

Sachgebiete: Planfeststellungsrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 33/96

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 19.04.1996

Aktenzeichen: 20 A 95.40023 u.a.

(20 A 95.40024; 20 A 95.40026 u. 40027; 20 A 95.40029 - 40037, 40039;
20 A 95.40041 – 40049; 20 AS 96.40004 – 40012; 20 AS 96.40014 – 40023;
20 AS 96.40024 – 40027)

Leitsätze:

1. Die nach dem Grundsatz des Individualrechtsschutzes gebotene Begrenzung der Klagebefugnis hat sich an den durch die planfestgestellte Strecke in ihrem unmittelbaren Ausstrahlungsbereich hervorgerufenen Auswirkungen zu orientieren. Ein uneingeschränkter Verursachungsbegriff würde infolge der im allgemeinen weiträumigen Zugverbindungen zu häufig fast deutschlandweiten Betroffenheiten führen.
2. Die Abgrenzung der geschützten Nachbarschaft ist aus den einschlägigen gesetzlichen Regelungen (§§ 41 Abs. 1 BImSchG und 1 Abs. 2 16. BImSchV) zu gewinnen. Bloße Änderungen des Betriebes einer bestehenden Bahnstrecke begründen keine Ausgleichspflichten.
3. Einer Vorlage zur Auslegung des Begriffs "Projekt" an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften bedarf es nicht, wenn es sich nicht um eine Eisenbahnfernverkehrsstrecke bzw. um einen Bestandteil einer solchen Strecke handelt.
4. Lärmsanierungsansprüche sind aufgrund der privatrechtlichen Rechtsstellung der Deutschen Bahn AG nach § 906 BGB vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 18 AEG, § 42 Abs. 2 VwGO, § 906 BGB,
§ 41 BImSchG, § 42 BImSchG, § 3 BImSchG,
Art. 4 Abs. 1 Richtlinie 85/337/EWG,

Stichworte:

Eisenbahnrechtliche Planfeststellung, Umfang der Klagebefugnis, Verursachungsbegriff, Individualrechtsschutz, Nachbarschaft im Sinne des BImSchG, Betriebsänderung einer bestehenden Bahnstrecke, Begriff "Projekt" im Europäischen Gemeinschaftsrecht, Lärmsanierung nach Zivilrecht,

Urteil u. Beschluss

(BayVGH, 20.Senat)

In den Verwaltungsstreitsachen _ _ _ _ wegen Planfeststellung für den Neubau der zweigleisigen S-Bahn-Strecke N.-Flughafen von km 31,000 bis km 37,945 (Klagen und Anträge nach § 80 Abs. 5 VwGO) erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat, durch den Vorsitzenden

Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. R. und die Richter am Verwaltungsgerichtshof H. und G. aufgrund der mündlichen Verhandlung am 19. April 1996

in den Verfahren Az. 20A 95.40023, 40024, 40026 und 40027, 40029 bis 40037, 40039 und 40041 bis 40049 folgendes **Urteil**:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen werden abgewiesen.

III. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen im Verhältnis der Anteile an dem festgesetzten Gesamtstreitwert. Die Kläger zu 14. und 15. tragen den auf sie entfallenden Kostenanteil jeweils gesamtschuldnerisch.

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

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

und in den Verfahren 20 AS 96.40004 bis 40012, 40014 bis 40023 und 40024 bis 40027 folgenden **Beschluß**:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Anträge werden abgelehnt.

III. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen im Verhältnis ihrer Anteile an dem festgesetzten Gesamtstreitwert. Die Kläger zu 14. und 15. tragen den auf sie entfallenden Kostenanteil jeweils gesamtschuldnerisch.

sowie in allen vorstehend genannten Verfahren folgenden **Beschluß**:

Der Streitwert in den Klageverfahren wird bis zur Verbindung der Klagen für die Klägerinnen zu 1. bis 4. auf je 100.000,-- DM und für die Kläger zu 5. bis 23., für die Kläger zu 14. und 15. jeweils zusammen auf je 20.000,-- DM festgesetzt, von da an auf 780.000,-- DM.

Der Streitwert in den Antragsverfahren wird bis zur Verbindung für die Klägerinnen zu 1. bis 4. auf je 50.000,-- DM und für die Kläger zu 5. bis 23., für die Kläger zu 14. und 15. jeweils zusammen, auf je 10.000,--DM festgesetzt, von da an auf 390.000,-- DM.

Tatbestand:

Die Kläger - die Kläger zu 5) bis 23) als Eigentümer von Grundstücken oder Wohnungen entlang der Bahnstrecke M.-R. im Bereich der Gemeinden O., U., E. und N. - wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn-Bundesamts vom 30. Dezember 1994 für den Neubau

der zweigleisigen Strecke N.-Flughafen von km 31,000 bis km 37,945 in den Gemeinden N. und H. und der Stadt F. (Verbindungsspange N.).

