

Sachgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 13/97

Gericht: BVerwG

Datum der Verkündung: 30.12.1996

Aktenzeichen: 11 VR 25.95

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; Eisenbahnneubaustrecke Ebensfeld – Erfurt; Planfeststellungsabschnitt Staffelstein; Einwendungen einer planbetroffenen Landwirtin; Abschnittsbildung; Planrechtfertigung; gesetzliche Bedarfsfeststellung; Überprüfung gesetzlicher Bedarfsfeststellungen; Abwägungskontrolle; Variantenprüfung; Existenzgefährdung für den landwirtschaftlichen Betrieb; Lärmschutzkonzept;

Leitsatz:

Zur Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt Staffelstein der Eisenbahnausbau- und -neubaustrecke Nürnberg – Erfurt.

Beschluss:

- BVerwG 11 VR 25.95 - 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 68.95) gegen den Planfeststellungsbeschuß 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 B.gau bis zum nördlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts auf dem Gebiet der Gemeinde N. sind mit der St.brücke (Länge: 90 m), der Mü.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.

Die Antragstellerin ist Inhaberin eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes im Gebiet der Ma.talquerung bei W. Ihr Mischbetrieb umfaßt insgesamt 20,23 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen, wovon 13,98 ha in ihrem Eigentum stehen. Die Flurstücke XY und XY, Gemarkung U., und das Flurstück XY, Gemarkung N. – die beiden letzteren sind Pachtland –, sollen von dem geplanten Bauvorhaben der Beigeladenen durchschnitten werden. Die Flurstücke Nr. XY und YY in der Gemarkung U. (erstes Pachtland) sollen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf den hofnahen Grundstücken Parzellen Nr. XY, Gemarkung W., und Nr. XY, Gemarkung U., mit insgesamt 5,74 ha („Hofweide“), die im Eigentum der Antragstellerin stehen, hat die Beigeladene landespflegerische Begleitmaßnahmen vorgesehen, die eine zukünftige landwirtschaftliche Nutzung ausschließen. Hier plant die Beigeladene einen Abtrag von Flutmulden zur Hochwasserfreihaltung auf einer Breite von bis zu 500 m und einer Tiefe von 2,50 m (Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. XY, Anlage XY zum Neubaustreckenabschnitt – NBS –). Das Wohn- und Wirtschaftsgebäude der Antragstellerin befindet sich auf der Parzelle Nr. XY, Gemarkung W., am östlichen Ortsrand von W.

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 Antragstellerin wandte sich mehrmals schriftlich gegen das Planvorhaben. In ihrem Einwendungsschreiben vom 5. Februar 1994, das am 14. Februar 1994 bei der Stadt Staffelstein einging, führte sie aus, ihren landwirtschaftlichen Betrieb bearbeite sie im Nebenerwerb. Teile ihres Anwesens habe sie für Feriengäste eingerichtet. Nun sei zu befürchten, daß durch das Planvorhaben Feriengäste ausblieben. In einem weiteren Einwendungsschreiben vom 9. März 1994, das am 10. März 1994 bei der Stadt Staffelstein einging, stellte die Antragstellerin nochmals ausführlich ihre Betroffenheit dar. Sie vertrat die Auffassung, die vorgesehene Maßnahme nehme keinerlei Rücksicht auf die Existenz ihres landwirtschaftlichen Betriebes und komme für sie einer Existenzvernichtung gleich. Eine finanzielle Entschädigung gleiche die verlorene Existenz nicht aus, weil sie einen neuen Beruf erlernen müsse, was angesichts der konjunkturellen Lage ein zweifelhaftes Unterfangen sei. Es seien zwar noch Flächen vorhanden, die als Wiesenflächen genutzt werden könnten, durch den Flutmuldenabtrag und die Vorlandabsenkung sei jedoch nicht mehr damit zu rechnen, daß diese Flächen von der Qualität und vom Ertrag her ausreichten, um eine Sicherstellung der Futtermittellieferung ihres Viehs zu gewährleisten.

