

Sachgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: lfd. Nr. 18/95

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 28.03.1995

Aktenzeichen: 20 AS 94.40030 u. a. (20 AS 94.40060, 20 AS 94.40058, 20 AS 94.40056)

Leitsätze:

Verzögerliche Sachbehandlung (Übersendung des Protokolls über den Erörterungstermin) kann nicht als Verfahrensfehler gesehen werden und keinen Planaufhebungsanspruch begründen.

Mit dem Begehren zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen kann lediglich eine Ergänzung des festgestellten Planes einhergehen, nicht aber seine Aufhebung.

In Abweichung von der Rechtsprechung im Fernstraßenrecht wird es bei der Planung von Betriebsanlagen der Bahn im Interesse von Effektivität und Überschaubarkeit des Planungsvorganges für zulässig und geboten gehalten, eine Neubaustrecke in mehrere Teil-/Unterabschnitte aufzuteilen, wenn im Beschluß genannte Bedingungen eingehalten werden.

Die verbindliche Feststellung des Verkehrsbedarfs durch ein Gesetz (hier BSchWAG) verstößt nicht gegen das Grundgesetz, da über verkehrspolitische Grund- und Wertanschauungen parlamentarische Mehrheiten zu entscheiden haben. Sie verstößt auch nicht gegen die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über die Umweltverträglichkeitsprüfung, da nur Anfangs- und Endpunkte festgelegt werden und den Anforderungen der Richtlinie in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren entsprochen wird.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 1 Abs. 2 BSchWAG (Bundesschienenwegeausbaugesetz),
Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Stichworte:

Anordnung der aufschiebenden Wirkung, Aufteilung des Gesamtvorhabens in Planungsabschnitte, Einwendungen von erst in späteren Planungsabschnitten betroffenen Grundstückseigentümern, Gestaltungsermessen des Gesetzgebers bei Feststellung des Verkehrsbedarfs.

Bechluss

(BayVGH, 20. Senat)

.

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Anträge werden abgewiesen.

III. Die Antragsteller (die Antragsteller zu 2 und 3 jeweils gesamtverbindlich) tragen die

Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen entsprechend dem Verhältnis der festgesetzten Streitwerte.

IV. Der Streitwert im Verfahren des Antragstellers zu 1 wird auf 50.000 EM, in den Verfahren der Antragsteller zu 2 bis 4 auf je 20.000 DM festgesetzt.

Gründe:

I.

Gegenstand der Rechtsstreitigkeiten ist die Planfeststellung des Abschnittes 11 (Bau-km 5,900 bis km 13,630) der Eisenbahn-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt, die über 82,600 km führt und in 14 Planfeststellungsabschnitte unterteilt ist. Für sämtliche Abschnitte - mit Ausnahme des Planfeststellungsabschnittes Kö.F. (Bau-km 69,400 bis km 75,600) - sind zwischenzeitlich die Anhörungsverfahren durchgeführt worden, zum Teil erfolgten bereits die Planfeststellungen. Der gegenständliche Abschnitt beginnt bei Bau-km 5,900 am Südkopf des Bahnhofs Nü.-Du. und führt bis an die Grenze der Landkreise Nü.-Land/Ro., wo die Bündelung mit der Bundesautobahn Nürnberg-München (BAB 9) einsetzt. Bis Feu. kommt es zu einem Ausbau der Hauptabfuhrstrecke Nürnberg-Regensburg, nach Süden abzweigend beginnt die Trassierung der Neubaustrecke.

Bereits in den Bundesverkehrswegeplan 1985 war der Ausbau/Neubau einer Streckenführung im Korridor Nürnberg-München aufgenommen worden, wobei bezüglich zweier Trassenvarianten (kombinierter Neu-/Ausbau über Ingolstadt und Ausbau über Treuchtlingen-Donauwörth-Augsburg) vertiefte Untersuchungen durchgeführt wurden. Die Bayerische Staatsregierung gab in der Folgezeit der Variante über Ingolstadt den Vorzug. (Ministerratsbeschluß vom 19.7.1988). Das dennoch für beide Streckenvarianten vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen aufgenommene Raumordnungsverfahren wurde auf Antrag der Deutschen Bundesbahn (Schreiben vom 29.5.1991) hinsichtlich der Streckenvariante über Augsburg abgebrochen. Im verbliebenen Umfang endete das Raumordnungsverfahren mit der landesplanerischen Beurteilung vom 19. Juni 1991, wonach der Trassenverlauf der NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist. Die Abwägung positiv und negativ berührter Belange ergab die "raum- und überörtliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Die landesplanerische Beurteilung schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt (Umweltverträglichkeitsprüfung) ein".

Nach Zuleitung der Pläne an die Regierung von Mittelfranken zur Durchführung des Anhörungsverfahrens (Schreiben vom 29.5.1992) erfolgte deren Auslegung in der Stadt Nü. sowie in den Marktgemeinden Feu. und We. unter Hinweis auf die Präklusion verspätet erhobener Einwendungen (Bekanntmachungen vom 11.6.1992 - Verwaltungsakten NBS 11 A Bd. 1 S. 16, 17, 61).

Gegen die ausgelegten Pläne wandte sich der Antragsteller zu 1 mit Schreiben vom 12. August 1992 (Ortsgruppe Feu.). Er rügt eine unzureichende Berücksichtigung der Belange des

Lärm- und Naturschutzes. Mit weiterem Schreiben vom 30. Oktober 1992 erhob er gegen den Neubau der Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München aus naturschutzfachlichen, raumordnerischen und verkehrspolitischen Gründen insgesamt Einwendungen, nachdem er von der Regierung von Mittelfranken zur Stellungnahme aufgefordert (Schreiben vom 11.6.1992) und die hierfür gesetzte Frist bis 30. Oktober 1992 verlängert worden war (Schreiben der Regierung vom 3.8.1992). Der Antragsteller zu 1 ist Miteigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. __ und __ der Gemarkung Gr., die im Planungsabschnitt 42 (Bau-km 44,035 bis km 48,650) nach den Planungsentwürfen in Anspruch genommen werden sollen, sowie Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. __/__/ der Gemarkung Ob. (Ha.-Bach), das wiederum im Planungsabschnitt 71 (Bau-km 77,90 bis km 86,253) nach den Planungsentwürfen in Anspruch genommen werden soll.

