

Sachgebiete: Verwaltungsprozeßrecht, Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 5/97

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 18.11.1996

Aktenzeichen: 20 B 95.3562 (Urteil ist rechtskräftig)
(M 3 K 93.4931)

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 86 Abs. 3 VwGO, § 88 VwGO, § 74 Abs. 2 VwVfG,

Stichworte:

Schließung Bahnübergang; Abwägung; Planergänzungsantrag; Regelung der Berechnungsgrundlage der Entschädigung;

Leitsätze:

Dem Interesse eines Anliegers an der Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Verkehrsanbindung wird genügt, wenn diesem ein wegemäßig fast völlig gleichwertiger Ersatz angeboten wird.

Planergänzungsansprüche sind nicht schon im Planaufhebungsantrag enthalten, sondern müssen auch positiv gestellt werden (§ 88 VwGO).

Die Berechnungsgrundlage der Entschädigung ist in der Planfeststellung zu regeln.

Urteil

- 20. B 95.3562 Bay VGH - rechtskräftig
- VG München 06.03.1995- M 3 K 93.4931 -

In der Verwaltungsstreitsache _ _ _ _ wegen Beseitigung. eines Bahnübergangs;
hier: Berufung des Klägers gegen das Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichts München vom 6. März 1995,
erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat, durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Reiland und die Richter am Verwaltungsgerichtshof Guttenberger und Läßle ohne mündliche Verhandlung

am 18. November 1996 folgendes Urteil:

I. Die Berufung wird zurückgewiesen.

II. Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens. Die Beigeladene trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger, Eigentümer des östlich der Bahnlinie (Mü.-) Ho.-Schl. gelegenen Gutes W.burg, wendet sich dagegen, daß die Beigeladene einen Bahnübergang an dieser Linie schließt und ihm dadurch den Zugang zu seinen westlich der Bahnlinie gelegenen Gutsflächen (nach seinen Angaben ca. 25 ha land- und forstwirtschaftlicher Grund) erschwert.

Bei dem betreffenden Bahnübergang bei km 14,800 kreuzt ein zum Gut W.burg gehörender Privatweg die 1861 errichtete Bahnstrecke; grundbuchliche oder andere schriftliche Festlegungen zu dem Bahnübergang bestehen nicht. Der Übergang soll geschlossen werden, weil die dortigen Schranken von einem Schrankenwärterposten bedient werden und derartige Posten, wie auch sonst. im Bereich der Beigeladenen, aus Kostenersparnisgründen aufgelöst werden. Das Gelände westlich der Bahn soll stattdessen durch einen Übergang bei km 14,425 erreicht werden, wo ein ebenfalls zum Gut W.burg gehöriger Privatweg die Bahn kreuzt; als Ersatz für den aufzulassenden Bahnübergang soll die dortige, dem Öffnen der Schranken dienende Klingelanlage durch eine mit dem Bahnhof Mi. verbundene Gegensprechanlage ersetzt werden, was inzwischen bereits geschehen ist.

Der Kläger unterhält westlich der Bahn nach seinen Angaben eine Viehherde mit etwa 60 Mutterkühen und 60 Kälbern. Der Gutsverwalter hat angegeben (Ortstermin vom 23.7.1996), er müsse wegen des Viehs die Bahnlinie täglich mindestens einmal überqueren, wenn Heu gemacht werde, wesentlich öfter; im Herbst finde etwa zwei bis drei Wochen lang täglich zweimal Viehtrieb über die Bahnlinie statt. Der Kläger ist der Ansicht, der neue Bahnübergang führe insbesondere beim Viehtrieb zu Erschwerungen wegen des Umwegs und der Wartezeiten an der Gegensprechanlage. Er verweist ferner darauf, daß die Erschließung des ebenfalls westlich der Bahn gelegenen und zum Gut W.burg gehörenden Sch.hofs (der nach den Feststellungen beim Ortstermin landwirtschaftlich genutzt wird und zwei Wohneinheiten enthält) erschwert wird. Außer dem Gelände des Klägers muß westlich der Bahnlinie noch eine Schleusenanlage der Stadtwerke Mü. an der Sch. erreicht werden.