Durch das planfestgestellte Vorhaben soll der Flughafen über eine zweite Verbindung direkt an den Westen M.s angebunden werden. Von den zwischen M. und O. derzeit im 20-Minuten-Takt verkehrenden 118 S-Bahnzügen der Strecke M.-F. (S _) sollen wie bisher im 20-/40-Minuten-Takt 82 in Richtung Freising weitergeführt, in N. getrennt ("geflügelt") und in Gegenrichtung wieder gekoppelt werden. Die in O. endenden weiteren 36 S-Bahnzüge sollen erst nach Anpassung der Bahnanlagen im Streckenabschnitt zwischen O. und N. ohne "Flügelung" in N. in einem ganztägigen 20-Minuten-Takt direkt zum Flughafen geführt werden, von und nach F. soll es bei dem 20-/40-MinutenTakt mit insgesamt 82 S-Bahnzügen verbleiben. Bei entsprechendem Bedarf könnten tagsüber neben der S _ zusätzlich bis zu sechs Airport-Expreßzüge pro Richtung über die Westanbindung von und zum Flughafen eingesetzt werden. Im Schallgutachten (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) sind zusätzlich zwei Nahgüterzüge berücksichtigt. Eine im 20-Minuten-Takt verkehrende Expreß-S-Bahn und parallel hierzu Fernzüge im Stundentakt zum Flughafen würden jedoch einen drei- bis viergleisigen Ausbau des Gesamtstreckenabschnitts zwischen M.-Ne. und N. voraussetzen, der einer späteren eigenständigen Planungs- und Baustufe vorbehalten ist.

Die Klägerinnen zu 1) bis 4) führen zur Begründung ihrer Klagen aus:

Zu Unrecht meine die Planfeststellungsbehörde, die Klägerinnen hätten allgemeine Verkehrssteigerungen an der bestehenden Strecke hinzunehmen und die Klägerinnen zu 1), 3) und 4) seien am Verfahren nicht zu beteiligen gewesen. Bei dem von den Klägerinnen verfolgten Anspruch auf Vermeidung weiterer Lärmimmissionen infolge des durch die Planfeststellung zugelassenen künftigen Schienenverkehrs handle es sich um Vorsorge hinsichtlich künftiger, nicht um die Sanierung bereits eingetretener Lärmbeeinträchtigungen. Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren enthielten konkrete Angaben zu den zu erwartenden Belästigungen nur für den unmittelbaren Baubereich im Gebiet der Gemeinde N.. Die Klägerinnen hätten deshalb ihre Betroffenheit in ihrem Selbstverwaltungsrecht, insbesondere in ihrer Planungshoheit, die Klägerinnen zu 1), 3) und 4) generell, die Klägerin zu 2) hinsichtlich des übrigen Ortsbereichs, nicht annähernd abschätzen können. Die Beschränkung der Planung auf die Neubaustrecke habe zu einer unzureichenden Ermittlung des Abwägungsmaterials geführt. Durch die Planung hervorgerufene Konflikte würden deshalb zu Lasten der Klägerinnen ungelöst bleiben. Die Folgen der durch die Planfeststellung ermöglichten dichteren Zugfolge für die Klägerinnen seien nicht berücksichtigt worden. Die 16. BImSchV enthalte keine abschließende Regelung. Von einer wesentlichen Änderung eines Verkehrswegs sei regelmäßig auch dann auszugehen, wenn die Lärmimmissionen durch den Verkehrsweg auch ohne erhebliche bauliche Änderung nicht unerheblich erhöht würden. Die Notwendigkeit effektiver Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Strecke ergebe sich unmittelbar aus § 41 BImSchG.

Durch die nicht hinreichende Beteiligung im Verfahren seien die Klägerinnen in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt. Die Klägerinnen zu 1), 3) und 4) seien Eigentümerinnen von Grundstücken, die überwiegend in als allgemeine Wohngebiete zu qualifizierenden Bereichen lägen, die Klägerin zu 4) außerdem Eigentümerin von zwei Kindergärten. Diese Grundstücke seien bereits jetzt erheblich lärmbelastet. Durch die Planfeststellung seien die genannten Klägerinnen somit auch in abwehrfähigen Eigentumspositionen betroffen. Darüber hinaus

könnten die Klägerinnen aber auch das Fehlen der notwendigen Ermittlung der Lärmschutzproblematik und das Unterlassen der erforderlichen Schutzmaßnahmen rügen, sie maßen sich insofern nicht Rechte ihrer Bürger an. Der von den Klägerinnen für das öffentliche Wohl geltend zu machende Schutzanspruch beziehe sich auf die Sicherung der gemeindlichen Planungshoheit. Die zu erwartende Erhöhung von Lärmimmissionen mache die Umplanung bestehender Baugebiete notwendig. Unabhängig hiervon hätten die planerischen Belange, die sich aus den Bauleitplänen der Klägerin zu 1) (Bebauungsplan Nr. __ "Bahn im Tunnel" und 12. Änderung des Flächennutzungsplans) und der Klägerin zu 4) (Änderung des Bebauungsplans Nr. __ "Westlich der St.siedlung". und 3. Änderung des Flächennutzungsplans für den Bereich "Ho.") ergäben, bei der Planfeststellung berücksichtigt werden müssen. Außerdem wirke sich die zu erwartende Erhöhung der Lärmimmissionen auf die grundlegende Struktur und das Gepräge der Klägerinnen aus. Sie führe im Ergebnis dazu, daß bestehende Wohngebiete in weniger schutzwürdige Gebiete umgewandelt werden müßten, weil die ursprüngliche Nutzung ohne die Gefahr von Gesundheitsschäden nicht mehr möglich sei. An sich zur Bebauung geeignete Flächen entlang der Bahnlinie müßten wegen der erheblichen Lärmbelastungen unbebaut bleiben. Die bestehenden Ortsteile würden durch die Bahnlinie zunehmend getrennt. Es könne dahinstehen, ob insofern der Kernbereich des verschiedentlich erörterten Selbstgestaltungsrechts der Klägerinnen berührt werde. Jedenfalls sei bei besonders schwerwiegenden Eingriffen in die Planungshoheit eine Bezugnahme auf eigene hinreichend konkretisierte Planungen nicht erforderlich.