Die Antragsteller zu 2 wandten sich (vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. P. und Kollegen) gegen die ausgelegten Pläne mit Schreiben vom 10. August 1992 unter Hinweis auf die die Zumutbarkeitsgrenze übersteigenden Lärmbeeinträchtigungen. Aktiver Lärmschutz sei geboten. Passiver Lärmschutz sei nicht ausreichend. Der Außenwohnbereich könne künftig nicht mehr genutzt werden. Das Grundstück liege innerhalb eines reinen Wohngebietes, nicht aber innerhalb eines Mischgebietes. Die Antragsteller zu 2 sind Eigentümer des mit einem Einfamilienhaus bebauten Grundstücks Fl.Nr. __/__/ der Gemarkung Feu. ("Bä.-heim") westlich der ehemaligen Trabrennbahn; die Entfernung zur östlich der Trabrennbahn verlaufenden Neubaustrecke, die in diesem Bereich nach Westen ohne Lärmschutzeinrichtung verläuft, beträgt ca. 250 m. Die Berechnungen nach Anhang 2 der 16. BImSchV haben an der Ostseite des Anwesens der Antragsteller zu 2 Beurteilungspegel von 54 dB(A)/tags und 55 dB(A)/ nachts ergeben.

Die Antragsteller zu 3 wandten sich mit Schreiben vom 13. August 1992 gegen die ausgelegten Pläne unter Hinweis auf eine umweltverträglichere Trassenvariante entlang der Westseite des J.-sees (anstatt der in diesem Bereich geplanten Trassenführung östlich des J.-sees entlang der. BAB 9). Die Neubaustrecke würde somit von Feu. weggerückt, wo die Hälfte der Einwohner von Lärmauswirkungen betroffen sei. Die von der Neubaustrecke herrührenden Schallpegel dürften die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten. Die Antragsteller zu 3 sind Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Fl.Nrn. __/__/ und __/__/ der Gemarkung Feu. östlich der Bundesautobahn. Zwischen der westlich der Bundesautobahn verlaufenden Neubaustrecke und der Bundesautobahn ist aktiver Lärmschutz in Form eines Lärmschutzwalles bzw. (kombiniert) in Form eines Lärmschutzwalles und einer Lärmschutzwand vorgesehen. Die Entfernung des Wohnhauses zur Neubaustrecke beträgt ca. 250 m. Die Berechnungen nach Anhang 2 der 16. BImSchV haben ergeben, daß die Grenzwerte der 16. BImSchV am Anwesen der Antragsteller zu 3 (infolge des aktiven Lärmschutzes) eingehalten werden.

Der Antragsteller zu 4 wandte sich mit Schreiben vom 27. Juli und 10. August 1992 gegen die ausgelegten Pläne. Die Wohnsiedlung an der Ä. W. Straße sei bereits durch den Autobahnverkehr in unzumutbarer Weise Lärmimmissionen ausgesetzt. Die M.-Siedlung sei als reines Wohngebiet (nicht aber als Mischgebiet) einzustufen. Aktiver Lärmschutz entlang der Neubaustrecke sei daher vorzusehen. Allein mit passivem Lärmschutz bestehe kein Einverständnis. Der Antragsteller zu 4 ist Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Fl.Nr. __/__/ der Gemarkung Feu.. Die Entfernung zur östlich gelegenen Neubaustrecke beträgt ca. 280 m, zur noch weiter östlich gelegenen Bundesautobahn ca. 600

m. Die Berechnungen nach Anhang 2 der 16. BImSchV haben an der Ostseite des Anwesens des Antragstellers zu 4 Beurteilungspegel von 55 dB(A)/tags und 56 dB(A)/nachts ergeben. Nach Durchführung des Erörterungstermins (29./30.4.1993) erließ das Eisenbahn-Bundesamt am 7. April 1994 den "Planfeststellungsbeschluß für den Bau der Eisenbahnneubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt von Bau-km 5,900 bis Bau-km 13,630" unter Zurückweisung der Einwendungen u.a. auch der Antragsteller. Grundsatzpositionen der Verkehrspolitik seien nicht Gegenstand der Planfeststellung. Verstöße gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung seien nicht ersichtlich. Planungsabschnitte müßten überschaubar bleiben. Eine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung durch die Neubaustrecke sei nicht zu befürchten. Eine Einhausung der Strecke sei nicht notwendig (PFB S. 88, 95 bezüglich der Einwendungen des Antragstellers zu 1). Der Immissionsgrenzwert/nachts von 54 dB(A) würde durch passiven Lärmschutz gewährleistet; aktiver Lärmschutz sei somit nicht erforderlich (PFB S. 123, 147 bezüglich der Einwendungen der Antragsteller zu 2 und 4). Eine Alternativtrasse westlich des J.-sees sei keine gleichwertige Trassenführung (PFB S. 157, 194 bezüglich der Einwendungen der Antragsteller zu 3).

Die Antragsteller ließen hiergegen Klage erheben, zugleich suchten sie (gegen den kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschluß) um vorläufigen Rechtsschutz nach. Das Verwaltungsverfahren sei fehlerhaft durchgeführt worden; insbesondere sei der Grundsatz des fairen Verfahrens verletzt. Die alternative Streckenführung über Augsburg sei unzureichend geprüft worden. Die Kosten der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt seien um ein vielfaches höher. Die Planfeststellung beruhe wegen einer unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung auf einer mangelhaften Tatsachenermittlung. Auch die Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren sei lückenhaft erfolgt. Dem landschaftspflegerischen Begleitplan fehlten zahlreiche Hinweise. Die Berechnungen zum Schallschutz seien unzutreffend (Vortrag des Antragstellers zu 1). Zu Unrecht gehe der Planfeststellungsbeschluß davon aus, daß für die M.-Siedlung und für die Bebauung westlich der ehemaligen Trabrennbahn nur Immissionsgrenzwerte für ein Mischgebiet einzuhalten seien; ausgegangen werden müsse vielmehr von einem reinen Wohngebiet (Vortrag der Antragsteller zu 2 und 4). Der Streckenvariante westlich des J.-sees hätte in der Abwägung Vorrang eingeräumt werden müssen (Vortrag der Antragsteller zu 3).

Die Antragsteller beantragen, die aufschiebenden Wirkung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 7. April 1994 anzuordnen.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene treten diesem Vorbringen entgegen.

Die Landesadvokatur Bayern hat sich als Vertreter des öffentlichen Interesses am Verfahren beteiligt; sie hält die Anträge für unbegründet.

Verwiesen wird auf die vorliegenden Gerichts- und Behördenakten.

II.

Die zur gemeinsamen Entscheidung verbundenen Anträge (§ 93 VwGO) bleiben ohne Erfolg.