In einem Fragebogen teilte die Antragstellerin der Antragsgegnerin am 23. August 1994 die Daten ihres landwirtschaftlichen Betriebes mit. Die Antragsgegnerin ließ daraufhin die Betroffenheit der Antragstellerin durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen Dr. B. untersuchen. In einer ersten Untersuchung vom September 1994 stellte der Sachverständige fest, daß 40 % der Eigentumsnutzfläche und 41 % der gesamten Nutzfläche durch das Planvorhaben entzogen würden. Durch den Verlust der großen Hofweide und die übermäßige Nutzflächenreduzierung werde der Betrieb der Antragstellerin in seiner Existenz gefährdet. Nach einem Besuch auf dem Hof der Antragstellerin am 9. November 1994 bestätigte der Sachverständige in einer Stellungnahme vom 14. November 1994 nochmals, daß es sich im Falle der Antragstellerin um eine klare Existenzgefährdung handele.

Aufgrund der in den Einwendungen und Stellungnahmen sowie im Erörterungstermin geäußerten Bedenken und Anregungen nahm die Beigeladene Änderungen ihres landschaftspflegerischen Begleitplanes vor. Die Planänderung blieb jedoch auf die Frage der betrieblichen Existenzgefährdung der Antragstellerin ohne Einfluß (Stellungnahme des Sachverständigen Dr. B. vom 20. Dezember 1994).

In ihrem Planfeststellungsbeschluß vom 18. Mai 1995 führte die Antragsgegnerin aus, die Frage der Existenzgefährdung sei in allen umstrittenen Fällen durch einen vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen überprüft worden. Danach sei bei einigen landwirtschaftlichen Betrieben eine Existenzgefährdung tatsächlich gegeben. Diese betroffenen Einwander würden zeitgleich mit dem Planfeststellungsbeschluß darüber in Kenntnis gesetzt, daß ihre Einwendungen bezüglich der Existenzgefährdung ihrer Betriebe dem Grunde nach anerkannt würden. Entschädigungen für die Flächenverluste würden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor Beginn der Bauarbeiten in dem betroffenen Bereich durch einen von der Beigeladenen bestellten Gutachter dem Grunde nach geregelt. Die Beigeladene habe zum Ausgleich von Flächenverlusten ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren beantragt (Planfeststellungsbeschluß – PFB – S. 201 f.).

Der Planfeststellungsbeschluß wurde der Antragstellerin am 29. Juni 1995 zugestellt. Gleichzeitig übersandte die Antragsgegnerin der Antragstellerin betriebsbezogene Auszüge des Gutachtens von Dr. B.

Mit Eingang vom 31. Juli 1995 – einem Montag – hat die Antragstellerin gegen den Planfeststellungsbeschluß Klage erhoben, mit der sie die Aufhebung dieser Verwaltungsentscheidung, hilfsweise ihre 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 besonders gravierende Einwand der Existenzgefährdung bleibe letztlich im Planfeststellungsbeschluß unbewältigt. Zwar werde die Existenzgefährdung dem Grunde nach anerkannt, der Planfeststellungsbeschluß enthalte jedoch keinerlei Folgerungen oder Sicherheiten zu ihrem Schutz. Auch werde ihr Wohnbereich in W. unzumutbar verlärm.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene verteidigen demgegenüber den Planfeststellungsbeschluß. Sie sind der Auffassung, die Existenzgefährdung für den Besitzstand der Antragstellerin sei unvermeidbar.

II.

Das Bundesverwaltungsgericht ist entgegen der Ansicht der Antragstellerin gemäß § 5 Abs. 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl I S. 2174) – VerkPBG –, zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1995 (BGBl I S. 1840) für den Rechtsstreit in erster und letzter Instanz zuständig. Es handelt sich um eine Streitigkeit, die einen Planfeststellungsbeschluß für ein Vorhaben nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 VerkPBG betrifft. Daß die auf der Grundlage von § 1 Abs. 2 erlassene Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 (BGBl I S. 1014) in ihrem § 1 Nr. 10 den Eisenbahnverkehrsweg 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 – eine allerdings nicht näher bestimmte – Planergänzung gerichtet ist und ein Baubeginn ergänzende Maßnahmen nicht präjudizieren würde, könnte selbst ein Erfolg des Hilfsantrages eine Untersagung des Baubeginns nicht rechtfertigen.

