

Rechtsgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: lfd. Nr. 21/35

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 18.11.1994

Aktenzeichen: 20 A 93.40081 u. a

(20 A 94.40031, 20 A 94.40127, 20 AS 93.40092, 20 AS 94.40032, 20 AS 94.40128)

Leitsätze:

Der § 48 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 VwGO i. d. F. der grammatikalisch fehlgeschlagenen Änderung des Art. 7 Nr. 2 PVerfGH erfaßt auch die Änderung bzw. den Ausbau vorhandener Strecken öffentlicher Eisenbahnen.

Die Gemeinde als kommunale Hoheitsträgerin vermag sich nur insoweit auf die Verletzung eigener Rechte berufen, als es um die Wahrnehmung der im Rahmen der Gesetze bestimmten eigenen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft geht. Dem BImSchG und der 16. BImSchV sind solche nicht zu entnehmen. Betroffene Bürger haben selbst wehrfähige Rechtspositionen.

Die Gemeinden haben die Belange des Orts- und Landschaftsbildes bei eigenen Planungen zu beachten. Daraus ergibt sich aber nicht, daß diese bundes- oder landesrechtlich normierten Belange anderen Planungsträgern als eigene Rechte entgegengehalten werden könnten. In diesem Bereich steht den Gemeinden - im Regelfall - kein Klagerecht gegen staatliche Entscheidungen zu.

Bei Zuerkennung eines Selbstgestaltungsrechts könnte der Gemeinde allenfalls aus diesem ein Abwehrrecht erwachsen, wenn es gälte, grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges oder der örtlichen Struktur abzuwehren.

Die Verlegung eines zusätzlichen S-Bahn-Gleises sowie die stellenweise Errichtung notwendiger Schallschutzwände an einer ortsdurchschneidenden Bahnlinie bewirkt dann keine grundlegende Störung der örtlichen Strukturen mehr, wenn diese bereits vorbelastet sind, d. h. wenn die Gemeinde durch eigene Planung angesichts der seit mehr als 100 Jahren bestehenden Bahnlinie einen nun beklagten Zerschneidungseffekt selbst mit bewirkt hat.

Es genügt zur Geltendmachung einer möglichen Betroffenheit nicht, daß sich die Gemeinde pauschal auf eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit beruft; vielmehr ist hinreichend substantiiert darzulegen, wodurch der Planfeststellungsbeschluß die Planungshoheit zu verletzen vermag.

Die Planfeststellungsbehörde handelt nicht abwägungsfehlerhaft, wenn den sie auf den bloßen Einwand der Verletzung der Planungshoheit eigene Ermittlungen über den Stand von Bauleitplanungen nicht anstellt und Planungen der Gemeinde in der Abwägung nicht berücksichtigt, weil diese nicht hinreichend konkret dargestellt wurden.

Die Befugnis einer Gemeinde, einen Planfeststellungsbeschluß unter Berufung auf eine Verletzung der Finanzhoheit anzugreifen, ist erst dann zu bejahen, wenn gemeindliche

Folgemaßnahmen (-lasten) dargetan werden können, die zum einen zwingend auf Maßnahmen der Fachplanung zurückzuführen sind und die Verauslagung eigener Mittel unausweichlich machen, zum anderen die Mittelbereitstellung durch die Gemeinde mehr als nur geringfügig ist und schließlich die die Folgekosten auslösende Maßnahme der Fachplanung ohne Zustimmung der Gemeinde oder entgegen deren ausdrücklichen Willen zur Ausführung gelangt.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 42 Abs. 2 VwGO, § 48 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 VwGO, § 84 Abs. 1 VwGO,
§ 36 BBG i. d. F. des 3. Rechtsbereinigungsgesetzes v. 28.06.1990,
§ 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB,
16. BlmschV, BImSchG

Stichworte:

Unzureichende Rechtsbehelfsbelehrung und deren Wirkung auf Fristen, Lärmemission, Zerstörung des Orts- und Landschaftsbildes, Zerschneidungseffekt, Verletzung gemeindlicher Planungshoheit, Verletzung der gemeindlichen Finanzhoheit, Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde.

Gerichtsbescheid und Beschluss

(BayVGH, 20.Senat)

Gerichtsbescheid: zu Az. 20 A 93.40081, 20 A 94.40031 und 20 A 94.40127

- I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.
- II. Die Klagen werden abgewiesen.
- III. Der Kläger trägt die Kosten der Verfahren einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.
- IV. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann 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 nichtzugelassen.

Beschluss: zu Az. 20 AS 93.40092, 20 AS 94.40032 und 20 AS 94.40128

- I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.
- II. Die Anträge werden abgewiesen.
- III. Der Antragsteller trägt die Kosten der Verfahren einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Beschluss: in sämtlichen Verfahren

Der Streitwert für die Klageverfahren wird bis zur Verbindung der Klagen auf je 20.000 DM (20 A 93.40081, 20 A 94.40127) bzw. auf 100.000 DM (20 A 94.40031) festgesetzt, von da an auf 140.000 DM. Der Streitwert in den Antragsverfahren wird bis zur Verbindung der

Anträge auf je 10.000 DM (20 AS 93.40092, 20 AS 94.40128) bzw. auf 50.000 DM (20 AS 94.40032) festgesetzt, von da an auf 70.000 DM.

Gründe:

I.

Gegenstand der Rechtsstreitigkeiten ist die in drei Abschnitten erfolgte Planfeststellung für den Bau besonderer S-Bahngleise zwischen Zo. und Gr.. (km 28,268 bis km 37,526).

Die S-Bahnlinie 5 ist Bestandteil des 1972 in Betrieb gegangenen S-Bahn-System, das zusammen mit den U-Bahnlinien das Rückgrat des Verkehrsverbundes im Großraum Mü. bildet. Die S 5 nimmt westlich von Mü. ihren Ausgang in He. (A.-see) und führt über die Bahnhöfe von Mü. nach Osten bis Eb. (Ostarm). Auf diesem Ostarm ist die S 5 seit 1972 im Mischbetrieb mit der Bundesbahnhauptabfuhrstrecke München-Rosenheim betrieben worden. Bis Ende der 80er Jahre waren im Streckenabschnitt Mü.-Ost (Ostbahnhof) – Tr. – Ha. - Zo. besondere S-Bahngleise errichtet und in Betrieb genommen worden. Am Bahnhof Gr. zweigt die S-Bahn von der Fernbahntrasse ab und verläuft auf einem eigenen letzten Streckenabschnitt nach Eb.. Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn hat bereits im Juni 1974 den S-Bahnausbau zwischen Mü.-Ost und Gr. beschlossen.

Der Streckenabschnitt Zo.- Gr. wird derzeit im 40-Minuten-Takt bedient (mit 2 bzw. 3 zusätzlichen Verstärkungen morgens und abends). Nach durchgehender Fertigstellung der besonderen S-Bahngleise wird ein 20-Minuten-Takt aufgenommen werden (mit 2 bzw. 1 Verstärkung morgens und abends).

