

Sachgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 11/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 30.12.1996

Aktenzeichen: 11 VR 21.95

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG, § 1 mit Anlage Bundesschienenwegeausbaugesetz, § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz, § 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz, § 18 Abs. 1 AEG, § 20 Abs. 7 AEG, § 1 Abs. 1 und 2 VerkPBG, § 5 Abs. 1 VerkPBG, § 1 Nr. 10 Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

Stichworte:

Planfeststellung; Einwendungen eines Eigentümers; Eigentumserwerb im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens; Ausübung eines Vorkaufsrechts durch den Vorhabenträger; Abschnittsbildung; Planrechtfertigung; gesetzliche Bedarfsfeststellung; Überprüfung gesetzlicher Bedarfsfeststellungen; Abwägungskontrolle;

Leitsätze:

1. Zur Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt Staffelstein der Eisenbahnausbau- und -neubaustrecke Nürnberg – Erfurt.
2. Übt der Vorhabenträger das Vorkaufsrecht nach § 19 Abs. 3 AEG in bezug auf ein Grundstück aus, das der Antragsteller/Kläger im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vom Vorkaufsverpflichteten zu Eigentum erworben hat, so stellt dies die Antrags- und Klagebefugnis nicht in Frage.

Beschluss:

- BVerwG 11 VR 21.95 - BVerwG vom 30. Dezember 1996

In der Verwaltungsstreitsache _ _ _ _ _ hat der 11. Senat des Bundesverwaltungsgerichts am 30. Dezember 1996 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Diefenbach und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Kipp und Vallendar beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10 000 DM festgesetzt.

Gründe:

Der Antragsteller begehrt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage (BVerwG 11 A 61.95) gegen den Planfeststellungsbeschluß für die Eisenbahnaus- und -neubaustrecke Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt im Abschnitt Staffelstein, Baukilometer XY bis Baukilometer XY + XY (Ausbau) und Baukilometer XY bis Baukilometer XY + XY (Neubau). Die Strecke gehört zu den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“.

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt im Süden am nördlichen Ortsende der Gemeinde M. Der Plan sieht dort einen westseitigen Anbau zweier Gleise an die bestehende zweigleisige Strecke Nürnberg – Bamberg – Ebensfeld vor (Ausbauabschnitt). Nördlich von Ebensfeld, bei Baukilometer XY der Bestandsstrecke, beginnt der Neubauabschnitt in nördlicher Richtung. Die Querung des Ma.tales erfolgt dabei zwischen den Ortschaften W. und U. auf einem 4 bis 5 m hohen Damm mit einer 219 m langen Ma.- und einer 88 m langen Fl.brücke. Im weiteren Verlauf der Strecke durch den Banzgau bis zum nördlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts auf dem Gebiet der Gemeinde N. sind mit der S.brücke (Länge: 90 m), der M.brücke Un. (175 m) und der Talbrücke W. (614 m) drei Brückenbauwerke sowie fünf Tunnelbauwerke (E. – 3 756 m, K. – 1 331 m, L. – 931 m, F. – 1 113 m, H. – 824 m) vorgesehen.

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

Der Antragsteller erwarb im Mai 1994 von den Eheleuten Sch. die Flurstücke XY, XY, XY und XY der Gemarkung W. Die Grundbucheintragung erfolgte im August 1994. Die Beigeladene plant auf den Parzellen des Antragstellers die Errichtung des südlichen Widerlagers der Talbrücke W. Die im Eigentum des Antragstellers stehenden Flächen bestehen aus einem Waldstück und einer angrenzenden, an zwei Seiten von Hecken umsäumten Wiese. Die Grundstücke sind zum W. Tal hin abschüssig. Etwa in der Mitte des Tales verläuft ein befestigter landwirtschaftlicher Weg.

Anfang 1992 wurde die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE) mit der Vorbereitung der Ausbau- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt beauftragt. Für die Neubaustrecke wurden in einem vorangegangenen Stadium der Planung Voruntersuchungen für insgesamt sieben Varianten angestellt, die sämtlich in einem 20 km breiten Korridor zwischen Ebensfeld und Erfurt liegen. Die Varianten unterscheiden sich dabei unter anderem hinsichtlich der Abzweigung von der Bestandsstrecke und in bezug auf die Frage, ob die Stadt Coburg durch- oder umfahren werden soll. Die nach den Voruntersuchungen verbleibenden Varianten 3, 4 und 5 (Abzweig der Neubaustrecke nördlich der Gemeinde Ebensfeld, Durchfahrung oder östliche Umfahrung Coburgs) wurden vertieft untersucht und entwickelt. Der Vorstand der Beigeladenen traf am 5. Oktober 1992 eine Präferenzentscheidung für die Neubaustreckenvariante 5.

Gegenstand der Raumordnungsverfahren waren daraufhin die Varianten 3, 4 und 5. Im Freistaat Bayern führte das Raumordnungsverfahren zu einer negativen Beurteilung der Variante 3 (Durchfahrung Coburgs), während die Varianten 4 und 5 mit einer Reihe unterschiedlicher Maßgaben – vor allem hinsichtlich der Anbindung Coburgs – positiv beurteilt wurden.