1. Die Anträge der Antragsteller zu 2 und 4 sind unstatthaft. Diese machen mit ihren Klagen geltend, der angegriffene Planfeststellungsbeschuß sei fehlerhaft und damit rechtswidrig, weil er ihren Ansprüchen auf Abwehr unzumutbarer Lärmeinwirkungen nicht gerecht werde. Dieser Vortrag ist nicht geeignet, einen gemäß § 80 Abs. 5, § 80 a VwGO zu sichernden Aufhebungsanspruch zu begründen.

Lärmauswirkungen neu erbauter Eisenbahnstrecken ist - soweit nicht vorrangig planerische Alternativen in Betracht zu ziehen sind - durch Maßnahmen des aktiven oder des passiven Lärmschutzes zu begegnen. Wollte man mit den Antragstellern zu 2 und 4 davon ausgehen, daß ihre Anwesen innerhalb eines reinen Wohngebietes lägen (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV) und es somit um 5 dB(A) niedrigere Grenzwerte einzuhalten gelte (gegenüber den von einem Mischgebiet ausgehenden Annahmen der Planfeststellungsbehörde - 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts, § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV), so könnten die entsprechenden Grenzwerte entweder durch aktive Lärmschutzeinrichtungen entlang der Westseite der Neubaustrecke eingehalten werden (Lärmschutzwand, Lärmschutzwahl) bzw. ist verstärkter passiver Lärmschutz (ggf. mit einer Entschädigung für Außenwohnbereiche) in Betracht zu ziehen, was letztendlich von der Höhe des Kostenaufwandes für aktiven Lärmschutz (und dessen Verhältnis zu den Kosten passiven Lärmschutzes) abhängig ist (§ 41 Abs. 2 BImSchG - vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, Az. 20 A 93.40080 u.a. S. 61 f. UA - S-Bahnneubau-Fernbahnausbau/Kirchseeon). Keinesfalls führen die Einwendungen der Antragsteller zu 2 und 4 aber dazu, daß das Konzept der Planfeststellung, also die ebenerdige Trassenführung der Neubaustrecke geändert werden müßte.

Bei dieser Annahme korrespondiert mit einer objektiven Rechtswidrigkeit der Planfeststellung (wegen unzureichenden Lärmschutzes) alleine der mit der Verpflichtungsklage zu verfolgende Anspruch auf Planergänzung (BVerwGE 56, 110; BVerwGE 71, 150).

Planergänzungsansprüche können (als Verpflichtungsbegehren) nicht Gegenstand eines gemäß § 80 Abs. 5, § 80 a VwGO zu sichernden Aufhebungsanspruchs sein (vgl. BayVGH vom 16.3.1993, UPR 1993, 235; vom 4.2.1994 Az. 8 AS 94.4007 u.a. S. 4 BA; vom 29.7.1994 Az. 20 AS 94.2139 S. 8 BA). Ein Aufhebungsanspruch scheidet insbesondere dann stets aus, wenn sich nachteilige Auswirkungen auf Rechte von Antragstellern durch Ausgleichsmaßnahmen (im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 und Satz 3 VwVfG) vermeiden lassen. Negativ Betroffene haben insoweit ausschließlich Anspruch auf Wiederherstellung ihrer Rechtsposition - "Integritätsinteresse" (BVerwGE 90, 42/53; 85, 44/49; 84, 31/45).

Erschütterungseinwirkungen aus dem Verkehr auf der Neubaustrecke sind auf die Anwesen der Antragsteller zu 2 und 4 (über eine Entfernung von 250 m und mehr) nicht zu besorgen. Entsprechenden Behauptungen ist die Antragsgegnerin entgegengetreten; auch der Planfeststellungsbeschuß (S. 206) geht von Erschütterungseinwirkungen nur bis zu 50 7A Abstand vom Gleis aus. Diese Annahme ist zutreffend (vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 88 ff. UA - Neu- und Ausbau von S- und Fernbahn im Ortsbereich Kirchseeon bei in 20 m Abstand vorhandener Bebauung). Berechnungen nach dem Anhang 2 zur 16. BImSchV und der Schall 03 haben sich auf die von der Neubaustrecke herrührenden Schallimmissionen zu beschränken; die Betrachtung eines Summenpegels (aus Bahnverkehr und Autobahnverkehr) ist durch § 41 Abs. 1 BImSchG nicht geboten (vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 65 f. UA).

Mit neuem, über die Einwendungen in ihren Schreiben vom 27. Juli, 8. August/10. August 1993 hinausgehenden Sachvortrag sind die Antragsteller zu 2 und 4 nicht mehr zu hören. Insoweit hat die Verwirkungspräklusion des § 20 Abs. 2 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993, BGBl I S. 2378) eingesetzt (vgl. zur Unbedenklichkeit der Präklusionsregelung Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 46 ff. UA). In den Bekanntmachungen über die Auslegung der Pläne für den Planungsabschnitt 11 ist hierauf im erforderlichen Umfang hingewiesen worden (mit Bestimmung des Endes der Einwendungsfrist auf den 14. bzw. 17.8.1992).. Auch aus den Schreiben vom 31. Oktober 1989 und 16. April 1992 ergeben sich keine zusätzlichen Einwendungen der Antragsteller zu 2, zumal diese auch in hinreichendem Maße substantiiert erfolgen müssen (BayVGH vom 9.4.1979, NJW 1980, 723, LS), woran es hinsichtlich eventueller Streckenalternativen vorliegend fehlt.

2. Soweit sich die Einwendungen der Antragsteller zu 3 auf eine unzureichende Lärmvorsorge beziehen, sind auch diese der Planergänzung zuzuweisen. Sollten sich die der Planfeststellung zugrundeliegenden Berechnungen zu den (prognostizierten) Lärmeinwirkungen nach dem Anhang 2 der 16. BImSchV und nach der Schall 03 im Hauptsacheverfahren als rechnerisch unzutreffend erweisen (wobei insbesondere der Abschlag von 2 dB(A) für das "besonders überwachte Gleis" einer Überprüfung zugeführt werden muß) und sollte es somit am Anwesen der Antragsteller zu 3 zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommen, so ist aktiver bzw. passiver Lärmschutz geboten. Die Ausführungen unter 1. gelten dann auch insoweit.