Mit Schreiben vom 20. Dezember 1990 leitete die damalige Bundesbahndirektion München das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 (km 28,268 bis km 30,970 - Bhf Zo./ westlich des Ortsbereichs Ki.) ein unter Überlassung der Pläne an die Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde. Entsprechendes folgte für den Planungsabschnitt 2 (km 30,970 bis km 33,200 - Ortsbereich Ki.) mit Schreiben vom 22. April 1991 bzw. für den Planungsabschnitt 3 (km 33,200 bis km 37,526 - östlich des Ortsbereichs Ki./Bhf Gr.) mit Schreiben vom 25. Februar 1991. Auf Veranlassung der Regierung von Oberbayern wurden die Pläne für den Planungsabschnitt 1 in den Rathäusern der Gemeinde Zo. (vom 8.2.1991 bis 8.3.1991) und des Klägers (vom 1.2.1991 bis 1.3.1991) ausgelegt, für den Planungsabschnitt 2 im Rathaus des Klägers (vom 15.5.1991 bis 17.6.1991) und für den Planungsabschnitt 3 in den Rathäusern der Stadt Gr. (vom 29.4.1991 bis 31.5.1991), des Klägers (vom 15.4.1991 bis 15.5.1991) und der Gemeinde Br., Verwaltungsgemeinschaft Gl. (vom 2.4.1991 bis 2.5.1991). Im Planungsabschnitt 1 kam es im folgenden zu einer geringfügigen Planänderung, die den Betroffenen bekannt gemacht worden ist. Im Planungsabschnitt 2 wurde die 1. Planänderung (29.11.1991) den Behörden und Einwendungsführern übersandt. In der Folgezeit ist ein Erschütterungsgutachten im Rathaus des Klägers zur Einsichtnahme ausgelegt worden (21.8.1992 bis 22.9.1992). Zwischen den Anhörungsterminen kam es zu einer 2. Planänderung. Diese Tektur wurde wiederum im Rathaus des Klägers zur Einsichtnahme bereitgehalten (21.4.1993 bis 7.5.1993).

Gegen die ausgelegten Pläne wandte der Kläger folgendes ein:

Planungsabschnitt 1: Die Verfahrensbezeichnung müsse ergänzt werden in "wesentliche Veränderung der Fernbahngleise". Das Lärmgutachten gehe von einer zu geringen S-Bahn-Zugfolge aus. Das Schallschutzgutachten entspreche nicht der zu erwartenden Lärmbelastung. Betonstützmauern müßten begrünt werden, bei der Gestaltung der Lärmschutzwälle müßte ein Mitspracherecht eingeräumt werden. Im Ortsbereich Ki. seien durchgehend Holzschwellen zu verwenden (Gemeinderatsbeschluß Nr. 271 vom 6.5.1991). Des weiteren solle eine Stützmauer durch eine Böschung ersetzt werden. Der Durchstich für einen Fuß- und Radweg an der An.Straße solle geprüft werden. Die Lärmschutzwälle seien in Richtung Westen zu verlängern (Gemeinderatsbeschlüsse Nrn. 272, 274 und 275 vom 6.5.1991).

Planungsabschnitt. 2: Der Kläger wiederholt zunächst sein Vorbringen zum Planungsabschnitt 1. Zusätzlich wendet er sich u.a. dagegen, daß durch den Knotenpunktausbau der Brücke an der K.-B.-Straße Kostenverschiebungen zu Ungunsten der Gemeinde eintreten könnten. Behindertenparkplätze seien einzurichten. Die Fußgängerunterführung vor dem Bahnhof sei vor den beiden Brückenbauwerken herzustellen. Es möge geprüft werden, ob der Bau von Überholgleisen im Bahnhofsbereich tatsächlich erforderlich sei (Gemeinderatsbeschluß Nr.400, vom 15.7.1991). Mit weiteren Gemeinderatsbeschlüssen (Nr. 580 vom 6.4.1992 und Nr. 935 vom 3.3.1993) fordert der Kläger weitere Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz bzw. hält er an der Einhausung-Graben-Lösung fest.

Planungsabschnitt 3: Die hierzu vorgebrachten Einwendungen (Gemeinderatsbeschluß Nr. 401 vom 15.7.1991) waren im wesentlichen bereits Bestandteile der Gemeinderatsbeschlüsse vom 6. Mai 1991 (betreffend den Planungsabschnitt 1).

Die Gemeinderatsbeschlüsse zu sämtlichen Planungsabschnitten beziehen sich auf eine landschaftsplanerische Stellungnahme des Landschaftsarchitekten v. Sie. vom 15. Juli 1991, in der von Eg. bis zum Ki. Moos eine Tieferlegung der Streckenführung unter weitgehendem Verzicht auf Lärmschutzwälle gefordert wird. Mit Gemeinderatsbeschluß vom 2. November 1992 (Nr. 738) fordert der Kläger schließlich eine völlige Neuplanung auch der Planungsabschnitte 1 und 3, da andernfalls im Planungsabschnitt 2 die Lärmschutzwerte nicht eingehalten werden könnten. Durch die Verlegung der Fernbahngleise werde der Kläger in seiner Planungshoheit für noch zu überplanende Grundstücke betroffen.

In mehreren Erörterungsterminen (Planungsabschnitt 1/ 26.11.1991/ 26.11.1991, Planungsabschnitt 2/14.10., 2.12., 3.12., 8.12.1992 und 21.9.1993, Planungsabschnitt 3/28.11.1991) wurden die Einwendungen gegen die Pläne und die Stellungnahmen der Behörden mit den Betroffenen und Einwendungsführern behandelt. Die Regierung von Oberbayern leitete nach Abschluß der Anhörungsverfahren die Unterlagen für die drei Planungsabschnitte mit Stellungnahmen vom 7. und 17. Juli 1992 sowie 25. November 1993 an die Bundesbahndirektion München zurück.