Die Beigeladene entschied sich danach endgültig für die Variante 5 und beantragte die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, die im Dezember 1993 erfolgte. Die Planunterlagen wurden in der Zeit vom 25. Januar 1994 bis einschließlich 28. Februar 1994 öffentlich ausgelegt, wobei dies jeweils eine Woche vorher ortsüblich bekanntgemacht wurde. Die Rechtsvorgänger des Antragstellers erhoben am 28. Februar 1994 Einwendungen gegen das Vorhaben, die am 14. März 1994 bei der Regierung von Oberfranken eingingen. Weitere Ergänzungen erfolgten mit Schreiben vom 3. und 12. März 1994. Auch der Antragsteller gab am 18. März 1994 eine Stellungnahme zu dem Vorhaben der Beigeladenen ab, die am 21. März 1994 bei der Regierung von Oberfranken einging. Darin lehnte er das Vorhaben aus naturschutzfachlichen, umwelt- und verkehrspolitischen Gründen ab.

Nach Erörterung der Einwendungen und – die Variantenauswahl nicht betreffenden – Änderungen der Planung durch die Beigeladene erließ die Antragsgegnerin am 18. Mai 1995 den Planfeststellungsbeschuß mit zahlreichen Nebenbestimmungen.

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

Der Antragsteller macht geltend, die dem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Abschnittsbildung sei unzulässig. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränke sich fehlerhaft auf den planfestgestellten Abschnitt der Schnellbahntrasse. Die Planrechtfertigung für das Projekt liege nicht vor. Zu Unrecht gehe der Planfeststellungsbeschuß vom Gegenteil aus, indem er sich auf das Bundesschienenwegeausbaugesetz berufe. Die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan überschreite die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens, weshalb die Sache dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen sei. Der Planfeststellungsbeschuß beruhe zudem auf einer fehlerhaften Abwägung von Alternativen; hierzu gehörten eine Veränderung des Betriebskonzepts, der Einsatz von Neigetechnik und eine Veränderung der großräumigen Linienführung. Bei der Trassierung der Strecke habe die Antragsgegnerin die Lärmschutzproblematik nicht ausreichend berücksichtigt. Der pauschal angenommene Schienenbonus von 5 dB(A) sei überholt. Wegen des Güterzugverkehrs sei insbesondere nachts eine hohe Lärmbelastung zu erwarten. Die Lärmberechnungen seien fehlerhaft, da Abzüge für ein „besonders überwachtes Gleis“ und für eine absorbierende feste Fahrbahn vorgesehen seien. Zu Unrecht berücksichtige die Antragsgegnerin auch die Vorbelastung durch die Bestandsstrecke zwischen Zapfendorf und Ebensfeld. Die Erwägungen der Planfeststellungsbehörde zu den abwägungserheblichen Belangen Natur und Landschaft seien unvollständig und fehlerhaft. Die Schnellbahntrasse stelle auch eine Gefährdung für Fremdenverkehr und Gewerbe dar. Belange des Gewässerschutzes, der kommunalen Planungshoheit und der Landwirtschaft würden unzutreffend gewichtet.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene verteidigen demgegenüber den Planfeststellungsbeschuß.

Die Notwendigkeit der Maßnahme sei gesetzlich vorgegeben. Damit stünden Zielkonformität und Bedarf auch für eine gerichtliche Überprüfung fest. Das Planungskonzept werde entgegen der Ansicht des Antragstellers nicht durch den Einsatz von Neigetechnikzügen hinfällig. Bei der Variantenuntersuchung seien die jeweils in Betracht kommenden Interessen in die Abwägung eingestellt, gewichtet und verglichen worden. Die Ausführungen des Antragstellers zum Lärmschutz könnten allenfalls einen Anspruch auf Planergänzung begründen. Natur- und Landschaftseingriffe seien ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie ausreichend berücksichtigt.

II.

Das Bundesverwaltungsgericht ist entgegen der Ansicht des Antragstellers 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 Planfeststellungsbeschuß 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 Erfurt – Lichtenfels – Nürnberg zwischen der Landesgrenze Thüringen und Nürnberg als Fernverkehrsweg im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 VerkPBG bestimmt, die planfestgestellte Trasse von Nürnberg nach Erfurt hingegen das Gebiet der Stadt Lichtenfels nicht berührt, steht dem nicht entgegen. Die Erwähnung der Stadt Lichtenfels 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 Lichtenfels 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.).

Der Antragsteller hat keinen Anspruch auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner 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 des Antragstellers 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 – 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.