Der Einwand, die Neubautrasse an der Westseite des J.-sees vorbeizuführen und somit einer übermäßigen Beschallung des westlichen Bereichs der Marktgemeinde Feu. entgegenzuwirken, betrifft die Richtigkeit der Trassenwahl und vermag insoweit einen nach § 80 Abs. 5, § 80 a VwGO zu sichernden Aufhebungsanspruch zu begründen. Nach summarischer Überprüfung wird jedoch die planfestgestellte Trassenvariante - östlich des J.-sees - dem Abwägungsgebot gerecht. Sinn der Abwägung bei Festlegung einer Eisenbahntrasse ist es, diejenigen Lösungen für die Verwirklichung eines Vorhabens zu finden, die öffentliche und private Belange am wenigsten beeinträchtigen. D.h. Alternativtrassen, die sich ernsthaft anbieten, müssen in die Abwägung einbezogen werden. Erforderlich ist die Prüfung, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise verwirklichen läßt (BVerwGE 71, 166). Dies setzt voraus, daß die Behörde sowohl bei der Lösung, die beantragt ist, wie auch bei den alternativen Variantenuntersuchungen, die sich ihr aufdrängen, die jeweils in Betracht kommenden Interessen in die Abwägung einstellt, gewichtet und miteinander vergleicht (zum "Sichaufdrängen von Planungsalternativen" vgl. BVerwG vom 20.12.1988, NVwZ-RR, 1989, 458; zur Gesamtproblematik der Alternativenprüfung im Eisenbahnrecht, vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 52 ff. UA). Dem entspricht der Planfeststellungsbeschluß; dieser lehnt eine Trassenführung westlich des J.-sees (PFB S. 194) aus Gründen einer größeren Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ab. Insbesondere führt diese Trasse auch zu einer größeren Belastung der Bewohner der M.-Siedlung und des östlichen Bereichs der Gemeinde Rö. b.St.W.. Der Senat erachtet die gewählte Trasse allein schon aus der Überlegung des Planfeststellungsbeschlusses für gerechtfertigt, möglichst rasch (aus Lärmschutzgründen) eine Bündelung der Verkehrswege Bundesautobahn/Neubaustrecke herbeizuführen. Im übrigen darf nicht außer Betracht bleiben, daß in gerichtlichen Verfahren eine planfestgestellte Trasse allein, daraufhin überprüft. werden kann, ob die

Gesamtabwägung zu einer nicht vertretbaren Fehlgewichtung geführt hat. Nicht Aufgabe des Gerichts ist es aber, darüber zu entscheiden, welche von zwei Trassenvarianten die bessere ist (vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O.).

Was die umfangreichen Einwendungen der Antragsteller zu 3 zum Protokoll über den Erörterungstermin vom 29. April 1993 angeht, das erst unter dem Datum des 12. November 1993 unterschrieben und erst am 7. März 1994 den Antragstellern zugesandt worden ist, so können auch diese einen Planaufhebungsanspruch nicht begründen. Der Senat kann nicht erkennen, inwieweit durch eine (zugegebenermaßen) verzögerliche Sachbehandlung ein Verfahrensfehler begründet sein sollte. Anders als bei Abfassung eines Urteils, das auf einer mündlichen Verhandlung beruht, geht es hier nicht um rechtliche Folgerungen aus dem Vortrag von Parteien in einer mündlichen Verhandlung, sondern um die bloße Niederschrift eines Gesprächsablaufs, das stenografisch oder durch einen Tonträger bereits erfaßt ist. Selbst wenn man aber einen Verfahrensfehler unterstellen wollte, ist nicht ersichtlich, inwieweit dieser ursächlich für den Inhalt der streitigen Planfeststellung hätte werden können.

3. Entgegen der Antragsgegnerin und der Beigeladenen erachtet der Senat das Vorgehen des (nach bisheriger Planung) in den Planungsabschnitten 42 und 71 eigentumsbetroffenen Antragstellers zu 1 gegen den gegenständlichen Planfeststellungsbeschluß für den Planungsabschnitt 11 als zulässig, wenngleich als voraussichtlich nicht begründet; insbesondere steht ihm die erforderliche Antrags-/Klagebefugnis zur Seite (§ 42 Abs. 2 VwGO), wobei aber die rechtserheblichen Einwendungen gegen diesen ersten Planungsabschnitt beschränkt sind.

3.1 Ausgehend von der Rechtsprechung zum Fernstraßenrecht kann als materieller Abschnitt (im Sinne einer Verkehrswirksamkeit) nur die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt insgesamt betrachtet werden. Es macht keinen Sinn, die Neubaustrecke von Norden oder von Süden über einige der 14 Abschnitte zu führen und sie dann als Kopf- oder Sackbahnhof enden zu lassen. Verkehrswirksam wird die Neubaustrecke erst mit dem Ein/Ausschleifen an der Hauptabfuhrstrecke Nürnberg-Regensburg und mit dem entsprechenden Ein/Ausschleifen an der Strecke Treuchtlingen-IngolstadtMünchen. Dennoch kann hieraus aber nicht die Forderung abgeleitet werden, daß deshalb die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt in einem Verfahren - da lediglich ein Abschnitt - bewältigt werden müßte. Der Senat erachtet - insoweit in Abweichung von der Rechtsprechung zum Fernstraßenrecht - es als zulässig und geboten, aus verwaltungstechnischen Gründen eine Neubaustrecke in eine Mehrzahl von Teil-/Unterabschnitten aufzuteilen, andernfalls der Planungsvorgang nicht effektiv und überschaubar gestaltet werden könnte (vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 32 f., S. 48 ff. UA - "querspaltende Teilplanfeststellungsbeschlüsse"). Die Bildung derartiger Unterabschnitte darf dabei nicht willkürlich erfolgen, sie hat sich vielmehr nach topografischen oder rechtlichen Merkmalen zu richten; auch müssen die Unterabschnitte eine gewisse Ausdehnung haben, denn durch übermäßige Parzellierung eines Gesamtvorhabens darf eine planerische Gesamtabwägung nicht unmöglich gemacht werden. Insbesondere dürfen Unterabschnitte auch nicht ohne Bezug auf die Konzeption der Gesamtplanung gebildet werden (BVerwG vom 26.6.1992, NVwZ 1993, 572), d.h. die jeweilige Teilplanung darf die der Gesamtplanung entgegenstehenden Belange nicht unbewältigt ausblenden (BVerwGE 62, 342/351 f.). Sachfragen, die einheitlich nur sachgerecht gelöst werden können, dürfen auch verfahrensrechtlich nur einheitlich in Angriff genommen werden (BVerwG vom 14.9.1987, UPR.1988, 70 - in diesen letzteren rechtlichen Gesichtspunkten besteht

Übereinstimmung mit der Rspr. zum Fernstraßenrecht).