Die Bundesbahndirektion erließ am 28. September 1993 (Planungsabschnitt 1), am 29. Dezember 1993 (Planungsabschnitt 2) und am 16. Dezember 1993 (Planungsabschnitt 3) die Planfeststellungsbeschlüsse zur Schließung der Lücke der besonderen S-Bahngleise zwischen

Zo. und Gr., die nördlich der bestehenden Hauptabfuhrstrecke angeordnet sind. Zur Begründung der Planfeststellungen führt die Bundesbahndirektion im wesentlichen folgendes an: Die festgestellten Pläne seien gerechtfertigt. Die Infrastruktur des Großraumes Mü. sei durch den Individualverkehr überlastet. Der Ausbau der S 5 Ost sei im öffentlichen Interesse dringend geboten. Der S-Bahnausbau entspreche den Anforderungen der Raumordnung und der Landesplanung, insbesondere dem Gesamtverkehrsplan Bayern (vom 16.7.1985 unter D "Öffentlicher Personennahverkehr", Kap. 111.4), dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (in der Fassung vom 27.5.1980, Teil B, Kap. X.1.4 und 2) sowie dem Regionalplan der Region München (in der Fassung vom 25.1.1990, Kap. IX.2.2 "S-Bahn-Netz"). Der Flächennutzungsplan des Klägers datiere vom 28. April 1965/10. Februar 1966 und sei weitgehend überholt. Die Letztfassung, des Neuentwurfs datiere vom 25. März 1992; in diesen seien die Leitbilder des Regionalplanes eingearbeitet worden. Gemäß der Liste der Bebauungspläne (vom 25.12.1991) bestünden im Planungsgebiet eine Reihe rechtsverbindlicher, z.T. bereits realisierter Bebauungspläne, Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren, auch erfolge die Neuausweisung von Leerflächen. Die Planungen der Deutschen Bundesbahn stünden - insbesondere durch die mit diesem Vorhaben eingebrachten Schutzanlagen und Schutzmaßnahmen - in Übereinstimmung mit den Zielen des gemeindlichen Erläuterungsberichts zum Flächennutzungsplan; in Planungen der Gemeinde werde nicht eingegriffen. Die Beurteilung der künftigen Schallsituation stelle auf einen "Prognose-Fahrplan 1995" ab; dies sei zeitlich ausreichend, da sich bis zum Jahre 2000 keine veränderten Gesichtspunkte ergäben und ab dem Jahre 2000 mit der Entlastungsfunktion der in Planung sich befindlichen Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing gerechnet werden müsse. Die Prognose 1995 ergebe die Notwendigkeit von 285 Fernbahnzügen/Tag und 83 S-Bahnzügen/Tag. Bei einer Vollauslastung könne von 292 Fernbahnzügen/Tag und (bei einem künftigen 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten früh und abends über jeweils 3 Stunden, einem sonstigen 20-Minuten-Takt sowie einem 40-Minuten-Takt in Schwachverkehrszeiten) von 142 S-Bahnzügen/Tag ausgegangen werden. Gemäß den hieraus errechneten Immissionsschallpegeln seien Schallschutzmaßnahmen erforderlich und zwar in Form einer Mittelwand zwischen S-Bahn und Fernbahn (überwiegend in einer Höhe von 3 m) und einer südlichen Außenwand entlang der Fernbahn (teilweise bis zu 4,50 m Höhe über Schienenoberkante). Eine zusätzliche Abschirmung der S-Bahngleise führe zu keiner weitergehenden Reduzierung der Gesamtimmissionen, da die Geräuschbelastung durch die S-Bahngleise um bis zu 23 dB(A) unterhalb der Emissionswerte des Fernbahnverkehrs lägen. Durch diesen vorgesehenen Lärmschutz werde nach Ausbau der S-Bahn und Vollauslastung beider Bahnen die Lärmbelastung benachbarter Gebäude gegenüber dem vorhandenen Zustand um mehr als die Hälfte gesenkt. Da aber trotz dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen es zu Grenzwertüberschreitungen (insbesondere nachts) um mehr als 10 dB(A) komme, sei passiver Lärmschutz geboten. Bei Überschreiten der Tagesgrenzwerte im Außenwohnbereich bestehe ein grundsätzlicher Entschädigungsanspruch. Durch die Errichtung von Schallschutzwänden werde in die Planungshoheit des Klägers eingegriffen. Dieser Eingriff werde aber durch die Begrünung der Wände sowie durch Detailplanungen abgemildert, so daß das öffentliche Interesse überwiege. Die vorgeschlagene Alternative Tunnel/Graben-Lösung scheide aus; die finanziellen Mehraufwendungen stünden außer Verhältnis zum anstehenden Schutzzweck. Zudem sei auch diese Lösung mit einem Zerschneidungseffekt sowie zusätzlichem Eingriff in Privateigentum verbunden. Der Kläger werde auch in seiner Finanzhoheit betroffen, was aber im wesentlichen auf den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes beruhe. Sollte der Kläger hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände besondere Wünsche verfolgen, so habe er die über die Regelausstattung

hinausgehenden Kosten zu tragen.

Die Bundesbahndirektion ordnete ferner die sofortige Vollziehung der Planfeststellungsbeschlüsse an.

Der Kläger ließ gegen die Planfeststellung für die Bauabschnitte 1 und 2 Klage zum Bayerischen Verwaltungsgerichtshof erheben; bezüglich des Planungsabschnittes 3 erhob er Klage zum Verwaltungsgericht München, das diese mit Beschluß vom 29. Juli 1994 an den Verwaltungsgerichtshof verwies. Der Kläger beantragt, die Planfeststellungsbeschlüsse der Bundesbahndirektion München für den Bau besonderer S-Bahngleise zwischen Zo. und Gr. Planungsabschnitte 1, 2 und 3 aufzuheben, hilfsweise den Rechtsstreit an das Bayerische Verwaltungsgericht München zu verweisen. Des weiteren beantragt der Kläger, die aufschiebende Wirkung der Klagen wiederherzustellen.

Die Klagen seien zulässig und begründet. Die Beklagte greife in die gemeindliche Planungshoheit ein. Das gelte sowohl hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen, die in die Planung einbezogen seien bzw. für bebaute Flächen, deren Gebietscharakter nicht mehr einzuhalten sei, wie auch bezüglich der Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Gleise, durch die in das Orts- und Landschaftsbild eingegriffen werde und die den Ort Ki. optisch und räumlich teilten. Auch hinsichtlich der Bundesstraße B 304 werde in das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht eingegriffen, wenngleich für deren Verlegung im Flächennutzungsplan noch keine konkreten planerischen Aussagen getroffen worden seien. Das Planungsrecht des Klägers werde verletzt, da mit dem Bau besonderer S-Bahngleise eine erhebliche Steigerung des Lärms und der Erschütterungen einhergehe. Die in der 16. BImSchV vorgesehenen Lärmgrenzwerte könnten alleine durch eine Einhausung und Tieferlegung der Trasse eingehalten werden. Allein diese Lösung wäre ermessensfehlerfrei. Dies würde den geringsten Eingriff der Planungsmaßnahme darstellen. Der Planfeststellungsbeschluß könne sich nicht darauf berufen, daß die Kosten dieser alternativen Maßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Einzig mit dieser Lösung könnten die Lärmgrenzwerte während der Nacht eingehalten werden. Auch die gemeindliche Finanzhoheit werde verletzt; denn zusätzliche Baumaßnahmen, die eine größere städtebauliche Verträglichkeit der Lärmschutzwände gewährleisten würden, müsse der Kläger selbst bezahlen. Ferner könnten durch die Verbreiterung der Eisenbahnbrücken und die damit einhergehenden Folgemaßnahmen an Straßen und Wegen auf den Kläger nach den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes Kosten zukommen. Der Kläger müsse die planfestgestellten Abschnitte 1 und 3 angreifen, die zwar teilweise durch unbebautes Gebiet führten; denn bereits im Planungsabschnitt 1 müsse mit der Tieferlegung der Trasse begonnen werden, um einen optimalen Lärmschutz im Planungsabschnitt 2 bewerkstelligen zu können. Dieselbe Notwendigkeit ergebe sich im Planungsabschnitt 3. Den Anträgen auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes sei stattzugeben, da die Klageverfahren Erfolg haben würden.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen, die Klagen und die Anträge auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes kostenpflichtig abzuweisen.

