

Rechtsgebiete: Verwaltungsverfahrensrecht, Planfeststellungsrecht, Naturschutzrecht

ID: Lfd. Nr.22/97

Gericht: Bay VGH

Datum der Verkündung: 10.01.1997

Aktenzeichen: 20 A 96.40052 u.a.

(20 A 96.40068, 20 A 96.40073, 20 AS 96.40069, 20 AS 96.40074)

Rechtsquellen:

Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 14 Abs. 3, Art. 100 GG,
§ 73 Abs. 3 VwVfG, § 75 Abs. 1 VwVfG, § 78 Abs. 1, 2 S. 1 VwVfG,
§ 18 Abs. 1 S. 2 AEG, § 20 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 S. 1, Abs. 5 S. 1, Abs. 7 S. 1 AEG,
§ 22 Abs. 2, Abs. 4 AEG,
§ 1 Abs. 1, Abs. 2 BSchWAG,
§ 2 Abs. 1 S. 2 UVPG, § 6 UVPG, § 9 Abs. 1, Abs. 3 UVPG, § 11 S. 4 UVPG,
§ 16 Abs. 2, Abs. 3 UVPG,
§ 8 Abs. 1, 2, 3 BNatSchG,
Art. 6a Abs. 1, 2, 3 BayNatSchG, Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG,
Art. 6 Abs. 2 S. 2 BayEG, Art. 13 BayEG, Art. 14 BayEG, Art. 39 BayEG,

Schlagworte:

Enteignungsrechtliche Vorwirkung; Rechtsfehler und Planaufhebungsanspruch;
Kausalitätserfordernis; zur Identität des Vorbringens in Einwendungs- und Klageverfahren;
Anhörung und Gutachten; Abschnittsbildung; Planfeststellungsverfahren für
zusammentreffende selbständige Vorhaben, die eine einheitliche Entscheidung erfordern;
Umweltverträglichkeitsprüfung; Planrechtfertigung; verfassungsrechtliche Beurteilung des
BSchWAG; Bedarfsfestlegung durch den Gesetzgeber; naturschutzrechtliche
Eingriffsregelung; Überwindung von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes;
Ersatzmaßnahmen; Abwägungsgebot; Abwägungsmangel; Inanspruchnahme und
Zerschneidung landwirtschaftlicher Betriebsflächen:

Leitsätze:

Voraussetzung für einen Planaufhebungsanspruch enteignend betroffener Kläger ist stets, daß die gerügten Rechtsfehler ursächlich für die enteignende Überlassung der eigenen Grundstücke sind. Dieses Kausalitätserfordernis gilt sowohl für Verfahrensfehler, wie auch für Fehler im materiell-rechtlichen Bereich. Dabei ist der erforderliche Kausalzusammenhang zwischen rechtsfehlerhafter Planfeststellung und Rechtsbeeinträchtigung des jeweiligen Klägers nur gegeben, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit einer anderen, fehlerfreien Entscheidung der Planfeststellungsbehörde besteht. Nicht stellt dieser Anspruch auf objektiv-rechtliche Prüfung die Kläger aber davon frei, Einwendungen gegen die ausgelegten Pläne fristgerecht zu erheben.

Zwischen Vorbringen im Einwendungsverfahren und Vorbringen im Klageverfahren muß keine völlige Identität bestehen, aber die Planfeststellungsbehörde muß zumindest die später zum Gegenstand des Klageverfahrens gemachten, den Kläger beeinträchtigenden Belange bei Abschluß des Anhörungsverfahrens erkennen können, um hierauf bei Feststellung des Planes bereits angemessen reagieren zu können.

Im Rahmen der Anhörung müssen nicht dem Erläuterungsbericht zugrundeliegende Gutachten zur Verfügung gestellt werden. Für die Planauslegung ist es ausreichend, daß sich aus dem vorgelegten Material die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die eigene Betroffenheit zu erkennen.

Das Vermeidungsgebot des § 8 Abs. 2 BNatSchG, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, ist nicht im absoluten Sinne zu verstehen, sondern setzt die Entschließungsfreiheit der planenden Behörde voraus und verlangt lediglich insoweit das Ausmaß der Beeinträchtigung im Rahmen des Vermeidbaren zu begrenzen. Ist der Eingriff nicht vermeidbar, so sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen. Erst wenn beides nicht (oder nicht in vollem Umfang) möglich ist, muß der Eingriff ggf. untersagt werden. Im Rahmen der hier einsetzenden (naturschutzrechtlichen) Abwägung kann ein Eingriff zugelassen werden, wenn überwiegende öffentliche Belange, insbesondere auch Zielsetzungen der Landesplanung, dies erfordern.

Urteil

- 20 A 96.40052, 20 A 96.40068, 20 A 96.40073 -

Beschluß:

- 20 AS 96.40069, 20 AS 96.40074 -

Beschluß:

-20 A 96.40052, 20 A 96.40068, 20 A 96.40073, 20 AS 96.40069, 20 AS 96.40074 –

Verkündet am 10. Januar 1997 Angestellte Rüger
als stv. Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

BAYERISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF IM NAMEN DES VOLKES

In der Verwaltungsstreitsache:

1. X

bevollmächtigt: Rechtsanwälte XX

2. Y

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Dr. YY

3. Z

bevollmächtigt: Rechtsanwälte ZZ

Kläger,

gegen

Bundesrepublik Deutschland,

Beklagte,

vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle _ _ _

beigeladen:

1. Deutsche Bahn-AG

vertreten durch den Vorstand _ _ _

bevollmächtigt: Rechtsanwälte D

2. Stadt _ _ _
vertreten durch den Oberbürgermeister _ _ _ ,
bevollmächtigt: Rechtsanwälte S
beteiligt: Landesrechtsanwaltschaft Bayern
als Vertreter des öffentlichen Interesses,

wegen
Planfeststellung für den Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke N.-I., Planungsabschnitt 71, und
der Ostumgehung E. (Klagen und Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden
Wirkung),

erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Reiland und die Richter am
Verwaltungsgerichtshof Guttenberger und Läßle,
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 10. Dezember 1996

am 10. Januar 1997
in den Verfahren 20 A 96.40052, 20 A 96.40068 und 20 A 96.40073
folgendes

Urteil:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen werden abgewiesen.

III. Von den Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der
Beigeladenen zu 1) tragen der Kläger zu 1) ein Fünftel, der Kläger zu 2) 31/45 und der Kläger
zu 3) ein Neuntel. Die Beigeladene zu 2) trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

IV. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung
durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages
abwenden, wenn nicht der Gegner vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

und in den Verfahren 20 AS 96.40069 und 20 AS 96.40074 folgenden

Beschluß:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Anträge werden abgelehnt.

III. Von den Kosten des Antragsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der
Beigeladenen zu 1) tragen der Kläger zu 2) 31/36 und der Kläger zu 3) 5/36.
Die Beigeladene zu 2) trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

sowie in sämtlichen Verfahren folgenden

Beschluß:

Bis zur Verbindung der Klagen wird der Streitwert im Verfahren des Klägers zu 1) auf 90.000 DM, im Verfahren des Klägers zu 2) auf 310.000 DM und im Verfahren des Klägers zu 3) auf 50.000 DM, von da an auf 450.000 DM festgesetzt. Bis zur Verbindung der Streitsachen wird der Streitwert in dem Antragsverfahren des Klägers zu 2) auf 155.000 DM und in dem Antragsverfahren des Klägers zu 3) auf 25.000 DM, von da an auf 180.000 DM festgesetzt.

Tatbestand:

Gegenstand der Rechtsstreitigkeiten ist die Planfeststellung des Abschnittes 71 (PFA 71/Bau-km 77,900 bis Bau-km 86,253/ H.-L.-I. Nord) der Eisenbahn-Neubaustrecke N.-I. und die gleichzeitige Planfeststellung der Ostumgehung E. (Bündelungsbereich/Bau-km 0,000 bis Bau-km 3,586) Mit den Anschlüssen E. Straße (Bau-km 0,000 bis Bau-km 0,235) und N. Straße (Bau-km 0,000 bis Bau-km 0,850). Die im wesentlichen westseitig zur Bundesautobahn N.-M. (BAB 9) angeordnete Trassenführung der Eisenbahn-Neubaustrecke schwenkt zu Beginn des PFA 71 (in Höhe St. von der Bundesautobahn nach Südwesten ab, unterläuft den G.-berg (Standortübungsplatz I./H.) in einem Tunnel (3.289 m) und verläßt diesen - nach Unterfahren der Staatsstraße 2335 - in Höhe W.. Von letzterer Staatsstraße zweigt die geplante Ostumgehung E. ab, die nach Süden westseitig parallel zur Eisenbahn-Neubaustrecke geführt wird. Unmittelbar bevor sich die Ostumgehung E. nach Westen in den "Anschluß E. Straße" und nach Osten in den "Anschluß N. Straße" aufspaltet überquert sie mit der Eisenbahn-Neubaustrecke den H. Bach. Die Eisenbahn-Neubaustrecke verläuft weiter nach Süden parallel zum "Anschluß N. Straße" und unterfährt diesen nach Eintritt in das Nordportal des A.-Tunnels (1.138 m). Südlich des Tunnels mündet die Eisenbahn-Neubaustrecke in die Eisenbahnlinie M.-I.-T..

Bereits der Bundesverkehrswegeplan 1985 enthielt den Ausbau/Neubau einer Strecke im Korridor N.-M. wobei bezüglich zweier Trassenvarianten (kombinierter Neu-/Ausbau über I. der Ausbau über T.-Do.-Au.) vertiefende Vorplanungen/Untersuchungen durchgeführt worden sind. Dabei wurden acht mögliche Varianten, beginnend im Westen mit der Variante N.-Do.-Au.-M. bis zur Variante N.-Se.-I.-M. im Osten, untersucht. Die Bayer. Staatsregierung gab in der Folgezeit der Variante über I. den Vorzug gegenüber der über Au. (Ministerratsbeschluß vom 19.7.1988). Das dennoch für beide Streckenvarianten vom Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen aufgenommene Raumordnungsverfahren wurde auf Antrag der Deutschen Bundesbahn (Schreiben vom 29.5.1991) hinsichtlich der Streckenvariante über Au. abgebrochen. Vorplanungen für einen Trassenverlauf im Korridor N.-I. wurden durch sechs Varianten bestimmt, wobei eine durchgehende Streckenführung östlich der Bundesautobahn und ein Abrücken von dieser im Bereich Gr. ebenso aufgegeben wurden wie eine Alternativtrasse zum An.- und Al.-tal durch eine Streckenführung (weiter im Westen) über Pf., die dann im Bereich Ga. an die Eisenbahnlinie M.-I.-T. angebunden worden wäre. Das Raumordnungsverfahren für die Streckenführung N.-I.-M. endete mit der landesplanerischen Beurteilung vom 19. Juni 1991, wonach die "Bündelungstrasse" im Westen der Bundesautobahn als die ausgewogenste Lösung erkannt und dieser Trassenverlauf mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung als vereinbar angesehen wurde.

Nach Zuleitung der Pläne für den Planungsabschnitt 71 an die Regierung von Oberbayern zur

Durchführung des Anhörungsverfahrens erfolgte deren Auslegung in der Stadt I. (bis 15.12.1993), sowie in den Gemeinden Le., H., St. und W. (Auslegung bis 14.12., 20.12. und 21.12.1993). Die Auslegung wurde in den Gemeinden ortsüblich bekanntgemacht, im Bereich der Stadt I. im Amtlichen Mitteilungsblatt vom 4. November 1993 mit dem Hinweis sowohl auf den Ablauf der Einwendungsfrist (29.12.1993) wie auch auf den Ausschluß von Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden. Die Kläger zu 1) und 2) wandten die starken Grundwasserabsenkungen sowie die erhebliche Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Eigentums- und Pachtflächen (durch Neubaustrecke und Ostumgehung) ein, wodurch eine Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe eintrete. Zum Teil würden in Folge der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen die Zufahrten zu den Feldern abgeschnitten (Einwendungen vom 27.12.1993 - Kläger zu 1) und vom 17.12.1993 - Kläger zu 2). Der Kläger zu 3) wandte sich grundsätzlich gegen die gesamte Neubau-/Ausbaustrecke N.-I.-M.; statt dessen forderte er einen landschaftschonenden, zum Teil mehrgleisigen Ausbau der bestehenden Strecke N.-Au.-M.. Ebenso wandte er sich gegen eine Ostumgehung von E. (Schreiben vom 23.12.1993).

Die Kläger zu 1) und 2) sind Landwirte, aus deren landwirtschaftlichen Betrieben (Eigentums)Flächen für die beiden Vorhaben in Anspruch genommen werden. Der Kläger zu 3) ist Eigentümer des Grundstücks FlNr. 1_ _ _ / _ Gemarkung Ob. (H. Bach), das im Rahmen des Vorhabens überbrückt wird, und des Grundstücks FlNr. 3_ _ _ / _ Gemarkung I. (Allee), das von der Weiterführung des "Anschlusses N. Straße" betroffen sein wird.

Nach Durchführung des Erörterungstermins (20.7. bis 22.7.1994) erließ das Eisenbahn-Bundesamt am 29. März 1996 den Planfeststellungsbeschluß für die Eisenbahn-Neubaustrecke N.-I. PFA 71 sowie für die Ostumgehung E. unter Zurückweisung zahlreicher Einwendungen u.a. auch der Kläger. Auf die Begründung. des Planfeststellungsbeschlusses für die Eisenbahn-Neubaustrecke und für die Ostumgehung E. wird Bezug genommen (PFB S. 437 ff.). Die öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung erfolgte im Verkehrsblatt (Heft 9/96) und im D.-kurier vom 15. Mai 1996. Die Auslegung der Pläne (Beginn 28.5.1996) endete am 11. Juni 1996. Dem Kläger zu 1) wurde der Planfeststellungsbeschluß bereits vorweg am 24. April 1996 zugestellt.

Die Kläger ließen gegen den Planfeststellungsbeschluß Klage erheben, mit der sie die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. März 1996 beantragen. Die Kläger zu 2) und 3) suchten zusätzlich um vorläufigen Rechtsschutz nach.

Des weiteren beantragen die Kläger, die Verfahren auszusetzen und eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über die Verfassungswidrigkeit des Bundesschienenwegeausbaugesetzes einzuholen bzw. die Frage der Vereinbarkeit des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 (85/337/EWG) dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen.