Dem Antragsteller kann nicht gefolgt werden, soweit er sinngemäß der Auffassung ist, dem Antrag müsse bereits deswegen stattgegeben werden, weil die Absicht, die Ausbau- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt 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 Nürnberg – Erfurt 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 Ebensfeld – Erfurt als Teil des Bundesschienenweges Nürnberg – Erfurt 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. Ebensowenig wie einzelne gegen die Realisierung des Projekts gerichtete Äußerungen aus dem Bereich der Verwaltung oder der Beigeladenen geeignet sind, das Rechtsschutzinteresse des Antragstellers 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 daher 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. Der Klage, für die der Antragsteller sich auf die fristgerechte Erhebung von Einwendungen durch die Voreigentümer seiner Grundstücke, die Eheleute Sch., berufen kann (vgl. Kopp, VwVfG, Kommentar, 6. Aufl. 1996, § 73 Rn. 63 m.w.N.), steht nicht entgegen, daß die Beigeladene diesen gegenüber am 5. August 1996 das Vorkaufsrecht ausgeübt hat. Die Eigentümerstellung des Antragstellers, aus der sich seine Klage- und Antragsbefugnis herleitet, wird durch die Ausübung des gesetzlichen Vorkaufsrechts des § 19 Abs. 3 AEG nämlich nicht berührt. Auf dieses sind die §§ 504 ff. BGB entsprechend anzuwenden (Palandt/Putzo, BGB Komm., 55. Aufl. 1996, § 504 Vorbem. Rn. 2). Durch seine Ausübung kommt ein neuer selbständiger Kaufvertrag zwischen dem Berechtigten und dem Verpflichteten unter den Bestimmungen zustande, welche der Verpflichtete mit dem Dritten vereinbart hat (§ 505 Abs. 2 BGB). Eine dingliche Wirkung hat die Ausübung des gesetzlichen Vorkaufsrechts dagegen nicht. Sie wirkt deswegen nicht gegenüber dem Antragsteller, der das Grundstückseigentum im Jahre 1994 von den Vorkaufsverpflichteten erworben hat (vgl. dazu BayObLG NJW 1983, 1567 f.).

B. Die Einwendungen, die der Antragsteller zum Gegenstand des Klageverfahrens gemacht hat, führen jedoch 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 XY mit einer Länge von ca. 23 km. Planerische Leitidee für ihn war dabei die Verknüpfung von Ausbau- und Neubaustrecke im Überholbahnhof U. (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 Gemeinden M. und N. 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 des Antragstellers, 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 (ABI 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 jeweiligem 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 Nürnberg – Erfurt im Abschnitt Nürnberg – Lichtenfels am ehesten durch den Anbau eines weiteren Gleispaars an die bestehende Bahnlinie Nürnberg – Lichtenfels und im Abschnitt Lichtenfels – Erfurt am ehesten in einem Korridor von Ebensfeld bis Arnstadt 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) Der Antragsteller 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 des Antragstellers 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 Planfeststellungsbeschuß eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen (S. 214 ff.). Auch die Wechselwirkungen der verschiedenen Umweltbeeinträchtigungen werden entgegen der Ansicht des Antragstellers im Planfeststellungsbeschuß angesprochen (z.B. S. 207). Darüber hinaus müßte eine fehlerhafte Darstellung der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt im Planfeststellungsbeschuß das planerische Abwägungsergebnis beeinflussen haben (BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 – BVerwG 4 A 4.92 – Buchholz 406.401 § 8 BNatSchG Nr. 13). Dafür ist auch nach dem Vortrag des Antragstellers 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 Ebensfeld – Erfurt ist nach § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz in Verbindung mit Ziff. 1 b Nr. 5 der Anlage als vordringlicher Bedarf eingestuft. Diese Feststellung ist nach § 1 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz 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 Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin 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 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. 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 des Antragstellers 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. Der Antragsteller greift die Bedarfsfestsetzungen des Ausbaugesetzes in zweierlei Hinsicht an: Er 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 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 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) Der Antragsteller 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. 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) Der Antragsteller macht darüber hinaus geltend, an der Planrechtfertigung fehle es, weil die Linienführung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt als Teil eines Bundesschienenweges München – Berlin 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. Der Antragsteller verkennt mit seinen umfangreichen Darlegungen zu den Stichworten Neigetechnik, Neubau über Erfurt, 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 Nürnberg – Leipzig muß wegen der Erhöhung der Geschwindigkeitsunterschiede der Züge zu einer Kapazitätsreduzierung für diese Strecke führen. Ebenso wenig kann die Entscheidung des Gesetzgebers, den Bundesschienenweg München – Nürnberg – Leipzig – Berlin über Erfurt zu führen, als unvertretbar angesehen werden. Die schon zuvor zitierten Prognosen erlauben den Schluß, daß die zu erwartenden Verkehrsmengen mit der bestehenden zweigleisigen Bahnverbindung Nürnberg – Lichtenfels – Jena – Leipzig 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 Erfurt oder über das bayerische Vogtland und Gera nach Leipzig zu führen, konnte im Bundesschienenwegeausbaugesetz – auch wenn es für die anderen Lösungen durchaus beachtliche Argumente geben mag – eine Verbindung über Erfurt vorgesehen werden. Denn dies ermöglicht im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle die Bündelung mit den Verkehrsströmen, die aus Südwestdeutschland und Hessen nach Erfurt 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 Ebensfeld – Erfurt 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 Ebensfeld – Erfurt 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. Das planfestgestellte Vorhaben verletzt keine zwingenden materiellrechtlichen Rechtssätze.

a) Es verstößt nicht gegen das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot. Nach § 8 Abs. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das Vermeidungsgebot ist striktes Recht (vgl. BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 – BVerwG 4 A 4.92 – a.a.O.; BVerwG, Beschluß vom 21. Dezember 1995 a.a.O.).