Der Kläger hat seine Bedenken gegen die Schließung des Bahnübergangs im Planfeststellungsverfahren vorgetragen, zunächst unterstützt vom Landwirtschaftsamt und vom Bauernverband, die ihre Bedenken jedoch im Erörterungstermin zurückgestellt haben.

Mit Beschluß vom 23. September 1993 hat die Deutsche Bundesbahn - Bundesbahndirektion Mü. - den Plan für die Beseitigung des Bahnübergangs bei km 14,800 festgestellt und dabei die Einwendungen des Klägers zurückgewiesen. Im einzelnen wird dabei unter der Überschrift "Entscheidung" zu den angeblichen Wegerechten des Klägers ausgeführt: "Soweit im Erläuterungsbericht private Rechte des Einwenders bestritten wurden, ist dies nicht mehr aufrechtzuerhalten. Zwar kann kein privatrechtliches Vertragsverhältnis nachgewiesen werden, es ist aber davon auszugehen, daß dem Eigentümer des Privatweges im Zuge dieses Bahnübergangs eine altrechtliche Dienstbarkeit zusteht. Diese Dienstbarkeit kann durch unvordenkliche Verjährung entstanden sein." Es folgen Ausführungen darüber, daß der Kostendruck die Bahn zu Rationalisierungen zwingt und daß in der Umgebung weitere Bahnübergänge, insbesondere der bei km 14,425, zur Verfügung stehen. Die Erstellung einer Überführung sei unter diesen Umständen unverhältnismäßig. Weiter heißt es: "Für den Entzug der Rechte an dem Bahnübergang ist dem Grunde nach Entschädigung nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen zu leisten. Die Deutsche Bundesbahn ist bereit, für die entstehenden Mehrwege durch die Beseitigung des Bahnübergangs bei Bahn-Kilometer 14,800 eine Entschädigung zu leisten, deren Umfang durch ein Gutachten zu ermitteln ist.

Nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wird das erforderliche Gutachten über die Mehrwegeentschädigung in Auftrag gegeben."

Der Kläger hat gegen diesen Beschluß fristgerecht Klage zum Verwaltungsgericht München erhoben, dabei im wesentlichen sein Einwendungsvorbringen wiederholt und beantragt, den Planfeststellungsbeschluß aufzuheben, hilfsweise die Beklagte zu verpflichten, anstelle des Übergangs einen Viehdurchlaß planfestzustellen. Mit Urteil vom 6. März 1995 hat das Verwaltungsgericht die Klage abgewiesen. Die Auflassung des Bahnübergangs sei objektiv erforderlich. Die Belange des Klägers seien abgewogen worden und das Ergebnis halte - angesichts des relativ geringen Umweges, der nun nötig werde - der Nachprüfung stand.

Mit seiner fristgerechten Berufung gegen diese Entscheidung ließ der Kläger beantragen (Schriftsatz vom 31.1.1996),

den Planfeststellungsbeschluß vom 23. September 1993 und das Urteil des Verwaltungsgerichts aufzuheben.

Er vertieft sein Vorbringen, daß der Bahnübergang bei km 14,425 keinen zureichenden Ersatz bieten könne.

Die Beklagte tritt der Berufung entgegen.

Nach gescheiterten außergerichtlichen Vergleichsverhandlungen haben die Beteiligten auf mündliche Verhandlung verzichtet.