Die Klägerinnen zu 1) bis 4) beantragen die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Kläger zu 5) bis 23) führen zur Begründung ihrer. Klagen aus:

Mit der Verbindungsspanne N. werde kein eigenständiger neuer Verkehrsweg gebaut, sondern nur eine Lücke im Schienenweg M.-N.-Flughafen geschlossen. Erst der gesamte Verkehrsweg M.-N. einschließlich der Stammstrecke, an der die Kläger wohnten, erfülle die angestrebte Funktion. Der Planung hätte die gesamte Strecke zwischen M. und Flughafen M. und nicht lediglich die der Verbindungsspanne N. zugrunde gelegt werden müssen. Der planfestgestellte Teilabschnitt besitze keine selbständige Verkehrsfunktion. Die vorgenommene Abschnittsbildung habe zu einem erheblichen Abwägungsfehler geführt. Da eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur für die planfestgestellte Verbindungsspanne und nicht - wie nach dem Begriff des Projekts im Sinn der Richtlinie 85/337/EWG und nach dem (gegebenenfalls richtlinienkonform auszulegenden) Begriff des Vorhabens im Sinn des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung geboten - auch für die Stammstrecke durchgeführt worden sei, fehle schon eine zureichende Grundlage für die Abwägung. Insofern seien auch das Anhörungsrecht der Kläger nach § 9 UVPG und möglicherweise subjektive Rechte, insbesondere Rechte aus Art. 2 Abs.2 und Art. 14 Abs. 1 GG verletzt. Der Zugverkehr auf der Stammstrecke werde eine weit höhere Taktfrequenz aufweisen als bisher, die Lärmentwicklung zwischen O. und N. folglich zunehmen. Die dadurch dort notwendig werdenden Ausbaumaßnahmen wirkten sich auch städtebaulich aus, es sei zu befürchten, daß sie ohne gesonderte Planfeststellung realisiert würden. Der beabsichtigte Ausbau der Stammstrecke auf vier Gleise werde die Umwelt erheblich beeinträchtigen. Der Planfeststellungsbeschluß sei aufzuheben, jedenfalls stehe den Klägern ein Anspruch auf Durchführung eines ergänzenden Verfahrens zu.

Da davon ausgegangen werden müsse, daß der gesamte Schienenweg M.-N.-Flughafen baulich geändert oder errichtet werde, könnten die Kläger auch Planergänzungsansprüche geltend

machen. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV liege eine wesentliche Änderung im Sinn von § 1 Abs. 1 der Vorschrift und damit im Sinn von § 41 Abs. 1 BImSchG auch dann vor, wenn der Beurteilungspegel des von dem geänderten Verkehrsweg (M.-N.-Flughafen) ausgehenden Verkehrslärms von 70 dB(A) am Tage oder von 60 dB(A) in der Nacht erhöht werde. Diese Voraussetzungen seien gegeben. Die Summenpegel an mehreren ausgewählten Immissionsorten im Bereich der Gemeinde U. lägen während des Tages über 70 dB(A), während der Nacht an nahezu allen Immissionsorten über 60 dB(A). Dies ergebe sich aus der im Auftrag der Gemeinde U. erstellten schalltechnischen Untersuchung des Instituts für Umweltschutz und Bauphysik Ob. Planen + Beraten vom April 1992. Die Planfeststellungsbehörde habe keine Beurteilungspegel an der Stammstrecke ermitteln lassen. Nachdem die Grundstücke und Wohnungen der Kläger in der Lage zur Bahntrasse mit Immissionsorten der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung vergleichbar seien, müsse angenommen werden, daß die Summenpegel dort ebenfalls am Tage 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A) bereits jetzt überschritten. Dem im §§ 41 bis 43 BImSchG zum Ausdruck gebrachten Willen des Gesetzgebers könne nur durch Berücksichtigung der Summenwirkung der Belastung aus allen Quellen von Verkehrslärm Rechnung getragen werden. Auch der Ansatz des sog. Schienenbonus sei nicht gerechtfertigt. Ein Bonus wäre nur in Pegelbereichen zulässig, in denen Verkehrsgeräusche lediglich belästigend wirkten, nicht aber die Gesundheit schädigten.

Die Kläger zu 5) bis 23). beantragen,

1. den Planfeststellungsbeschluß aufzuheben,

hilfsweise hierzu,

das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften die Frage über die Auslegung der Richtlinie 85/337/EWG gemäß Art. 177 EWG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist der Begriff des "Projekts" in Art. 1, 3, 4 Anhang I Nr. 7 der Richtlinie bei seiner Anwendung auf Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken so zu verstehen, daß die Umweltverträglichkeit

- a) lediglich für den zur Planfeststellung gestellten Abschnitt einer Schienenwegsverbindung oder
- b) über den räumlichen Bereich dieses Abschnitts hinaus für die Eisenbahn-Verkehrsstrecke insgesamt (M.-N.-Flughafen M.) zu prüfen ist?

hilfsweise hierzu,

die Beklagte zu verpflichten, gemäß § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für die gesamte Verbindungsstrecke M.-N.-Flughafen M. durchzuführen und deren Ergebnisse im Rahmen einer erneuten Abwägung zu berücksichtigen.