Der hier zu beurteilende Eingriff kann nicht als vermeidbar im Rechtssinne angesehen werden. Dabei kann dahinstehen, ob das Vermeidungsgebot geeignet ist, die Auswahl der Trasse zu beeinflussen. Selbst wenn man dies zugunsten des Antragstellers unterstellt, ist im Rahmen summarischer Prüfung eine natur- und landschaftsschonendere Alternativtrasse nicht erkennbar. Für den Ausbauabschnitt Zapfendorf – Ebensfeld hat die Beigeladene in ihren Umweltverträglichkeitsstudien plausibel aufgezeigt, daß Umwelteingriffe am ehesten durch den Anbau eines weiteren Gleispaars an die bestehende Bahnlinie Nürnberg – Lichtenfels minimiert werden können. Durch die Ausbaustrecke werden Neuzerschneidungen von Landschaftsräumen vermieden und die günstigen Bündelungseffekte, die sich bei der Parallelführung von Verkehrswegen ergeben, genutzt (ABS/Erläuterungsbericht, Anlage 11.1.0, S. 2/1, 6/9). Die Beigeladene hat auch im Neubauabschnitt Ebensfeld – G. Neubaustreckenvarianten aus Umweltsicht geprüft. Weiter östlich verlaufende Varianten hat die Beigeladene mit der Begründung ausgeschlossen, bei ihnen träten insbesondere in den Siedlungsbereichen von Staffelstein und Lichtenfels sowie in bezug auf das Landschaftsbild im Bereich des Ma.tales zwischen K. und V. und aus der Sicht des Grundwasserschutzes im Raum Mi. erheblich größere Konfliktpotentiale auf (NBS/Umweltverträglichkeitsstudie/Erläuterungsbericht, Anlage 11.0.1, S. 1/8, 5/1). Diese Erwägungen sind nachvollziehbar. Ökologisch günstigere Varianten werden auch vom Antragsteller nicht konkret bezeichnet.

b) Der Antragsteller beanstandet ferner die Kompensationsmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Die Eingriffe in Natur und Landschaft seien dadurch nicht wirksam ausgleichbar.

Das gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG bestehende naturschutzrechtliche Gebot, mögliche Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen, ist striktes Recht und nicht Gegenstand planerischer Abwägung (BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 a.a.O.). Die Ausgleichspflicht ist danach insbesondere nicht Gegenstand einer eigenen planerischen Beurteilungs- oder Ermessensermächtigung der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Beschluß vom 4. Oktober 1994 – BVerwG 4 B 196.94 – Buchholz 406.401 § 8 BNatSchG Nr. 14). Im Landschaftspflegerischen Begleitplan hat die Antragsgegnerin zwischen der Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorschriften einerseits und den Interessen betroffener Landwirte andererseits abgewogen (PFB S. 145 ff.). Dem Grundrecht auf Eigentum hat sie dabei ein besonderes abwägungserhebliches Gewicht beigemessen. Dies mag im Hinblick auf den zitierten Rechtssatz des Bundesverwaltungsgerichts zur

naturschutzrechtlichen Ausgleichspflicht insoweit problematisch sein, als darin die Rechtsauffassung zum Ausdruck kommen könnte, die naturschutzrechtliche Ausgleichspflicht sei im Rahmen der Abwägung überwindbar. Doch bedarf diese Frage keiner weiteren Vertiefung. Selbst wenn nämlich, wie der Antragsteller meint, die Kompensationsberechnung in der Fassung der Planänderung keinen rechtlichen Bestand haben könnte, würde dies nicht zur Planaufhebung oder – im Hinblick auf ein zur Heilung erforderliches ergänzendes Verfahren (§ 20 Abs. 7 Satz 2 AEG) – zur Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 C 19.94 – UPR 1996, 339) führen. Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits mehrfach entschieden hat, können Mängel bei der Kompensationsflächenberechnung und -bemessung regelmäßig durch die nachträgliche Festsetzung anderweitiger Flächen oder die Bestimmung von Ersatzmaßnahmen behoben werden (vgl. BVerwG, Beschluß vom 21. Dezember 1995 a.a.O.). Selbst wenn also die bisher vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht genügen sollten, ist nicht ersichtlich, daß zusätzliche Maßnahmen nicht ohne Änderung der Gesamtkonzeption der Planung nachträglich im Wege der Planergänzung getroffen werden könnten.

