeststellungsbehörde sich mit den der Planung zuwiderlaufenden privaten Interessen sachgemäß auseinandergesetzt hat. Dies gilt zunächst in bezug auf den Gesichtspunkt der Inanspruchnahme privaten Eigentums (PfB S. 300 ff.) und bezieht sich mithin auch darauf, daß die im Eigentum des Klägers zu 1 stehenden Grundstücke im Be.holz für die Realisierung der Vorhaben ganz oder teilweise benötigt werden.

Der Kläger zu 1 beruft sich dagegen ohne Erfolg darauf, das von ihm begonnene Waldlehrprojekt im Be.holz sei als Kriterium nicht erkannt und in die Abwägung deshalb nicht eingestellt worden. Es trifft zu, daß der Planfeststellungsbeschluß dieses Projekt des Klägers zu 1 nicht erwähnt, doch liegt darin kein Abwägungsmangel, der die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen könnte.

a) In dem genannten Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, daß der Kläger zu 1 stets angegeben hat, die Mitte 1994 erworbenen, für die Realisierung der Planung benötigten Grundstücke an den V. verpachtet zu haben. Davon konnte und mußte deshalb auch die Planfeststellungsbehörde ausgehen. Daß der genannte Verband auf den ihm zur Verfügung stehenden Flächen ein Modellprojekt der ökologisch wirtschaftenden Land- und Waldwirtschaft, eine Gaststätte und ein Seminarzentrum betreibt, spricht der Planfeststellungsbeschluß (S. 273/274) unter Hinweis darauf ausdrücklich an, daß die planfestgestellten Vorhaben den Verband weder in seiner juristischen Existenz noch in der Wahrnehmung seiner satzungsgemäßen Aufgaben betreffen.

b) Darüber hinaus mag dem Projekt eines Waldlehrpfades Be.holz das Interesse des Klägers zu 1 an Erhaltung und Schutz dieses Waldgebietes zu entnehmen sein. Trotz seiner eigenständigen, nämlich verbandspolitischen Zweckrichtung unterscheidet sich dieses Interesse aber nicht von dem gleichgerichteten öffentlichen Interesse, das der Planfeststellungsbeschluß mehrfach anspricht (S. 177, 178, 179, 181, 223, 224, 225, 226, 287, 289). In den genannten Passagen wird deutlich, daß die Planfeststellungsbehörde in ihrer

Abwägung dem Gesichtspunkt der Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes Be.holz hohe Bedeutung beigemessen hat. Ein Bewertungsfehler ist insoweit nicht erkennbar.

c) Wird der Vortrag des Klägers zu 1 dahin aufgefaßt, daß das Interesse an der Fortführung und Fortentwicklung einer inhaltlich orientierten, modellhaften Verbandsarbeit geltend gemacht werden sollte, so kann dahinstehen, ob die Nichterwähnung dieses Gesichtspunktes im Planfeststellungsbeschluß einen offensichtlichen Abwägungsmangel darstellen könnte. Da nämlich die inhaltliche Arbeit des V. ebenso wie der hohe Stellenwert des Landschaftsschutzes für das Be.holz in die Abwägung einbezogen worden ist, spricht nichts dafür, daß die zusätzliche Berücksichtigung des Vereinszweckinteresses des Klägers zu 1 Einfluß auf das Abwägungsergebnis hätte haben können.

2. Schließlich ist rechtlich nicht zu beanstanden, daß der Planfeststellungsbeschluß in seiner Abwägung letztlich das öffentliche Interesse an Natur- und Landschaftsschutz gegenüber einem allgemeinen Interesse an einer Verbesserung der Verkehrswege und deren möglichst ortsferner Trassierung zurückstellt. Insbesondere ist die weitgehende Zerstörung des Be.holzes erkannt und mit dem ihr zukommenden erheblichen Gewicht in die Abwägung eingestellt. Damit entspricht das Abwägungsergebnis der planerischen Gestaltungsfreiheit, die auch die Rechtsprechung zu respektieren hat

E. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 155 Abs. 2, § 159 Satz 1, § 162 Abs. 3 VwGO, § 100 Abs. 1 ZPO.

Dr. Diefenbach, Dr. Storost, Dr. Kugele, Kipp, Vallendar

Beschluß

Der Wert des Streitgegenstandes wird für die Zeit bis zur Rücknahme der Klage durch den Kläger zu 2 auf 80 000 DM, wovon auf die Verfahren der Kläger zu 1 und 2 jeweils 40 000 DM entfallen, und für die Zeit danach auf 40 000 DM festgesetzt.

Gründe:

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG i.V.m. § 5 ZPO.

Dr. Diefenbach, Kipp, Vallendar