Des weiteren beantragen die Kläger zu 1) und 2) hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluß insoweit zu ergänzen, daß für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommene Flächen auf Wunsch des Klägers vom Vorhabensträger zu übernehmen sind. Der Kläger zu 1) beantragt hilfsweise des weiteren, die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluß durch Nebenbestimmungen dahingehend zu ergänzen, dass

1. vor einer Inanspruchnahme von Grundstücken des Klägers seitens der Planungsträger nachzuweisen ist, daß dem Kläger ein verbindliches Angebot über nach Größe, Lage, Qualität

gleichwertige landwirtschaftliche Ersatzgrundstücke und Ersatzpachtgrundstücke, die in der Vergangenheit nicht mit Klärschlamm belastet wurden, unterbreitet wurde oder dem Kläger ein verbindliches Angebot unterbreitet wurde, seinen landwirtschaftlichen Betrieb gegen Übernahme aller Grundstücke nach entschädigungsrechtlichen Gesichtspunkten abzusiedeln und

2. die Zufahrt zu den einheitlich bewirtschafteten Grundstückskomplexen F1Nrn. 5__ , 6__ , 6__ , 6__ , 6__ , 6__ , 6__ , 6__ /_ , 6__ , sowie F1Nrn. 7__ , 7__ und F1Nrn. 1__ , 1__ , 1__ , 1__ ebenso sichergestellt wird wie die Bewirtschaftung dieser Grundstückskomplexe ohne Behinderung insbesondere des Abtransports von Erntegut infolge der Anlage von mit Bäumen und Sträuchern bewachsenen Ausgleichsflächen und

3. Schäden im landwirtschaftlichen Ertrag durch Grundwasserabsenkungsmaßnahmen auf Dauer ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus stellen die Kläger (vorsorgliche) Beweisanträge.

Die Beklagte und die Beigeladene zu 1) beantragen die Abweisung der Klagen und der Anträge auf Herstellung deren aufschiebender Wirkung. Die Beigeladene zu 2) stellt keine Anträge. Die Beigeladene zu 1) sagte dem Kläger zu 1) die Einräumung erforderlicher Fahrtrechte über straßenbegleitende Grünstreifen zur Bewirtschaftung der Felder zu.

Die Kläger zu 1) und 2) tragen im wesentlichen vor: Durch die übermäßige Inanspruchnahme von Grundflächen - auch durch das Anschneiden und Zerschneiden des Ackerlands - würden die Betriebe in ihrer Existenz gefährdet. Durch die Planfeststellung würden ca. 30% der landwirtschaftlichen Nutzfläche (bei ca. 14,7 ha Eigenfläche und ca. 18 ha Pachtfläche/Kläger zu 1)) bzw. ca. 20% der landwirtschaftlichen Nutzfläche (bei Eigenflächen von ca. 120 ha/Kläger zu 2)) in Anspruch genommen. Der Planfeststellungsbeschluß regle nicht die Art der Entschädigung. Das bloße Verweisen auf Entschädigungsregelungen reiche nicht aus. Sie seien Erzeuger landwirtschaftlicher Spezialprodukte (Spargel, Zuckerrüben mit Qualitätsnachweis/Kläger zu 1) sowie Brauweizen, Braugerste/Kläger zu 2)). Eine Abgeltung mit von Klärschlamm verseuchtem Ersatzland sei somit nicht möglich. Soweit Grundstücke als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen würden, komme es zur weiteren Zerstörung wertvoller Ackerflächen. Insoweit liege ein Abwägungsdefizit vor. Die jetzige Führung der Neubaustrecke sei eine Lex-A.. Die Ostumgehung E. hätte zum einen auf bestehenden Feldwegen konzipiert werden können. Zum anderen sei von der ursprünglichen, weiter westlich gelegenen Streckenführung abgegangen worden, um Meßeinrichtungen im A.-Werk zu schonen. Die Pumpstation zur Entwässerung des A.-Tunnels liege auf Grundstücken des Klägers zu 2), obwohl das Wasserwirtschaftsamt diese auf dem A.-Gelände habe errichtet sehen wollen. Die Grundwasserabsenkung beeinträchtige die landwirtschaftlichen Nutzflächen, aber auch das Wohnhaus und den Gutshof des Klägers zu 2).

Überhaupt sei der Bau der ICE-Strecke B.-M. nicht gewährleistet. Über Au. könne die Strecke N.-M. weitaus umweltverträglicher hergestellt werden. Ein Systemhalt in I. stehe nicht fest. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung sei nicht durchgeführt worden. Die Voraussetzungen des § 78 VwVfG für den Bündelungsbereich lägen nicht vor. Die Ostumgehung E. sei nicht gerechtfertigt; eine Westumgehung wäre weitaus sinnvoller zur Erschließung der dort angrenzenden Gewerbegebiete. Auch fehle bezüglich der Ostumgehung eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Beklagte und die Beigeladene zu 1) treten dem Vorbringen der Kläger zu 1) und 2) entgegen. Ob eine Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe der Kläger tatsächlich vorliege, schein e zweifelhaft. Die Planfeststellungsbehörde gehe aber. von einer derartigen Existenzgefährdung aus. Diese habe das Gewicht der privaten Belange gegen das Gewicht der öffentlichen Belange abgewogen und habe trotz einer möglichen Existenzgefährdung den öffentlichen Belangen den Vorrang eingeräumt. Das Fachplanungsrecht biete keine Handhabe zur Beschaffung von Ersatzland. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sei für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung verbindlich. Demgemäß sei der von Norden kommende Verkehr über I. nach M. und der von Westen kommende Verkehr (Stu.) über Au. nach M. zu führen. Eine Führung des Verkehrs von Norden ebenfalls über Au. würde zur Überlastung der Strecke M.-Au. führen. Die Umweltverträglichkeit für die Strecke N.-I. sei geprüft worden. Die Voraussetzungen des § 78 VwVfG seien gegeben. Die Bündelung von Eisenbahn und Straße sei das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens. E. sei mit drei Ortsdurchfahrten belastet. Die Umgehung sei daher gerechtfertigt. Über den "Anschluß E. Straße" könnten auch Gewerbegebiete westlich des A.-Geländes angebunden werden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit habe stattgefunden. Zahlreiche Einwendungen der Kläger seien erst im Enteignungsverfahren zu prüfen. Auch die Beigeladene zu 2) hält die Klagen bezogen auf die Ostumgehung E. für unbegründet.

Der Kläger zu 3) trägt vor: Die Planfeststellung leide an Verfahrensmängeln, insbesondere an einer unzureichenden Auslegung der Pläne. Dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, es sei insbesondere zum Wohl der Allgemeinheit objektiv nicht erforderlich. Vernünftigerweise geboten sei der Ausbau der bereits bestehenden Strecke N.-Au.-M.. Aus dem Gutachten des Ingenieurbüros V.-R. GmbH vom Juli 1994 ergebe sich, daß nach dem Ausbau der Strecke M.-Au. die Fahrt nach N. (mit Neigezugtechnik) nur fünf Minuten länger dauere, als die Fahrt mit dem ICE auf der nunmehrigen Neubaustrecke mit ICE-Technik. Komme es auch noch zwischen Do. und P. zu einem Streckenausbau, betrage die Fahrzeit 69 Minuten, was exakt der Verbindungszeit auf der Neubaustrecke entspreche. Die Investitionskosten für eine Optimierung der Au.-Route würden 1,1 Milliarden DM gegenüber 3,2 Milliarden DM (bzw. 3,9 Milliarden DM /V.-R. GmbH vom 4.11.1994) für die Aus-/Neubaustrecke über I. betragen. Erneute Untersuchungen von März 1996 durch die V.-R. GmbH hätten die Fahrzeitgleichheit bestätigt. Zu berücksichtigen sei zudem, daß es durch die Neubautrasse zu einer Überlastung der bisherigen Strecke I.-M. kommen werde. Auch der Primärenergieeinsatz für den ICE Betrieb sei überproportional nachteilig etwa gegenüber dem Einsatz von Zügen mit Neigetchnik. Die Wirtschaftlichkeit der Au.-Variante sei insgesamt erheblich höher, was der Bundesrechnungshof bestätige. Die I.-Variante lasse sich mit Wirtschaftlichkeitsfaktoren kaum rechtfertigen, sie sei eine politische Entscheidung. Der Vorhabensträger würde daher immer wieder die Kosten der Au.-Variante hoch und die der I.-Variante niedrig rechnen. Im übrigen fehle das Geld für die Finanzierung des Neubauvorhabens. Wolle man die Kosten des Neubauvorhabens zwischenzeitlich bei ca. sieben Milliarden DM sehen, und wolle man diesen Betrag privat finanzieren, würde der zurückzuzahlende Betrag sich auf ca. 15,6 Milliarden DM belaufen, mit jährlichen Rückzahlraten von 622 Millionen DM gegenüber erwirtschafteten Erträgen von 55 Millionen DM. Der Bundesrechnungshof habe daher das Vorhaben für eine private Vorfinanzierung als ungeeignet erachtet. Die Beigeladene zu 1) habe selbst Vorbehalte gegenüber dem Neubauvorhaben, was sich aus deren alternativen Planungen ergebe (Netz 21, Südster n). Der Planfeststellungsbeschluß bleibe eine Auseinandersetzung schuldig, was den Einsatz von Zügen mit Neigetchnik zwischen N und M betreffe sowie den Einsatz modernster Signaltechnik (wie etwa CIR-ELKE). Das Umweltbundesamt habe mehr als ausreichende (Über-)Kapazitäten für den Güterverkehr ermittelt, so daß insoweit die

Neubaustrecke nicht benötigt werde. Zudem könne die Neubaustrecke wegen ihrer Steilheit von vielen Güterzügen nicht befahren werden. Dies alles sei von der Planfeststellungsbehörde nicht abgewogen worden.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz ändere an einer derartigen Betrachtungsweise nichts. Dieses sei wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung an Art. 14 Abs. 3 GG zu messen. Die in diesem Gesetz getroffene Mischform zwischen Legislativ- und Administrativenteignung sei verfassungswidrig. Daneben verletze das Bundesschienenwegeausbaugesetz auch Europarecht, das eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das planfestgestellte Vorhaben fordere. Dem werde aber nicht nachgekommen, wenn lediglich durch Gesetz die Zielkonformität des Vorhabens bestätigt werde. Diese Frage sei dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen.

Der Planfeststellung ermangle es an kleinräumigen Alternativprüfungen. Das Grundstück des Klägers zu 3) hätte nach Westen hin umfahren werden können. Die Abschnittsbildung (in 14 Teilstücke) sei - auch wegen zu klein gewählter Entfernungen - rechtswidrig. So ende der Planungsabschnitt 71 im A.-Tunnel, im Norden beginne er inmitten der Deponie 1__ b.

Angesichts der Komplexität der Umweltauswirkungen richte sich die Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 Abs. 4 UVPG. Aus Art. 5 Abs. 1 i.V. mit Anhang III Nr. 2 der EG-Richtlinie und aus der daraus herzuleitenden Pflicht der Alternativenprüfung folge die Notwendigkeit umfassender Untersuchungen. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hätte somit auf die Prüfung der Alternative Augsburg nicht verzichtet werden, dürfen, dasselbe gelte für eine Nullvariante. Ebenso fehle die Alternativenprüfung im Raumordnungsverfahren. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sei mangelhaft erfolgt. Bei den Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen fehle im Planfeststellungsbeschluß vollständig die Betrachtung des Wirkungsgefüges und der Gefährdung einzelner Arten und schutzwürdiger Biotope. Hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft sei eine korrekte Bewertung nicht vorgenommen worden. Insbesondere weiche der Vorhabensträger von der Auflage in der landesplanerischen Beurteilung ab, den K. Forst zu untertunneln. Damit entfalle die positive landesplanerische Beurteilung, ohne daß sich der Planfeststellungsbeschluß dazu äußere. Auch verkenne der landschaftspflegerische Begleitplan die Bedeutung des H. Baches. Dieser unterlasse zudem eine flächendeckende Erhebung von Fauna und Flora, die angewandten Methoden seien fehlerhaft, insbesondere fehlten Erhebungen über Rote-Liste-Arten. Vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen seien mangelhaft. Somit sei das gesamte Abwägungsmaterial unzureichend zusammengestellt. Die Nichtbeachtung der im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehenen Verfahren indiziere einen Abwägungsmangel.

Der Planfeststellungsbeschluß berücksichtige auch nicht die (insbesondere durch den Bau der Tunnel bewirkten) Eingriffe in das oberflächennahe Grundwasserstockwerk. Es komme zu massiven Grundwasseraufstauungen und -umleitungen. Auswirkungen auf die Frischwasserbrunnen Le. und K. durch den Eingriff in die Karst-Wasserhaltung seien nicht erforscht.

Die Voraussetzungen des § 78 VwVfG lägen nicht vor. Die Ortsumgehung E. hätte zweckmäßigerweise nach Westen verschoben werden müssen: Für eine Ostumgehung E. sei keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen worden. Die Antragsunterlagen seien wiederum unzureichend gewesen. Eine Abwägung zwischen einer Ost- und einer Westumgehung habe nicht stattgefunden. Verkehrszahlen seien nicht detailliert geprüft worden. Die südlichen Anschlußstücke seien die künftige Nordumgehung des A.-Werkes. Die

hierfür nötige Gesamtverkehrsplanung auch bezüglich der künftigen Umgehung von Ga. fehle. § 20 Abs. 3 AEG gelte bezüglich der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht, so daß die Klage insoweit aufschiebende Wirkung habe.

Die Beklagte und die Beigeladenen treten dem Vorbringen des Klägers zu 3) entgegen. Dieser habe in ausreichendem Maße in die Planungsunterlagen Einsicht nehmen können. Änderungen der Planung hätten nicht nochmals bekanntgemacht werden müssen. Die gesamten Ausführungen des Klägers zu 3) zur Streckenalternative Au. seien durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz abgeschnitten. Die Festlegung des Bedarfs der Neubaustrecke N.-I. sei für das Planfeststellungsverfahren verbindlich. Der Umfang des Abwägungsmaterials sei insoweit beschränkt. Verfassungsrechtliche Bedenken bestünden nicht. Die vom Kläger zu 3) angeführten Belange seien infolge der Vorwegbindung der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung entzogen. Der Kläger zu 3) verkenne die zukünftigen Verkehrsströme. Zweifel an der finanziellen Realisierbarkeit des Vorhabens könnten nicht eingewendet werden. Dies sei nicht abwägungserheblich, was sich aus § 20 Abs. 4 AEG ergebe; der Vorhabensträger sei nicht verpflichtet, das planfestgestellte Vorhaben umgehend zu realisieren. Der Bundesminister für Verkehr sei der Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofs vom 2. Mai 1996 entgegengetreten. Es sei kein Widerspruch, der betriebswirtschaftlichen Finanzierungsrechnung eines Unternehmens andere Basisdaten und Prämissen zugrunde zulegen als der volkswirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsinvestitionsvorhaben. Die Unterteilung der Neubaustrecke in Planungsabschnitte sei rechtsfehlerfrei. Die Übersichtlichkeit des Vorhabens sei anders nicht zu gewährleisten. Der Planfeststellungsbeschluß nehme zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens ausführlich Stellung. Es sei entbehrlich, im Planfeststellungsverfahren nochmals Alternativenprüfungen zu sämtlichen Trassenvarianten im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen, sofern bereits ein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Eine Beschreibung sämtlicher einzelner Arten des Bestandes von Fauna und Flora sei nicht geboten. Das Gesetz stelle auf die Zumutbarkeit für den Vorhabensträger ab. Eine Beschreibung der Umwelt sei nur insoweit gefordert, als dies zur Feststellung und Beurteilung aller erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt erforderlich sei. Dies sei geschehen. Zusätzlich seien weitere Gutachten von der IGI N. GmbH eingeholt worden; das Landesamt für Umweltschutz habe hierzu Stellung genommen. Mit seinen Darlegungen zu den nicht erfaßten, relevanten Tier- und Pflanzenarten sowie zur Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen sei der Kläger zu 3) präkludiert; insoweit habe er im Verwaltungsverfahren keine Einwendungen erhoben. Eine kleinräumige Alternativenprüfung könne wegen der vergleichsweise starren Trassierungsparameter für eine Eisenbahnstrecke kaum erfolgen. Im übrigen berufe sich der Kläger zu 3) insoweit auf das "Sankt-Florians-Prinzip". Die Voraussetzungen des § 78 VwVfG für die Ostumgehung E. lägen vor. Infolge der räumlichen Überschneidung beider Trassen sei eine einheitliche Planfeststellung geboten. Bereits die Raumordnung habe diese Bündelung vorgesehen. Auch durch eine Westumgehung würden in großem Umfang landwirtschaftliche Flächen betroffen.