Der Antragstellerin kann nicht gefolgt werden, soweit sie sinngemäß der Auffassung ist, dem Antrag müsse bereits deswegen stattgegeben werden, weil die Absicht, die Ausbau- und Neubaustrecke 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 (ABl 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.

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. 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 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 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 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) 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 zu geleitet 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 Untersuchungsergebnisses Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden konnten (vgl. BVerwGE 98, 339 <345>). Dafür ist im vorliegenden Fall nichts vorgetragen oder sonst ersichtlich.

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

Nach § 11 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen (§ 11 Satz 4 UVPG). Die zuständige Behörde bewertet die Umweltauswirkungen des Vorhabens sodann auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Die Antragsgegnerin hat auf Seite 205 f. des Beschlusses eine ausführliche Darstellung der durch das Vorhaben beeinträchtigten Umweltbelange vorgenommen. Ferner enthält der Planfeststellungsbeschluß eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen (S. 214 ff.). Auch die Wechselwirkungen der verschiedenen Umweltbeeinträchtigungen werden entgegen der Ansicht der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluß angesprochen (z.B. S. 207). Darüber hinaus müßte eine fehlerhafte Darstellung der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt im Planfeststellungsbeschluß das planerische Abwägungsergebnis beeinflussen haben (BVerwG, Beschluß vom 30. Oktober 1992 – BVerwG 4 A 4.92 – Buchholz 406.401 § 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 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 acht Stunden auf unter vier 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 von 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 unwägbarer oder jedenfalls nur schwer einzuschätzender Ereignissen abhängen und deshalb so, aber auch anders hätten getroffen werden können, ist unvermeidlich und für sich allein kein Grund zur Beanstandung. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 sowie das 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 <ABl 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 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) 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. 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. Es verstößt nicht gegen das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach § 8 Abs. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG. Dies hat der Senat im Beschluß vom heutigen Tage im Verfahren BVerwG 11 VR 21.95 im einzelnen ausgeführt. Darauf wird verwiesen.

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 der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG). Solche offensichtlichen und kausalen Abwägungsmängel lassen sich nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht feststellen.

a) Entgegen der Auffassung der Antragstellerin war die Ermittlung und Würdigung vorhandener Planungsvarianten nicht mangelhaft. 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. Dies hat der Senat im Beschluß vom 9. September 1996 (BVerwG 11 VR 31.95) mit eingehender Begründung bereits entschieden. Daran wird festgehalten.

b) Soweit die Antragstellerin geltend macht, Fauna und Flora im Gebiet des geplanten Schienenweges seien nicht ausreichend berücksichtigt worden, wasserwirtschaftliche Belange in bezug auf die Grundwassersituation, die Bedeutung des betroffenen Landschaftsraumes für Erholungs- und Fremdenverkehrszwecke, die kommunale Planungshoheit verschiedener Gemeinden und die von der Neubaustrecke ausgehenden Erschütterungswirkungen seien im Planfeststellungsbeschluß nicht ausreichend beachtet worden, ergibt dies keine offensichtlichen, kausalen, durch Planergänzung nicht behebbaren Mängel. Die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit kann deshalb aus den genannten Gesichtspunkten im Hauptsacheverfahren nicht in Betracht kommen. Auch insoweit wird auf den Beschluß des Senats vom heutigen Tage in der Sache BVerwG 11 VR 21.95 verwiesen.

c) Die Einwendung der Antragstellerin, es sei außer acht geblieben, daß sie ihren Betrieb neben der Landwirtschaft auch für Fremdenverkehrszwecke nutzen könne, muß gleichfalls

ohne Erfolg bleiben. Die Antragstellerin hat im Orts- und Erörterungstermin vor dem Berichterstatter am 30. Juli 1996 auf Befragen ausdrücklich angegeben, daß sie bisher Ferienzimmer oder Ferienwohnungen für Gäste nicht zur Verfügung habe; ihr Sohn, der den landwirtschaftlichen Betrieb übernehmen solle, beabsichtige aber, in Zukunft Ferienmöglichkeiten für Gäste auf dem Anwesen zu schaffen. Eine Fremdenverkehrsnutzung besteht deshalb z.Z. nicht und war mithin auch nicht als Besitzstand in die Abwägung einzustellen. Dafür, daß die bloße Absicht einer solchen Nutzung, wäre sie bei der Abwägung berücksichtigt worden, zu einem für die Antragstellerin günstigeren Abwägungsergebnis hätte führen können, ist nichts ersichtlich.

d) Die angefochtene Verwaltungsentscheidung geht davon aus, daß die Antragstellerin mit dem erheblichen Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche durch das planfestgestellte Vorhaben in schwerwiegender Weise beeinträchtigt wird.