Die Zuständigkeit des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs sei gegeben, da die planfestgestellten Maßnahmen den Neubau einer Bahnstrecke zum Gegenstand hätten. Die Klagen seien unzulässig. Der Kläger sei nicht befugt, Beeinträchtigungen seiner Bürger durch Geräusch- und/oder sonstige Immissionen geltend zu machen. Das

Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 16. BImSchV dienen nicht dem Schutze des Selbstverwaltungsrechts. Ebenso fehle ein einklagbares Recht bezüglich der gerügten Störung des Orts- und Landschaftsbildes, zumal die Bahnstrecke schon seit langem bestehe. Die Klagen seien unsubstantiiert, soweit die Verletzung des Selbstverwaltungsrechts und der Planungshoheit geltend gemacht werde. Der Kläger nenne keine konkrete Planung, die betroffen sei. Die Planfeststellungsbeschlüsse belasteten den Kläger auch nicht mit Kosten, eine Verletzung der Finanzhoheit des Klägers scheidet daher aus. Gestalterischen Sonderwünschen bezüglich der Lärmschutzwände müßten die Planfeststellungsbeschlüsse nicht nachkommen. Die Planfeststellungsbeschlüsse hätten alle Möglichkeiten der Trassenführung abgewogen. Eine Tieferlegung oder Einhausung scheidet aus Kostengründen aus. Eventuelle Mängel der Abwägung wären zudem nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen wären.

Mit Schreiben vom 25. Oktober 1994 hat der Verwaltungsgerichtshof den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit gegeben, sich zu einer Entscheidung durch Gerichtsbescheid zu äußern.

Wegen weiterer Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Behördenakten sowie der Gerichtsakten in den Klage- und Antragsverfahren Bezug genommen.

II.

Die Entscheidung kann gemäß § 84 Abs. 1 VwGO ohne mündliche Verhandlung durch Gerichtsbescheid ergehen, da die Sache keine besonderen Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist und der Sachverhalt geklärt ist. Die Beteiligten sind hierzu gemäß § 84 Abs. 1 Satz 2-VwGO gehört worden.

Die Klagen, die wegen des nahezu gleichen Streitstoffes (Redeker/von Oertzen, VwGO, 11. Aufl., Anm. 2 zu § 93) zur gemeinsamen Entscheidung verbunden worden sind, bleiben ohne Erfolg. Auszugehen ist bei Prüfung der Anträge von der sachlichen Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs (1.). Die Klagen erweisen sich sowohl hinsichtlich der Rügen einer unzureichenden Emissionsabschirmung (2.) und einer Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes durch die Lärmschutzwände (3.) wie auch bezüglich einer Verletzung der Planungs- (4.) bzw. der Finanzhoheit (5.) als unzulässig.

Zur Überprüfung der Rechtmäßigkeit der den Planfeststellungsbeschlüssen vorausgegangenem Verwaltungsverfahren ist abzustellen auf § 36 BBahnG in der Form, die er durch das 3. Rechtsbereinigungsgesetz vom 28. Juni 1990 (BGBl I S. 1221) gefunden hat. Denn das zum 24. Dezember 1993 in Kraft getretene Planungsvereinfachungsgesetz sieht in Art. 10 keine rückwirkende Geltung der neuen (Verfahrens-)Vorschriften (§§ 36-36 e BBahnG) auf bereits abgeschlossene Planfeststellungsverfahren vor. Allein der Planfeststellungsbeschuß zum Planungsabschnitt 2 (29.12.1993) erging erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit der Folge, daß die Vorschriften des § 36 d Abs. 4 bis 6 BBahnG/ § 20 Abs. 4 bis 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG - vom 27.12.1993 BGBl I 2396) zur Anwendung gelangen könnten. Soweit hierbei neue Bestimmungen über Ausschlußfristen für die Stellung vorläufiger Rechtsschutzanträge und deren Begründung bzw. für die Begründung der Klage selbst Beachtung finden müßten, greifen diese im vorliegenden Verfahren nicht Platz. Denn der

Kläger ist weder über die Ausschlußfristen zum vorläufigen Rechtsschutzverfahren noch über die Fristen für die Klagebegründung ordnungsgemäß belehrt worden.

1. Der Verwaltungsgerichtshof entscheidet nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO in erstinstanzlicher Zuständigkeit über Streitigkeiten, die den Bau neuer Strecken oder die Änderung bestehender Strecken von öffentlichen Eisenbahnen betreffen. Dies entspricht zwar nicht dem Wortlaut des durch Art. 7 Nr. 2 des Planungsvereinfachungsgesetzes geänderten § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO. Diese (grammatikalisch fehlgeschlagene) Änderung beschränkt sich aber nicht auf eine in sich widersprüchliche "Änderung neuer Strecken", sondern umfaßt - bei der gebotenen, an Zweck und Zusammenhang orientierten Auslegung - auch die Änderung (bzw. den Ausbau) vorhandener Strecken von öffentlichen Eisenbahnen. Dies folgt aus der Begründung des Gesetzesentwurfs der Bundesregierung zum Planungsvereinfachungsgesetz (Drs. 12/4328 zu Art. 8). Ebenso sind mit der Änderung des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO dessen Nrn. 6 und 9 (neben dem Neubau) um die Varianten "Änderung von Verkehrsflughäfen" und "Ausbau von Bundeswasserstraßen" ergänzt worden. Diese nunmehr erweiterte erstinstanzliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs auch für Änderungen sämtlicher von § 48 Abs. 1 Satz 1 VwGO erfaßter Anlagen gebietet die berichtigende Auslegung des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO.