Eine derartige Unterteilung einer nur insgesamt verkehrswirksamen Neubaustrecke setzt zusätzlich voraus, daß zum einen der Plannehmer sich über eine grobe Gesamttrassierung des Vorhabens im klaren ist, bevor er mit (nicht ohne Gesamtvorgaben zu planende) Unterabschnitten ins Verfahren geht, und daß zum anderen auch die Planfeststellungsbehörde die Gesamtrealisierbarkeit der Grobtrasse bei Planfeststellung der einzelnen Unterabschnitte im Auge behält. Diese somit über das Stadium der Unverbindlichkeit bereits hinausgehende Vorplanung führt zu einer Betroffenheit auch derjenigen Grundstückseigentümer, deren Flächen in einem späteren Unterabschnitt von der vorgesehenen Gesamttrassenführung in Anspruch genommen werden. Ist also nicht "von vornherein auszuschließen" (BVerwG vom 2.8.1994, NVwZ 1994, 1000), daß der Antragsteller zu 1 durch die Neubaumaßnahme als Eigentumsbetroffener in seinen Rechten verletzt wird, kann ihm auch die Antragsbefugnis gegen die Planfeststellung vorausgehender Unterabschnitte nicht abgesprochen werden. Sollte der weitere Verlauf der Planfeststellungsverfahren zu den den Antragsteller zu 1 (in seinem Eigentum) betreffenden Unterabschnitten 42 und 71 ergeben, daß seine Grundstücke für die Trassenführung dort (entgegen den Erwartungen) nicht in Anspruch zu nehmen sind, führt dies zu einem Entfall der Klage-/Antragsbefugnis betreffend die vorausgehenden Unterabschnitte (diesbezüglich anhängige Gerichtsverfahren erledigen sich damit). Der Senat verkennt nicht, daß er hiermit von der Zwangspunkt-Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenrecht abweicht, die im wesentlichen Rechtsschutz nur gegenüber dem jeweils vorhergehenden Planungsabschnitt gewährt, soweit dort auf den nächstfolgenden Planungsabschnitt einwirkende Zwangspunkte geschaffen werden (BVerwGE 62, 342/351; BVerwGE 72, 282/288). Doch kann im Eisenbahnrecht nicht außer Betracht bleiben, daß - allein wegen der mangelnden Verkehrswirksamkeit der Unterabschnitte - es bereits mit der Planfeststellung eines ersten (nördlichen) Unterabschnittes zu "vorläufigen", den Antragsteller zu 1 in zwei späteren Unterabschnitten treffenden Planbindungen kommt, was die Befugnis zur Anfechtung des insoweit maßgebenden, ersten Planfeststellungsbeschlusses eröffnen muß, zumal die Antragsgegnerin - mit einer Ausnahme - in sämtlichen Unterabschnitten die Planfeststellungsverfahren eröffnet hat und zwar auf der Grundlage der nunmehrigen Grobtrassierung, die nach zahlreichen Untersuchungen zu alternativen Trassenführungen im Bereich Nürnberg-Ingolstadt verwirklicht werden soll. Ginge man den umgekehrten Weg, den Antragsteller zu 1 auf eine Anfechtung der Planfeststellung der erst seine Grundstücke in Anspruch nehmenden Unterabschnitte 42 und 71 zu verweisen (bzw. auf eine Anfechtung der Planfeststellung des unmittelbar vorausgehenden Unterabschnitts, der Zwangspunkte im Sinne einer dann nicht mehr möglichen Trassenverschiebung setzt, was infolge der großen Kurvenradien von Hochgeschwindigkeitsstrecken häufiger der Fall sein dürfte), so müßte zwar auch dieser planfestgestellte Unterabschnitt der Aufhebung unterliegen, falls sich im Nachhinein herausstellen sollte, daß das Gesamtplanungskonzept der Neubaustrecke nicht realisierbar ist (BVerwG vom 5.6.1992, NVwZ 1992, 1093); denn eine Planung kann nicht deshalb einer gerichtlichen Überprüfung standhalten, weil sie aus den in vorhergehenden Unterabschnitten geschaffenen Zwangspunkten fortentwickelt wird (BVerwG vom 2.11.1992, NVwZ 1993, 887/889). Dies würde aber bei nicht verkehrswirksamen Unterabschnitten zwangsweise zu (volkswirtschaftlich nicht zu vertretenden) Planungstorsos führen, Sollte dann - beispielsweise - die Neubaustrecke von Norden und Süden bis zum Planungsabschnitt 42 vorgerückt sein, wo der Antragsteller zu 1 in Anspruch zu nehmende Grundstücke zu Eigentum hat, so würde zudem angesichts von Investitionen in Milliardenhöhe ein Verfahrensdruck entstehen, dem

kaum mehr zu widerstehen wäre.

3.2 Rechtserhebliche Einwendungen gegen die Planfeststellung vorausgehender Unterabschnitte könnte der Antragsteller zu 1 aber nur insoweit vorbringen, als sie die grundsätzliche Frage der Planrechtfertigung und die (ggf.) in der Abwägung getroffene (Gesamt-)Trassenwahl zum Gegenstand haben. Nur diese positive behördliche Prognose der Verwirklichbarkeit des Gesamtvorhabens kann Gegenstand sachlicher Einwendung eines in späteren Unterabschnitten (nach vorläufiger Planung) betroffenen Grundstückseigentümers sein, nicht aber die Frage nach auf einzelne Unterabschnitte beschränkten Trassenvarianten oder nach dort nötigen Planergänzungen. Insoweit würde der Antragsteller zu 1 nicht in eigenen Rechten verletzt (vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 34 UA).