Die Landesadvokatur Bayern beteiligte sich am Verfahren.

Verwiesen wird auf die dem Gericht vorliegenden Verwaltungsakten sowie auf die Mitteilung des Bundesrechnungshofs über die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Finanzierung des Schienenwegeprojekts M.-N. vom 2. Mai 1996 und auf die Erwiderung des Bundesministers für Verkehr vom 31. Mai 1996.

Entscheidungsgründe:

Die schon wegen der jeweiligen Eigentumsbetroffenheit der Kläger zulässigen und gemäß § 93 VwGO zur gemeinsamen Entscheidung verbundenen Klagen bleiben mit den Haupt- und Hilfsanträgen ohne Erfolg. Dasselbe gilt für die Anträge auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes.

A.

Die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 29. März 1996 sind unbegründet. Dieser ist ohne durchgreifende Verfahrensverstöße zustande gekommen (1.). In materiell-rechtlicher Hinsicht wird das Neubauvorhaben und der Bau der Ostumgehung E. von einer ausreichenden, zum Teil durch die Bedarfsfestlegung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bestimmten Planrechtfertigung getragen (2.). Es steht im Ergebnis auch in Einklang mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (3.) und leidet an keinen erheblichen und offensichtlichen Abwägungsmängeln (4.). Der Planfeststellungsbeschluß verletzt die Kläger somit nicht in ihren Rechten.

Den durch die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses in ihrem Eigentum betroffenen Klägern steht ein Anspruch auf umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung zur Seite (BVerwGE 67, 74/76 f.; BVerwGE 77, 86/91; BVerwGE 78, 347/355; Kühling, Fachplanungsrecht RdNr. 393 ff.). Sie können damit auch geltend machen, daß der Planfeststellungsbeschluß deshalb rechtswidrig sei, weil bei der planerischen Abwägung des Vorhabens widerstreitende öffentliche Belange verkannt oder fehl gewichtet worden sind (BVerwG vom 27.07.1990, NVwZ 1991, 781). Somit kommt es nicht darauf an, daß rechtliche Mängel speziell auf der Verletzung von Vorschriften beruhen, die ihrerseits Belange von Eigentümern schützen sollen. "Fremde" Belange, die gegen das Vorhaben streiten, können trotz erwiesener Unabgewogenheit aber dann unbeachtlich bleiben, wenn auch bei einer Fehlerkorrektur der Eigentumseingriff unverändert bestehen bliebe. Voraussetzung für einen Planaufhebungsanspruch enteignend betroffener Kläger ist somit stets, daß die gerügten Rechtsfehler ursächlich für die enteignende Überlassung der eigenen Grundstücke sind (BVerwG vom 10.07.1995, NuR 1996, 287; vom 02.02.1996, UPR 1996, 235; vom 21.03.1996, DVB1 1996, 907/912; vom 28.02.1996, UPR 1996, 270).

Dieses Kausalitätserfordernis gilt sowohl für Verfahrensfehler wie auch für Fehler im materiell-rechtlichen Bereich. Dabei ist der erforderliche Kausalzusammenhang zwischen rechtsfehlerhafter Planfeststellung und Rechtsbeeinträchtigung des jeweiligen Klägers nur gegeben, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit einer anderen, fehlerfreien Entscheidung der Planfeststellungsbehörde besteht (BVerwG vom 21.12.1993, NVwZ 1996, 896/897 m.w.N.).

Nicht stellt dieser Anspruch auf objektiv-rechtliche Prüfung die Kläger aber davon frei, Einwendungen gegen die ausgelegten Pläne fristgerecht zu erheben. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (§ 73 Abs. 3 VwVfG) tritt die Präklusionswirkung des § 20 Abs. 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vom 27. Dezember 1993, BGBl I 2396 - AEG) ein. Zwar muß keine völlige Identität bestehen zwischen dem Vorbringen im Einwendungsverfahren und dem Vorbringen im Klageverfahren. Die Planfeststellungsbehörde muß aber zumindest die später zum Gegenstand des Klageverfahrens gemachten, den Kläger beeinträchtigenden Belange bei Abschluß des Anhörungsverfahrens erkennen können, um hierauf bei Feststellung des Planes bereits angemessen reagieren zu können.

1. Verwaltungsverfahren

Im Verwaltungsprozeß ist die gegen eine verfahrens- oder formfehlerhafte Planfeststellung gerichtete Klage nur erfolgreich wenn der angefochtene Beschluß über die objektive Rechtswidrigkeit hinaus in die Rechte des Klägers eingreift. Anhörungs- und Erörterlängsfehler sind darüber hinaus kein Aufhebungsgrund, wenn sie den Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis (im Sinne einer fehlende Kausalität) nicht beeinflußt haben (§ 46 VwVfG; BVerwGE 75,285/290 f.; BayVGH vom 16.4.1981, BayVBl 1981,402/404, Stelkens-Bonk-Sachs, VwVfG, 4. Aufl., Anm. 36 zu 46), weil keine andere Entscheidung in der Sache hätte getroffen werden können oder nachweislich getroffen worden wäre. Verfahrensfehler stellen insoweit lediglich relative Aufhebungsgründe für einen Planfeststellungsbeschluß dar.

1.1 Die Kläger werden nicht in ihren Rechten auf substantielle Anhörung verletzt, wenn im Erörterungstermin Anträgen auf Verfahrensaussetzung zum Zwecke der Einholung weiterer Gutachten nicht nachgekommen wird. Einwendungsverfahren und Erörterungstermin dienen der Erkennung der Entscheidungsgrundlagen. Im Nachgang zu diesen Verfahrensstationen hat die Planfeststellungsbehörde gegebenenfalls über die Einholung von Sachverständigengutachten zu befinden, um Klarheit über die Rechtmäßigkeit der Planung zu gewinnen und diese gegebenenfalls bescheidmäßig abzusichern.

Den Klägern mußten im Rahmen der Anhörung nicht dem Erläuterungsbericht zugrundeliegende Gutachten zur Verfügung gestellt werden. Für die Planauslegung ist es ausreichend, daß sich aus dem vorgelegten Material die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die eigene Betroffenheit zu erkennen (BVerwG vom 25.3.1988, NVwZ 1989, 252; vom 26.11.1991, UPR 1992, 154). Diesem umfassenden Informationsanspruch der Kläger ist durch die Auslegung der Pläne für die Neubaustrecke und die Ostumgehung E. im Spätherbst 1993 entsprochen worden. Nicht ausgelegt werden mussten vom Planungsträger eingeholte Gutachten, die dessen Konzeptentscheidung erst begründeten und über die ausgelegten Unterlagen hinaus keine zusätzlichen Betroffenheiten offenlegen.

Verstöße gegen § 73 Abs. 3 und 4 VwVfG hinsichtlich der zeitlichen Abfolge des Planauslegungsverfahrens lassen sich den Akten nicht entnehmen. Die Auslegung der Pläne für den Planungsabschnitt 71 im Bereich der nach Norden sich anschließenden Planungsabschnitte 63 und 62 (K. Forst) war nicht veranlaßt.

Nachträgliche Planänderungen haben die Identität des Vorhabens gewahrt. Welcher Personenkreis durch die - im wesentlichen wasserwirtschaftliche Belange betreffenden - Planänderungen erstmals oder stärker als bisher betroffen sein sollte (mit der Folge eines ergänzenden Verfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG), wird von den Klägern nicht zu erkennen gegeben. Inwieweit die (ebenfalls eine Änderung darstellende) Verlegung des Radfahrweges auf die Westseite der Ostumgehung E. Belange des Klägers zu 3) stärker berühren sollte, ist nicht ersichtlich.

1.2 Der Kläger zu 3) hält die Aufteilung des Gesamtvorhabens N.-I. in einzelne Planungsabschnitte für verfahrensrechtlich fehlerhaft. Den Bevollmächtigten des Klägers zu 3) ist die Rechtsprechung des Senats insoweit bekannt (Urteil vom 29.3.1996, 20 A 94.40029 u.a. S. 12 UA; Beschluß vom 28.3.1995, 20 AS 94.40030 u.a.), die die Billigung des Bundesverwaltungsgerichts gefunden hat (Beschluß vom 29.11.1995, Buchholz 442.09 § 18

AEG Nr. 7; Beschluß vom 21.12.1995, a.a.O.). Um das jeweilige Verfahren handbar zu machen, können für eisenbahnrechtliche Planfeststellungen Abschnitte gebildet werden unter Verzicht auf die jeweilige Verkehrswirksamkeit. Durch diese Verfahrensweise werden Rechte der Kläger nicht vereitelt. Diese können ihre Rechte uneingeschränkt geltend machen und zwar auch gegenüber der Gesamtplanung. Diese muß in jedem der gebildeten Abschnitte dem Einwand standhalten, anderen Varianten in entscheidungserheblichem Maße unterlegen zu sein (BVerwG vom 2.11.1992, NVwZ 1993, 887/889; vom 5.6.1992, NVwZ 1992, 1093; Urteil des Senats vom 21.2.1995, 20 A 93.40080 u.a. S. 49 ff. UA; zur diesbezüglichen Abwägung siehe unten 4.1).

1.3 Die Kläger wenden zu Unrecht das Fehlen der Voraussetzungen einer einheitlichen Planfeststellung für einen Teil der Neubaustrecke im PFA 71 und für die Ostumgehung E ein. Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung ein bundesrechtlich und ein landesrechtlich geregeltes Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist, derart zusammen, dass für Teile des Vorhabens nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet nur ein Planfeststellungsverfahren statt (§ 78 Abs. 1 VwVfG). Dabei richtet sich die Zuständigkeit für das Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt (§ 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG). Beide Beigeladene wollen als Verkehrsträger gleichsam in einem Zuge im Zusammenhang stehende Verkehrsbauten errichten. Unter Berücksichtigung der Schwerpunkte der zu treffenden Regelungen und der ungleich höheren Auswirkungen der Eisenbahn-Neubaustrecke (im Sinne eines quantitativen und qualitativen Vergleichs) war das Planfeststellungsverfahren nach den Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom Eisenbahn-Bundesamt durchzuführen. Dies hat zur Folge, daß das (eigentlich) auf landesrechtlichen Regelungen beruhende Planfeststellungsverfahren für die Ostumgehung E. (Art. 35 ff. BayStrWG) sich nach den bundesrechtlichen Bestimmungen der §§ 18 ff. AEG richtet, die bundesbehördliche Planfeststellung die landesbehördliche Planfeststellung somit mit umfaßt, und zwar mit allen rechtlichen Konsequenzen dieses speziellen Planfeststellungsverfahrens. Das heißt, soweit für eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung die aufschiebende Wirkung des Rechtsmittels kraft Gesetzes entfällt (§ 20 Abs. 5 Satz 1 AEG), gilt dies auch für die von denselben Verfahrensvorschriften erfaßte Planfeststellung für die Ostumgehung E..

Die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG liegen vor. Nicht nur bei Überschneidungen, sondern auch bei Parallelführungen der jeweiligen Trassen ist ein einheitliches Planfeststellungsverfahren dann geboten, wenn die vorgegebene Topographie nur durch gemeinsame Baumaßnahmen der Vorhabenträger bewältigt werden kann (BVerwG vom 18.4.1996, UPR 1996, 350; vom 28.11.1995, UPR 1996, 109; vom 26.4.1996, ThürVB1 1996, 227/228). Infolge des teilweisen Einschnittes der Trassen in die Landschaft und der teilweisen Streckenführung in Dammlage können beide Vorhaben nur mit aufeinander abgestimmten (Brücken)-Bauwerken bewältigt werden. Es kann nicht angehen, daß etwa der Verkehrsträger für die Ostumgehung E. den Bereich zwischen W. und Le., der von zahlreichen Verbindungswegen geprägt ist, mit drei Durchlässen planerisch bewältigt, während der Verkehrsträger für die Neubaustrecke zwei Durchlässe für ausreichend erachtet (und dies gegebenenfalls an verschiedenen Orten).

Für beide Vorhaben ist im Bereich der gemeinsamen Streckenführung auch kein eigenes Planungskonzept erforderlich (BVerwG vom 3.8.1995, NVwZ 1996, 226), ebenso stellen sie keine bloßen Folgemaßnahmen dar (§, 75 Abs. 1 VwVfG), was jeweils der Anwendung des § 78 Abs 1 VwVfG im Wege stehen würde.

1.4 Die Kläger können eine Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses auch nicht deshalb verlangen, weil er unter etwaigen Verstößen gegen Verfahrensvorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vom 12.2.1990 BGBI I 205 - UVPG) zustande gekommen ist.

1.4.1 Der angefochtene Planfeststellungsbeschuß enthält (§ 11 Satz 4 UVPG entsprechend) eine zusammenfassende Darstellung (Abschnitt H) zur vorgenommenen Prüfung der Umweltverträglichkeit, sowie eine Bewertung der Umweltauswirkungen im Sinne von § 12 UVPG. Vorausgehend erfolgten schon im Raumordnungsverfahren Prüfungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, die in der landesplanerischen Beurteilung gemäß Art. 23 BayLPfIG (vom 19.6.1991) ihren Niederschlag fanden. Vorweg schon kann die Frage, ob sich die Umweltverträglichkeitsprüfung schwerpunktmäßig auf das Gesamtvorhaben N.-I. hätte beziehen müssen (so der Kläger zu 3)) oder ob die Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung nicht gegenüber der Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der einzelnen Streckenabschnitte weitgehend in den Hintergrund tritt (BVerwG vom 02.08.1994, NVwZ 1994, 1000/10W., vgl. auch BVerwG vom 28.2.1996, a.a.O.), dahingehend beantwortet werden, daß im Rahmen einer abgeschichteten Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren (sinnvollerweise) nur Streckenalternativen und großräumige Einwirkungen auf Landschaft und Natur zu untersuchen sind (zum Hinausgreifen einer Umweltverträglichkeitsprüfung über den jeweiligen konkreten Abschnitt vgl. BayVGH vom 15.02.1996, 8 A 94.40110 u.a.), die Detailuntersuchungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sich dagegen auf den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt beziehen müssen.