Diese zum 24. Dezember 1993 in Kraft getretene Änderung des § 47 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO erfaßt den Planfeststellungsbeschluß vom 29. Dezember 1993 (Planungsabschnitt 2) sowie den vom 16. Dezember 1993 (Planungsabschnitt 3), da dieser erst am 12. Januar 1994 dem Kläger zugestellt und damit wirksam geworden ist. Doch scheidet auch eine Verweisung der schon vor der Gesetzesänderung am 19. November 1993 rechtshängig gewordenen Klage gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 28. September 1993 (Planungsabschnitt 1) gemäß § 83 VwGO i.V.m. §§ 17 ff. GVG an das Verwaltungsgericht aus. Dabei braucht im Rahmen des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO noch keine Entscheidung darüber herbeigeführt werden, ob der streitige Bau besonderer S-Bahngleise eine Neubaumaßnahme darstellt (für die schon vor dem 24.12.1993 die erstinstanzliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs begründet war) oder ob es sich um die Änderung einer bereits bestehenden Eisenbahnstrecke handelt. Denn der in den §§ 17 ff. GVG zum Ausdruck kommende Gesichtspunkte der Prozeßökonomie, auch Streitigkeiten über die instanzliche Zuständigkeit (vgl. Kopp, VwGO, 9. Aufl., Anm. 4 zu § 83) zu begrenzen, gebietet es, eine die sachliche Zuständigkeit nachträglich begründende (bzw. heilende) Rechtsänderung zu berücksichtigen, vorausgesetzt, daß vor der Rechtsänderung nicht bereits eine Verweisung der Rechtsstreitigkeit ausgesprochen worden ist (vgl. Kissel, GVG, 2. Aufl., Anm. 9 zu § 17). D.h. mit der am 24. Dezember 1993 in Kraft getretenen Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung ist die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs auch für vorher bereits anhängig gemachte Streitigkeiten begründet worden, die nach altem Recht noch an das Verwaltungsgericht hätten verwiesen werden müssen.

2. Daß die Gemeinden sich nicht "zum allgemeinen Sachwalter öffentlicher Interessen aufwerfen können", ist in der Rechtsprechung seit langem hinreichend geklärt (vgl. zuletzt BVerwG vom 21.1.1993, NVwZ 1993, 884, 886 r.Sp.u.; vom 29.6.1983, NVwZ 1983, 610; vom 12.9.1980, DVB1 1981, 218/219). Insbesondere betrifft nicht jede Einwirkung, die das Gemeindegebiet berührt, bereits den durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Rechtskreis (Selbstverwaltungsrecht). Der Kläger vermag sich nur insoweit auf die Verletzung eigener Rechte berufen, als es um die Wahrnehmung der im Rahmen der Gesetze bestimmten eigenen

Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft geht.

Die vom Kläger befürchteten zusätzlichen Erschütterungen im Bereich der neuen S-Bahngleise und erheblichen Lärmemissionen, die durch den Betrieb der neuen S-Bahngleise - wie vom Kläger behauptet - zusätzlich ansteigen werden und die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht einzuhalten vermögen, betreffen Rechte der Bürger, die im Einwirkungsbereich des neuen ausgebauten Schienenweges wohnen bzw. dort bebaute oder bebaubare Grundstücke zu Eigentum haben, nicht aber Rechte des Klägers (vgl. BayVGH vom 19.11.1985, BayVB1 1986, 370; vom 12.1.1994 Az. 20 CS 93.3419 zu den Lärmimmissionen von Flugmodellen). Den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV sind jedenfalls keine Ansprüche zu entnehmen, die sich allein auf die Gemeinde als kommunale Hoheitsträgerin beziehen. Es besteht auch keinerlei Veranlassung, den Gemeinden insoweit eine Prozeßstandschaft zugunsten der jeweils betroffenen Bürger zuzugestehen, da diese selbst Inhaber wehrfähiger Rechtspositionen sind und - im vorliegenden Fall - zum Teil davon auch Gebrauch gemacht haben.

3. Die Klage kann sich grundsätzlich auch nicht auf eine Störung des Orts- und Landschaftsbildes stützen, da diesen Belangen weder aus Bundesrecht noch aus Landesrecht sich ergebende eigene Rechte entsprechen. Der Senat hat bereits in seiner Entscheidung vom 19. November 1985 (a.a.O.) ausgeführt, daß die Gemeinden die Belange des Orts- und Landschaftsbildes bei eigenen Planungen zu beachten haben (insbesondere bei der Bauleitplanung, nunmehr § 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB); daraus ergibt sich aber nicht, daß diese bundesrechtlich normierten Belange anderen Planungsträgern dann als eigene Rechte entgegengehalten werden könnten. Auch aus landesrechtlichen, baugestalterischen Vorschriften lassen sich keine Rechte des Klägers herleiten. Insbesondere kann sich der Kläger nicht auf das in Betracht kommende Verunstaltungsverbot (Art. 12 BayBO 82/Art. 11 BayBO 94) berufen; denn das Bauordnungsrecht stellt eine den Gemeinden übertragene Staatsaufgabe dar und in diesem Bereich steht den Gemeinden - im Regelfall - kein Klagerecht gegen staatliche Entscheidungen zu.

Wollte man dem Kläger aus dem auf die Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft bezogenen Selbstverwaltungsrecht ein sogenanntes "Selbstgestaltungsrecht" einräumen (vgl. etwa BVerwG vom 19.3.1976, BayVB1 1976, 692), so könnte hieraus nur dann der Gemeinde ein Abwehrrecht zuwachsen, wenn dieses durch ortsprägende Maßnahmen berührt wäre (BVerwG vom 30.8.1993 Nr. 7 A 14.93 S. 12 AU - insoweit nicht abgedruckt in UPR 1994, 32) oder - mit anderen Worten - grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges oder der örtlichen Strukturen es abzuwehren gälte. Davon kann vorliegend aber keine Rede sein. Der Ortsteil Eg., insbesondere aber der Markt Ki. selbst werden seit Jahrzehnten infolge der nach Norden bzw. nach Süden sich erstreckenden Bebauung von der Fernbahnstrecke München/Rosenheim durchschnitten. Der Kläger hat bisher angesichts der seit mehr als 100 Jahren bestehenden Bahnlinie geplant und den Zerschneidungseffekt, der nunmehr beklagt wird, mit bewirkt und mit in Kauf genommen: Ki. und Eg. sind von dieser so vorgegebenen örtlichen Struktur geprägt. Wenn angesichts dieser Vorbelastung nunmehr zusätzlich S-Bahngleise verlegt werden, die auch der besseren Anbindung der Marktgemeinde im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs dienen, und des weiteren die Errichtung von Schallschutzwänden nördlich und südlich der Fernbahngleise notwendig wird, so mag dies möglicherweise nicht einen unbedingt erfreulichen Anblick bilden. Eine grundlegende

Störung der örtlichen Strukturen wird hierdurch aber nicht bewirkt. Im Gegenteil: Nicht außer Ansatz bleiben kann nämlich, daß die bisher von den bestehenden Fernbahngleisen ausgehenden Lärmimmissionen eine wesentliche Reduzierung erfahren, was erheblichen Teilbereichen in beiden Ortsteilen zugute kommt und zumindest in dieser Hinsicht zu einer strukturellen Verbesserung führt.