Die Annahme des Antragstellers, die Beigeladene müsse jeden Eingriff in Natur und Landschaft ausgleichen, verkennt im übrigen, daß ein Eingriff auch dann rechtlich zulässig sein kann, wenn ein vollständiger Ausgleich nicht möglich ist. Ein Eingriff, der weder vermeidbar ist noch ausgeglichen werden kann, ist vielmehr nur dann unzulässig, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig sind (§ 8 Abs. 3 BNatSchG). Soweit die Antragsgegnerin in der angefochtenen Entscheidung den Vorrang des Vorhabens mit seinen Anforderungen an Natur und Landschaft gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angenommen hat, ist dies angesichts der besonderen Bedeutung des Schienenausbauprojekts nicht zu beanstanden.

4. 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 der Antragsteller sich berufen könnte, sind nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht festzustellen.

a) Entgegen der Auffassung des Antragstellers war die Ermittlung und Würdigung vorhandener Planungsvarianten nicht mangelhaft (vgl. dazu bereits BVerwG, Beschluß vom 9. September 1996 – BVerwG 11 VR 31.95 –). Nach den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dazu entwickelten Grundsätzen (vgl. Beschlüsse vom 26. Juni 1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89, vom 16. August 1995 – BVerwG 4 B 92.95 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 104 und vom 21. Dezember 1995 – BVerwG 11 VR 6.95 – a.a.O.) besteht keine Verpflichtung, alle denkbaren Möglichkeiten der Trassenführung einer gleich intensiven Prüfung zu unterziehen. Nicht zu beanstanden ist vielmehr, wenn – wie hier – in einem gestuften Planungsverfahren eine schrittweise Reduzierung der Anzahl der Varianten unter gleichzeitiger Intensivierung der Untersuchung erfolgt. Diesen Maßstäben entsprechend ist das Planungskonzept hier entwickelt worden. Weder kann festgestellt werden, daß die Variante 1/5 zu früh und mit fehlerhaften Erwägungen ausgeschieden worden ist, noch erweist sie sich aus der maßgeblichen Sicht im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses als eindeutig vorzugswürdige und deshalb allein richtige Trassenführung.

aa) Planfeststellungsbeschluß (S. 56 bis 66) und Erläuterungsbericht (S. 42 ff.) weisen eingehend aus, daß der Vorhabenträger in einem ersten Planungsschritt den Trassenkorridor

Ebensfeld – Erfurt in einer Breite von 20 km untersucht und darin drei unterschiedliche Grundtrassen entwickelt hat. Diese Varianten 1, 2 und 3 sehen den Abzweig von der Bestandsstrecke östlich von Lichtenfels (Variante 1), östlich von Staffelstein (Variante 2) oder nördlich von Ebensfeld (Variante 3) vor und beinhalten eine östliche Umfahrung (Variante 1) bzw. Durchfahrung Coburgs (Varianten 2 und 3). Noch im Rahmen der Voruntersuchungen wurde das Spektrum durch zwei östliche Umfahrlösungen im Raum Coburg (später: Varianten 4 und 5), eine weiter westlich liegende Einführungsvariante im Raum Erfurt (Variante 6), die Einbeziehung eines Basistunnels bei der Querung des Thüringer Waldes und die Variantenkombination 1/5 erweitert. Die Ermittlungen ergaben nach Auffassung des Vorhabenträgers die Vorzugswürdigkeit der Varianten 3, 4, 5 gegenüber den Varianten 1, 2, 6, 1/5 unter Umwelt- und Verkehrsaspekten (Planfeststellungsbeschuß S. 62, Erläuterungsbericht S. 45). Daraufhin wurden die Varianten 3, 4 und 5 fortentwickelt, vergleichend bewertet und – nach der Präferenzentscheidung des Vorstandes der Beigeladenen – zum Gegenstand der Raumordnungsverfahren in Bayern und Thüringen gemacht.

bb) Die Ausklammerung der Kombination 1/5 aus dem Planungsablauf beruht vor allem auf der vergleichenden Bewertung der Auswahlvarianten 3, 4, 5 und der Variantenkombination 1 (Südabschnitt) /3 (Nordabschnitt) (= Variante 1/5), Stand: 7/92 der PBDE und der Firma O. P. + B. In der Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse ergab sich dabei hinsichtlich der Prüfungsparameter Streckenlänge von Ausbau und Neubautrasse, Flächenbedarf, voraussichtliches Investitionsvolumen, ICE-Fahrzeit Bamberg – Erfurt, IR-Fahrzeit Bamberg – Coburg – Erfurt insgesamt eine Unterlegenheit der Kombination 1/5. Der auf der Grundlage von Konfliktzonenplänen und den ihnen entnommenen Durchfahrungslängen von Konfliktbereichen (Siedlungen, Landschaftsschutzgebiete/Naturschutzgebiete/Biotope, Wasserschutzgebiete) vorgenommene Umweltvergleich bestätigte dieses Ergebnis. Die auf dieser Grundlage getroffene Entscheidung des Vorhabenträgers, die Kombinationsvariante 1/5 nicht in das Planungsstadium der vertieften Untersuchung zu überführen, ist deshalb in sich schlüssig und widerspruchsfrei.

