

Sachgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 6/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 30.12.1996

Aktenzeichen: 11 VR 24.95

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:

Abschnittsbildung; Planrechtfertigung; gesetzliche Bedarfsfeststellung; Abwägungskontrolle; gemeindliche Planungshoheit;

Leitsätze:

Die Bildung von Planungsabschnitten ist grundsätzlich zulässig; sie muß sich aber inhaltlich rechtfertigen lassen und ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Im Eisenbahnrecht muß dabei nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommen.

Beschluss:

- BVerwG 11 VR 24.95 - BVerwG vom 30. Dezember 1996

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

Der Antrag wird abgelehnt.

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

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 50 000 DM festgesetzt.

Gründe:

I.

Die Antragstellerin begehrt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage (BVerwG 11 A 65.95) 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 St.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.

An den Planfeststellungsabschnitt Staffelstein schließen sich nach Norden die Planfeststellungsabschnitte Coburg und Südliche Verbindungskurve Coburg an. In beiden Verfahren sind Planfeststellungsbeschlüsse ergangen, die die Antragstellerin gleichfalls anfecht (BVerwG 11 A 21.96/11 VR 6.96 und BVerwG 11 A 42.96/11 VR 16.96).

Das Gebiet der Antragstellerin ist im Westen durch die Bundesstraße 4 und im Norden durch die Bundesstraße 303 sowie die Bundesbahnstrecke Lichtenfels – Coburg begrenzt. Der Gemeinderat der Antragstellerin beschloß im November 1990, den wirksamen Flächennutzungsplan in bezug auf ein etwa 200 m langes und 180 m breites Gebiet zu verändern, das bis dahin als landwirtschaftliche Nutzfläche ausgewiesen war. Hier sollte ein allgemeines Wohngebiet dargestellt werden. Zugleich wurde die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes beschlossen: Das genannte Gebiet liegt ca. 130 m südlich der Bundesstraße 303 und 180 m südlich der Bahnstrecke Lichtenfels – Coburg. Die geplante Neubaustrecke soll etwa 300 m östlich gebaut werden. Nach dem festgestellten Plan verläuft die Verbindungskurve Coburg in Dammlage knapp östlich in leichtem Bogen an dem Gebiet vorbei.

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. Im Verfahren erhob die Antragstellerin umfangreiche Einwendungen gegen die Planung. 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 die Antragstellerin die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise seine Ergänzung begehrt. Zugleich hat sie einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gestellt.

Die Antragstellerin greift die Planrechtfertigung für das Projekt einer Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt mit umfangreichen Darlegungen an. Sie ist darüber hinaus unter anderem der Auffassung, der festgestellte Plan verletze sie in ihrer gemeindlichen Planungshoheit. Der Planfeststellungsbeschuß lasse den Bebauungsplan N.-O. mit dem dort vorgesehenen allgemeinen Wohngebiet außer acht. Der Bebauungsplan sei zwar bisher nicht wirksam geworden, beruhe jedoch seinerseits auf einer Darstellung im wirksamen Flächennutzungsplan.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene verteidigen demgegenüber den Planfeststellungsbeschuß. Sie sind insbesondere der Auffassung, daß die Planung Selbstverwaltungsrechte der Antragstellerin nicht verletze. Bei Veröffentlichung der Pläne für das Projekt der Neubaustrecke sei eine hinreichend konkretisierte Planung der Antragstellerin in bezug auf das Baugebiet N.-O. nicht vorhanden gewesen. Die Antragstellerin habe auch im Verwaltungsverfahren keine konkreten Hinweise für eine solche Planung gegeben.

II.

Das Bundesverwaltungsgericht ist entgegen der Ansicht der Antragstellerin gemäß § 5 Abs. 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl I S. 2174) – VerkPBG –, zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1995 (BGBl I S. 1840), für den Rechtsstreit in erster und letzter Instanz zuständig. Es handelt sich um eine Streitigkeit, die einen 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.).

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

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

Der Antragstellerin kann nicht gefolgt werden, soweit sie sinngemäß der Auffassung ist, dem Antrag müsse bereits deswegen stattgegeben werden, weil die Absicht, die Ausbau- und Neubaustrecke 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 Eisenbahnneubaustrecke 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 Richtlinien 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 der Antragstellerin für das vorliegende Verfahren in Zweifel zu ziehen, können sie deshalb dazu führen, die aufschiebende Wirkung anzuordnen.