Selbst wenn man dem aber nicht folgen und die Klage - zumindest bezüglich des Planungsabschnittes 2 - als wegen einer möglichen Verletzung des gemeindlichen Belanges "Selbstgestaltungsrecht" als zulässig erachten wollte, bliebe sie ohne Erfolg. Denn ausgehend davon, daß die nunmehrige Lückenschließung in Kenntnis der Engpässe auf den S-Bahnstrecken im Großraum Mü. plangerechtfertigt ist (was auch der Kläger nicht in Zweifel zieht), geht der Planfeststellungsbeschluß (Planungsabschnitt 2/S. 291) abwägungsfehlerfrei davon aus, daß angesichts der bereits bestehenden Fernbahngleise mit den dazugehörigen bahneigenen Flächen und bei Beachtung des Gebots der Minimierung von Eingriffen in die Landschaft und in Flächen Dritter allein eine Parallelführung der besonderen S-Bahngleise zur Fernbahnstrecke in Frage kommt, zumal diese von Westen her bereits bis Zo. zu Beginn der 80er Jahre planfestgestellt und in der Folgezeit errichtet worden sind und auch östlich des Bahnhofs Gr. die Abzweigung nach Eb. vorgegeben ist. Die Tieferlegung der besonderen S-Bahngleise bzw. der Gesamtanlage der Bundesbahn bzw. eine teilweise Einhausung der Fernbahnstrecke sind in ihren Auswirkungen hinsichtlich einer Verletzung des "Selbstgestaltungsrechts" wegen des Eingriffs in die örtliche Struktur als ähnlich schwerwiegend anzusehen, wie die planfestgestellte Lösung (Schallschutzwände). Denn ein schon vor dem Ende des 1. Planungsabschnitts beginnender und sich in den 3. Planungsabschnitt hineinziehender Trog würde infolge der Geländeeinschneidung und des größeren Platzbedarfs den Zerschneidungseffekt innerhalb des Marktes Ki. noch erhöhen. Daß die nunmehr gewählte Lösung also zu einer grundlegenden, nicht hinnehmbaren Änderung des örtlichen Gepräges, führen würde, eine solche Änderung bei einer Troglösung (mit teilweiser Einhausung) jedoch vermieden werden könnte, ist so nicht zutreffend.

4. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 26.11.1991, NVwZ 1992, 707 m.w.N.; vgl. auch Kühlung, Fachplanungsrecht, RdNr. 461 ff.) ist eine Gemeinde gegenüber einem fachplanerischen Vorhaben u.a. dann klagebefugt, wenn dieses Vorhaben hinreichend konkrete, nicht notwendig bereits verbindliche gemeindliche Planungen nachhaltig beeinträchtigt und insoweit eine Verletzung der auf dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht beruhenden Planungshoheit in Frage steht (vgl. BayVGH vom 21.1.1993, Az. 20 B 89.865 S. 11 f. AU) oder aber wesentliche Teile der Gemeinde einer durchsetzbaren Planung entzogen werden (BVerwG vom 27.3.1992, UPR 1992, 310). Für ersteres (was hier allein in Frage kommt) genügt es zur Geltendmachung einer möglichen Betroffenheit (i.S.v. § 42 Abs. 2 VwGO) nicht, sich pauschal auf eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit zu berufen, vielmehr ist hinreichend substantiiert darzulegen, wodurch der Planfeststellungsbeschluß die Planungshoheit zu verletzen vermag. Die Klagen bleiben dieser Substantiierung im Ansatz schuldig. Schon im Planfeststellungsverfahren konnte der Kläger nicht dartun, inwieweit er durch die nunmehr planfestgestellten besonderen S-Bahngleise gehindert ist, seine Planungshoheit weiterhin auszuüben, bzw. eine Beschränkung in bereits aufgenommenen Planungen erfährt. Der Kläger ist im gesamten bisherigen Verfahren jeden Hinweis darauf schuldig geblieben, welche bereits hinreichend konkrete Planung (für eine nachhaltige Beeinträchtigung) in Frage käme. Angesichts der seit mehr als 100 Jahren vorhandenen Bahnlinie sind insoweit auch keine Ansätze für nachhaltige

Beeinträchtigungen des Klägers erkennbar. Der Kläger war und ist seinerseits nämlich verpflichtet, seine Planungen auf die vorgegebene Situation abzustellen und hieraus herrührende potentielle Beeinträchtigungen in seine Vorstellungen einzubeziehen (BVerwG vom 30.8.1993, a.a.O., S. 15 AU; BVerwGE 80, 7/10 f.). Aus den vorgelegten Akten ergibt sich, daß der Kläger dieser seiner Verpflichtung bei neuen Planvorhaben - in Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn - auch nachgekommen ist. Ebenso trägt dem der neue Flächennutzungsplanentwurf (Stand: 25.3.1992) Rechnung, wenn er entlang der Bahnlinie beidseits einen jeweils ca. 50 m tiefen Streifen als "möglichen Raum für Lärmschutzmaßnahmen" kennzeichnet (vgl. Nr. 10.2 des Erläuterungsberichts). Der im Klageverfahren erstmals vorgebrachte Einwand, daß vorhandene Wohngebiete entlang der Bahnlinie mit der Gebietsstruktur eines allgemeinen Wohngebiets so nicht ausgewiesen werden könnten, weil die vom Schienenverkehr ausgehenden Emissionen dies nicht zuließen, verfängt nicht. Denn eine Verletzung der Planungshoheit muß ausscheiden, wenn die Planung der Gemeinde bereits verwirklicht ist (BayVGh vom 28.5.1991 Nr. 8 B 88.2211 S. 16 AU) bzw. für (weitere) Planung kein Bedarf mehr besteht.