Die diesbezüglichen, über Jahre hinweg erhobenen und durch gutachterliche Äußerungen untermauerten Einwendungen des Antragstellers zu 1, daß die Trassenführung Nürnberg-Ingolstadt-München gravierende (naturschützerische, räumliche, finanzielle) Nachteile gegenüber einer Streckenführung über Augsburg hätte und von einer Planfeststellung insoweit Abstand zu nehmen wäre, werden durch das am 25. November 1993 in Kraft getretene Bundesschienenwegeausbaugesetz (BGBl I S. 1874) abgeschnitten. Danach unterfällt allein die Streckenführung über Ingolstadt dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anhang 1 zum Gesetz). Nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes ist die Feststellung des Bedarfs der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt für das Planfeststellungsverfahren verbindlich. Zielkonformität und Bedarf stehen somit auch für eine gerichtliche Überprüfung fest. Der Gesetzeswortlaut gibt keinen Hinweis darauf, daß diese gesetzgeberische Entscheidung für die Gerichte nicht bindend sein soll. Im übrigen ist eine Inkongruenz des Prüfungsumfangs von Administration und Judikative kaum vorstellbar (vgl. BayVGH vom 5.7.1994, Az. 8 A 93.40054 S. 10 f. UA; VGH Baden-Württemberg vom 30.9.1993, Az. 5 S 87 4/92; OVG Rheinland-Pfalz vom 20.10.1994, Az. 1 C 10893/92 S. 20 UA; offen gelassen in OVG Nordrhein-Westfalen vom 9.3.1993, Az. 23 B 812/92). Die Forderungen des Antragstellers zu 1 nach einer Streckenführung über Augsburg bezeichnen somit bei einer gesetzlichen Bedarfsfestschreibung einer über Ingolstadt zu führenden Schnellbahnverbindung keine Alternative zum Neubauvorhaben Nürnberg-Ingolstadt-München, sondern beschreiben ein weiteres (anderes) Vorhaben, da es der Zielbestimmung über Ingolstadt nicht gerecht wird (vgl. BVerwG vom 2.8.1994, a.a.O.).

Mit dieser Verbindlichkeit der Bedarfsfeststellung einer Streckenführung über Ingolstadt hat § 1 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht nur Auswirkung auf die Planrechtfertigung, sondern auch auf die Abwägung und zwar in dem Sinn, daß der Umfang des Abwägungsmaterials (durch Verzicht auf Erhebungen für eine andere Streckenführung) beschränkt ist. D.h. infolge der gesetzlichen Festlegung einer Grobtrasse ist die Planfeststellungsbehörde letztlich daran gebunden, in einem gewissen Zielkorridor das im Bedarfsplan repräsentierte Verkehrsbedürfnis Nürnberg-Ingolstadt planerisch zu bewältigen. Insoweit erfolgten bereits im Rahmen von Vorplanungen Untersuchungen zu unterschiedlichen Trassenführungen der Neubaustrecke mit dem Ziel Ingolstadt (PFB S. 171 ff.). Auch waren in diesem Korridor alternative Untersuchungen bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Die verbindliche Bedarfsfeststellung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (vgl. BT-Drs. 12/3500 mit Erläuterungen zu den Einzelbestimmungen des Gesetzes) verstößt weder

gegen Grundsätze des Planungsrechts noch unterliegt sie verfassungsrechtlichen Bedenken. Die Bedarfsfeststellung betrifft nur einen öffentlichen Belang. Dieser Belang erfährt infolge der gesetzlichen Festlegung keine "zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft" gegenüber entgegenstehenden Belangen (BT-Drs. 12/3480 S. 6 f. zum insoweit gleichlautenden § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes; vgl. auch BayVGH vom 5.7.1994, a.a.O., S. 11 UA; OVG Rheinland-Pfalz vom 20.10.1994, a.a.O., S. 56 UA). D.h. mit der gesetzlichen Bedarfsfestlegung geht lediglich die gesetzgeberische Vermutung einher, daß die Planfeststellung für den jeweiligen Schienenweg im vorgesehenen Grobtrassenbereich hinsichtlich anderer öffentlicher (oder privater) Belange nicht ausgeschlossen ist, jedoch auch der Verzicht auf eine Trassenführung im vorgesehenen Bereich im Sinne einer Nullalternative wegen entgegenstehender Umweltbelange nicht von vorneherein ausscheidet. Aufgabe des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist somit eine vertiefende Untersuchung zu Einzelfragen und die Abwägung der einzelnen Belange untereinander, so daß über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens erst in diesem Stadium letztlich abschließend befunden wird (vgl. S. 9 ff. des Bedarfsplans 1992 zum Fernstraßenausbaugesetz). Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verstößt insoweit nicht gegen Art. 19 Abs. 4 GG. Es steht dem Gesetzgeber frei, die Reichweite der subjektiven (materiellen) Rechte zu bestimmen. Dies kann dadurch erfolgen, daß einzelne Belange nach Art einer Vorwegbindung der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung entzogen und damit einer Kontrolle allein auf ihre Verfassungsmäßigkeit hin vorbehalten werden (vgl. BayVGH vom 5.7.1994, a.a.O., S. 14 UA). Derartiges ist unserem Rechtssystem nicht fremd; auch gegen sich selbst vollziehende Rechtsverordnungen beschränkt sich der Rechtsschutz Vorhabensbetroffener allein auf verfassungsrechtliche Rechtsbehelfe (vgl. Urteil des Senats vom 30.11.1993/12.4.1994, NVwZ-RR 1995, 114, 117 - Festlegung von Abflugrouten vom Flughafen München II).

Daß die gesetzliche Bedarfsfeststellung einer Streckungsführung über Ingolstadt willkürlich wäre (kein Bedürfnis nach einer Schnellbahnverbindung) oder (aus Kostengründen) dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zuwiderliefe, dürfte angesichts des großen und weiten Gestaltungsermessens des Gesetzgebers ausscheiden. Zwar kann es eine Norm mit einem solchen Maß an Sachwidrigkeit geben, daß sie keine Geltung beanspruchen kann; nach verfassungsgerichtlicher Rechtsprechung beschreibt aber erst das Willkürverbot die allgemeine Rechtsschranke für staatliches Handeln (vgl. BVerfGE 38, 154/166 und die Zusammenstellung der weiteren umfangreichen Rspr. des BVerfG hierzu bei Leibholz/Rinck/Hesselberger, GG, Rz. 64 ff. zu Art. 3; VerfGH 38, 198/203 ff.). Bei einer gerichtlichen Überprüfung, ob das allgemeine Willkürverbot durch den Erlass eines Gesetzes verletzt wird, haben die Gerichte Zurückhaltung zu wahren; sie dürfen insbesondere nicht an die Stelle des Gesetzgebers treten. Grundsätzlich ist es dem Ermessen des Gesetzgebers überlassen zu entscheiden, in welcher Weise der Angemessenheit und Zweckmäßigkeit einer Maßnahme Rechnung getragen wird. Ist eine gesetzliche Regelung noch hinnehmbar, so kommt es nicht darauf an, ob eine andere Lösung besser oder vernünftiger (auch im Hinblick auf finanzielle Auswirkungen) wäre; insbesondere kann eine Entscheidung des Gesetzgebers nicht mit der Begründung korrigiert werden, sie sei (verkehrs)politisch falsch und unzweckmäßig (vgl. BVerfGE 3, 162/182 und die weitere Darstellung bei Maunz/Siegloch/Schmidt-Bleibtreu/Klein, BVerfGG, Stand: Dezember 1993, Vorbem. RN 49 ff.). Daß für den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Ingolstadt jeder sachlich einleuchtende Grund fehlen würde, kann nicht angenommen werden. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verstößt auch nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der bedeutet, daß das zur Erreichung eines bestimmten Zweckes