Im Rahmen der Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung ist bezüglich der Untersuchung von Streckenalternativen den Vorgaben des - in seiner Ausgestaltung verfassungsrechtlich nicht zu beanstandenden (was unter 2.1 noch auszuführen ist) - § 1 Abs. 1 und 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (vom 15.11.1993 i.d.F. vom 30.12.1993 BGBI I 2423 - BSchWAG) i.V.m. dessen Bedarfsplan Folge zu leisten. Das heißt, die Planfeststellung der Neubaustrecke N.-I. (vordringlicher Bedarf gemäß Ziff. 1 a Nr. 12 des Bedarfsplans) ist an die gesetzliche Festlegung der Grobtrasse gebunden mit der Folge, daß innerhalb dieses Korridors mit dem Ziel I. das im Bedarfsplan repräsentierte Verkehrsbedürfnis planerisch zu bewältigen ist (vgl. schon BayVGH vom 28.03.1995, a.a.O.). Auf diesen Korridor bezogen hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung bereits im Raumordnungsverfahren stattgefunden. Der landesplanerischen Beurteilung vom 19. Juni 1991 bzw. den dieser vorangegangenen Untersuchungen liegt die Prüfung alternativer Trassenvorschläge zugrunde (vgl. S. 18 der landesplanerischen Beurteilung), wobei eine alternative Streckenprüfung N.-Au.-M., da nicht dem 1993 gesetzlich festgelegten Zielkorridor I. entsprechend, zu Recht ausgeschlossen werden konnte. Die nunmehrige, (weitgehend) im Westen der Bundesautobahn verlaufende Bündelungstrasse wurde im Raumordnungsverfahren als ausgewogenste Lösung erkannt und dieser Trassenverlauf mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung als vereinbar angesehen. Gegen diese im Raumordnungsverfahren vorgenommene Umweltverträglichkeitsprüfung, die im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu gewichten war (§ 16 Abs. 2 UVPG), erhoben die Kläger bezüglich der bündelnden Streckenführung im Korridor N.-I. auch keine Einwendungen. Im Übrigen erfolgte im Raumordnungsverfahren eine dem § 16 Abs. 3 letzter Halbsatz UVPG entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 9 Abs. 3 UVPG). Insbesondere war der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben worden, sich zum Verfahren zu äußern (vgl. S. 28 der landesplanerischen Beurteilung). Nicht als fehlerhaft erweist sich hierbei die eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung im Raumordnungsverfahren. Zwar bleibt § 9 Abs. 3 UVPG hinter dem Beteiligungsumfang nach § 9 Abs. 1 UVPG zurück (insbesondere fehlt es an einem

obligatorischen Erörterungstermin, vgl. Steinberg, DVB1 1990, 1369/1374). Art. 6 der UVPG-Richtlinie ermöglicht es aber, die Öffentlichkeitsbeteiligung bei einem gestuften Ablauf des Planungsverfahrens auf das Zulassungsverfahren selbst zu konzentrieren (BVerwG vom 28.11.1995, a.a.O.).

1.4.2 Der abschnittsbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung sollte durch den landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) Rechnung getragen werden. Dabei umfaßt die Umweltverträglichkeitsprüfung in diesem Bereich die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf (1.) Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselbeziehungen, sowie (2.) Kultur und sonstige Sachgüter (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG). Der landespflegerische Begleitplan - ein spezifisch naturschutzrechtliches Instrumentarium (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565/567) - versucht vorliegend die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG benannten Belange abzudecken. Dabei ist den Klägern zuzugestehen, daß etwa die Erhebungen floristischer und faunistischer Daten - außerhalb der amtlichen Kartierung von Biotopen, auf die Bezug genommen wird - im Bereich des R.-grabens, Z.-grabens, H. Baches und des A.-grabens nur mehr cursorisch (z.B. "Wiesenbrüterhabitat", S. 9/10 des Erläuterungsberichts) erfolgten. Wenn die Beigeladene zu 1) gegen diesbezügliche (die fehlende Ermittlungstiefe betreffende) Rügen einwendet, daß der Kläger zu 3) insoweit zumindest mit den Einwendungen präkludiert sei (§ 20 Abs. 2 AEG), daß Erhebungen zum Lebensraum von Fledermäusen, Bibern, Libellen und Wasserlebewesen völlig unterblieben sind, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Der Kläger zu 3) hat nämlich in seinem Einwendungsschreiben vom 23. Dezember 1993 (S.12) gerügt, daß der vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan die gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ersetzen kann. Im Nachgang zu dieser Rüge bleiben dem Kläger zu 3) konkretisierende Benennungen im Klageverfahren unbenommen. Ansonsten aber können die Kläger eine allumfassende, in jedes Detail gehende Bestandsaufnahme im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht als verfahrensrechtlich geboten erachten. Nur nach dem jeweiligen Einzelfall bemißt sich die gebotene Eindringtiefe bzw. der Detaillierungsgrad bei der anstehenden Tatsachenfeststellung (BayVGh v. 24.1.1992, BayVB1 1992,692/693; zur Tatsachenfeststellung für die Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, vgl. Paetow, NuR 1986,144/148). Dabei kann es bei komplexen Belangen auch gerechtfertigt sein, sich mit vergleichsweise groben Erkenntnissen zu begnügen, wenn von vornherein feststeht, daß der fragliche Belang gegen andere zurückstehen hat. Keinesfalls dürfen Anforderungen an die Tatsachenermittlung aber dahingehend übersteigert werden, daß zur Datenerhebung auf standardisierte oder schematisierte Verfahren zurückgegriffen werden müßte (BVerwG vom 21.3.1996, a.a.O. S. 910). Nicht jede unterbliebene Abklärung faunistischer oder floristischer Detailfragen führt somit bereits zu einer unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung.

1.4.3 Ob trotz des umfassend angelegten Raumordnungsverfahrens mit Bewertungen zum Natur- und Landschaftsschutz, zum technischen Umweltschutz, zum Natur- und Landverbrauch sowie zur Land- und Forstwirtschaft, die notwendigerweise mehr generalisierenden Charakter haben, und ob trotz der Auflistungen im landschaftspflegerischen Begleitplan die diesbezüglichen Erhebungen und Darstellungen in diesem abgeschichteten (Gesamt-) Verfahren hinter den Anforderungen zurückbleiben, die § 6 UVPG stellt (und die nunmehr in Ziff. 2.1 des Anhanges 2 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPVwV vom 18.09.1995 GMB1 S. 671 - beschrieben sind), mag offenbleiben. Insbesondere kann die Frage der erforderlichen Eindringtiefe bei der verfahrensrechtlichen Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung dahinstehen. Dasselbe gilt für die Frage, ob die seitens des Vorhabensträgers notwendige Beifügung einer allgemein verständlichen Zusammenfassung im Sinne von § 6 Abs. 3 .Satz 2

UVPG bei Vorlage der Pläne an die Regierung von Oberbayern zur Durchführung des Anhörungsverfahrens fehlte oder ob dem nicht der Teil D des ausgelegten Erläuterungsberichts entspricht.

Denn auch eine fehlerhaft durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung (oder deren völliges Unterlassen) rechtfertigt nicht schon für sich genommen den Schluss, daß die Planungsentscheidung fehlerhaft ist. Hinzu kommen muß vielmehr - wie ausgeführt -, daß sich der formelle Mangel auf die Entscheidung in der Sache konkret ausgewirkt haben kann. Der somit notwendige Kausalzusammenhang liegt aber nur dann vor, wenn nach den Umständen des Einzelfalls die konkrete Möglichkeit besteht, daß die Planfeststellungsbehörde ohne den Verfahrensfehler anders entschieden hätte. Eine mangelhafte Umweltverträglichkeitsprüfung bedingt somit dann nicht die Aufhebung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses, wenn es keinerlei Anhaltspunkte dafür gibt, daß eine ordnungsgemäße Umweltverträglichkeitsprüfung zu einem anderen als dem planfestgestellten Vorhaben insbesondere hinsichtlich der Trassenwahl hätte führen können (BVerwG vom 23.02.1994, UPR 1994, 264; vom 25.01.1996, NVwZ 1996, 788). Das heißt, daß außerhalb einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung andere Wege der Bewertung von Umweltbelangen nicht in jedem Fall ungeeignet sind, die Umweltauswirkungen mit gleichem Informationsgehalt in der Abwägung zur Geltung kommen zulassen (BVerwG vom 08.06.1995, DVB1 1995, 1012/1015). Schon aus dem Abwägungsgebot folgt, dass sämtliche abwägungserheblichen Belange unter Einschluß der Umweltbelange ermittelt und in der Abwägung gewichtet werden müssen. Der Kreis der Umwelteinwirkungen, auf die sich eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstrecken hat, ist somit identisch mit den Umweltbelangen, denen im Rahmen des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen ist (BVerwG vom 21.03.1996, a.a.O.). Der Einwand der Kläger hinsichtlich einer mangelhaft durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung wäre somit nur erheblich, wenn dies (kausal) zu einem Abwägungsfehler geführt hätte. Dies. ist aber eine Frage des materiellen Rechts und daher erst im folgenden (unten 3.) zu erörtern.

1.4.4 Auch für die Ostumgehung E. erfolgte eine Prüfung der Umweltbelange, wenngleich dies wiederum nicht in einem eigenen, einheitlichen Verfahrensschritt erfolgte. Wie schon ausgeführt, muß die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht in einem eigenen Verfahrensabschnitt erfolgen, auch kann eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ostumgehung E. in Bezug auf die Beeinträchtigung von Landschaft und Natur unterbleiben und eine bloße Bezugnahme auf die Umweltverträglichkeitsprüfung im Zusammenhang mit dem Neubauvorhaben erfolgen. In dem in die landesplanerische Beurteilung vom 17. Mai 1988 mündenden Raumordnungsverfahren zur Ostumgehung E. erfolgten - wegen der Kleinräumigkeit des Vorhabens - bereits umfassende Erhebungen zur Umweltverträglichkeit (S. 16 f. der landesplanerischen Beurteilung), insbesondere was den Eingriff in Natur und Landschaft (im Bereich der Gewässerläufe des H. Baches und des R.-grabens), den technischen Umweltschutz (Bevorzugung einer Ostumgehung aus der Sicht des Lärmschutzes), den Landverbrauch und die Wasserwirtschaft (Trinkwassergewinnungsanlagen) angeht. Bereits in diesem Raumordnungsverfahren wurde die Notwendigkeit einer engen Bündelung mit dem (künftigen) Neubauvorhaben erkannt (S. 20 unten der landesplanerischen Beurteilung). Daß auf diese im Raumordnungsverfahren durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung im späteren Planfeststellungsverfahren Bezug genommen werden kann, ist nicht in Frage zu stellen (§ 16 Abs. 3 UVPG). Zwar war den vom Raumordnungsverfahren betroffenen Gemeinden die Auslegung und öffentliche Bekanntmachung der Raumordnungsunterlagen lediglich empfohlen worden. Wenn durch eine derartige fakultative Öffentlichkeitsbeteiligung den Anforderungen des erst später in Kraft getretenen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht entsprochen worden

ist (§ 9 UVPG), mag das Verfahren insoweit fehlerhaft sein; die somit möglicherweise mangelhaft durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung müßte aber wiederum ursächlich einen Abwägungsmangel bedingt haben, was gegebenenfalls in Bezug auf nicht erkannte abwägungserheblich Belange (infolge der nicht ausreichenden Öffentlichkeitsbeteiligung) eine Frage des materiellen Rechts ist.

1.4.5 Die Frage der Vereinbarkeit des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG-AB1 Nr. L 175/40) dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen (Art. 177 Abs. 2 EWGV), scheidet aus. Es mag dahinstehen, ob die UVP-Richtlinie den von den Klägern reklamierten alternativen Streckenvergleich überhaupt fordert oder ob die Nr. 2 des Anhangs III der Richtlinie einen derartigen nicht ins Ermessen ("gegebenenfalls") des Vorhabensträgers stellt (vgl. Erbguth/Schinck, UVPG, Anm. 22 zu 2; Schinck, DVB1 1995, 73 mit Darstellung des Streitstandes in den Fußnoten 51 und 52). Das Bundesschienenwegeausbaugesetz trifft jedenfalls nur eine Regelung in einem der Umweltverträglichkeitsprüfung weit vorgelagerten Stadium in Form einer Bedarfsfestlegung. Mit dem Vorbringen der Kläger, daß das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Umweltverträglichkeitsprüfung unterläuft, könnte dieses allenfalls als ein Teil-Maßnahmengesetz (für die verbindliche Bedarfsfestlegung für eine Vielzahl von Schienenwegen) im Sinne von Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie verstanden werden, das richtliniengemäß der Umweltverträglichkeitsprüfung dann aber nicht unterläge. Versteht man das Gesetz aber zutreffenderweise in dem Sinn, daß es ohne Genehmigung eines Vorhabens lediglich den Bedarf festlegt, zur Vorhabensrealisierung dann aber der Weg des Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 ff. AEG zu beschreiten ist, in dem dann die Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Abschnitten (als jeweiliges Vorleben im Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung, BVerwG vom 28.02.1996, a.a.O.) zu erfolgen hat, so kann das Vorhaben gegebenenfalls an entgegenstehenden öffentlichen Belangen oder an wesentlich schwereren Eigentumseingriffen gegenüber Alternativtrassen (BVerwG vom 08.06.1995, a.a.O.) im Sinne einer Nulloption scheitern. Mit dieser Auffassung stimmt auch die Äußerung der Generaldirektion XI. der Europäischen Kommission vom 19. Dezember 1994 überein, "wonach das Beschwerdeverfahren betreffend das Bundesschienenwegeausbaugesetz von der Kommission eingestellt werde, weil die Bedarfsfeststellung die Durchführung des Vorhabens selbst nicht betreffe. Die Trassenführung werde nicht festgelegt, sondern lediglich bereits existierende Anfangs- und Endpunkte". Das heißt, mit dem Europäischen Recht ist die Bedarfsfeststellung N.-I.-M. vereinbar, eine anderweitige Streckenführung über Au., die den Zielpunkt I. aussparen würde, müßte in einer eigenen Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erwogen werden.

2. Planrechtfertigung

Entgegen der Ansicht der Kläger entsprechen die beiden planfestgestellten Vorhaben dem Gebot der Planrechtfertigung. Unter diesem Gesichtspunkt ist zu prüfen, ob die Vorhaben möglicherweise nicht bereits deshalb rechtswidrig sind, weil sie den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze nicht entsprechen, somit - im Hinblick darauf, daß weitestgehend privates Eigentum in Anspruch genommen wird - zum Wohl der Allgemeinheit objektiv nicht erforderlich (Art. 14 Abs. 3 GG) und damit vernünftigerweise nicht geboten sind (BVerwGE 84, 123/130; BVerwGE 56, 110/118; BVerwGE 48, 55/60).

2.1 Die planfestgestellte Neubaustrecke ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als vordringlicher Bedarf enthalten. Nach §1 Abs. 2 BSchWAG entsprechen die in den

Bedarfsplan aufgenommenen Neubau- und Ausbauvorhaben der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 BSchWAG. Das heißt, der Gesetzgeber konkretisierte den Bedarf an Schienenwegen im Sinne der Planrechtfertigung verbindlich nicht nur für die Planfeststellungsbehörde, sondern auch für die zur Rechtmäßigkeitsprüfung berufenen Gerichte (BVerwG vom 26.04.1996, a.a.O.; vom 21.03.1996, a.a.O.; vom 25.01.1996, a.a.O.; vom 08.06.1995, a.a.O.; BayVGH vom 05.07.1994, BayVB1 1995, 50; VGH BW vom 09.12.1994, NuR 1996, 297/298; zur normativen Bedarfsfestlegung vgl. auch den Beschluß des Senats vom 28.03.1995, a.a.O.). Mit der gesetzlichen Bedarfsfestlegung geht die gesetzgeberische Vermutung einher, daß die Planfeststellung für den jeweiligen Schienenweg im vorgesehenen Grobtrassenbereich nicht ausgeschlossen ist, jedoch auch der Verzicht auf eine Trassenführung im vorgesehenen Bereich im Sinne einer Nullvariante etwa wegen entgegenstehender Umweltbelange nicht von vorneherein ausscheidet.