Der Kläger ist mit seinem nunmehrigen Vorbringen zur Verletzung der Planungshoheit hinsichtlich der Planungsabschnitte 1 und 3 auch ausgeschlossen (§ 36 Abs. 4 Satz 1 BBahnG). Für sämtliche Planungsabschnitte ist die ursprüngliche Bekanntmachung der Planauslegung gemäß § 36 BBahnG mit dem Zusatz versehen gewesen, daß Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind. Dabei muß eine Gemeinde Einwendungen hinsichtlich einer eigenen potentiellen Betroffenheit auch dann fristgerecht vorbringen, wenn sie daneben im Rahmen des § 73 Abs. 2 VwVfG gegenüber der Anhörungsbehörde zur Stellungnahme (im Rahmen der Sachverhaltsermittlung) aufgefordert wird. Daß eine auf eine Präklusion hinweisende Bekanntmachung allein gegenüber Bürgern Geltung haben soll, nicht aber auch gegenüber einer auslegenden und möglicherweise betroffenen Gemeinde, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Zum Planungsabschnitt 3 hat der Kläger lediglich mit Schreiben vom 1. August 1991 Stellung genommen und Einwendungen gemäß dem Gemeinderatsbeschluß Nr. 401 (vom 15.7.1991) erhoben. Zu diesem Zeitpunkt war die Einwendungsfrist, die zum 29. Mai 1991 abgelaufen war, verstrichen. Der Gemeinderatsbeschluß rügt oder problematisiert auch nicht erkennbar, inwieweit durch die bevorstehende Planfeststellung die gemeindliche Planungshoheit verletzt würde. Dasselbe gilt für den Planungsabschnitt 1; die Einwendungsfrist war hier am 15. März 1991 abgelaufen. Erst mit Gemeinderatsbeschlüssen vom 6. Mai 1991 (Nrn. 271 bis 275) erhob der Kläger Einwendungen, die aber wiederum nicht eine Verletzung der kommunalen Planungshoheit zum Gegenstand hatten. Soweit auf die Einwendungen des Klägers hin eine Planänderung erfolgte und diese dem Kläger bekannt gemacht worden ist, erklärte er sich mit der Änderung einverstanden und verzichtete auf die Erhebung weitergehender Einwendungen. Nicht dagegen ist hinsichtlich des Planungsabschnitts 2 eine Präklusion eingetreten. Zwar war auch die ursprüngliche Planauslegung mit einem Hinweis auf eine Präklusion nach Ablauf der Einwendungsfrist (2.7.1991) verbunden gewesen, und ebenso hat der Kläger auch mit Gemeinderatsbeschluß vom 15. Juli 1991 (Nr. 400) und in folgenden Gemeinderatsbeschlüssen eine Verletzung der Planungshoheit substantiiert nicht geltend gemacht. Vielmehr verwandte er sich (fast ausschließlich) für einen höheren Lärm- und Erschütterungsschutz zugunsten seiner Bürger. Dieser ersten Auslegung der Pläne folgte eine Planänderung (Straßenüberführung Mo.Straße). Soweit der Kläger hierzu im vereinfachten Änderungsverfahren angehört worden ist, erfolgte dies nach Akteninhalt wiederum ausdrücklich unter Hinweis auf § 36 Abs. 4 Satz 1 BBahnG (wie später auch das

Erschütterungsgutachten vom 12.8.1992 unter Hinweis auf den Einwendungsausschluß bekannt gemacht worden ist). Doch fehlt ein derartiger Hinweis auf die Präklusion weiterer Einwendungen in der Bekanntmachung der unter dem 22. März 1993 erneut geänderten Pläne mit der Folge, daß die Wirkung des § 36 Abs. 4 Satz 1 BBahnG insoweit nicht eingetreten ist.

Von all dem abgesehen müßten die Klagen gegen sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse mit dem Einwand einer Verletzung der Planungshoheit auch in der Sache selbst ohne Erfolg bleiben. Denn die Planfeststellungsbehörde handelt nicht abwägungsfehlerhaft, wenn sie auf den bloßen Einwand der Verletzung der Planungshoheit eigene Ermittlungen über den Stand von Bauleitplanungen nicht anstellt und Planungen der Gemeinde in der Abwägung nicht berücksichtigt, weil diese nicht hinreichend konkret dargestellt wurden. Bei derart pauschalen Einwendungen besteht keine Verpflichtung nachzuforschen, welche Planungen es gibt, wie weit sie gediehen sind und sich konkretisiert haben und ob deren Verwirklichung durch Maßnahmen der Fachplanung nachhaltig gefährdet erscheinen. Dies entspricht ständiger Rechtsprechung (BVerwGE 74, 124/132 m.w.N.; BVerwG v. 30.8.1993, a.a.O., S. 16 AU).

5. Die Berufung auf eine Verletzung der Finanzhoheit ist dem Kläger ebenfalls grundsätzlich zuzugestehen (BVerwG vom 11.5.1984, DÖV 1985, 113; Kühling, a.a.O., RdNr. 461). Diese Rechtsposition des Klägers wird aber nicht schon deswegen beeinträchtigt, weil das streitige Planvorhaben das Gemeindegebiet berührt und somit - im weitesten Sinne - die Finanzhoheit dergestalt tangiert werden kann, daß in Anpassung an die Vorgaben der Fachplanung Korrekturen an öffentlichen Einrichtungen oder an gemeindlichen Planungen notwendig werden, die gegebenenfalls mit finanziellen Aufwendungen verbunden sein können. Denn eine derartige Berührung von Maßnahmen der Fachplanung mit Belangen des örtlichen Bereichs sind oft gegeben und lassen sich nicht immer ausschließen. Die Befugnis einer Gemeinde, einen Planfeststellungsbeschluß unter Berufung auf eine Verletzung der Finanzhoheit anzugreifen (§ 42 Abs. 2 VwGO), ist vielmehr - ähnlich wie bei der Verletzung der Planungshoheit - erst dann zu bejahen, wenn gemeindliche Folgemaßnahmen(-lasten) dargetan werden können, die zum einen zwingend auf Maßnahmen der Fachplanung zurückzuführen sind und die Verauslagung eigener Mittel unausweichlich machen, zum anderen die Mittelbereitstellung durch die Gemeinde mehr als nur geringfügig ist und schließlich die die Folgekosten auslösende Maßnahme der Fachplanung ohne Zustimmung der Gemeinde oder entgegen deren ausdrücklichen Willen zur Ausführung gelangt.

Wenn die Klagen die Verletzung der Finanzhoheit allein mit der Möglichkeit begründen, daß der Kläger im Rahmen von Kreuzungsbaumaßnahmen mit einer Inanspruchnahme nach den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG - vom 21.3.1971 BGBl I S. 337) wird rechnen müssen, so werden sie dem Erfordernis, eine Betroffenheit ausreichend darzutun, nicht gerecht. Dem Kläger ist es nach dem Inhalt der drei Planfeststellungsbeschlüsse auch nicht möglich, in Zusammenhang mit den Kostenfolgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Rechtsverletzung aufzuzeigen. Dabei mag eine Entscheidung der grundsätzlichen Frage dahingestellt bleiben, ob eine Gemeinde, die sich nur auf ein derivatives Steuerfindungsrecht berufen kann, durch ein Bundesgesetz eben in dieser Finanzhoheit berührt wird, das der Gemeinde aufgibt, sich an gebietsbezogenen, gemeindliche Pflichtaufgaben betreffenden Folgekosten einer Maßnahme der Fachplanung zu beteiligen.