eingesetzte Mittel nicht schlechthin ungeeignet sein darf zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vgl. BVerfGE 16, 1J4-232; BVerwGE 30, 313/316; VerfGH 24, 181/194). Auch derartige ist durch die gesetzliche Festlegung des Bedarfs für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke im Korridor Nürnberg-Ingolstadt nicht der Fall. Der Senat erachtet es auch für sachgerecht, angesichts der hochrangig verkehrspolitischen Bedeutung die Entscheidung für oder gegen einzelne Projekte des Schienenwegeausbaus dem Gesetzgeber zuzuweisen. Ob vorhandene Haushaltsmittel oder sonstige Finanzierungsmittel vorrangig in den Neubau von Hochgeschwindigkeitsmagistralen investiert werden oder in den Ausbau vorhandener Strecken (ggf. mit einhergehender Stärkung des Schienennahverkehrs) gehen sollen, richtet sich nach verkehrspolitischen Grund- und Wertanschauungen, über die parlamentarische Mehrheiten zu befinden haben. Diese letztverantwortliche Entscheidung der Legislative (auch für eine Neubaustrecke mit einem ggf. weit höheren Investitionsaufwand als für die alternative Ausbaustrecke) entspricht der Verfassungslage nach Art. 20 GG und ist einer gerichtlichen Kontrolle im Regelfall entzogen. Inwieweit das Bundesschienenwegeausbaugesetz (u.U. wegen eines Anhörungsmangels) gegen Art. 28 Abs. 2 GG zu verstoßen vermag, kann vorliegend dahinstehen; bezüglich der streitgegenständlichen Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt hat bislang keine der betroffenen Gemeinden den Einwand erhoben, durch die vorgesehene Streckenführung in der kommunalen Planungshoheit verletzt zu werden.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verstößt auch nicht gegen die Richtlinie des Rats der Europäischen Gemeinschaft vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG-ABl. Nr. L 175/40). Es mag dahinstehen, ob die UVP-Richtlinie den vom Antragsteller zu 1 reklamierten Alternativenvergleich überhaupt fordert oder ob die Nr. 2 des Anhangs III der Richtlinie einen derartigen nicht ins Ermessen ("gegebenenfalls") des Vorhabensträgers stellt (vgl. Erbguth/Schink, UVPG, Anm. 22 zu § 2; Schink, DVBl 1995, 73 mit Darstellung des Streitstandes in Fußnoten 51 und 52), das Bundesschienenwegeausbaugesetz trifft jedenfalls nur eine Regelung in einem der Umweltverträglichkeitsprüfung weit vorgelagerten Stadium in Form einer Bedarfsfeststellung. Mit dem Vorbringen des Antragstellers zu 1, daß das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Umweltverträglichkeitsprüfung unterläuft, könnte dieses allenfalls als ein Teil-Maßnahmengesetz (für die verbindliche Bedarfsfeststellung für eine Vielzahl von Schienenwegen) im Sinne von Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie verstanden werden, das insoweit der Umweltverträglichkeitsprüfung dann aber nicht unterläge. Richtigerweise ist das Gesetz aber so zu verstehen, daß es ohne Genehmigung eines Vorhabens lediglich den Bedarf festschreibt, zur Vorhabensrealisierung dann aber das Planfeststellungsverfahren nach den §§ 18 ff. AEG zu beschreiten ist, in dem dann (wie vorliegend) die Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Unterabschnitten zu erfolgen hat nach einer Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren. Mit dieser Auffassung stimmt auch die Äußerung der Generaldirektion XI der Europäischen Kommission vom 19. Dezember 1994 überein, "wonach das Beschwerdeverfahren betreffend das Bundesschienenwegeausbaugesetz von der Kommission eingestellt wird, weil die Bedarfsfeststellung die Durchführung des Vorhabens selbst nicht betreffe. Die Trassenführung werde nicht festgelegt, sondern lediglich bereits existierende Anfangs- und Endpunkte". D.h. mit Europäischem Recht ist die Bedarfsfeststellung Nürnberg-Ingolstadt-München vereinbar, eine anderweitige Streckenführung über Augsburg, die den Endpunkt Ingolstadt aussparen würde, mußte folglich auch nicht vor oder bei Erlass des Bundesschienenwegeausbaugesetzes erwogen werden.

3.3 Dem Antragsteller zu 1 ist der Einwand versagt, daß im streitgegenständlichen Unterabschnitt 11 die Umweltverträglichkeitsprüfung unzureichend erfolgte, insbesondere Erhebungen zur vorhandenen Fauna und Flora völlig unterblieben seien (vgl. hierzu auch die grundsätzlichen Einwände des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz in seinem Schreiben vom 20.11.1992). Daß eine nicht oder unzureichend durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung (ob diesbezüglich insbesondere ein landschaftspflegerischer Begleitplan eine Umweltverträglichkeitsprüfung ersetzen kann, vgl. OVG Rheinland-Pfalz, a.a.O., S. 41 f. UA) einen Abwägungsmangel indiziert, entspricht der Rechtsprechung des 8. Senats des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. Urteil vom 5.7.1994 Az. 8 A 93.4056 u.a. S. 21 f. UA). Der erkennende Senat hat dies in seiner Entscheidung vom 12. August 1994 (Az. 20 AS 93.40086 - Hausmülldeponie Gschwendt) offen gelassen. Doch kann der Antragsteller zu 1 eine eventuell rechtswidrige Planfeststellung eines Unterabschnittes nur dann mit Erfolg angreifen, wenn zugleich eigene Rechte verletzt werden (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO), d.h. auf eine Kausalität zwischen objektiver Rechtswidrigkeit und der auf ihr beruhenden Verletzung subjektiver Rechte kann nicht verzichtet werden. Ist der Mangel einer möglicherweise unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung im Unterabschnitt 11 ggf. behebbar, so fehlt es an der notwendigen Kausalität, da sich an der Betroffenheit des Antragstellers zu 1 nichts ändert (vgl. BayVGH vom 16.4.1981, Az. 20 CS 80 D.61 S. 79 BA - Flughafen München II; vom 20.9.1990, Az. 20 CS 89.2392 S. 18 BA - Müllheizkraftwerk Weißenhorn).