cc) Deshalb ist kein Mangel darin zu sehen, daß das Raumordnungsverfahren im Freistaat Bayern auf der Grundlage der vertieften Voruntersuchungen zu den Varianten 3, 4 und 5 stattgefunden hat. Im übrigen enthält die das Raumordnungsverfahren abschließende landesplanerische Beurteilung vom 1. März 1993 u.a. die Maßgabe, in Coburg einen ICE-Systemhalt einzurichten und auf Dauer zu sichern. Hierzu sei der Bahnhof Coburg über die Verbindungskurven mit Ni. und D.-E. in die Abwicklung der ICE-Verkehre einzubinden (Maßgabe II 1.1.1; vgl. auch PFB S. 64). Dies macht deutlich, daß die landesplanerischen Vorstellungen der Raumordnungsbehörde mit der Variante 1/5, die einen ICE-Verkehr nach Coburg ausschließt, nicht hätten verwirklicht werden können.

dd) Auch im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sind keine Umstände bekanntgeworden, die dem Vorhabenträger oder der Planfeststellungsbehörde Veranlassung hätten geben müssen, die Variantenkombination 1/5 erneut aufzugreifen und – noch – eingehenderer Prüfung zu unterziehen. Dem stand zusätzlich das erwähnte Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung im Freistaat Bayern entgegen. Wenn der Planfeststellungsbeschuß folglich die Variante 1/5 letztlich aufgrund der im weiteren Verfahren nicht in Frage gestellten Ergebnisse der Voruntersuchung ausklammert, liegt darin kein Abwägungsmangel.

b) Weiterhin kann nicht festgestellt werden, daß, wie der Antragsteller meint, die Berücksichtigung von Fauna und Flora bei der Abwägung unzureichend gewesen ist.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan für die Neubaustrecke stützt sich auf die Bestandserfassung durch das Institut für angewandte ökologische Studien (LPB/NBS, Anlage 12.0.1, S. 4, 83). Die Beeinträchtigung der Lebensräume bedeutender Tierarten wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt, ohne daß offensichtliche Ermittlungsdefizite oder Fehlgewichtungen feststellbar sind. So wird das Vorkommen von Amphibien, Fledermäusen, Heuschrecken, Landgehäuseschnecken, Libellen, Reptilien, Parkfaltern und Vögeln ausführlich in Bestandsplänen dargestellt. Soweit der Antragsteller sich im Augenscheins- und Erörterungstermin vor dem Berichterstatter am 1. August 1996 darauf berufen hat, der „Große Waldportier“ – ein in Bayern nahezu ausgestorbener Falter – sei im Zeitraum Juli bis September 1995 auf den in seinem Eigentum stehenden Flächen gesehen worden, zeigt dies kein offensichtliches Ermittlungsdefizit des Planfeststellungsbeschlusses auf. Insbesondere ist nicht ersichtlich, daß der genannte Falter im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses hier ein Nahrungs- und Vermehrungshabitat gehabt hätte, das durch die Baumaßnahmen beeinträchtigt werden könnte.

Die erhebliche Bedeutung der durch die Neubaustrecke beeinträchtigten Landschaft für die Avifauna wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht verkannt. Dieser stellt nämlich fest, bezogen auf die Avifauna sei der genannte Untersuchungsraum als sehr wertvoll und sehr artenreich einzustufen (LPB/NBS S. 37).

Eine fehlerhafte naturschutzfachliche Bewertung der Flächen des Antragstellers ist ebenfalls nicht belegt. Nach den Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan handelt es sich bis zur Hangkante des W. Tales um flach ansteigendes, intensiv ackerbaulich genutztes Gelände. Der Hangbereich ist mit Feldgehölzen und Obstwiesen bestanden. Das Waldstück auf den Flächen des Antragstellers hat die Antragsgegnerin in ihrem Landschaftspflegerischen Begleitplan als Biotop dargestellt (LPB/NBS, Anlage 12.1.2). Die Einordnung der Flächen in eine mittlere Gesamtwertigkeit und eine mittlere Empfindlichkeit kann insbesondere wegen der starken Vorbelastung der Umgebung durch intensiv genutzte ackerbauliche Flächen nicht als offensichtlich fehlerhaft angesehen werden. Soweit der Antragsteller die fehlende Untersuchung und Ermittlung einzelner Pflanzen- und Tierarten rügt, verkennt er, daß im Einzelfall festgestellt werden muß, ob das Übersehen einer bestimmten Art Einfluß auf die Bewertung des Lebensraumes haben könnte. Entsprechendes kann hier nicht angenommen werden. Auch wenn die Nichterfassung der Orchideenarten „Weißes Waldvögelein“ und „Großes Zweiblatt“, deren Vorkommen die Beigeladene im Augenscheinstern vom 1. August 1996 eingeräumt hat, als Ermittlungsdefizit angesehen würde, spricht nichts dafür, daß bei einer frühzeitigen Erfassung dieser Arten die Gesamtwertigkeit der Grundstücke des Antragstellers anders eingeschätzt worden wäre. Nach den Erläuterungen, die die Naturschutzfachleute der Beigeladenen im Erörterungstermin gegeben haben, hätte eine höhere Klassifizierung nur dann in Betracht gezogen werden können, wenn die genannten Orchideenarten in großer Menge vorhanden gewesen wären. Dagegen spricht, daß die genannten Arten bei der Grundlagenerhebung Arten- und Biotopschutz überhaupt nicht festgestellt worden sind. Auch der Antragsteller hat ein „massenhaftes“ Vorkommen nicht behauptet.