Hilfsweise beantragen die Kläger zu 5) bis 23),

die Beklagte zu verpflichten, im Wege der Planergänzung

1. entlang der Bahntrasse im Bereich der Anwesen der Kläger aktive Schallschutzmaßnahmen zu errichten und zu unterhalten, durch die sichergestellt wird, daß die auf die Anwesen der Kläger einwirkenden Verkehrsgeräusche unter Beachtung der Summenwirkung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen einen äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel ohne Schienenbonus) von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten,

2. den Klägern die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich Lüftungseinrichtungen in Höhe der notwendigen Aufwendungen zu erstatten, die erforderlich sind um sicherzustellen, daß der auf den Innenwohnbereich der Anwesen der Kläger einwirkende Verkehrslärm unter Beachtung der Summenwirkung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen einen äquivalenten Dauerschallpegel (Innenpegel ohne Schienenbonus) von 35 dB(A) tagsüber und 25 dB(A) nachts, hilfsweise 40 dB (A) tagsüber und 30 dB (A) nachts, und einen Maximalpegel von 40 dB(A) nachts nicht überschreitet,

3. den Klägern für die Entwertung ihrer Anwesen wegen der auf diese einwirkenden Verkehrsgeräusche unter Beachtung der Summenwirkung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen eine angemessene Entschädigung zu zahlen, wobei sich die Entschädigung für die Lärmbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs nach der hierdurch bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen, die Klagen abzuweisen.

Die Klagen seien unzulässig, jedenfalls unbegründet. Die Verbindungsspanne N. sei unabhängig von der bestehenden Strecke zu beurteilen. Sie sei keine Teilstrecke des vorhandenen Schienenwegs, sondern eine Ergänzung, deren Funktion und Betrieb weder den Ausbau noch die Änderung der bestehenden Strecke erfordere. Wesentliche Betriebsänderungen zur Erhöhung bzw. zur vollen Ausnutzung der Kapazität einer bestehenden Strecke ohne wesentliche Änderung des Schienenwegs verpflichteten nicht zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV.

Der Vertreter des öffentlichen Interesses stellt keinen eigenen Antrag, hält die Klagen jedoch wegen fehlender Klagebefugnis für nicht zulässig und macht der Sache nach mit dem Vortrag der Beklagten und der Beigeladenen übereinstimmige Ausführungen.

Mit Beschluß vom 12. Dezember 1995 ordnete das Eisenbahn-Bundesamt die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses an.

Die Kläger beantragen,

die aufschiebende Wirkung ihrer Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß wiederherzustellen,
die Kläger zu 5) bis 23) außerdem hilfsweise, die aufschiebende Wirkung ihrer Klagen bis zur Entscheidung über den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung wiederherzustellen.

Zur Begründung vertiefen die Klägerinnen zu 1) bis 4) ihren bisherigen Vortrag. Mit dem planfestgestellten Vorhaben werde ein Zwangspunkt geschaffen, der eine naheliegende andere Trassenführung im Hinblick auf den drei- bzw. viergleisigen Ausbau ausschließe. Insbesondere werde dem Planungsfall D, der in der von der Klägerin zu 4) in Auftrag gegebenen Untersuchung von Alternativen zum geplanten Ausbau der Strecke M.-F. der V. u. R. GmbH vom Dezember 1994 enthalten sei, vorgegriffen. Daneben komme nach den Ergebnissen der Untersuchung auch die Nutzung der schon bestehenden Flughafen-S-Bahn (S _) über I. in Kombination mit einer in P. zu schaffenden Spange als Ausbauvariante in Betracht, die die Verbindungsspanne N. ersetzen könnte.

Die Kläger zu 5) bis 23) machen vor allem geltend, im Hinblick auf die ihnen durch das planfestgestellte Vorhaben drohenden Gesundheitsgefahren könne das Interesse an dessen umgehender Realisierung nicht überwiegen.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen, die Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung abzulehnen. Die sog. "Autobahntrasse" D erfülle mehrere unverzichtbare Kriterien für eine Expresß-S-Bahn zum Flughafen nicht.

Der Vertreter des öffentlichen Interesses verneint die Antragsbefugnis, stellt jedoch keinen eigenen Antrag.

Im übrigen wird auf die Gerichts- und Behördenakten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

I. Klageverfahren.

Die Klagen sind unzulässig.

Bei der Verbindungsspanne N. handelt es sich um den Bau eines Schienenwegs im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG - vom 27. Dezember 1993 (BGBl I. S. 2378, 2396, ber. 1994 I S. 2439) wie auch um den Bau einer Bahnanlage im Sinne von Ziff. 9 der Anlage zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG - (BGBl I S. 205). Nach der erstgenannten Vorschrift war für sie ein Planfeststellungsverfahren, nach § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG auch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG) war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluß als einen Verwaltungsakt sind nur dann zulässig, wenn die Kläger eine zumindest mögliche Verletzung eigener Rechte geltend machen können (§ 42 Abs. 2 VwGO). Diese Voraussetzungen liegen nicht vor. Die Kläger dieses Verfahrens können jeweils keine eigenen Rechte oder Belange ins Feld führen, die bei der Planfeststellung hätten berücksichtigt werden müssen. Etwaige das Verfahren betreffende Fehler können deshalb dahinstehen.

A. Eine Betroffenheit in eigenen Rechten oder Belangen durch das planfestgestellte Vorhaben als solches, also durch unmittelbare Auswirkungen der Neubaustrecke, ist von den Klägern nicht geltend gemacht und nicht erkennbar. Auch die Gemeinde N. hat den Bau der Verbindungsspanne selbst betreffende Einwendungen nicht vorgetragen. Es bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, daß die Planfeststellungsbehörde von dem Vorhaben berührte Rechte oder Belange der Gemeinde N. - weil offenkundig - hätte würdigen müssen, auch ohne daß sie von der Gemeinde vorgetragen worden wären. Daß die entlang zu der bestehenden Eisenbahnstrecke M.-R. und parallel zur Bundesautobahn A __ geführte Neubaustrecke planerische Möglichkeiten der Gemeinde N. beeinträchtigen und dadurch - wie vom Bundesverwaltungsgericht für die Anerkennung der Klagebefugnis gefordert - unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art auf die Planungshoheit der Gemeinde haben könnte (vgl. BVerwG vom 7.7.1998, BayVB1 1978, 845/853), ist nicht zu erkennen. Aufgrund der Einwendungen von Einwohnern südlich des vom

Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbereich angesehen Areal im Gebiet der Gemeinde N. wurden schalltechnisch auch jeweils ein Immissionsort 200 m nördlich bzw. südlich der Strecke am nördlichen Ortsrand von N. untersucht. Dabei ergaben sich aus der Verbindungsspanne selbst herrührende Pegel für die Nacht von 36 dB(A) bzw. 32 dB(A) (vgl. S. 196 f. des Planfeststellungsbeschlusses), die offenkundig keine Klagebefugnis auslösen können.