Die Antragsgegnerin hat sich mit Hilfe eines landwirtschaftlichen Sachverständigen umfassend mit der Frage der Existenzgefährdung der Antragstellerin auseinandergesetzt. Soweit die Antragstellerin sich gegen die anonymisierte Art der Anerkennung ihrer Existenzgefährdung im Planfeststellungsbeschluß wendet, wirft sie lediglich die Frage auf, in welcher Form das Ergebnis der Abwägung den Betroffenen mitzuteilen ist. Die Darstellung des Abwägungsergebnisses im Planfeststellungsbeschluß, sei es anonymisiert oder unter Namensnennung, hat jedoch keine Auswirkung auf die Abwägung selbst. Die Rüge kann daher nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen. Jedenfalls ist durch das Verwaltungsverfahren der Antragsgegnerin sichergestellt worden, daß die Antragstellerin zeitgleich mit dem Planfeststellungsbeschluß eine Mitteilung über die Anerkennung ihrer Existenzgefährdung erhalten hat.

Trotz dieser schwerwiegenden Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb der Antragstellerin kann bei der im vorliegenden Verfahren nur möglichen summarischen Prüfung nicht beanstandet werden, daß die Antragsgegnerin im Rahmen ihrer Abwägung davon ausgegangen ist, diese Folgen seien als unvermeidlich hinzunehmen.

Der von dem planfestgestellten Vorhaben für die Antragstellerin ausgehende Verlust ihrer hofnahen Weideflächen, der ihren landwirtschaftlichen Betrieb besonders beeinträchtigt, ist nach den Planungsunterlagen durch die wasserwirtschaftliche Situation bei der Querung des Ma.ales durch die Neubaustrecke bedingt. Als zentral wichtiger Umstand war dabei zu berücksichtigen, daß auch nach dem Bau des Schienenweges kein höherer Wasseraufstau eintreten darf als im Istzustand. In bezug auf die wasserwirtschaftlichen Belange bei der Ma.talquerung beruht die Planung maßgeblich auf den Wasserspiegelberechnungen im Gutachten der R.-M.-D.-AG vom 12. Mai 1993. Diese beinhalten, daß auf den im Eigentum der Antragstellerin stehenden hofnahen Flächen eine Flutmulde geschaffen werden muß, damit in Zukunft eine denkbare Hochwassersituation entsprechend dem jetzigen Zustand bewältigt werden kann. Mit der Plausibilitätsbetrachtung der Firma p. vom 3. Oktober 1996 und der Wasserspiegelberechnung des Diplom-Ingenieurs K. vom 27. September 1995 hat die Antragstellerin die dem Planfeststellungsbeschluß zugrunde liegenden wasserwirtschaftlichen Erkenntnisse nicht zu erschüttern vermocht. Diese werden nämlich zusätzlich durch die Stellungnahmen der Wasser-Fachbehörden im Planfeststellungsverfahren gestützt, denen Bedenken gegen das Gutachten der R.-M.-D.-AG weder im Hinblick auf seine Methodik noch auf seine Ergebnisse zu entnehmen sind (Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes Wasserwirtschaft vom 2. März 1994 und 6. Juni 1994, Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Bamberg vom 14. März 1994 und 18. März 1994, Stellungnahme der Regierung von Oberfranken als obere Wasserbehörde vom 25. März 1994). Dann aber sind die von der Antragstellerin vorgelegten Betrachtungen bei summarischer Prüfung nicht

geeignet, Bedenken gegen die Seriosität der wasserwirtschaftlichen Aspekte der Planung zu begründen.