Im übrigen wird auf die Gerichts- und Behördenakten, insbesondere auf die Niederschrift über den Ortstermin vom 23. Juli 1996 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung hat keinen Erfolg. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

1. Zunächst erscheint es erforderlich, das vom Gericht zu lösende Problem näher zu umschreiben, da insoweit im bisherigen Verfahren Unklarheiten aufgetreten sind.

a) Die im Planfeststellungsbeschluß so bezeichnete "Entscheidung" über die Einwendungen des Klägers ist, soweit den Einwendungen entsprochen wird, nach Wortlaut und Sinn ein Verwaltungsakt, der bestandskräftig geworden ist und vom Gericht daher ohne weitere Prüfung zugrunde zu legen ist. Es steht damit fest, daß die Beklagte und Beigeladene (als Rechtsnachfolger der früheren Deutschen Bundesbahn) dem Kläger ein Recht an dem zu schließenden Bahnübergang im Sinne einer altrechtlichen Dienstbarkeit zuerkennen und deswegen eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach verbindlich anerkannt haben.

b) Sowohl der Übersichtslageplan als auch das Ergebnis der Ortsbesichtigung zeigen jedoch, daß das vom Kläger ebenso wie vom Planfeststellungsbeschluß in diesem Zusammenhang gebrauchte Wort "Mehrweg" keine Berechtigung hat. Der Weg nach Mi. vom Sch.hof und den umgebenden landwirtschaftlichen Flächen aus ist über den bisherigen Bahnübergang (bei Kilometer 14, 800) nur ganz geringfügig kürzer (weil etwas weniger "über Eck") als

über den Ersatz-Bahnübergang (bei Kilometer 14, 425); in Richtung Norden ist der Ersatz-Bahnübergang ohnehin günstiger. Dieser kaum merkliche Umweg wurde beim Ortstermin richtigerweise von den Beteiligten gar nicht problematisiert, zumal auch der Ausbauzustand beider Wege (in beiden Fällen Schotterstraßen) identisch ist. Es handelt sich hierbei folglich um einen Belang, der schon wegen Geringfügigkeit keine weiteren Rechtsfolgen auslösen kann.

c) Das eigentliche und einzige Problem liegt darin, daß die Sicherung gleich welchen Bahnübergangs durch Schranken mit Gegensprechanlage zu deutlich längeren Wartezeiten der Wegebenutzer führt als die bisherige Schrankenanlage mit Schrankenwärter. Auf die Feststellungen beim Ortstermin wird insoweit Bezug genommen. Auch nach den Angaben der Beigeladenen (der Kläger geht noch weiter) kann die Wartezeit im ungünstigsten Fall 20 Minuten betragen und zwar bei Zugbegegnungen in Mi., die etwa sechsmal am Tag stattfinden; insgesamt verkehren werktäglich in beiden Richtungen etwa 26 Züge. Zu den im Terminerörterten Einsätzen bei Notfällen hat die Beklagte nunmehr auf die Möglichkeit hingewiesen, daß der Fahrdienstleiter Züge auch auf offener Strecke anhalten könne, um den Übergang für Straßenfahrzeuge freizugeben; mit dem Kläger muß allerdings bezweifelt werden, daß sich dies im Ernstfall auf bestmögliche Weise durchführen läßt.

Insgesamt ist der Senat der Auffassung, daß der Zugang zu den Flächen westlich der Bahnlinie durch das neue Schrankensystem erschwert wird. Für den Viehtrieb und den sonstigen landwirtschaftlichen Verkehr wird sich diese Erschwerung allerdings in Grenzen halten, weil die Zahl der notwendigen Überquerungen begrenzt ist und weil es auch nicht übermäßig schwierig sein dürfte, bei Kenntnis des Fahrplans verkehrsrärmere Zeiten für die Überquerung auszuwählen. Für das Wohngebäude Sch.hof fällt die Erschwerung dagegen stärker ins Gewicht, weil die Mobilität von Bewohnern, die ihre Wohnung bis zu 20 Minuten auf der Straße nicht erreichen oder verlassen können, in merklicher und unüblicher Weise eingeschränkt ist, von der Problematik der Notfälle ganz abgesehen.

Es fällt allerdings auf, daß dieser dem Senat gewichtiger erscheinende Punkt vom Kläger zumindest anfangs eher zweitrangig behandelt wurde: In seinem Vorbringen im Planfeststellungsverfahren und im erstinstanzlichen Verfahren stand, wie schon der dortige Hilfsantrag zeigt, der Viehtrieb deutlich im Vordergrund.