B. Die Angriffe der Kläger beziehen sich ausschließlich auf von ihnen befürchtete, zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen durch Steigerungen des Verkehrs auf der bestehenden Bahnstrecke M.-R.. Insoweit handelt es sich durchwegs um mittelbare Folgen des planfestgestellten Vorhabens. Selbst angenommen, diese Auswirkungen hätten grundsätzlich berücksichtigt werden können und dann auch berücksichtigt werden müssen, wäre weiter zu fragen, ob den Klägern dann nicht die Klagebefugnis deshalb abgesprochen werden müßte, weil sich diese Auswirkungen von vornherein als geringfügig darstellen würden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß durch die Verbindungsspanne N. das derzeitige Verkehrsaufkommen lediglich durch längere S-Bahnzüge und möglicherweise ein Güterzugpaar sowie tagsüber eventuell durch zusätzlich bis zu 6 Airport-Expreßzüge pro Richtung erweitert wird. Bereits die geplante Weiterführung der derzeit in O. endenden weiteren 36 S-Bahnzüge setzt eine Anpassung der Bahnanlagen im Streckenabschnitt zwischen O. und N. voraus, die von der jetzigen Planfeststellung nicht umfaßt wird. Ob diese Anpassung ihrerseits planfeststellungspflichtig ist oder als der Verbesserung dienende bloße Unterhaltungsmaßnahme ohne weiteres durchgeführt werden könnte (vgl. hierzu OVG Münster vom 8. 12. 1994, NWVB1 1995, 256/259 f.), kann hier unentschieden bleiben. Später evtl. im 20-Minuten-Takt geführte Expreß-S-Bahnzüge und im Stundentakt parallel hierzu verkehrende Fernzüge würden ohnehin einen drei- bis viergleisigen Ausbau des Gesamtstreckenabschnitts zwischen M.-Ne. und N. voraussetzen.

Unabhängig davon, ob die Verkehrszunahme auf der bestehenden Bahnstrecke die Grenze der Geringfügigkeit überschreiten würde, können die Kläger aus ihr aber für sich nichts herleiten, weil sie als mittelbare Folge der Verkehrsspanne N. in der Planfeststellung nicht berücksichtigungsfähig ist.

1. Nach den vom Bundesverwaltungsgericht für das Recht der Bauleitplanung entwickelten Grundsätzen (BVerwGE 59, 87 ff.), die auch für das Fachplanungsrecht gelten, ist die Befugnis zur Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluß davon abhängig, daß der Kläger geltend machen kann, in einem Interesse betroffen zu sein bzw. in absehbarer Zeit betroffen zu werden, das hinreichend gewichtig ist und deshalb bei der Abwägung berücksichtigt werden mußte. Die als Abwägungsmaterial beachtlichen Interessen beschränken sich dabei nicht auf subjektive öffentliche Rechte oder auf das, was nach Art. 14 oder Art. 2 Abs. 2 bzw. nach Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützt ist. Die Ausdehnung der bei der Abwägung zu berücksichtigenden Interessen über den rechtlich oder sogar verfassungsrechtlich geschützten Bereich hinaus führt im Fachplanungsrecht also zur Klagebefugnis auch dann, wenn Belange, die zwar nicht zu einer Rechtsposition ausgestaltet, gleichwohl aber bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind, nicht gerecht abgewogen werden (sog. Abwägungsanspruch). Die Zugehörigkeit zum Kreis der abwägungserheblichen Interessen hängt aber in jedem Falle davon ab, ob ein bestimmtes Interesse von der in Aussicht genommenen Planung in planungsrechtlich beachtlicher Weise "berührt" wird (BVerwGE 52, 237/245). Die planungsrechtliche Beachtlichkeit hat das Bundesverwaltungsgericht unter anderem für Interessen verneint, die im Rechtssinne nicht schutzwürdig sind (vgl. BVerwGE 59, 87/102). Es versteht dabei unter nicht schutzwürdigen Interessen nicht etwa nur solche, die als Interessen mit einem Makel behaftet

sind und aus diesem Grunde keinen Schutz verdienen. Im Rechtssinne nicht schutzwürdig sind Interessen vielmehr auch dann, wenn sich deren Träger vernünftigerweise darauf einstellen müssen, daß sich die jeweils gegebenen Verhältnisse ständig und dabei im Einzelfall auch nachteilig verändern können, mit anderen Worten, daß - wie das Bundesverwaltungsgericht formuliert - "so etwas geschieht" (BVerwGE-a.a.0. S. 102.f.).

Für den Bereich der straßenrechtlichen Fachplanung ist durch die Rechtsprechung geklärt, daß lediglich mittelbar-faktische Veränderungen der Verkehrsverhältnisse keine durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützte Rechtsposition berühren (vgl. BVerwG vom 29.06.1983, DVB1 1984, 88/89 zur Klagebefugnis von Gemeinden) und daß weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme im allgemeinen nicht einem in einem einzelnen Plan festgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (vgl. BVerwG vom 09.02.1989 - 4 B 234.88 - S. 3 der Ausfertigung zu Ausgleichsansprüchen von Straßenanliegern).