Mit diesem Verständnis verstößt § 1 Abs. 1 und 2 BSchWAG weder konzeptionell gegen höherrangiges Verfassungsrecht noch steht die spezielle Bedarfsfestlegung für die Neubaustrecke N.- I. im Widerspruch zu verfassungsrechtlichen Grundsätzen. Eine Vorlage des Gesetzes an das Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 GG scheidet somit aus.

2.1.1 § 1 Abs. 2 BSchWAG verstößt weder gegen den Grundsatz der Gewaltenteilung (infolge einer Mischform von Legal- und Administrativenteignung), noch greift die Bestimmung (im Wege des Formenmißbrauchs) wegen des exekutiven Charakters des Bedarfsplans in einen ausschließlichen Aufgabenbereich der Exekutive ein, auch verkürzt das Gesetz nicht in unzulässiger Weise den Rechtsschutz.

Durch eine allgemeine Bedarfsfestlegung ohne Verbindlichkeit einer Trassenführung und damit ohne (parzellenscharfe) Betroffenheit von Grundstücken - Entscheidungen, die weiterhin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffen sind unter Berücksichtigung der jeweiligen ganz konkreten Belange - kommt es zu einer kaum meßbaren Verkürzung des Rechtsschutzes gegenüber einer durch die Exekutive alleine und ausschließlich getroffenen Planungsentscheidung; § 1 Abs. 2 BSchWAG kann insoweit verfassungsrechtlich nicht beanstandet werden (BVerfG vom 19.07.1995, 2 BvR 2397/94; vom 09.02.1996, 1 BvR 1752/95). Entgegen den Klägern ist staatliche Planung von vorneherein keiner der beiden Staatsgewalten Exekutive/Legislative eindeutig zugeordnet. Der Gesetzgeber darf dementsprechend durch Gesetz Pläne beschließen, sofern die Materie hierfür geeignet ist. Sind einer derartigen Legalplanung (in Ausnahmefällen) sogar Detailpläne im Bereich der anlagenbezogenen Fachplanung zugänglich (BVerfG vom 17.07.1996, UPR 1997,24), so gilt dies umso mehr für die bloße Legalplanung eines Bedarfs von Schienenwegen, der ein detailliertes Planfeststellungsverfahren folgt.

2.1.2 Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verstößt speziell mit der Bedarfsfestlegung der Neubaustrecke N.-I. weder gegen Art. 14 Abs. 3 GG noch gegen das Willkürverbot oder gegen das Rechtsstaatsprinzip (mit den darin enthaltenen Grundsätzen der Erforderlichkeit und der Verhältnismäßigkeit).

Dem Bundesschienenwegeausbaugesetz kommt eine unmittelbare enteignungsrechtliche Vorwirkung nicht zu, da es - wie ausgeführt - eine konkrete Trassenfestlegung nicht beinhaltet und somit zu keinem konkret voraussehbaren (individuellen) Eigentumseingriff führt. Als nur auf die Bedarfsfestlegung beschränkte Legalplanung beinhaltet das Gesetz aber eine mittelbare enteignungsrechtliche Vorwirkung insoweit, als es im Rahmen der Konkretisierung der Grundsatzentscheidung des Bedarfsplanes im Planfeststellungsverfahren die Planrechtfertigung (verbindlich) mitbestimmt und somit auf die Frage einwirkt, ob das

Vorhaben in seiner konkreten Gestalt dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne von Art. 14 Abs. 3 GG dient (BVerwG vom 08.06.1995, a.a.O.). Daneben bilden einen weiteren Prüfungsmaßstab für die verfassungsrechtliche Beurteilung grundrechtliche Vorgaben aus Art. 3 Abs. 1 GG. Eine Bedarfsfestlegung durch den Gesetzgeber darf nicht willkürlich, also bar jeder Gründe erfolgen. Ebenso darf der einzelne nicht in einem zu dem angestrebten Zweck im krassen Mißverhältnis stehenden Maße belastet werden. Diese Prüfungsmaßstäbe stehen hinsichtlich der Anforderungen an das Gemeinwohlerfordernis (und der das Willkürverbot und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit betreffenden Kriterien) unter der Prämisse, daß dem Gesetzgeber bei der jeweiligen Bedarfsfestlegung ein weites Ermessen zur Seite steht, wenngleich er nicht völlig frei ist (BVerwG vom 08.06.1995, a.a.O.; vom 09.09.1996, Nr. 11 VR 31.95, Beschluß des Senats vom 28.3.1995, a.a.O., S. 18 f. BA). Nicht ins Gewicht fallen muß zudem im Rahmen einer (inzidenten) Kontrolle der normativen Bedarfsfestlegung, ob der Gesetzgeber von seinem planerischen Ermessen den letztlich richtigen Gebrauch gemacht hat, er also die zweckmäßigste, vernünftigste und gerechteste Lösung gefunden hat (BVerfGE 3, 162/182). Die verfassungsrechtliche Kontrolle der normativen Bedarfsfestlegung beschränkt sich vielmehr auf die Evidenz .der Unsachlichkeit (zum Bundesschienenwegeausbaugesetz vgl. BVerfG vom 09.02.1996, a.a.:0. und BVerwG vom 08.06.1995, a.a.O.; generell BVerfGE 12, 326/333).

Durch die normative Bedarfsfestlegung und die damit einhergehenden Evidenzkontrolle werden der Prüfungsumfang und die Prüfungsdichte (hinsichtlich der Planrechtfertigung) zurückgenommen gegenüber den Anforderungen der Fachgerichte an eine Bedarfsfeststellung im Rahmen einer reinen Administrativplanung. Dieses Ergebnis hat der, Gesetzgeber gesehen und gewollt (vgl. die Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr, BT-Drs. 12/5314 und die Begründung der Neufassung des § 1 Abs. 2 FStrAbG - "zeitraubende Prüfungen bzw. Nachweise hinsichtlich des Bedarfs entfallen somit sowohl im Planfeststellungsverfahren wie auch im Gerichtsverfahren"). Diese vom Gesetzgeber damit beabsichtigte Lockerung der Prüfungsdichte würde ins Leere laufen, wollte man Mit den Klägern die Neubaustrecke N.- I. einer intensiven und ins Detail gehenden. Untersuchung hinsichtlich eventueller Vor- und Nachteile gegenüber einer alternativen Streckenführung über Au. unterziehen. Spätestens im Rahmen der Prüfung einer möglichen Vorlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an das Bundesverfassungsgericht (Art. 100 GG) könnte eine derart intensive, fachgerichtliche Prüfungsdichte aber nicht mehr aufrecht erhalten bleiben angesichts der auf eine Evidenzkontrolle festgelegten verfassungsgerichtlichen Prüfung.

2.1.2.1 Das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist mit der Festlegung auf eine Neubaustrecke N.-I. nicht "offensichtlich fehlerhaft und eindeutig widerlegbar" (BVerfGE 30, 292/317; BVerfG vom 17.07.1996, a.a.O.) und damit (teilweise) nichtig. Dabei ist abzustellen auf den Erkenntnisstand, dem sich der Gesetzgeber bei der Beschlußfassung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz im Herbst 1993 gegenüber sah (Maunz-Siegloch-Schmidt-Bleibtreu-Klein, BVerfGG Stand: Dezember 1995 VorbeM. RdNr. 72). Nicht einzugehen im Rahmen der Evidenzkontrolle ist auf (unvorhersehbare) Geschehnisse der Jahre nach 1993 (BVerfGE 25, 1/13 - eine gesetzgeberische Maßnahme ist nicht verfassungswidrig, weil sie auf einer Fehlprognose beruht). Nur ausnahmsweise können nachträgliche, eine ursprüngliche Prognose in Frage stellende Geschehnisabläufe eine Planung funktionslos und damit rechtsfehlerhaft machen, etwa wenn eine Entwicklung von einer Prognose in extremer Weise abweicht (BVerwGE 56, 110/122; BVerwGE 54, 5/9) und somit auch eine Wertung nachträglicher Ereignisse erforderlich macht.

Die Planung N.-I.-M. ist in diesem Sinne noch nicht funktionslos geworden. Zwar stellt der nunmehrige Planfeststellungsbeschluß einen ICE-Halt in I. infrage, auch bestehen Zweifel

hinsichtlich eines Ausbaus der Strecke I.-M.. Will man dem Bedarfsplan für Bundesschienenwege in Ziff. 1 a Nr. 12 neben der streckenbezogenen Verkehrsbedarfsfestlegung auch eine solche für die im einzelnen benannten Orte entnehmen - wozu der Senat bisher neigte (Beschluß vom 28.03.1995, a.a.O.) -, so würde der Ausschluß eines Systemhalts in I. hierzu im Widerspruch stehen. Die Planfeststellung schließt jedoch einen derartigen Systemhalt nicht aus, sie macht aber dessen Beibehaltung von der künftigen Entwicklung des Fahrgastaufkommens abhängig. Nichts anderes aber wäre zu gewärtigen, ginge der Planfeststellungsbeschluß vorbehaltlos von einem Systemhalt in I. aus und müßte dies später aus wirtschaftlichen Gründen (wegen zu geringen Fahrgastaufkommens) revidiert werden. Der Planfeststellungsbeschluß kann und darf insoweit keine Bestimmungen über den künftigen (gegebenenfalls uneingeschränkten) Betrieb eines Vorhabens treffen. Will man mit der Benennung von I. im Bedarfsplan nicht die Festlegung eines dortigen Verkehrsbedarfs verbinden, sondern darunter lediglich die Verbindlichkeit des Verlaufs der Grobtrasse - ähnlich wie offenbar bei der Benennung von Mü. in Bezug auf den Endpunkt Fr. in Ziff. 1 a Nr. 13 des Bedarfsplanes - verstehen (womit das Bundesschienenwegeausbaugesetz über die Planrechtfertigung hinaus auch auf die Abwägung bezüglich der Trassenwahl verbindlich mit einwirken würde, wogegen der Senat bereits in seinem Beschluß vom 28.03.1995 - a.a.O. - keine Einwendungen erhoben hat), so stellt sich die Frage nach einer Funktionslosigkeit der Planung bei Fehlen eines Systemhalts in I. nicht. Entgegen dem Kläger zu 3) wird der Bau der Ausbaustrecke I.-M. nur vorerst unterbleiben, das heißt die Frage nach einer Funktionslosigkeit der Legalplanung in Ziff. 1 a Nr. 12 des Bedarfsplans stellt sich erst dann, wenn der Ausbau der jetzt stark belasteten Strecke I.-M. endgültig aufgegeben würde. Das Abkoppeln eines im Bedarfsplan vorgesehenen Endpunktes einer Strecke (im Sinne seiner verbindlichen Aufgabe durch den Vorhabensträger) vermag die normative Bedarfsfestlegung funktionslos zu machen. Entscheidend ist letztendlich, ob der jetzige Streckenzustand I.-M. die künftigen Nahverkehrs- und Güterverkehrsströme vorübergehend noch (zumutbar) bewältigen kann bei gleichzeitiger Aufnahme von (vorrangigem) auf Hochgeschwindigkeit konzipiertem Verkehr. Derartiges scheint möglich. Für eine Übergangszeit bis zu einem Ausbau der Strecke I.-M. kann durch bahnorganisatorische Maßnahmen dem aufzunehmenden Hochgeschwindigkeitsverkehr I.-M. entsprochen werden, wie die Beigeladene zu 1) wiederholt versichert hat.

2.1.2.2 Der Gesetzgeber konnte im Jahre 1993 davon ausgehen, daß infolge der kürzeren Streckenverbindung (171 km für N.-I.-M. gegenüber 210 km für N.-Au.-M., -wobei sich je nach Ausbauplanung der Au.-Variante diese Differenz bis auf 27 km verringern kann) es auch zu einer schnelleren Verkehrsverbindung zwischen beiden Zielpunkten kommt und zwar abhebend auf das ins Auge gefaßte Verkehrssystem (Einsatz von ICE-Zügen). Ob der Zeitgewinn bei einem vergleichbaren Ausbau der Au.-Variante noch über 20 Minuten liegen würde, wie die Beklagte und die Beigeladene zu 1) es für sich in Anspruch nehmen, oder ob eine Fahrzeitdifferenz zwischen 10 und 15 Minuten sich ergeben dürfte (vgl. die Stellungnahme der Beigeladenen zu 1 in der Anlage 3 - und wiederum Anlage 3 hierzu - zum Schriftsatz vom 10.11.1995 im Verfahren 20 AS 95.40100 - PFA 11), mag dahinstehen. Nicht in Erwägung zu ziehen war bis zum Erlaß des Gesetzes jedenfalls der Einsatz von alternativem Zugmaterial (Neigezugtechnik), der - nach den Untersuchungen der Gutachter des Klägers zu 3 - gegebenenfalls eine Fahrzeitgleichheit bewirken könnte. Derartiges konnte unterbleiben, da sämtliche Planungen des Gesetzgebers im Nachgang zum Bundesverkehrswegeplan 1985 davon ausgingen, das Bundesgebiet mit einem Hochgeschwindigkeitsnetz (auf ICE-Basis) zu überziehen, was im Bundesverkehrswegeplan 1992 fortgeschrieben worden ist. Mit dieser Zielsetzung konnten auch Erwägungen hintangestellt bleiben, ob die Neubaustrecke künftig (zusätzlich) dem Güterverkehr zur

Verfügung gestellt werden soll und ob sie hierfür erforderlich bzw. von den Ausbaustandards her geeignet ist.

2.1.2.3 Auch Erwägungen zur Umweltverträglichkeit mußten den Gesetzgeber nicht davon abhalten, der Trassenführung über I. den Vorzug zu geben. Das vor 1993 bereits zum Abschluß gebrachte Raumordnungsverfahren sah die Bündelung der Neubaustrecke N.-I. mit der Bundesautobahn N.- M. vor, was den Lärm der Neubaustrecke weitgehend im Lärm der Bundesautobahn (nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung) untergehen läßt und außerdem eine Durchschneidung noch unberührter Landschaften vermeidet. Nichts anderes könnte durch eine Streckenführung über Au erfolgen mit einer gegebenenfalls notwendigen (und vom Gutachter des Klägers zu 3) auch geplanten) Bündelung mehrerer Gleisanlagen etwa im Streckenbereich. Do.-P., P.-Ro. oder Ro.-N. (je nach den Ausbauvarianten der Au.-trasse, die in einen Maximalausbau II münden mit zwei separaten Gleisen zwischen Au. und Do. sowie P. und Ro.). Auch eine derart gestaltete Au.-Variante würde im Bereich nördlich von Do. zu Eingriffen in Landschaft und Natur führen, insbesondere bei der dortigen Querung des Al.-tals (vgl. aber zusätzlich die vom Gutachter des Klägers zu 3) in seiner Expertise vom Dezember 1994 beschriebenen Eingriffe in das Waldgebiet H.K. und in das Ro.-tal sowie in die Talaue der R.), Eingriffe, die in ähnlichem (wenn auch anders geartetem) Umfang bei Verwirklichung der I.-Variante unvermeidbar sind (Al.-tal, K. Forst etc.).