Den Maßstab für die Beurteilung des Antragsbegehrens bilden 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. Die Klage ist allerdings zulässig.

1. Entgegen der Auffassung der Beigeladenen ist sie nicht verspätet erhoben. Die Antragstellerin hat sich bereits im Planfeststellungsverfahren von ihrem jetzigen Prozeßbevollmächtigten vertreten lassen. Diesem ist der Planfeststellungsbeschluß in seiner Eigenschaft als Bevollmächtigter der Antragstellerin am 26. Juni 1995 zugestellt worden. Danach war die am 26. Juli 1995 erfolgte Klageerhebung fristgemäß. Daß die Antragstellerin

selbst den angefochtenen Planfeststellungsbeschuß offenbar zum Zwecke der öffentlichen Bekanntmachung Dritten gegenüber bereits am 23. Juni 1995 erhalten hat, wie die Beigeladene vorträgt, konnte den Lauf der Klagefrist noch nicht in Gang setzen; denn die Antragsgegnerin hat ihr Ermessen generell ersichtlich dahin ausgeübt, den Planfeststellungsbeschuß auch dann an die Bevollmächtigten zuzustellen, wenn ihr eine Verfahrensvollmacht nicht vorgelegt worden war (vgl. § 8 Abs. 1 Sätze 1 und 2 VwZG). So ist es auch hier geschehen, so daß die formgerechte, den Lauf der Klagefrist in Gang setzende Zustellung am 26. Juni 1995 bewirkt worden ist.

2. Die Antragstellerin ist im Hauptsacheverfahren auch klagebefugt im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO. Sie kann geltend machen, durch den Planfeststellungsbeschuß Staffelstein möglicherweise in ihren Rechten nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt zu sein. Zwar leitet sie ihre Betroffenheit aus Beeinträchtigungen ab, die für das Gebiet N.-O. von den nachfolgenden Planfeststellungsbeschlüssen Coburg und Verbindungskurve Coburg ausgehen, doch setzt der planfestgestellte Abschnitt Staffelstein Zwangspunkte sowohl für den weiteren Verlauf der Neubaustrecke, als auch für die Trassenführung der Südanbindung Coburgs. Außerdem sieht der angefochtene Planfeststellungsbeschuß auf dem Gemeindegebiet der Antragstellerin bereits Lärmschutzmaßnahmen („Wand – genaue Dimensionierung erfolgt in XY“) vor, die von ihr im Anhörungsverfahren als unzulänglich beanstandet worden sind (Einwendungsschreiben vom 28. Februar 1994, S. 97).

B. Die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes gebotene und auch nur mögliche summarische Überprüfung ergibt indessen, daß die Klage in der Sache mit hoher Wahrscheinlichkeit ohne Erfolg bleiben wird.

1. Der angefochtene Beschuß 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, Beschuß 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 Beschuß 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. Planfeststellungsbeschuß – PFB – S. 214). Diese hat dazu geführt, das Ende der Ausbau- und den Anfang der Neubaustrecke in einem Planfeststellungsabschnitt miteinander zu verbinden. Dadurch werden weder die planerische Gesamtabwägung und Problembewältigung unmöglich gemacht noch die Rechtsschutzmöglichkeiten der Betroffenen vereitelt. Daß die Abschnittsgrenzen im Süden und Norden nicht auf Gemeindegebietsgrenzen, sondern auf dem Gebiet der Gemeinde M. und dem Gebiet der Antragstellerin liegen, ist rechtlich unbedenklich. Zwar führt es für die genannten Gemeinden dazu, daß sie potentiell in mehreren Abschnitten betroffen sind, doch macht allein dieser Umstand die Abschnittsbildung nicht fehlerhaft.