Die Forderung, daß Klagerechte begründende Auswirkungen durch das Vorhaben "adäquat verursacht" sein müssen (BVerwG - 4 B 234.88 - S.3 der Ausfertigung), ist darum so zu verstehen, daß Auswirkungen im allgemeinen Verkehrsnetz, d.h. außerhalb des betroffenen Streckenabschnitts, davon im Regelfall nicht erfaßt sind. Ausnahmen mögen denkbar sein, wenn ein angrenzender Abschnitt so massiv und "besonders" betroffen ist, daß nicht mehr von "allgemeinen" Auswirkungen gesprochen werden kann; das ist aber nicht schon dann für eine Stammstrecke der Fall, wenn zu dieser - wie hier - eine Zweigstrecke gebaut werden soll. Für das Eisenbahnnetz ist diese einschränkende Auslegung des Verursachungsbegriffs übrigens noch mehr geboten als für das Fernstraßennetz, weil infolge der im allgemeinen weiträumigen Zugverbindungen ein uneingeschränkter Verursachungsbegriff zu häufig fast deutschlandweiten Betroffenheiten aufgrund einer lokalen Maßnahme führen würde. Derart weiträumige Klagerechte wären mit dem Grundsatz des Individualrechtsschutzes und dem daraus folgenden Gebot der Eingrenzung des Kreises der Betroffenen nicht mehr vereinbar.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß Gegenstand einer Planfeststellung und somit auch des durch diese bewirkten Bestandsschutzes nicht Betriebszahlen, also nicht die auf einer Strecke verkehrenden einzelnen Züge sind, sondern die jeweils geplante bzw. zu ändernde Strecke. Bei einer Planfeststellung gehen die einzelnen - von dem Vorhaben umfaßten - Züge lediglich in eine Lärmprognose ein, die für den - im Zeitpunkt der Planfeststellung absehbaren - künftig zu erwartenden Verkehr aufzustellen ist. Auch deshalb sind Betriebssteigerungen etwas, womit Betroffene jederzeit rechnen müssen.

Die gebotene Begrenzung der für die Klagebefugnis beachtlichen Auswirkungen eines Vorhabens hat sich deshalb an den durch die jeweilige Maßnahme, hier durch die planfestgestellte Strecke, in ihrem unmittelbaren Ausstrahlungsbereich hervorgerufenen Auswirkungen zu orientieren.

2. Der Klagebefugnis steht weiter entgegen, daß das Vorhaben bei den Klägern keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen nach den §§ 41, 42 BImSchG auslösen kann. Diese Feststellung zu dem nur von einigen Klägern (zu 5 bis 23) hilfsweise vorgebrachten Schutzbegehren wirkt sich unmittelbar auch auf das von allen Klägern vorgebrachte Aufhebungsbegehren aus. Denn wenn der Gesetzgeber für Fälle dieser Art Schutzansprüche ausschließt, kann er die wesentlich weitergehenden Aufhebungsansprüche erst recht nicht gewollt haben. Dies hat nichts damit zu tun, daß u.U. auch Einwirkungen unterhalb der Grenze der Unzumutbarkeit abwägungserheblich

sein können; hier geht es nämlich nicht um mehr oder weniger starke Einwirkungen, sondern darum, daß eine nach dem Gesetz allein anspruchsauslösende Maßnahme - Bau oder wesentliche Änderung einer Strecke - in der Nachbarschaft der Kläger nicht geplant ist (siehe hierzu auch die Rechtsprechung des Senats, wonach bei gesetzlicher Begrenzung eines Rechts dasselbe Interesse nicht darüber hinaus als Belang eingebracht werden kann, BayVGH vom 11.08.1987; BayVBl 1988, 4147/148 f.).

In einzelnen ist zu §§ 41, 42 BImSchG zu bemerken: Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Schutzobjekt dieser Bestimmung ist, wie sich aus § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt, neben der (als solcher nicht klagefähigen) Allgemeinheit die Nachbarschaft. Eine Abgrenzung der damit geschützten, in erster Linie aus Eigentum herrührenden Rechtspositionen läßt sich durch diesen Begriff aber allenfalls insoweit gewinnen, als mit ihm die Benennung einer mehr oder weniger geringen räumlichen Nähe verbunden ist. Die Begründung zu der auf der Grundlage von § 41 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung versteht unter Nachbarschaft folglich den Personenkreis, der sich regelmäßig im Einwirkungsbereich des Verkehrsweges aufhält oder Rechte an dort befindlichen Sachen hat (Amtl. Begr. BR-Drs. 661/89 zu § 2). Ähnlich definiert das Bundesverwaltungsgericht Nachbarschaft im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als einen konkretisierbaren Personenkreis, der mit einer gewissen Regelmäßigkeit bestimmten Immissionen ausgesetzt ist oder - bezogen auf Verkehrslärm - sich im Einwirkungsbereich von Schienenwegen aufhält (vgl. Beschluß vom 17.3.1992, DVB1 1992, 1103/1104). Es liegt in der Natur der Sache, daß ein Kriterium für die nach der letztgenannten Definition zum Begriff der Nachbarschaft gehörende Konkretisierung nicht in diesem Begriff selbst gefunden werden kann. Da sich der Umkreis der Nachbarschaft mit dem Einwirkungsbereich von Schienenwegen decken soll, ist die Abgrenzung der geschützten Nachbarschaft ihrerseits von der Klärung der Frage abhängig, welche Einwirkungen als relevant angesehen werden sollen. Damit ist bereits angedeutet, daß das gesuchte Kriterium ein normatives sein und demnach aus den einschlägigen gesetzlichen Regelungen gewonnen werden muß. Als solche Regelung kommt in erster Linie § 41 Abs. 1 BImSchG selbst in Betracht. Denn aus dieser Vorschrift ergibt sich bereits, daß die Nachbarschaft nur insoweit geschützt sein soll, als es sich um schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche handelt, die "bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung" von Eisenbahnen hervorgerufen werden können.

Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG setzt zunächst voraus, daß die bauliche Beschaffenheit wesentlich verändert wird. Dazu ist wiederum erforderlich, daß in die Substanz des Verkehrswegs eingegriffen wird. Hieran fehlt es beispielsweise, wenn nur Signalanlagen oder die Fahrleitung verändert werden. Nicht als wesentliche Änderung anzusehen sind Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen, etwa das Auswechseln von Schwellen. Keine wesentliche Änderung ist auch die wenngleich erhebliche Zunahme des Verkehrs (vgl. Jarass, BImSchG, 3. Auflage, RdNr. 12 zu § 41). Ferner ist eine Änderung nur dann wesentlich, wenn durch sie die Immissionen spürbar erhöht werden (vgl. Jarass a.a.O. RdNr. 12 a zu § 41).

§ 1 Abs. 2 16. BImSchV beschreibt in Ausführung von § 41 BImSchG (vgl. 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) und in Übereinstimmung mit den genannten Kriterien die "wesentliche Änderung" als einen "erheblichen baulichen Eingriff" in den Verkehrsweg und eine durch ihn verursachte spürbare Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation (Amtl. Begr., BR-Drs. 661/89 zu § 1 16.

BImSchV). Diese Voraussetzungen werden stets als gegeben erachtet, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BImSchV), und sind im übrigen in dem vom Ordnungsgeber eigens hervorgehobenen Fällen gegeben (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 BImSchV). Diese Umschreibung der "wesentlichen Änderung" im Sinn von § 41 BImSchG soll die Lärmvorsorge deutlich von der Lärmsanierung abgrenzen (vgl. Amtl. Begr., BR-Drs. a.a.O.).

Bloße Änderungen des Betriebs einer bestehenden Bahnstrecke sind somit nicht geeignet, Ausgleichspflichten zu begründen. Der hierfür dem § 41 Abs. 1 BImSchG zu entnehmende gesetzliche Rahmen darf auch dann nicht überschritten werden, wenn sich solche Betriebsänderungen als mittelbare Folgen einer Neubaumaßnahme ergeben.

Sind mittelbare Auswirkungen einer Streckenerweiterung auf eine bereits bestehende Strecke im Planfeststellungsverfahren und dadurch berührte Interessen bei der Abwägung nicht zu berücksichtigen, so können die Klägerinnen zu 1) bis 4) durch die vorliegende Planfeststellung auch nicht in ihrer Planungshoheit berührt bzw. verletzt sein. Damit soll nicht gesagt sein, daß den planerischen Vorstellungen der Klägerinnen zu 1) bis 4) kein Gewicht zukäme, sondern lediglich, daß sie in diesem Verfahren unter planungsrechtlichen Gesichtspunkten nicht gewürdigt werden können. Der Sache nach erstreben die Klägerinnen zu 1) bis 4) eine Berücksichtigung ihrer planerischen Vorstellungen auf der Ebene der Raumordnung und Landesplanung. Sie müssen deshalb auf den hierfür geeigneten Wegen zu erreichen suchen, daß diese Vorstellungen Eingang in - für künftige Planungen dann verbindliche - Ziele der Raumordnung und Landesplanung finden. Solange solche Vorgaben nicht bestehen, kann die streitgegenständliche Planfeststellung nicht mit dem Argument abgewehrt werden, durch sie würden für die Klägerinnen zu 1) bis 4) vorteilhaftere Alternativen "verbaut".

3. Die Kläger zu 5) bis 23) können eine Erweiterung des vorbeschriebenen Rahmens auch nicht im Hinblick auf die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/373/EWG, Abl. Nr. L 175/40 f) - Richtlinie - verlangen. Einer Vorlage zur Auslegung des Begriffs des "Projekts" in Art. 1, 3, 4 Anhang I Nr. 7 der Richtlinie an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften bedarf es dabei schon deshalb nicht, weil es sich bei der Verkehrsspanne N. nicht um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinn von Art. 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Nr. 7 der Richtlinie bzw. um einen Bestandteil einer solchen Strecke handelt. Das mit dem U-Bahnnetz der Landeshauptstadt M. verknüpfte S-Bahnnetz im Verdichtungsraum M. dient dem Nahverkehr. An dieser Beurteilung wird auch dadurch nichts geändert, daß die S-Bahn teilweise schienengleich auf dem Fernverkehr dienenden Strecken geführt wird. Der S-Bahnverkehr ist von den übrigen Verkehrsarten der Bahn gleichsam gedanklich "abzuschichten" und rechtlich gesondert zu beurteilen. Auch aus Art. 4 Abs. 2 in Verbindung mit Anlage II Nr. 10 g der Richtlinie lassen sich keine Vorgaben für den Bundesgesetzgeber entnehmen, nach denen dieser verpflichtet gewesen sein könnte, bei Streckenerweiterungen von Bahnen den Begriff des Vorhabens in der Weise festzulegen, daß jeweils sämtliche von einer solchen Erweiterung ausgehenden Auswirkungen auf die bereits bestehende Strecke in eine Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden müßten. Nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 der Richtlinie kann die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen bestehender Verfahren zur Genehmigung der Projekte durchgeführt werden. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die Prüfung der