2.1.2.4 Ebenso führt die von den Klägern behauptete größere Wirtschaftlichkeit der Au.-Variante (u.a. geringerer Primärenergieeinsatz) zu keiner unvertretbaren, ermessensfehlerhaften Bedarfsfestlegung durch den Gesetzgeber. Bereits 1987, 1990 und 1991 waren vergleichende "Volkswirtschaftliche Nutzen- /Kostenverhältnisse" bzw. "Erlös-/Kostenverhältnis" erstellt worden, die in den einzelnen Betrachtungen für die I.-Variante sprachen. Bereits der Bundesverkehrswegeplan 1985 stellte entsprechende Bewertungskriterien auf (S. 13), wenngleich damals die Streckenführung von N. nach M. noch offenblieb. Im Bundesverkehrswegeplan 1992, der dem Bundesschienenwegeausbaugesetz als Grundlage diente (vgl. Bundesverkehrswegeplans 1992 S. 3 unten und BT Drs.12/5314), erfolgte dann die Bedarfsfestlegung für die Neubaustrecke N.-I., wobei dieser Plan die gesamtwirtschaftlichen Bewertungskriterien fortschrieb. Der Fahrzeitvorteil der I.-Variante kam insbesondere in den Verkehrsmengenprognosen der Beigeladenen zu 1) zum Ausdruck (I.-Variante: 654 Mio. PKm/Jahr; Au.-Variante: 347 Mio. PKm/Jahr), was sich unmittelbar in den Bewertungsergebnissen niederschlug.

Wenn nach Erlaß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - insbesondere seit den Berichten des Bundesrechnungshofs die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens N.-I.-M. wegen des vorgesehenen Ausweichens auf eine private Vorfinanzierung infrage gestellt wird (vgl. insoweit die Mitteilung des Bundesrechnungshofs über die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Finanzierung des Schienenwegvorhabens M.-N. vom 02.05.1996), mag derartiges mit den die Wirtschaftlichkeit betreffenden Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans 1992 (S. 24) nicht mehr im Einklang stehen; doch waren die nunmehrigen Finanzierungsengpässe bei Erlaß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in diesem Umfang nicht vorhersehbar. Zudem verweist der Bundesminister für Verkehr in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 1996 (zur Mitteilung des Bundesrechnungshofs vom 2.5.1996) auf die (vorrangige) volkswirtschaftliche Bewertung von Verkehrsinvestitionsvorhaben, von der Verkehrsprognosen für die betriebswirtschaftliche Finanzierungsrechnung abweichen können.

2.1.2.5 Zwischen den Beteiligten ist die Höhe der Mehrkosten der Neubau-/Ausbaustrecke

N.-I.-M. (gegenüber einer Streckenführung über Au.) umstritten. Läßt man die Frage außer acht, ob ein Ausbau des Streckenabschnittes I.-M. - wegen der dringend notwendigen Ertüchtigung dieser Strecke - auch bei einer Verwirklichung der Au.-Variante unerlässlich wäre und entsprechende Kosten deshalb dem Konto dieses Vorhabens hinzugerechnet werden müßten, was stets der Vortrag der Beigeladenen zu 1) war (mit der Folge einer Reduzierung der Kostendifferenz auf lediglich mehr 200 Mio. DM), und geht man stattdessen von den vom Bundesrechnungshof zuletzt ermittelten Mehrkosten von ca. 700 Mio. DM aus, so werden diese höheren Kosten in Kauf genommen für eine Verkürzung der Fahrzeit von M. nach N. (und gegebenenfalls auch für eine 1993 erkannte Abdeckung eines Verkehrsbedarfs für I.). Hier trifft die Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers auf die Verpflichtung desselben, den sparsamen Einsatz von Haushaltsmitteln zu gewährleisten, wobei aus strukturpolitischen Gründen der Gesetzgeber zweifellos höhere Kosten in Kauf nehmen darf. Wenn für die I.-Variante stets angeführt wird, daß der Gesetzgeber die Hauptabfahrstrecke M.-Au. dem nach Westen (Richtung Stu.) führenden Verkehr vorbehalten will (und dementsprechend der Bedarfsplan den Bundesschienenweg M.-Au. als Ausbaustrecke und den Bundesschienenweg Au.-Stu. als Neubau-/Ausbaustrecke bezeichnet), während davon getrennt die Hauptabfahrstrecke nach Norden von M. über I. zu führen ist, so ist dieses Verkehrskonzept auch unter Berücksichtigung von Mehrkosten nicht unvertretbar.

2.1.3 Der Gesetzgeber hat seine Bedarfsfestlegung für die Strecke N.-I.-M. in ausreichendem Maße abgewogen. Zum einen beruht das Bundesschienenwegeausbaugesetz auf dem Bundesverkehrswegeplan 1992 als Entscheidungsgrundlage; in diesem sind zahlreiche Kriterien zur Bedarfsermittlung und zur Abwägung zusammengestellt. Zum anderen kann aus dem Umstand, daß die Gesetzesmaterialien zum Bundesschienenwegeausbaugesetz keine konkreten Bezüge zur Bedarfsfestlegung für einen Bundesschienenweg N.-I.-M. enthalten, nicht geschlossen werden, daß eine Abwägung nicht stattgefunden hat (ein Begründungsmangel muß keinen Abwägungsausfall indizieren, BVerwG vom 30.10.1992, a.a.O. S. 570). Zudem dürfen an die Dokumentation der Abwägung des Gesetzgebers schon deshalb keine überspannten Anforderungen gestellt werden, da es um eine Bedarfsfestlegung in einer größeren Zahl von Fällen gegangen ist.

2.1.4 Die Entscheidung des Gesetzgebers für eine Streckenführung über I. erweist sich somit weder als grob fehlerhaft noch als unvertretbar. Entbehrlich war es bei dieser Sicht der Rechtslage somit, den zahlreichen Beweisanträgen der Kläger betreffend die Feststellung von Vorteilen der Au.-Variante nachzukommen.

2.2. Die Planrechtfertigung für das Neubauvorhaben N.-I. ist auch wegen der in den Jahren 1995/96 aufgetretenen Unklarheiten über die Möglichkeit seiner Finanzierung nicht in Frage zu stellen. Die Feststellung eines Planes, der mangels bereitstehender Finanzmittel objektiv nicht realisierungsfähig ist, wäre rechtswidrig. Im Zeitpunkt der Planfeststellung darf somit nicht ausgeschlossen sein, daß das planfestgestellte Vorhaben auch tatsächlich verwirklicht wird (BVerwGE 89, 123/128). Die Beigeladene zu 1) und die Beklagte stehen vor Abschluß einer Vereinbarung über eine private Vorfinanzierung. Sollte diese trotz bestätigender Presseberichte noch auf sich warten lassen, steht der Beigeladenen zu 1) ein Zeitrahmen von 5 Jahren zur Findung geeigneter Finanzierungsmöglichkeiten offen (§ 20 Abs. 4 Satz 1 AEG). Im übrigen fällt die Frage, wie das Vorhaben finanziert wird und ob insbesondere die mit einer privaten Vorfinanzierung verbundenen Mehrkosten in Kauf genommen werden sollen, allein in die politische Verantwortung des (Haushalts-) Gesetzgebers.

2.3 Die Planrechtfertigung ist auch für die Ostumgehung E. nicht in Zweifel zu ziehen. Der

Ortsteil E. ist mit drei Ortsdurchfahrten belastet (Nord-Süd-Trasse Kreisstraße IN _ /Nord-West-Trasse St 2_ _ _ mit Kreisstraße EI _/Ost-West-Trasse Kreisstraße IN _). Der Ortskern von E wird hiervon unmittelbar betroffen. Zusätzlich bewirkt die Ostumgehung E. eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Ob. und die verbesserte verkehrliche Erschließung des A.-Nordgeländes. Auf den Ortsteil E. fließen Verkehrsströme von der Bundesautobahn N.-M. (Anschlußstelle H./Le.) zu, die die Ortschaft durchlaufen hin zum nördlichen Siedlungsgebiet von I. mit den Werksanlagen von A. und die zum Teil nach Westen weiterführen über Ga. hinaus zur Bundesstraße 1_ (Anschluß zur Kreisstadt Ei.). Zusätzlich führen über E. Verkehrsströme zu dem Industriegebiet F.-hofen sowie dem Industriegebiet Ga. Süd. Es liegt auf der Hand, daß bei einer derartig verdichteten verkehrlichen Belastung des Ortsteils E. der Bau einer Umgehungsstraße vernünftigerweise geboten ist.

3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die planfestgestellten Vorhaben verletzen keine zwingenden materiellen Rechtssätze; es liegt insbesondere kein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung vor. Da diese nur in Bezug auf das planfestgestellte Vorhaben zu prüfen ist und dieses ausschließlich dem Planungsabschnitt 71 und die Ostumgehung E. zum Gegenstand hat, vermögen auf die Naturschutzgesetze gestützte Rügen des Klägers zu 3) betreffend den Planungsabschnitt K. Forst die Rechtswidrigkeit des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu begründen.

Der Senat geht davon aus, daß die Kläger als enteignungsbedrohte Eigentümer sich unter dem Gesichtspunkt der eigenen Rechtsverletzung auch auf unheilbare Planungsfehler bei der Berücksichtigung von Belangen des Naturschutzes berufen können (VGH BW vom 15.11.1994, NuR 1996, 147). Einen Verstoß gegen zwingende materielle Rechtssätze, wie die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, muß ein Enteignungsbetroffener wegen der Schutzwirkung des Art. 14 GG nicht hinnehmen. Diese steht - wie ausgeführt - jedem Eigentumsentzug entgegen, der nicht zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich oder nicht gesetzmäßig ist (BVerwGE 67, 74/76; Kühling. a.a.O., RdNr. 394). Der Eigentumsbetroffene vermag somit auch einzuwenden, daß bei der Planfeststellung nachteilig berührte öffentliche Belange des Natur- und Landschaftsschutzes fehlerhaft gewichtet wurden (BVerwG vom 30.10.1992 a.a.O.; OVG Saarlouis vom 16.02.1990, NuR 1992, 348; Paetow a.a.O., S. 145 f.), insbesondere also gegen das strikte Vermeidungsgebot (Minimierungsgebot) oder gegen das spezielle, allein die Abwägung entgegenstehender öffentlicher Belange betreffende (BayVGH vom 12.03.1991, NuR 1991, 339; anders Berkemann, NuR 1993,97/102) naturschutzrechtliche Abwägungsgebot des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (§ 8 Abs. 3 BNatSchG) verstoßen wird.

3.1 Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG (§ 8 Abs. 2 BNatSchG) verpflichtet den Verursacher des Eingriffs, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Insoweit handelt es sich um striktes, in der Abwägung nicht überwindbares Recht ((BVerwG vom 30.10.1992, a.a.O.; BVerwGE 65, 348). Der Begriff der Vermeidung ist dabei nicht im strengen Sinne einer Nulloption zu verstehen; ein Eingriff mit Beeinträchtigung von Natur und Landschaft hätte ansonsten stets zu unterbleiben, denn in tatsächlicher Hinsicht ist jede Beeinträchtigung vermeidbar. Der gänzliche Verzicht ist insoweit ebenso wie die Verweisung auf einen anderen Standort (sog. Kreisverweisung) keine Vermeidung im Sinne des Gesetzes, weil es ansonsten keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe, das Gesetz somit jedem Vorhaben entgegengehalten werden könnte (VGH BW vom 09.12.1994, NVwZ 1996, 297; Gaentzsch, NuR 1986, 89/91). Das Vermeidungsgebot ist insoweit nicht im absoluten Sinne zu verstehen, sondern setzt die Entschließungsfreiheit der planenden Behörde voraus und

verlangt lediglich insoweit das Ausmaß der Beeinträchtigung im Rahmen des Vermeidbaren zu begrenzen (BVerwG vom 21.3.1996, a.a.O., S. 911/912). Soweit die Kläger abhebbend auf ein absolutes Minimierungsgebot die Vermeidbarkeit des zugelassenen Eingriffs rügen, können sie hiermit nicht gehört werden.

Zur Anwendung kommen somit die vom Gesetzgeber benannten, abgestuften Rechtsfolgen. Ist der Eingriff nicht vermeidbar, so sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (auch insoweit handelt es sich um zwingendes, der Abwägung nicht zugängliches Recht). Erst wenn beides nicht (oder nicht in vollem Umfang) möglich ist, muß der Eingriff ggf. untersagt werden. Im Rahmen der hier einsetzenden (naturschutzrechtlichen) Abwägung (Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG, § 8 Abs. 3 BNatSchG) kann ein Eingriff nach Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG zugelassen werden, wenn überwiegende öffentliche Belange, insbesondere auch Zielsetzungen der Landesplanung, dies erfordern (BVerwG vom 27.09.1990, NuR 1991, 124/128). In dieser Abwägung, die Bestandteil der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist, können somit mangels Ausgleichs berührte Belange des Natur- und Landschaftsschutzes durch sonstige für die Planung sprechende öffentliche Interessen überwunden werden (BVerwG vom 21.08.1990, NVwZ 1991, 69).

Bei Zulassung des Vorhabens aufgrund einer derartigen abwägen den Entscheidung sollen die in einem solchen Falle unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch sog. Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden (Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Soweit dies nicht möglich ist, kann stattdessen die Naturschutzbehörde Ersatzmaßnahmen auf Kosten des Verursachers durchführen. Mit dieser Abfolge des "Besten, Nächst-besten, Nächst-nächst-besten" (Gaentzsch, a.a.O., S. 96) sind negative Folgen eines Vorhabens für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild in Grenzen zu halten.

3.2 Nach Lage der Dinge führt die angegriffene Planung zu einem Eingriff mit naturschutzrechtlicher Relevanz, da die Trassenführung vom Südportal des G.-tunnels bis zum Nordportal des A.-Tunnels in ihrer Gestalt und in ihrer Wirkung (z.T. tiefe Einschnitte in die nach Süden zur D. abfallenden Tallage, z.T. eine Trassenführung auf Dämmen) zu Veränderungen von Grundflächen führt, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigen werden (§ 8 Abs. 1 BNatSchG).

Dieser Eingriff ist unvermeidbar, da das planfestgestellte Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke nur an Ort und Stelle des Eingriffs durchgeführt werden kann. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gibt - wie ausgeführt - eine Realisierung der Neubaustrecken im Korridor N.-I. verbindlich vor; die landesplanerische Beurteilung kam zu dem Ergebnis, dass die weitestgehende Bündelung von Bundesautobahn und Neubautrasse - aus Gründen des Lärmschutzes und zur Vermeidung weiterer Einschnitte in Natur und Landschaft - erhebliche Präferenz hat. Will man diese Verkehrsbündelung aber im weitestgehenden Umfang wirksam werden lassen, so muß spätestens im Bereich zwischen St. und H. von dieser Bündelung abgegangen werden, um - angesichts der erforderlichen, weitreichenden Radien und Trassierungsparameter der Neubaustrecke - den Zielpunkt Hauptbahnhof-I. noch erreichen zu können. Dies macht es unausweichlich, den naturnahen Raum beiderseits von H. Bach und R.-graben zu queren. Dabei war - wie bereits erörtert - die Planfeststellungsbehörde befugt, nicht nur die Pläne für die Eisenbahnneubaustrecke festzustellen, sondern auch über die straßenrechtliche Planfeststellung für die Ostumgehung E. mit zu entscheiden.