c) Es ist ferner im Sinne des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG nicht offensichtlich, daß die Antragsgegnerin die Bedeutung des betroffenen Landschaftsraumes für Erholung und Fremdenverkehr übersehen hat. Im Planfeststellungsbeschluß und im Landschaftspflegerischen Begleitplan stellt die Antragsgegnerin ausführliche Erwägungen zur Beeinträchtigung von Erholungsbereichen im Planfeststellungsabschnitt an. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Ma.querung bei W. wird ausführlich dargestellt (PFB S. 136 ff.). Zur Minimierung dieses Eingriffs in das Landschaftsbild sieht der

Planfeststellungsbeschuß statt eines starren Dammbauwerkes oder eines Brückenbauwerkes ein weichmodelliertes Erdbauwerk von 200 m Breite sowie eine Neugestaltung und Renaturierung der Flußlandschaft vor. Auch die Bedeutung des B. Forstes für die Naherholung wird von der Antragsgegnerin nicht verkannt. Durch den tiefen Einschnitt der Trasse erfolgt eine Zerschneidung dieses Erholungsgebietes. Die westliche Restfläche verliert nach den Darlegungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan an Bedeutung für die Erholungsnutzung. Der angefochtene Beschluß sieht daher ausdrücklich Ersatzmaßnahmen vor (PFB S. 42).

Ein offensichtlicher Abwägungsfehler liegt auch nicht in der Erwägung der Antragsgegnerin, durch eine verbesserte Verkehrserschließung einerseits und eine verkehrspolitisch erwünschte Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene andererseits könnten sich zusätzliche Impulse für den Fremdenverkehr ergeben. Im künftigen Betriebsprogramm der Beigeladenen sind Haltepunkte für den ICE in Bamberg und – in Tagesrandlagen – Coburg vorgesehen. Dies führt auch zu einer besseren Erreichbarkeit der Region für auswärtige Erholungssuchende.

d) Der Antragsteller wendet ferner ein, wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte seien nur unzureichend berücksichtigt worden. Es kann dahinstehen, ob der Antragsteller mit dieser Rüge überhaupt eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder aber zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit erreichen könnte. Sie greift jedenfalls nicht durch. Ein diesbezoglicher Abwägungsfehler ist nicht festzustellen.

Die Antragsgegnerin hat in ihrem Beschluß nachvollziehbar ausgeführt, daß im Bereich der beiden Trinkwassergewinnungsanlagen Z. eine wirksame hydraulische Trennung des oberflächlichen quartären Grundwasservorkommens und des im Burgsandstein vorhandenen tieferen Grundwasservorkommens durch Feuerletten bzw. tonig ausgebildete Lettenlagen im oberen Burgsandstein besteht (PFB S. 154). Da die Trinkwasserversorgungsanlage Z. das Trinkwasser aus dem tieferen Grundwasserleiter im Burgsandstein fördere, sei eine qualitative oder quantitative Beeinträchtigung nicht zu erwarten. Auch im Bereich der Neubaustrecke hat die Antragsgegnerin wasserwirtschaftliche Belange berücksichtigt. Die Bezugnahme auf die hydrogeologischen Gutachten ist dabei nicht zu beanstanden. Darin wird die Gefahr einer Beeinträchtigung der Trinkwasseranlage Un. I und II sowie der Trinkwasseranlage Gr. durch die mit dem Bau des Tunnels L. verbundene Grundwasserabsenkung mit ausführlicher Begründung verneint (NBS, Erläuterungsbericht Ingenieurgeologie, Bauhydrogeologie und Wasserwirtschaft, Anlage 14.1, S. 111 ff.). Fehler lassen diese Erwägungen nicht erkennen.