Umweltverträglichkeit knüpft in beiden Vorschriften also an das jeweils zur Prüfung gestellte Vorhaben an. Nach Art. 1 Abs. 2 Satz 1 der Richtlinie umfaßt der Begriff des Projekts die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen sowie sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft. Es deutet nichts darauf hin, daß der für den Bundesgesetzgeber daraus herzuleitende Auftrag zur Regelung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf lediglich mittelbare Auswirkungen, insbesondere Betriebsänderungen von Bahnen zur Personenbeförderung im Sinn von Anhang 2 Nr. 10 g der Richtlinie erstreckt werden sollten. Bei einer solchen Erstreckung wäre wiederum die Konsequenz nicht zu vermeiden, daß solche mittelbaren Auswirkungen nicht etwa nur in einem dem Erweiterungsvorhaben nahegelegenen Bereich, sondern jeweils - mittelbare Auswirkungen auf die Gesamtstrecke vorausgesetzt - für die Gesamtstrecke berücksichtigt werden müßten. Es ist anzunehmen, daß derart weitreichende Folgerungen, wären sie gewollt gewesen, sowohl im Text der Richtlinie als auch in dem des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung eindeutig zum Ausdruck gebracht worden wären. Für das vorliegende Verfahren ergibt sich somit ein dem von den Klägern zu 5) bis 23) gezogenen gerade entgegengesetzter Schluß. Nicht die Begriffe des Projekts bzw. des Vorhabens im Sinn der Richtlinie bzw. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen einer Erweiterung in der Weise, daß die von einer Maßnahme ausgehenden mittelbaren Folgen in die Überprüfung bei der Planfeststellung einbezogen werden müßten und sich hieraus Klagerechte für die von diesen mittelbaren Folgen Betroffenen ergeben könnten. Vielmehr sind solche mittelbaren Folgen in die Überprüfung bei der Planfeststellung nicht einzubeziehen (und folglich eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen), wenn sie den Begriffen des Baus bzw. der Errichtung oder Änderung im Sinne fachplanungsrechtlicher Vorschriften wie hier des § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG (und damit auch dem Begriff des Vorhabens im Sinn des § 2 Abs. 2 UVPG) nicht subsumiert werden können.

4. Gegen die in § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 16 BImSchV getroffene Regelung bestehen aus verfassungsrechtlicher Sicht nicht etwa deshalb Bedenken, weil wegen der fehlenden Möglichkeit, innerhalb dieser Vorschriften eine spürbare, evtl. auch die Gesundheit beeinträchtigende Verschlechterung der bestehenden Lärmsituation zu berücksichtigen, die nicht durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" verursacht wird, die Betroffenen etwa schutzlos gestellt wären. Der Gesetz- und der Verordnungsgeber konnten bei Erlass des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung von einem Gesamtsystem rechtlicher Möglichkeiten wie beispielsweise auch von Ersatzansprüchen aus Aufopferung ausgehen (vgl. BayVGH vom 5.7.1994 Az.: 8 A 93.40011 u.a. Seite 65 f. der Ausfertigung). Insoweit ist auch durch die Änderung des Eisenbahnverfassungsrechts durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378) und die dadurch herbeigeführte privatrechtliche Rechtsstellung der Deutschen Bahn AG keine Lücke entstanden. Lärmsanierungsansprüche sind nunmehr aus § 906 BGB herzuleiten und vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen (vgl. Urteil des Senats vom 05.03.1996 Az. 20 B 92.1055).

Maßnahmen zur Anpassung der Bahnanlagen im Streckenabschnitt zwischen O. und N. für die Weiterführung der jetzt in O. endenden 36 S-Bahnzüge werden ihrerseits in einem gesonderten Verfahren zuzulassen sein, wenn sie den dafür erforderlichen Umfang erreichen. Im Hinblick auf einen evtl. drei- bis viergleisigen Ausbau der Gesamtstrecke zwischen M.-Ne. und N. verweist der Planfeststellungsbeschluß selbst auf die Notwendigkeit gesonderter (bahn-)baurechtlicher Verfahren (vgl. S. 252). Dafür, daß durch die Planfeststellung für die Verbindungsspanne N. in rechtsmißbräuchlicher Zerstückelung einer Gesamtplanung ein unselbständiger Planungsteil

vorweggenommen und dadurch ein Zwangspunkt geschaffen worden wäre, bestehen keine Anhaltspunkte.

C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO, 100.ZPO. Da die Beigeladene einen Sachantrag gestellt und damit auch ein Kostenrisiko übernommen hatte (§ 154 Abs. 3 VwGO), entsprach es der Billigkeit, den Klägern auch deren außergerichtliche Kosten aufzuerlegen (§ 162 Abs. 3 VwGO). Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

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

II. Antragsverfahren

Aus dem Vorstehenden ergibt sich ohne weiteres, daß den Klägern auch die Antragsbefugnis fehlt. Auf Fragen der im Rahmen von § 80 Abs. 5 VwGO grundsätzlich vorzunehmenden Abwägung kam es deshalb nicht mehr an.

Die Kostenentscheidung folgt derjenigen des Hauptsacheverfahrens.

III. Streitwert

Die Festsetzung der Streitwerte beruht auf § 13 Abs. 1 Satz 1, 20 Abs. 3 GKG.

Rechtsmittelbelehrung (gilt nur für die Klageverfahren)

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: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Pfarrstraße 22, 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 Verfahrensmandel 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. R. - H. - G.