2. Angesichts der so umschriebenen Problemlage kann dem (allein) gestellten Antrag auf Planaufhebung nicht stattgegeben werden. Daß es bei den heutigen Personalkosten gerechtfertigt ist, die Auflösung von Schrankenwärterposten anzustreben, läßt sich nicht in Zweifel ziehen; dies gilt umso mehr für Bahnübergänge mit einer so geringen Verkehrsbedeutung wie dem vorliegenden.

Das Interesse eines Anliegers an der Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Verkehrsverbindung ist zwar als privater Belang in die fachplanerische Abwägung einzustellen (BVerwG v. 15.5.1996, DVB1 1996, 925). Diesem Gebot ist aber schon dadurch genügt, daß dem Kläger ein wegemäßig fast völlig gleichwertiger Ersatz (Bahnübergang) angeboten ist. Das einzige Problem liegt in der technischen Ausstattung dieses Bahnübergangs. Es wäre nicht durch eine Aufhebung, sondern gegebenenfalls durch eine Ergänzung der streitigen Planfeststellung zu lösen, nämlich durch eine Erweiterung der dortigen Nebenbestimmungen (in der derzeitigen Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses findet sich die Festlegung über die technische Ausstattung des Ersatz-Bahnübergangs in den "Entscheidungen" über die Einwendungen). Lediglich wenn die Gesamtkonzeption der Planung dadurch in Frage gestellt würde, kommt eine bloße

Planergänzung nicht mehr in Betracht, sondern es müßte der Plan aufgehoben werden (BVerwGE 56, 110/133). Diese Voraussetzung kann hier schon deshalb nicht gegeben sein, weil die damalige Bundesbahndirektion Mü. eine verbesserte technische Ausstattung des Bahnübergangs - durch eine Lichtzeichenanlage - offenbar zunächst selbst in Betracht gezogen hat (s. Planfeststellungsbeschluß S. 2, vorletzter Absatz).

3. Die somit allenfalls in Betracht kommende Planergänzung ist kein Entscheidungsgegenstand, weil der Kläger in dieser Richtung keinen Antrag gestellt hat. Planergänzung bedeutet nicht nur teilweise Aufhebung der Planfeststellung sondern auch positive Ergänzung (BVerwG a.a.O.); infolgedessen sind Planergänzungsanträge nicht schon im Planaufhebungsantrag enthalten, sondern müssen, soll das Gericht über sie entscheiden können (§ 88 VwGO), auch positiv gestellt werden (BVerwG v. 10.7.1995, NVR 1996, 287). Dies ist hier nicht geschehen; insbesondere hat der Kläger seinen in erster Instanz gestellten Hilfsantrag im Berufungsverfahren nicht mehr weiter verfolgt.

Das Gericht war nicht gehalten, den Kläger zu einer Erweiterung seiner Anträge zu veranlassen. Was die Rechtsfigur der Planergänzungsanträge im allgemeinen angeht, braucht sie einem im Verwaltungsrecht erfahrenen Rechtsanwalt nicht erläutert zu werden, zumal in der ersten Instanz dieses Verfahrens bereits ein solcher Antrag gestellt worden war. Was die Pflicht des Gerichts betrifft, auf sachdienliche Antragstellung hinzuwirken (§ 86 Abs. 3 VwGO), kann es sich hierbei nur um die sachgerechte Formulierung von Forderungen handeln, die Forderungen selbst müssen vom Kläger ausgehen und können diesem nicht vom Gericht nahegebracht werden. Der Kläger hat sich hier nicht klar festgelegt, welche der denkbaren Lösungsmöglichkeiten er anstrebt, bzw. er kann mit der von ihm bevorzugten Lösungsmöglichkeit jedenfalls nicht durchdringen, so daß ihm eine Antragstellung in dieser Richtung nicht nahelegen war.