3.3 Der somit nicht vermeidbare Eingriff wirft auch keine weiteren Fragen des Ausgleichs auf, worauf sogleich einzugehen sein wird. Er ist nicht zu untersagen, da im konkreten Fall die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der (naturschutzrechtlichen) Abwägung nicht im Range vorgehen (Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG). Die Planfeststellungsbehörde hat anderen überwiegender Belangen der Allgemeinheit (Interesse an der Schnellbahnverbindung und an der Ostumgehung E) den Vorrang eingeräumt, was sich im Rahmen des anerkannten politisch-administrativen Gestaltungsspielraums hält. Soweit darüber hinaus die schon genannten Bäche mit ihren schutzwürdigen Biotopen bei allen denkbaren Trassierungen gequert werden müssen, kommt für eine solche Abwägung - will man diese Alternativenprüfung bereits im Rahmen der naturschutzrechtlichen Abwägung vornehmen - nur die Frage in Betracht, ob das besonders schutzwürdige Waldstück am H. Bach nicht durch eine Westverschiebung der Trasse mehr als derzeit geschont werden könnte. Die Abwägung der Planfeststellungsbehörde, die mit guten Gründen zu einer Verwerfung dieser Alternative geführt hat, ist jedoch nicht zu beanstanden (siehe dazu näher unten 4.3.1).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen (Art. 6 b Abs. 4 BayNatSchG). Dieser Plan unterscheidet im vorliegenden Fall nicht zwischen beiden Arten von Maßnahmen und legt außerdem mit der Begründung, die landschaftszerschneidende Wirkung der Trasse solle optisch nicht noch verstärkt werden, das Gewicht vor allem auf die eher trassenfernen Ersatzmaßnahmen. Diese Maßnahmen legt der Planfeststellungsbeschluss in Verbindung mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan zwar vorläufig fest, behält sich die endgültige Festlegung und insbesondere die Flächenbilanzierung aber für die Ausführungspläne vor (PFB S. 56), was keinen rechtlichen Bedenken begegnet (BVerwG vom 30.8.1994, NVwZ-RR 1995,322/323). Ob gegen diese Maßnahmen und Regelungen (insbesondere hinsichtlich der gebotenen Eindringtiefe des landschaftspflegerischen Begleitplans) Einwendungen zu erheben sind, bedarf für die vorliegende Entscheidung keiner Prüfung. Denn mögliche, vom Kläger zu 3) ausführlich dargelegte Bedenken sind keinesfalls so gewichtiger Art, daß sie die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen und daher zu einem Planaufhebungsanspruch führen könnten (zu Ausgleichsmaßnahmen vgl. BVerwG vom 21.3.1996, a.a.O., S. 912, zu Ersatzmaßnahmen vgl. BVerwG vom 30.10.1992, a.a.O., S. 569); allenfalls ist denkbar, daß im näheren oder weiteren Umfeld der Trasse weitere Maßnahmen des Naturschutzes oder der Landschaftspflege durchgeführt werden müßten. Solchen etwaigen ergänzenden Maßnahmen näher nachzugehen, besteht hier aber schon deshalb kein Anlaß, weil Planergänzungsanträge in dieser Richtung nicht gestellt sind (zur Mängelbeseitigung auf der zweiten Stufe der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung durch Planergänzung, vgl. VGH BW vom 15.11.1994, a.a.O.). Überdies wäre zu bezweifeln, ob in dieser Hinsicht begangene Fehler ursächlich für die enteignende Inanspruchnahme von Grundstücken der Kläger sein könnten (BVerwG vom 10.7.1995, a.a.O.) und somit den Klägern ein Anspruch auf ein vollständiges Ausgleichs- und Ergänzungskonzept zur Seite stünde. Auf die gestellten Beweisanträge, die die angebliche Unzulänglichkeit des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Gegenstand haben, kommt es daher nicht an.

4. Abwägungsgebot

Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen (§ 18 Abs. 1 Satz 2 .AEG) Dabei sind Abwägungsmängel nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind (§ 20 Abs. 7 Satz 1 AEG).

4.1 Die jeweils gebildeten Abschnitte einer Eisenbahn-Neubaustrecke unterliegen der rechtlichen Überprüfung nach den Kriterien des Abwägungsgebots (BVerwG vom 21.12.1995, a.a.O.; vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572; vom 02.11.1992, a.a.O.).

Der Senat vermag nicht zu erkennen, daß der Planungsabschnitt 71 nicht aus sachlichen Gründen, sondern willkürlich gewählt worden wäre. Daß an der Nordgrenze die Deponie 1__ d durchschnitten wird, ist ebenso wenig sachlich und rechtlich bedenklich wie der Umstand, dass der Planungsabschnitt am Südportal des A.-Tunnels endet. Gerechtfertigt ist diese Abschnittsbildung zum einen dadurch, daß im Norden von der bis dahin wirksamen Verkehrsbündelung mit der Bundesautobahn (nach deren Querung) abgegangen wird und im Süden nach dem A.-Tunnel ein Koordinierungszwang mit der Eisenbahnlinie M.-I.-T. einsetzt, auf die die Neubaustrecke trifft (vgl. PFB S. 453 f.). Daß der gebildete Abschnitt eine planerische Gesamtabwägung und Problembewältigung unmöglich machen oder gar den Rechtsschutz der Kläger verkürzen würde, ist nicht ersichtlich. Die Planung des Abschnitts muß vielmehr – wie schon ausgeführt - den gegen die Gesamtplanung gerichteten Einwänden standhalten.

Auch die Abschnittsbildung der Ostumgehung E. am Ende der Anschlüsse "E. Straße" und "N. Straße", die die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des § 75 Abs. 1 VwVfG als notwendige Folgemaßnahme im Sinne einer geordneten Auflösung der Bündelungstrasse (vgl. zu den Voraussetzungen insoweit BVerwG vom 26.05.1994, UPR 1994, 342) mit planfestgestellt hat, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Selbst wenn man mit den Klägern diese Abschnittsbildung im Zeitpunkt des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses mangels ausreichender Anbindung an das allgemeine Verkehrsnetz als nicht ausreichend verkehrswirksam im Sinne der Rechtsprechung zum Fernstraßenrecht (BVerwG vom 05.06.1992, a.a.O.) erachten wollte, treffen hier die planfestgestellte Bündelungstrasse und annähernd gleichzeitig planfestgestellte bzw. in Planung befindliche Anschlußstücke (Fortführung des Anschlusses E. Straße nach Westen, Planfeststellungsbeschluß vom November 1996 und Fortführung des Anschlusses N. Straße nach Osten) zusammen, so daß gewährleistet ist, daß sämtliche Probleme mitbedacht und verantwortlich gelöst werden (BVerwG vom 14.09.1987, UPR 1988, 70/71). Ausreichend ist zudem die Absicht der Beigeladenen zu 2), die Ostumgehung E mit den beiden Anschlüssen und deren Fortführung in zeitlichem Zusammenhang zu bauen (OVG Lüneburg vom 20.10.1993, DVB1 1994, 769).

4.2 Die auf § 1a WHG abhebende Rüge der Kläger, daß durch den Bau der beiden Tunnel der Neubaustrecke es zu schwerwiegenden Eingriffen in die Grundwasserströme komme und dadurch Feldvegetation und Trinkwassergewinnungsanlagen gefährdet würden, korrespondiert mit keiner Fehlgewichtung dieses Gesichtspunktes im Planfeststellungsbeschluß, die zudem offensichtlich wäre (zur Auslegung insoweit vgl. BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Dasselbe gilt für etwaige Beeinträchtigungen des Fließgewässers H. Bach. Es kann darum offenbleiben, ob diese Fragen überhaupt ursächlich mit einer Betroffenheit der Kläger zusammenhängen oder nicht unabhängig davon gelöst werden könnten.

Der Planfeststellungsbeschluß (S. 43 ff.) geht davon aus, daß Oberflächenwasser von den Bahnanlagen und von den Straßenflächen getrennt vom sonstigen Niederschlagswasser abzuleiten und in Regenklärbecken (mit Absperrschiebern) zu reinigen ist. Derartig gereinigtes Wasser dann fließenden Oberflächengewässern zuzuführen, ist nicht zu beanstanden. Der Planfeststellungsbeschluß entspricht mit diesen Auflagen den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes I.(Schreiben vom 01.03.1994 S. 24 ff.).

Das Neubauvorhaben greift mit der Anlage des G.-tunnels in das tiefer gelegene Karstgrundwasservorkommen und mit der Anlage des A.-Tunnels in das obere Grundwasserstockwerk ein, wobei es im letzteren Falle im Anstrombereich zu einem Aufstau des Grundwassers kommt; die damit einhergehende Grundwasserabsenkung im Abstrombereich wird durch Grundwasserumleitungssysteme minimiert. Für die Trinkwassergewinnungsanlagen K, Len, A.-graben, K.-buckel sowie für die Brunnen der Firma A., der Firma N.I. und der Firma In. sind lediglich während der Bauzeit qualitative Beeinträchtigungen "nicht auszuschließen" bzw. sind derartige "wenig wahrscheinlich". Im Rahmen des hydrogeologischen Beweissicherungsverfahrens wird eine wirksame Kontrolle der Wasserqualität speziell für die bezeichneten Grundwassernutzungen jederzeit gewährleistet (PFB.S. 39 ff, S. 155 ff., S. 165 f., S. 485 ff.). Umfangreiche Untersuchungen (mit einem speziellen Erkundungsprogramm) und Erkundungsbohrungen gingen in den planfestgestellten hydrogeologischen und wasserwirtschaftlichen Erläuterungsbericht und in die Feststellung der wasserwirtschaftlichen Tatbestände ein (Anlage 15 zum Planfeststellungsbeschluß). Der Schlußfolgerung des Gutachters (IGI N. GmbH - hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Stellungnahme vom November 1993), daß die Tunnelbaumaßnahmen für die Trinkwassergewinnungsanlagen in einigen Fällen möglicherweise eine geringe quantitative und nur während der Bauphase eine qualitative Benachteiligung zur Folge haben könnten, ist von den Klägern zudem nicht nachhaltig entgegengetreten worden. Angesichts der Erkundungen und Vorsorgemaßnahmen der Vorhabensträger und angesichts der Stellungnahmen der Fachbehörden, hierzu ist eine negative Beeinflussung des Grundwassers durch die Tunnelbauten nicht zu besorgen. Es kann somit keine Rede davon sein, daß zum einen es zu einer dauernden Grundwasserabsenkung und damit zu einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzflächen kommen wird, und zum anderen am H. Bach andauernde, irreparable Schädigungen auftreten werden. Ein mit einer offensichtlichen Fehlgewichtung wasserwirtschaftlicher Belange einhergehender Abwägungsmangel ist nicht erkennbar.

4.3 Das Abwägungsgebot ist auch hinsichtlich der Trassenführung der Neubaustrecke im planfestgestellten Abschnitt selbst aber auch hinsichtlich der Errichtung eines Rückhaltebeckens und einer Pumpstation im Bereich des A.-Tunnels nicht verletzt. Dabei könnte die Rechtswidrigkeit der Planfeststellung nur damit begründet werden, daß die Planfeststellungsbehörde die ihr durch das Recht gesetzten Pflichten und Grenzen bei Ausübung des Planungsermessens (planerische Gestaltungsfreiheit) nicht eingehalten hat. Es ist Sache der planenden Behörde, das zu ermittelnde Abwägungsmaterial zu gewichten und zu bewerten und auf dieser Grundlage eine (abwägende) Entscheidung zu treffen. Diese kann im gerichtlichen Verfahren nicht dadurch in Frage gestellt werden, daß das Gericht eigene Interessensbewertungen vornimmt oder gar die abwägende Entscheidung der Behörde durch eine eigene Entscheidung ersetzt; es würde damit seine Kompetenzen überschreiten (st. Rspr., vgl. BVerwG vom 21.07.1994, BayVB 1 J994, 727/729). Dabei sind Planungsalternativen im Rahmen der planerischen Abwägung nur zu prüfen, wenn diese sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängen oder zumindest naheliegen (BVerwG vom 20.12.1988, NVwZ-RR 1989, 458, Urteil des Senats vom 21.02.1995, a.a.O. S. 52 f. UA). Ein Abwägungsfehler liegt somit erst vor, wenn die Planfeststellungsbehörde durch Mißachten einer bestimmten, sich aufdrängenden Planungsalternative abwägungserhebliche Belange übersehen oder fehlgewichtet hat (BVerwG vom 09.03.1993, UPR 1993, 267).

4.3.1 Soweit der Kläger zu 3) zur Vermeidung eines Eingriffs in den Westrand des Feldgehölzes am H. Bach mit den dortigen wertvollen Biotopstrukturen eine weitere Verschiebung der Neubautrasse nach Westen (Richtung Roh.) fordert, wie dies bereits in vorausgegangenem gerichtlichen Verfahren von der Beigeladenen zu 1) für nicht unmöglich

erachtet wurde (20 A 94.40029 u.a./Urteil des Senats vom 29.03.1996 zu den Planungsabschnitten 11 und 53), war dies auch Gegenstand umfangreicher Erwägungen und alternativer Planungen des Vorhabensträgers und der Planfeststellungsbehörde. Daß noch umfangreichere Umweltverträglichkeitsprüfungen eine andere Trassenführung zur Folge haben können, ist auszuschließen. Der Planfeststellungsbeschluß macht deutlich, daß die ökologischen Bedenken gegen das geplante Vorhaben zwischen Bau-km 83,900 bis 84,400 (Biotopstrukturen am H. Bach- PFB S. 167) erkannt und in die Abwägung eingestellt sind (PFB S. 174, S. 454 f., S. 482 f., S. 498 f.). Daß die Planfeststellungsbehörde sich letztlich für die Feststellung der ihr unterbreiteten Pläne entschieden hat, ist nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat eine Teilzerstörung des Feldgehölzes am H. Bach bewußt in Kauf genommen. Die Detailplanungen stellen sich wie folgt dar: Um Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung (in Ziffer 4.2.7) zu entsprechen ("durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, daß Eingriffe in die Biotopstrukturen am H. Bach unterbleiben"), sollte der H. Bach durch eine Verlängerung der Achse des A.-Tunnels nach Norden (Tunnellänge sodann 1.860 m) in seiner heutigen Lage belassen werden. Der Verwirklichung dieser Variante 2 (= Beilage 8 zum Erläuterungsbericht) stehen aber Baugrundaufschlüsse (erfolgt in vertiefenden Voruntersuchungen) im Umfeld des geplanten A.-Tunnels entgegen, wonach die Oberkante des gespanntes Grundwasser führenden Malmkarstes 15 m höher als angenommen liegt und ein mögliches Anschneiden des Malmgrundwassers mit erheblichen Risiken verbunden ist. Ebenso aufgegeben wurden in diesem Zusammenhang eine geradlinige Unterführung des A.-Geländes (Variante 1 - Beilage 7) mit in bergmännischer Bauweiseauszuführendem Tunnelvortrieb (zur Unterfahrung der A-Halle N _) bei gleichzeitigem Verschwenken des H. Baches ca. 80 m nach Süden bzw. dessen Verschwenken ca. 70 m nach Norden bei gleichzeitiger Verlagerung der nördlichen Tunnelrampe nach Süden (Variante 3 - Beilage 9). Der Planfeststellungsbeschluß übernahm demgegenüber die Variante 4 (Beilage 10) mit einer Beanspruchung des Feldgehölzes lediglich am Westrand unter gleichzeitiger Überführung des H. Baches und anschließendem Verschwenken der Gleise nach Osten unter Unterfahrung des A.-grabens. Mit dieser Variante gehen die Vorteile der Herstellbarkeit der Tunnelanlage in offener Bauweise und der Vermeidung der Unterfahrung der Halle N _ mit all den von der A. AG befürchteten Auswirkungen auf den werkseitigen Betriebsablauf einher (PFB S. 29G ff.). Diese Wahl der Streckenvariante 4 ist ausgewogen und nicht zu beanstanden. Dem Beweisanspruch, daß der H. Bach aus hydrogeologischen Gründen unterfahren werden könne, kommt wegen des fehlerfrei ausgeübten Planungsermessens keine Bedeutung zu. Auch kann der unter Beweis gestellten Behauptung ohne weiteres zugestimmt werden, daß ein weiter westliches Umgehen des Feldgehölzes zu einer größeren Umweltverträglichkeit (in Bezug auf den Eingriff in das Biotop) führen würde. Die von der Planfeststellungsbehörde aus anderen Gründen vorgenommene Variantenwahl wird deshalb aber nicht hinfällig oder nicht mehr vertretbar und damit abwägungsfehlerhaft.