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

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

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

Nach § 11 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der

Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen (§ 11 Satz 4 UVPG). Die zuständige Behörde bewertet die Umweltauswirkungen des Vorhabens sodann auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Sätze 2 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Die Antragsgegnerin hat auf Seite 205 f. des Beschlusses eine ausführliche Darstellung der durch das Vorhaben beeinträchtigten Umweltbelange vorgenommen. Ferner enthält der Planfeststellungsbeschluß eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen (S. 214 ff.). Auch die Wechselwirkungen der verschiedenen Umweltbeeinträchtigungen werden entgegen der Ansicht der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluß angesprochen (z.B. S. 207). Darüber hinaus müßte eine fehlerhafte Darstellung der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt im Planfeststellungsbeschluß das planerische Abwägungsergebnis beeinflussen haben (BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 – BVerwG 4 A 4.92 – <Buchholz 406.401 § 8 BNatschG Nr. 13>). Dafür ist auch nach dem Vortrag der Antragstellerin nichts ersichtlich.

2. Das planfestgestellte Vorhaben entspricht dem Gebot der Planrechtfertigung.

a) Unter diesem Gesichtspunkt ist zu prüfen, ob das Vorhaben bereits deshalb rechtswidrig ist, weil es den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze nicht entspricht und objektiv nicht erforderlich, d.h. nicht vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwGE 84, 123/130). Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt ist nach § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz in Verbindung mit Anlage 1 b Nr. 5 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 der Antragstellerin besteht mithin kein Anlaß, den Rechtsstreit gemäß Art. 100 Abs. 1 GG dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen.

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

Eine gerichtliche Überprüfung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes muß den gesetzgeberischen Gestaltungsspielraum respektieren. Dieser schließt ein, daß der Gesetzgeber Leitentscheidungen zur Verkehrspolitik treffen darf, die sich auf Prognosedaten stützen und damit von vornherein ein Element der Ungewißheit in sich tragen. Dieses Problem hat der Gesetzgeber gesehen und deswegen die Bedarfsfeststellung für den Verkehrswegebau mit einem Korrekturmechanismus verknüpft. So sieht § 4 des Gesetzes vor, daß der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren überprüft, ob der Bedarfsplan der Ausbaugesetze der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. In diese Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung hat durch Gesetz zu erfolgen. Angesichts dieser Vorsichtsmaßnahme des Bundesgesetzgebers könnten Anhaltspunkte dafür, daß die Bedarfsfestlegungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes infolge einer nachträglichen Veränderung der Verkehrsdaten den verfassungsrechtlich zu beachtenden Spielraum des Gesetzgebers überschreiten, allenfalls dann gewonnen werden, wenn die Veränderung der Basiszahlen so gravierend wäre, daß das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd noch erreicht werden kann. Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, sind etwaige Anpassungsentscheidungen des Bundesgesetzgebers nach § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz abzuwarten, ohne daß die Rechtsprechung zuvor befugt wäre, entsprechende Entscheidungen an sich zu ziehen (vgl. dazu bereits Urteil des Senats vom 27. November 1996 – BVerwG 11 A 99.95 –). Bei Anlegung dieser Maßstäbe ergibt sich zur Rechtfertigung des Bundesschienenweges das folgende:

aa) Dem Bundesverkehrswegeplan 1992 liegen für den Ausbau der Schienenwege Prognosen zugrunde, die im Jahre 1991 auf der Basis von Zahlenmaterial des Jahres 1988 für das Jahr 2010 angestellt worden sind (Kessel & Partner, Güterverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Gutachten im Auftrag des BMV, Freiburg 1991; Arbeitsgemeinschaft Intraplan/IVT, Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Gutachten im Auftrag des BMV, München/Heilbronn 1991). Diese Gutachten sahen im Zusammenhang mit der Einheit Deutschlands, der Vollendung des EG-Binnenmarktes sowie der Öffnung der Grenzen nach Osteuropa ein stürmisches Wachstum der Verkehrsleistungen (2010/1988: Personenverkehr + 32 %; Güterfernverkehr + 77 %) voraus. Leitgedanke des Bundesverkehrswegeplans 1992 und der aus ihm entwickelten Ausbaugesetze war deshalb, diesem prognostizierten Wachstum durch die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur weitgehend gerecht zu werden und zu verhindern, daß Verkehrsengpässe zu Wachstumsbremsen der nationalen und europäischen Wirtschaftsentwicklung werden (BVWP 92, S. 9). Daß die genannten Untersuchungen mit den in ihnen enthaltenen Prognosen für das Jahr 2010 methodisch von vornherein erkennbar falsch gewesen wären und deshalb vom Bundesgesetzgeber nicht als Entscheidungsgrundlage hätten herangezogen werden dürfen, ist nicht feststellbar. Daß die Studien als Prognosen andererseits Annahmen enthalten, die auch von unwägbaren oder jedenfalls nur schwer einzuschätzenden Ereignissen abhingen 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) Die Antragstellerin 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 abzuspreehen. Die Investitionen des Schienennetzes der Beigeladenen finanziert der Bund im Regelfall über zinslose Kredite, die in der Form von Abschreibungen während der Nutzungszeit der Fahrweganlagen zurückzuzahlen sind. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sieht allerdings ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Finanzierung über Baukostenzuschüsse vor, falls die Beigeladene nicht in der Lage ist, für gesamtwirtschaftlich als notwendig erachtete Projekte die erforderlichen Abschreibungen zu erwirtschaften (vgl. § 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz). Dieses Finanzierungssystem ist nicht zu beanstanden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß entspricht auch dann, wenn eine vollständige Finanzierung der Fahrweganlage über Abschreibungen sich als unmöglich erweisen sollte, den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Diese sind verfassungsrechtlich