e) Der Antragsteller wendet sich ferner mit umfangreichen Ausführungen gegen die von der Antragsgegnerin angestellten Lärmberechnungen. Die damit aufgeworfenen Fragen bedürfen für die Entscheidung des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens keiner Beurteilung durch den Senat. Der mit dem Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO erstrebte Baustopp könnte nämlich – wie schon ausgeführt – nur dann angeordnet werden, wenn im Hauptsacheverfahren die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder aber die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit zu erwarten wäre. Dies würde nach § 20 Abs. 7 AEG die Feststellung eines erheblichen Abwägungsmangels voraussetzen, der nicht durch Planergänzung behoben werden könnte. So verhält es sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand nicht. Es kann nicht angenommen werden, daß eine Veränderung des Lärmschutzkonzepts ein so großes Gewicht hätte, daß dadurch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils überhaupt in Frage gestellt würde. Ließe sich aber eine im Planfeststellungsbeschuß nicht angeordnete oder unzureichende Schutzauflage nachholen oder nachbessern, ohne daß dadurch die Gesamtkonzeption der Planung in einem

wesentlichen Punkt berührt und ohne daß in dem Interessengeflecht der Planung nunmehr andere Belange nachteilig betroffen werden, so korrespondiert der objektiven Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht ein subjektiver Anspruch des Betroffenen auf Planaufhebung, sondern allein ein Anspruch auf Planergänzung (vgl. BVerwG, Beschluß vom 12. November 1992 – BVerwG 7 ER 300.92 – Buchholz 442.08 § 36 BBAnG Nr. 22 S. 45; BVerwG, Beschluß vom 9. September 1996 a.a.O.).

f) Der Antragsteller rügt ferner eine ungenügende Berücksichtigung der kommunalen Planungshoheit durch eine Neuverlärnung bisher unbelasteter Gebiete. Die Rüge kann indessen schon deshalb keinen Erfolg haben, weil sie nicht substantiiert ist. Der Antragsteller hat nicht dargelegt, inwiefern das planfestgestellte Vorhaben konkrete Planungsabsichten einzelner Gemeinden beeinträchtigen sollte (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 30. August 1993 – BVerwG 7 A 14.93 – Buchholz 442.08 § 36 BBAnG Nr. 23). Deswegen kann offenbleiben, ob und inwieweit sich ein – durch die enteignungsrechtliche Vorwirkung betroffener – Eigentümer überhaupt auf angebliche Beeinträchtigungen der kommenden Planungshoheit berufen kann.

g) Der Antragsteller meint, es sei erforderlich, alle potentiell gefährdeten Objekte an der Neubaustrecke einer Beweissicherung zuzuführen, um die Erschütterungswirkungen durch die Neubaustrecke zu dokumentieren. Dieser Einwand berührt ersichtlich nicht die Gesamtkonzeption der Planung. Beweissicherungsverfahren können ohne weiteres seitens der Antragsgegnerin durch eine Planergänzung angeordnet werden. Ein derartiger Planergänzungsanspruch steht dem Antragsteller selbst jedoch offensichtlich nicht zu, da seine Grundstücke nicht bebaut sind.

h) Der Antragsteller macht ferner geltend, die Belange der Landwirtschaft seien nur unzureichend berücksichtigt worden. Dabei wendet er sich gegen eine Belassung von naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen im Eigentum der jetzigen Grundstückseigentümer bei gleichzeitiger Begründung von Grunddienstbarkeiten. Die Frage, ob der Vorhabenträger weitere Grundstücksflächen des Antragstellers, die nach den derzeitigen Planunterlagen mit einer Grunddienstbarkeit belastet werden sollen, zu Eigentum erwirbt, beeinträchtigt jedoch offensichtlich nicht die Grundzüge der Planung, insbesondere wird der Trassenverlauf davon nicht beeinflusst. Ob der Antragsteller im Einzelfall einen Eigentumserwerb durch die Beigeladene verlangen kann, muß deshalb hier nicht entschieden werden. Ein Mangel, der zur Aufhebung oder Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen könnte, liegt darin jedenfalls nicht.

i) Soweit der Antragsteller schließlich einwendet, die Antragsgegnerin habe die Existenzgefährdung von Landwirten fehlerhaft ermittelt und eingeschätzt, kann dies seiner Klage und damit seinem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nicht zum Erfolg verhelfen. Der Antragsteller, der keinen landwirtschaftlichen Betrieb unterhält, nutzt die von der Planung beanspruchten oder beeinträchtigten Flächen nicht landwirtschaftlich. Er verfolgt mit ihnen vielmehr allein naturschutzfachliche Absichten. Von den Erwägungen, die Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde zur Existenzgefährdung von Landwirten im Planungsgebiet angestellt haben, ist der Antragsteller mithin nicht betroffen. Ein örtlicher Bezug seiner Grundstücke zu betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben ist ebensowenig dargetan. Im übrigen hätten etwaige Fehler bei der Ermittlung und Bewertung von Existenzgefährdungen für landwirtschaftliche Betriebe nach jetzigem Erkenntnisstand keine Auswirkungen auf das planerische Gesamtergebnis; sie könnten erforderlichenfalls nachträglich korrigiert werden.

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

Dr. Diefenbach, Kipp, Vallendar