Bei den in Frage stehenden Kreuzungsbaumaßnahmen handelt es sich nicht um den Bau neuer Kreuzungen im Sinne von § 2 Abs. 1 EKrG, sondern um den Umbau bzw. Ausbau

bestehender Kreuzungen infolge einer neuen "Abwicklung' des Verkehrs" (§ 3 Nr. 3 EKrG). Gemäß § 12 EKrG fallen die entstehenden Kosten entweder demjenigen zur Last, der die Änderung veranlaßt (§ 12 Nr. 1), bzw. beiden Beteiligten, wenn beide die Änderung verlangen (§ 12 Nr. 2). Im Planungsabschnitt 1 bezeichnet der Planfeststellungsbeschluß die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke bei km 28,443 (Rad- und Fußwegunterführung) als eine Maßnahme nach § 12 Nr. 1 EKrG, eine Maßnahme, die also nicht zu Lasten des Klägers geht (PFB S. 62); dasselbe gilt für die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die B 304 (PFB S. 68). Anders verhält es sich bei der Verbreiterung der Eisenbahnbrücke bei km 29,922 (Unterführung der An.Straße). Diese Baumaßnahme stellt sich als eine solche nach § 12 Nr. 2 EKrG dar. Die Planung erfolgte in Abstimmung mit dem Kläger, der lediglich um Prüfung der Möglichkeit eines Durchstichs der An.Straße für einen Fuß- und Radweg gebeten hat (Gemeinderatsbeschluß Nr. 274 vom 6.5.1991), sich ansonsten aber mit der Planung (Planbeilage 5.3) ausdrücklich einverstanden erklärte (Gemeinderatsbeschluß 110 Nr. 281 vom 19.8.1991) und folglich im Erörterungstermin diesbezüglich auch keine Einwendungen mehr erhob. Eine im Planungsabschnitt 3 aufgeführte Verbreiterung der Eisenbahnbrücke bei km 36,209 für eine Feld- und Waldwegunterführung unterfällt wiederum nur § 12 Nr. 1 EKrG (PFB S. 60). Im Planungsabschnitt 2 sind nur die Verschiebung der Kreuzung mit der K.-B.-Straße von km 31,919 nach km 31,932 (PFB S. 76) sowie die Verschiebung der kreuzenden Mo.Straße von km 32,950 nach km 32,944 (PFB S. 84) als dem § 12 Nr. 2 EKrG unterfallende Maßnahmen vorgesehen. Der Kläger hat aber für beide Kreuzungen wiederum seine eigenen Planungen eingebracht (vgl. Gemeinderatsbeschlüsse Nrn. 266/267 vom 11.4.1991). Mit Gemeinderatsbeschluß vom 9. März 1992 stimmte der Kläger dem Kreuzungsausbau an der Mo.Straße ausdrücklich zu. Der Einwand des Klägers (Gemeinderatsbeschluß Nr. 400 vom 15.7.1991), daß aus dem zuletzt provisorischen Knotenendpunktausbau der Brücke an der K.-B.-Straße sich keine Kostenverschiebung zu Ungunsten der Gemeinde gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ergeben dürfe, vermag eine Verletzung der Finanzhoheit durch den Planfeststellungsbeschluß nicht zu begründen. Denn zum einen wird dieses Kreuzungsbauwerk - wie ausgeführt - den Planvorstellungen der Gemeinde entsprechend ausgebaut. Zum andern ist eine endgültige Fertigstellung der Maßnahme infolge noch fehlender weiterer Planungen des Klägers nicht möglich. Im übrigen sind derartige Fragen der Kostenaufteilung typische Bestandteile einer Vereinbarung nach § 5 EKrG bzw. - falls eine solche nicht zustande kommt - Gegenstand einer Anordnung nach §§ 6, 7 EKrG.

Allein in diesen Verfahren hat sich der Kläger dann wegen einer eventuell überhöhten Kostenbelastung zur Wehr zu setzen. Eine Verletzung der Finanzhoheit durch eine Maßnahme der Fachplanung scheidet aber aus, wenn mit einem Kreuzungsbauwerk seitens der Gemeinde grundsätzlich Einverständnis besteht, lediglich aber über Details der Kostenaufteilung keine Einigung herbeigeführt werden kann.

Die Rüge des Klägers, durch die in den Planfeststellungsbeschlüssen vorgesehene Gestaltung der Lärmschutzwände in eigenen Rechten verletzt zu werden, bezieht sich zutreffender Weise wohl eher auf eine mögliche Verletzung des sogenannten gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts, die oben aber verneint worden ist. Doch auch eine Verletzung der Finanzhoheit scheidet unter diesem Gesichtspunkt aus. Die Planfeststellung zum Planungsabschnitt 2 geht von einer Regelausstattung der Lärmschutzwände aus, wobei im Brückenbereich erst 2 m über Schienenoberkante eine transparente Ausgestaltung erfolgt, ansonsten hierauf zum Schutz der Vögel verzichtet wird. Darüberhinaus werden die

Lärmschutzwände soweit möglich durch Vorpflanzungen oder Begrünungen in Abstimmung mit der Gemeinde in die Landschaft eingebunden (PFB S. 34, 295). Mitentscheidend für die Ausgestaltung der Wände muß letztendlich deren lärmabsorbierende Funktion sein. Diese so vorgesehene Ausstattung der Lärmschutzwände ist nach Ansicht des Senats ausreichend, zumal auch nicht ersichtlich ist, welche zusätzlichen gestalterischen Maßnahmen über eine Begrünung und Bepflanzung hinaus in Frage kämen. Hierüber ist der Kläger sich auch offensichtlich selbst nicht im klaren.

6. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen war vorzusehen, da sie jeweils Sachanträge gestellt und damit auch ein Kostenrisiko übernommen hat (§ 162 Abs. 3, § 154 Abs. 3 VwGO). Die vorläufige Vollstreckung der. Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

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

III.

Die Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klagen sind unbegründet. Nachdem der Kläger in den Hauptsacheverfahren unterliegt, überwiegt sein Interesse, vor Rechtskraft der Entscheidungen nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden, nicht das Interesse der Beklagten und der Beigeladenen, mit der Errichtung besonderer S-Bahnleise im Bereich Ki./Gr. den Ausbau des Ostarmes der S 5 zu Ende zu bringen und in diesem Bereich somit von einem weiteren Mischbetrieb auf der Hauptabfuhrstrecke Abstand nehmen zu können.

Die Kostenentscheidung des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens folgt derjenigen des Hauptsacheverfahrens.

IV.

Die Streitwertfestsetzungen beruhen auf § 13 Abs. 1 Satz 1, § 20 Abs. 3 GKG.

Rechtsmittelbelehrung

(gilt nur für das Hauptsacheverfahren)

Nach § 84 Abs. 2 und 3 VwGO können die Beteiligten innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Gerichtsbescheids beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich (Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München, Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München) oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle mündliche Verhandlung beantragen; in diesem Fall gilt der Gerichtsbescheid als nicht ergangen; sonst wirkt er als Urteil.

Wahlweise kann auch 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: Postfach 34 01 48, 80098 München) 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.

Wird von beiden Rechtsbehelfen Gebrauch gemacht, findet mündliche Verhandlung statt.