Soweit die Antragstellerin den Planfeststellungsbeschluß mit der Begründung angreift, die Flutmulde auf ihren hofnahen Wiesengrundstücken könne vermieden werden, wenn die Ma.talquerung nicht auf einem durch zwei Brücken unterbrochenen Damm, sondern insgesamt aufgeständert durch ein langgestrecktes Brückenbauwerk vorgesehen werde, folgt auch daraus kein offensichtlicher und für das Abwägungsergebnis erheblicher Abwägungsmangel. Der Planfeststellungsbeschluß setzt sich vielmehr mit den besonderen Bedingungen und Anforderungen der Ma.talquerung ausführlich auseinander und sieht danach zur Minimierung des als durchaus gewichtig angesehenen Eingriffs in das Landschaftsbild statt eines starren Damm- oder Brückenbauwerkes ein weich modelliertes Erdbauwerk von 200 m Breite sowie eine Neugestaltung und Renaturierung der Flußlandschaft vor (PFB S. 137). Diese Erwägungen können nicht als offensichtlich abwägungsfehlerhaft angesehen werden.

Ob und inwieweit für die Antragstellerin für den drohenden Rechtsentzug eine Entschädigung in Geld oder eine solche durch Ersatzlandbeschaffung in Betracht kommt, ist im Enteignungsverfahren zu prüfen. Eine Ersatzlandbeschaffung würde sich insbesondere dann aufdrängen, wenn die Antragstellerin – wie sie befürchtet – andernfalls gezwungen wäre, ihren Beruf zu wechseln (vgl. Art. 14 Abs. 1 BayEG). Die Forderung der Antragstellerin, im Planfeststellungsbeschluß selbst „irgendwie geartete Folgerungen oder Sicherheiten“ vorzunehmen, kann aber keinen Erfolg haben.

e) Die Antragstellerin greift ferner die Lärmberechnungen der Antragsgegnerin im Planfeststellungsbeschluß an.

Soweit damit grundsätzliche Fragen der Lärmschutzberechnung im Planfeststellungsbeschluß angesprochen sind, bedürfen diese für die Entscheidung des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens keiner Beurteilung durch den Senat. Der mit dem Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO erstrebte Baustopp könnte nämlich nur dann angeordnet werden, wenn im Hauptsacheverfahren die volle oder teilweise Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder aber – im Hinblick auf ein zur Heilung erforderliches ergänzendes Verfahren (§ 20 Abs. 7 Satz 2 AEG) – die Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 C 19.94 – UPR 1996, 339) zu erwarten wäre. Dies würde nach § 20 Abs. 7 AEG die Feststellung eines erheblichen – also offensichtlichen und für das Ergebnis der Abwägung kausalen – 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 Planfeststellungsbeschluß 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 9. September 1996 a.a.O.).

Soweit die Antragstellerin die Verlärmung ihres Hofgrundstückes in W. rügt, ist – unabhängig von den vorstehenden Ausführungen – darüber hinaus darauf hinzuweisen, daß ihr bei summarischer Prüfung ergänzende Schallschutzmaßnahmen nicht zustehen dürften.

Der Planfeststellungsbeschluß sieht zum Schutz der Bebauung von W. eine Lärmschutzwand westlich der Trasse von km XY + XY bis km XY + XY vor. Die Höhe der Lärmschutzwand wurde zwischen den beiden Brücken auf 2,50 m über Schienenoberkante, im verbleibenden Bereich auf 2 m über Schienenoberkante festgesetzt (vgl. Bl. 23 des Erläuterungsberichts betreffend die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 13.1/NBS). Nach den Berechnungen der Beigeladenen werden durch diese Lärmschutzwand Werte von 45 dB(A) (tags) und 47 dB(A) (nachts) am Anwesen der Antragstellerin erreicht. Zutreffend hat die Beigeladene Grenzwerte in Höhe von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) bei Nacht für das Anwesen der Antragstellerin angenommen, da es sich um ein Wohnhaus im Außenbereich handeln dürfte. Selbst wenn der von der Beigeladenen angerechnete sogenannte Gleispflegeabschlag nicht anerkannt würde, läge danach eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung durch das geplante Vorhaben nicht vor. Jedenfalls im vorliegenden vorläufigen Rechtsschutzverfahren besteht für den Senat keine Veranlassung, den von der Antragstellerin zusätzlich beanstandeten, normativ festgesetzten sogenannten Schienenbonus (vgl. dazu § 3 Satz 2 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung und Anlage 2 dazu) in Zweifel zu ziehen.

5. 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