4.3.2 Die Einrichtung der Pumpstation zur Entwässerung des A.-Tunnels auf Grundstücken des Klägers zu 2) steht zwar im Gegensatz zu Empfehlungen des Wasserwirtschaftsamtes I. (auf Verlegung der Pumpstation auf das A.-Gelände). Dies würde aber auch eine Verlegung des Rückhaltebeckens bedingen, was nach dem Planfeststellungsbeschluß einen unverhältnismäßigen Eingriff in das Betriebsgelände der A. AG zur Folge hätte. Die Erwägung, für eine (auch im öffentlichen Interesse stehende) Betriebserweiterung der A. AG keine zusätzlichen Zwangspunkte zu schaffen, ist nicht abwägungsfehlerhaft. Eine Planfeststellung, die einen Ausgleich untereinander und gegeneinander streitender privater Interessen vorzunehmen hat (BVerwGE 75, 214/237), muß nicht stets die aus fachlicher Sicht optimale Lösung zum Regelungsgegenstand haben. Sie kann aus anderen Gründen auf

- ebenso vertretbare - Alternativen ausweichen. Im übrigen ist dem Einwendungsschreiben des Klägers zu 2) vom 27. Dezember 1993 nicht zu entnehmen, daß er die Errichtung von Entwässerungseinrichtungen des A.-Tunnels auf seinen Grundstücken nicht hinzunehmen gewillt ist. Insoweit greift die Präklusionswirkung des § 20 Abs. 2 AEG Platz.

4.3.3 Die Entscheidung, die Umgehung E. im Osten des Ortsteils (und nicht im Westen) zur Ausführung zu bringen, ist abwägungsfehlerfrei. Wiederum entscheidet der Senat nicht darüber, welche der beiden in Betracht kommenden Umgehungen (nach vielschichtigen Vergleichen) die beste ist, sondern lediglich darüber, ob die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der planfestgestellten Trasse sich in den rechtlichen Grenzen der Gestaltungsfreiheit hält. Bereits im Raumordnungsverfahren waren die Vor- und Nachteile einer Ost- und einer Westumgehung ausführlich erörtert und abgewogen worden. Dabei ergaben sich erhebliche verkehrliche Nachteile für eine Westumgehung - insbesondere würde eine Westumgehung weiterhin die südliche Wohnbebauung von We. mit Verkehrslärm belasten, auch würde eine verkehrliche Entlastung von Ob. nicht gesichert werden -, so daß die Westumgehung als den Anforderungen der Raumordnung nicht entsprechend erachtet wurde. Die Beigeladene zu 2) ließ (als Vorhabensträgerin) in den Jahren 1991 und 1992 Analysen und Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung und zur Entlastungswirkung einer Ostumgehung E. anstellen, die neben einer Verkehrsentslastung von E. insbesondere eine solche von Le. und Ob. ergaben. Gründe des Lärmschutzes und der Umstand einer kürzeren Streckenführung ergaben weitere Vorteile für die Ostumgehung. Selbst wenn man die von den Klägern angeführten (auch aus Verkehrszählungen gewonnenen) Vorteile einer Westumgehung für zutreffend erachten wollte, können die unabhängig davon für eine Ostumgehung E. sprechende Gründe, die im Planfeststellungsbeschluß ausführlich abgewogen worden sind (PFB S. 462 ff.), nicht die Schlußfolgerung einer die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit überschreitenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde rechtfertigen. Beweisanträgen nachzugehen, die die Vorteile einer Westumgehung zusätzlich dokumentieren sollen, erübrigt sich somit.

4.3.4 Entgegen den Bedenken des Klägers zu 2) wird sein Wohnhaus (mit Außenwohnbereich) nicht in einem die Zumutbarkeitsschwelle der Verkehrslärmschutzverordnung übersteigenden Maße durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden. Nach den schalltechnischen Berechnungen (Anlage 14.2 zum Planfeststellungsbeschluß mit IO 10 am klägerischen Anwesen) werden weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich zwischen G.- und A.-Tunnel erforderlich sein. Erschütterungseinwirkungen scheiden wegen der großen Entfernung (knapp 700 m) des Anwesens des Klägers zu 2) von der Neubaustrecke aus.

4.4 Der Planfeststellungsbeschluß geht bezüglich der notwendigen Grundabtretungen der Kläger zu 1) und 2) davon aus, daß die von beiden im Einwendungsverfahren behauptete Existenzgefährdung als wahr unterstellt werden kann, zumal dem Kläger zu 1) mindestens 30 % und dem Kläger zu 2) 18 % der jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebsflächen (ohne Berücksichtigung von Zerschneidungsschäden und Bewirtschaftungerschwernissen) entzogen werden (PFB S. 392 und 425). Ob die Kläger zu 1) und 2) auch aus dem Betroffensein angepachteter Betriebsflächen für sich Abwehrrechte herzuleiten vermögen, kann offenbleiben (dies verneinend BVerwG vom 16.09.1993, NJW 1994, 1233 "die benachbarten Grundstücke werden durch die Eigentümer repräsentiert"), da sie jedenfalls auch Eigentumsflächen in erheblichem Umfang abgeben müssen. Die Kläger zu 1) und 2) haben ein aus § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG herzuleitendes subjektives Recht, daß bei der Abwägung ihrer Interessen die überragende Bedeutung einer Vermeidung der Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Existenz hinreichend erkannt und angemessen gewichtet wird. Die

Planfeststellungsbehörde hat dieses überragende Interesse der Kläger zu 1) und 2) erkannt und dieses abwägungsfehlerfrei zurückgesetzt. Daß für den Bau der Neubaustrecke/Ostumgehung E. (fremde) landwirtschaftliche Betriebsflächen in Anspruch genommen werden, rechtfertigt sich durch das öffentliche Interesse an der Durchführung dieser Vorhaben.

4.4.1 Weitere von den Klägern zu 1) und 2) im Zusammenhang mit dem An- und Zerschneiden von Betriebsflächen (hilfsweise) geltend gemachte Ansprüche erweisen sich als solche auf Planergänzung, sie haben ebenfalls keinen Erfolg. Daß An- und Zerschneidungsschäden sowie damit einhergehende Wirtschafterschwernisse abwägungserheblich sind, ist in der Rechtsprechung anerkannt und hat gegebenenfalls Ansprüche auf geänderte Wegeführungen zur Folge (BVerwGE 58, 154/157). Die Beigeladene zu 1) hat dem Kläger zu 1) in der mündlichen Verhandlung Wegerechte über wegebegleitende, als Ausgleichs- und Ersatzflächen vorgesehene (teils mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzende) (Teil-)Grundstücke eingeräumt, so daß es einer Planergänzung durch einen gerichtlichen Ausspruch insoweit nicht mehr bedarf bzw. auch keine angemessene, im Planfestsetzungsbeschuß ergänzend festzusetzende Geldentschädigung für verlorene Grundstückszufahrten (BVerwGE 58, 154) mehr infrage kommt. Soweit der Kläger zu 1) darüber hinaus die Möglichkeit des Abtransports der Zuckerrüben von seinen (von der Ausführung des Vorhabens zum Teil gar nicht betroffenen) Feldern als weiter regelungsbedürftig erachtet (weil die benötigten Lastkraftwagen mit Anhängern auf den schmalen Feldwegen nicht wenden können und die bisherige Durchfahrt Richtung Osten/Westen nunmehr ausscheidet), so ist er mit dem Vorbringen dieses Belangs, der im Rahmen des § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG gegebenenfalls eine Regelung hätte finden können, präkludiert (§ 20 Abs. 2 AEG). Dem Einwendungsschreiben des Klägers zu 1) vom 27. Dezember 1993 ist insoweit nichts zu entnehmen; der Kläger zu 1) problematisierte diese Frage erst in der mündlichen Verhandlung.

4.4.2 Soweit die Kläger zu 1) und 2) darüber hinaus mit ihren Hilfsanträgen enteignungs- und entschädigungsrechtliche Fragen zum Gegenstand von Planergänzungsansprüchen machen, erweisen sich diese das streitgegenständliche Planfeststellungsverfahren betreffend als unstatthaft. Denn die Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich über die Zulassung des Vorhabens hinaus darin, den Rechtsentzug zuzulassen (insoweit verbunden mit einer enteignungsrechtlichen Vorwirkung). Die Planfeststellungsbehörde kann und darf trotz eines möglicherweise engen Sachzusammenhangs über diese Grenze nicht hinausgreifen (zur bloßen Möglichkeit der Verweisung auf das Enteignungsrecht vgl. BVerwG vom 5.12.1980, NJW 1981,1000; vom 14.5.1992, NVwZ 1993,477/478). Einem derartigen Hinausgreifen steht die ausdrückliche gesetzliche Regelung des § 22 Abs. 2 und 4 AEG entgegen, wonach weitere, zur Umsetzung von Zwangsmaßnahmen notwendige Verfahren vor den Enteignungsbehörden stattfinden (vgl. aber zu den Fällen eines nur mittelbaren Eingriffs, BVerwGE -61, 295/306 einerseits und BGH vom 15.2.1996, BayVB1 1996,761/762 andererseits).

In einem solchen Verfahren vor den Enteignungsbehörden, das sich nach den Bestimmungen des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung (vom 17.7.1978, BayRS 2141- 1 1-BavEG) richtet, vermag sich im Einzelfall das Begehren der Kläger zu 1) und 2) durchzusetzen, daß die Beigeladene zu 1) die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehenen landwirtschaftlichen Flächen gegebenenfalls zu Eigentum zu übernehmen hat anstatt sie lediglich mit Grunddienstbarkeiten zu belasten (sogenannte Obernahme- oder Ausdehnungsansprüche, vgl. Art. 6 Abs. 2 Satz 2 BayEG). Derartiges wird davon abhängen; ob bei der gegebenen Betriebsform der Höfe der Kläger zu 1) und 2) die mit den erzwungenen Nutzungsänderungen (Grünland) einhergehenden Beeinträchtigungen ein derartiges Gewicht

gewinnen, daß eine weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muß (BVerwG vom 24.5.1996, UPR 1996,388/389; BVerwGE 78,332). Dies mag der Fall sein, wenn die aktuelle Betriebsform (intensiver Zuckerrübenanbau bzw. Getreideanbau für die Brauereiwirtschaft) eine Nutzung von Grünland nicht vorsieht und auch nicht zuläßt.

Die Kläger zu 1) und 2) können eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses auch insoweit nicht fordern, daß ihre Grundstücke erst bei Nachweis qualitativ gleichwertiger Ersatz- /Ersatzpachtgrundstücke und entsprechend verbindlicher Angebote (bzw. bei einem verbindlichen Absiedlungsangebot). in Anspruch genommen werden dürfen. Die Kläger zu 1) und 2) verkennen hiermit, daß durch eine derartige (von ihnen erstrebte) Auflage im Planfeststellungsbeschluß den Beigeladenen als Vorhabensträger in unzulässiger Weise die im Gesetz vorgesehene Möglichkeit einer vorzeitigen Besitzeinweisung (Art. 39 BavEG) entzogen würde und eine zeitnahe Verwirklichung der Vorhaben letztendlich dem Gutdünken der Kläger zu -1) und 2) überantwortet würde. Wiederum ist es aber ein erst im Enteignungs-/Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu bewältigendes Problem, ob und in welchem Umfang eine Entschädigung in Ersatzland gefordert werden kann (bzw. ein Anspruch auf Absiedlung auf qualitativ gleichwertige Flächen besteht) oder ob der Ausgleich des drohenden Rechtsverlusts im gebotenen Maße nicht im Wege des Art. 14 BavEG, sondern allein durch eine Entschädigung in Geld (Art. 13 BavEG) bewerkstelligt werden kann.

B.

Die Anträge der Kläger zu 2) und 3) auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen gemäß §§ 80 Abs. 5, 80 a Abs. 3 VwGO bleiben ohne Erfolg. Infolge der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung überwiegt das Vollzugsinteresse. Dieses wird angesichts der nunmehr vor dem Abschluß stehenden Finanzierungsvereinbarung zwischen der Beklagten und der Beigeladenen zu 1) auch nicht wegen einer aus finanziellen Gründen nicht absehbaren Realisierungsmöglichkeit des Gesamtvorhabens infrage gestellt.

C.

Die Kostenentscheidungen in den Hauptsacheverfahren und in den vorläufigen Rechtsschutzverfahren folgen aus §154 Abs.1 VwGO. Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1) war vorzusehen, da diese - anders als die Beigeladene zu 2) - jeweils Anträge gestellt und somit auch ein Kostenrisiko (§154 Abs.3 VwGO) übernommen hat (§162 Abs.3 VwGO). Die Beigeladene zu 2) trägt dementsprechend ihre außergerichtlichen Kosten selbst. Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kosten in den Hauptsacheverfahren ergibt sich aus § 167 VwGO, §§ 708, 711 ZPO.

Die Revision war nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe gegeben ist.

Die Streitwertfestsetzungen beruhen auf § 13 Abs. 1 S.1 GKG bzw. auf § 20 Abs. 3 i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG.

Rechtsmittelbelehrung für das Urteil

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift-. Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift. 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muß die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen.

Dr. Reiland, Guttenberger, Läßle.