bedenkenfrei. Es gibt keinen Verfassungsgrundsatz, der es dem Bundesgesetzgeber verböte, Investitionen in einen Schienenweg der Beigeladenen zu ermöglichen, von dem nicht zu erwarten ist, daß mit ihm die erforderlichen Abschreibungen im vollen Umfang erwirtschaftet werden können. Entschließt sich der Bund aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen, eine Finanzierung durch teilweise Baukostenzuschüsse vorzusehen, so entspricht dies dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und ist mit höherrangigem Verfassungsrecht vereinbar.

dd) Die Antragstellerin macht darüber hinaus geltend, an der Planrechtfertigung fehle es, weil die Linienführung der Neubaustrecke 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. Die Antragstellerin verkennt mit ihren 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. Ebensowenig 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. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind im Planfeststellungsverfahren die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mängel bei der Abwägung sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG). Offensichtliche und kausale Abwägungsmängel, auf die die Antragstellerin als Gemeinde sich berufen könnte, sind nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht festzustellen.

a) In ihrer Klageschrift vom 26. Juli 1995 (S. 4) hat die Klägerin zwar „auf die gemeindliche Eigentumsbetroffenheit ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses“ hingewiesen. Ob sie sich insofern den Einwendungsausschluß nach § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG entgegenhalten lassen muß, weil sie eine Eigentumsbeeinträchtigung in ihrem Einwendungsschreiben nicht hinreichend thematisiert hat, mag dahinstehen. Denn mangels Geltung des Art. 14 GG für gemeindliches Eigentum entfällt jedenfalls im Anfechtungsprozeß gegen die Planfeststellung die umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung, die ein privater Eigentümer beanspruchen könnte (vgl. BVerwG, Beschluß vom 13. März 1995 – BVerwG 11 VR 2.95 – Buchholz 445.5 § 14 WaStrG Nr. 3). Auch im Hinblick auf die enteignende Vorwirkung der Planfeststellung kann die Antragstellerin den Planfeststellungsbeschluß nicht mit der Begründung angreifen, öffentliche, nicht ihre Planungshoheit betreffende Belange, wie solche des Umweltschutzes, seien nicht oder nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Der Gemeinde kommen nicht deshalb „wehrfähige“ Rechte zu, weil der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen – die ihre Rechte selbst geltend zu machen haben – ein Schaden droht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 1989 – BVerwG 4 C 36.86 – <Buchholz 406.11 § 2 BBauG/BauGB Nr. 28>; BVerwG, Beschluß vom 9. Februar 1996 – BVerwG 11 VR 45.95 – <NVwZ 1996, S. 1021/1022>; BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 C 26.94 – <DVB1 1996, S. 914>). Bei Anlegung dieser Maßstäbe kann die Antragstellerin gegen die im Planfeststellungsbeschluß vorgenommene Abwägung nicht mit Erfolg vorbringen, die Lärmbelastung für ihre Bewohner werde bei einer Realisierung des Vorhabens weiter zunehmen, landwirtschaftliche Betriebe und Fremdenverkehrsbetriebe seien bedroht, das Vorhaben widerspreche zudem öffentlichen Interessen wie dem Landschaftsschutz, dem Grundwasserschutz, dem Schutz vor Erschütterungen.

b) Das planfestgestellte Vorhaben verletzt auch die Planungshoheit der Antragstellerin nicht.