Als Lösungsmöglichkeiten sind denkbar: eine Verbesserung und/oder Präzisierung der Entschädigungsregelung im Planfeststellungsbeschluß; eine Verbesserung der technischen Ausstattung des Ersatz-Bahnübergangs, insbesondere durch eine Lichtzeichenanlage statt einer Wechselsprechanlage (mit dadurch kürzeren Schließungszeiten); eine Unterführung oder Überführung. Der Kläger hat letzteres für sinnvoll erklärt (Niederschrift des Erörterungstermins vom 23.7.1996, S. 5), kann damit aber nicht durchdringen: Die offenkundig erheblichen Kosten einer Unterführung oder Überführung würden in keinem vernünftigen Verhältnis zur Verkehrsbedeutung des Übergangs stehen, der lediglich eine Schleusenanlage, ein Wohnhaus mit zwei Wohnungen und landwirtschaftliche Flächen erschließt, die im größten Teil des Jahres nur ein bis zweimal täglich erreicht werden müssen. Was die anderen beiden Möglichkeiten angeht, hat sich der Kläger nicht klar festgelegt; er hat lediglich erklärt, er halte eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranke für den Fall des Viehtriebs für zu gefährlich (Niederschrift a.a.O. S. 4).

Unter diesen Umständen gibt es keine Planergänzungen, über die der Senat entscheiden müßte oder auch nur dürfte. Es erscheinen jedoch folgende skizzenhaften Hinweise angebracht, da das Verfahren schon wegen der angekündigten Entschädigungsfestsetzung weitergehen wird: Die Berechnungsgrundlage der Entschädigung hätte nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu derartigen Fällen bereits in der Planfeststellung geregelt werden müssen (BVerwGE 71, 166/174 f.). Da dies nicht geschehen ist, wird über die Berechnungsgrundlage in der ergänzenden Planfeststellung zu befinden sein. Hierbei wird es, wie ausgeführt, nicht, jedenfalls nicht in erster Linie, um die "Mehrwege" gehen können, sondern um die Erschwerungen durch die Gegensprechanlage. Der beim Ortstermin erörterte Gedanke, anstelle der Entschädigung eine Lichtzeichenanlage in Betracht zu

ziehen, ist damit nicht abgetan, sondern sollte im Auge behalten werden, zumal es nach der Aussage von Herrn He. von der Beigeladenen und im Gegensatz zur Aussage des Klägers bisher bei solchen Anlagen keine Schwierigkeiten durch landwirtschaftlichen Verkehr gegeben hat; es dürfte sich dabei um eine technisch weit befriedigendere Lösung handeln, die zwar teurer ist, andererseits aber auch ggf. hohe Gutachter- und Entschädigungskosten erspart. Im übrigen ist - sinngemäß, denn es handelt sich nur um einen Privatweg (siehe § 1 Abs. 4 EKreuzG) - auf die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsrechts zu verweisen, insbesondere auf § 3 Nr. 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes; die vom Kläger als Wegeeigentümer und hauptsächlichem Nutznießer des Bahnübergangs strikt abgelehnte Kostenbeteiligung ist dem Eisenbahnkreuzungsgesetz dabei nicht völlig fremd (§ 12 Nr. 1 und 2; Gedanke der Vorteilsausgleichung).

4. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO, ihre vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO § 708 Nr. 10 ZPO. Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die nicht durch Antragstellung ein eigenes Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3 VwGO), entspricht nicht der Billigkeit (§ 162 Abs. 3 VwGO).

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

Rechtsmittelbelehrung

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgeschichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelaßplatz 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 Verwaltungsgeschichtshofs 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, Guttenger, Läßle.

Beschluss :

Unter Abänderung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts München vom 6. März 1995 wird der Streitwert für beide Rechtszüge auf jeweils 20.000.- DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1, § 14 Abs. 1, § 25 Abs. 3 GKG).

Dr. Reiland, Guttenger, Läßle.