Der unter Berufung auf ihre Planungshoheit gestellte Antrag einer Gemeinde auf Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses kann nur dann Erfolg haben, wenn entweder eine bereits konkretisierte Planung im Verfahren konkret dargelegt und von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt wurde oder eine im einzelnen noch nicht konkretisierte gemeindliche Planung durch die angegriffene Fachplanung gänzlich verhindert oder grundlegend behindert würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 a.a.O.).

Der Bebauungsplan N.-O. steht der von der Antragstellerin angefochtenen Fachplanung nicht entgegen. Nachdem das Landratsamt Coburg dem Bebauungsplan mit Bescheid vom 9. September 1994 die Genehmigung versagt hat, der Widerspruch dagegen erfolglos geblieben ist, liegt – vorbehaltlich des Ausgangs des von der Antragstellerin eingeleiteten Verwaltungsstreitverfahrens – ein wirksamer Bebauungsplan nicht vor. Nach den Angaben der Antragstellerin ist allerdings die Änderung des Flächennutzungsplanes, auf der die Aufstellung des Bebauungsplanes N.-O. beruht, seit September 1995 wirksam. Zu diesem Zeitpunkt war der unter dem 18. Mai 1995 erlassene Planfeststellungsbeschluß bereits

ergangen. Durch wirksame Pläne konkretisierte Absichten der Antragstellerin zur Ausübung ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit lagen folglich bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht vor.

Unabhängig davon liegt der Grund für das mögliche Scheitern des Bebauungsplanes N.-O. nach dem jetzigen Erkenntnisstand nicht in der Realisierung einer Eisenbahnneubaustrecke Ebensfeld – Erfurt, sondern in der Verkehrslärmbelastung, die bereits ohne das Neubauprojekt von der Bundesstraße 303 und der Eisenbahnbestandsstrecke Lichtenfels – Coburg ausgeht. Der Bescheid des Landratsamts Coburg vom 9. September 1994 und der Widerspruchsbescheid der Regierung von Oberfranken vom 20. März 1996 versagen für den Bebauungsplan die Genehmigung, weil die Lärmbelastungen für das Bebauungsplangebiet so hoch sind, daß sie die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes nicht erlauben. Nach der schalltechnischen Beurteilung der Firma O. P. + B. vom 13. Oktober 1994 werden durch den Bau der Eisenbahnneubaustrecke sowie durch den Bau der Verbindungskurve Coburg-Süd die Beurteilungspegel als Summe der Emissionspegel aus allen wichtigen Verkehrswegen nicht erhöht. Im Bereich des geplanten Wohngebietes werden mit oder ohne Betrachtung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt die Orientierungswerte nachts überschritten. Die Beurteilungspegel liegen danach zwischen den Grenzwerten für Wohn- und Mischgebiete. Diesen Angaben, die im Erörterungstermin vor dem Berichterstatter ausdrücklich angesprochen worden sind, hat die Antragstellerin nicht widersprochen. Sie sind auch einleuchtend, weil der beabsichtigte Bau der Verbindungskurve Coburg-Süd für das Gebiet des Bebauungsplanes N.-O. gegenüber dem von der Bundesstraße 303 ausgehenden Straßenverkehrslärm Abschirmungswirkung entfaltet. Dann aber erscheinen die Beurteilungsergebnisse durchaus schlüssig, wenn sie darauf hinweisen, daß der Verminderung des Straßenverkehrslärms ein etwa gleichgroßer „Lärmzuwachs“ durch die Eisenbahnneubaustrecke und die Verbindungskurve gegenübersteht. Angesichts dieser Umstände ist es nicht das planfestgestellte Projekt, welches die Schwierigkeiten der Gemeinde bei der Inkraftsetzung ihres Planungsvorhabens verursacht. Fehlt es an dieser Kausalität, so gehört es nicht zu den Abwehrrechten der Antragstellerin, die für die Trassierung der Eisenbahnneubaustrecke vorgenommene Variantenauswahl zu rügen. Im übrigen hat der Senat diese bereits im Beschluß vom 9. September 1996 – BVerwG 11 VR 31.95 – auf das Vorliegen von Abwägungsfehlern untersucht, ohne solche festzustellen.

4. 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