Der Antragsteller zu 1 kann sich auch nicht auf eine unzureichende Gesamtstrecken Umweltverträglichkeitsprüfung berufen. Soweit hiermit der mangelnde Vergleich mit der Streckenführung über Augsburg gerügt wird, scheidet dies aus den oben genannten Gründen aus. Die verbleibende Bedeutung einer derartigen Gesamtuntersuchung tritt gegenüber der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Unterabschnitten weitgehend zurück (BVerwG vom 2.8.1994, a.a.O.).

3.4 Soweit der Antragsteller zu 1 Verstöße gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens rügt, womit u.U. ein Planaufhebungsanspruch einhergehen könnte, trifft zunächst die Annahme nicht zu, daß der Planfeststellungsbeschuß vom 7. April 1994 von Herrn L. für das Eisenbahn-Bundesamt unterschrieben worden ist, der vorher möglicherweise mit der Planung des Vorhabens bei der Bundesbahndirektion befaßt war. Der Senat vermag aber auch keine Befangenheitsgründe nach §§ 20 Abs. 1 Nr. 5, 21 VwVfG zu erkennen. Die Verfassungsmäßigkeit der gesetzlichen Regelung des § 36 Abs. 5 BBahnG (in der Fassung vom 28.6.1990, BGBl I S. 1238) hat die obergerichtliche Rechtsprechung wiederholt bestätigt (vgl. die Zusammenfassung im Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O. S: 43 f. UA). Danach konnten die Pläne für Bauvorhaben der Bundesbahn "vom Vorstand oder durch eine von ihm ermächtigte Stelle der Deutschen Bundesbahn festgestellt werden". Wenn es nunmehr durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz zur Trennung von Vorhabensträger (Deutsche Bahn AG) und Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) gekommen ist, so geht damit nicht die Notwendigkeit einher, jetzt in Diensten des Eisenbahn-Bundesamtes stehende Beamte von jeder Befassung mit bereits anhängigen Planfeststellungsverfahren auszuschließen. Diese haben vielmehr in einem ersten Schritt die (wünschenswerte) Unabhängigkeit vom Vorhabensträger gewonnen, was schon von daher eine distanziertere Prüfung bereits anhängiger Planvorhaben ermöglicht. Im übrigen ist es nur die Frage einer hinzunehmenden Übergangszeit, wann auch die nach altem Recht unbedenkliche Doppelbefassung (mit

Planfertigung und Planfeststellung) der dann gebotenen völligen Unabhängigkeit der Planfeststellung weicht.

3.5 Der Antragsteller zu 1 wäre wohl auch mit Einwendungen gegen die Gesamttrassenführung der Neubaustrecke präkludiert. Er ist zum einen (im Rahmen des § 73 Abs. 2 VwVfG) in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange am Verfahren zu beteiligen (§ 29 BNatschG - mit einem einklagbaren Anspruch auf Anhörung). Im Hinblick darauf ist das zahlreiche Einwendungen des Antragstellers zu 1 umfassende Schreiben vom 30. Oktober 1992 zu würdigen, nachdem die Anhörungsbehörde eine ursprünglich eingeräumte Äußerungsfrist von zwei Monaten nochmals (bis 30.10.1992) verlängert hatte. Zum anderen hätte der Antragsteller zu 1 innerhalb der offenen Einwendungsfrist von zwei Wochen nach Abschluß der Planauslegung (bis 14. bzw. 17.8.1992) aber seine (privat-rechtlichen) Belange als Eigentümer von Grundstücken in späteren Unterabschnitten einwenden müssen (vgl. Kopp, VwVfG, 5. Aufl., Anm. 13 a.E. zu § 73; zur Unterscheidung des Rechts auf Beteiligung und der Geltendmachung materieller Rechtspositionen bei Gemeinden, vgl. BVerwGE 31, 263/266). Mit Schreiben vom 12. August 1992 erhob lediglich die Ortsgruppe Feu. des Antragstellers zu 1 Einwendungen, die sich aber ausschließlich auf unzureichenden Lärmschutz und Belange des Naturschutzes beschränkten, sich nicht aber mit der Notwendigkeit einer alternativen Streckenführung auseinandersetzen.

4. Das zuletzt eingewandte neue Verkehrskonzept der Beigeladenen ("Netz 21") mit der Entmischung langsamerer Güterzüge und schneller ICE-Züge mag - falls eine Realisierung ansteht - in weiteren Unterabschnitten eine Änderung der Planung erforderlich machen. Selbst wenn es aber bereits den jetzigen planfestgestellten Unterabschnitt 11 beträfe, so berührt dies nicht die Rechtmäßigkeit eines Konzeptes, das auf einen Mischbetrieb auf der künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke abstellt. Nur dieses Konzept war Gegenstand der Planfeststellung. Ausschließlich Sache der Beigeladenen ist es dann, für die Verwirklichung des neuen Verkehrskonzeptes die planerischen Voraussetzungen zu schaffen und insoweit den Weg eines Planänderungsverfahrens zu beschreiten (§ 76 Abs. 1 VwVfG).

5. Müssen die Hauptsacheklagen bezogen auf eine Planaufhebung somit aller Voraussicht nach wegen Fehlens einer Rechtsverletzung abgewiesen werden (allein im Bereich der Planergänzung ist nach summarischer Prüfung ein Verpflichtungsausspruch denkbar wegen des wohl nicht ausreichenden passiven Lärmschutzes nach der Akustik 23 - vgl. Urteil des Senats vom 21.2.1995, a.a.O., S. 80 ff. UA), so überwiegt das öffentliche Interesse bzw. das Interesse der Beigeladenen an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. In eine weitergehende Interessensabwägung (wegen offener Erfolgsaussichten) einzutreten ist dem Senat somit verwehrt. Allein im erweiterten Rahmen einer Interessensabwägung hätte aber die Tatsache, daß für die umgehende Inangriffnahme der Bauarbeiten am planfestgestellten Unterabschnitt 11 nur geringe Finanzierungsmittel zu Verfügung stehen, Bedeutung gewinnen und ggfs. eine entscheidende Schwächung des öffentlichen Interesses bzw. des Interesses der Beigeladenen bewirken können. Ist aber davon auszugehen, daß durch die Planfeststellung des Unterabschnittes 11 (zur Planaufhebung führende) Rechte der Antragsteller nicht verletzt werden, so liegt es letztlich in der Vordringlichkeit des Bedarfsplans noch entsprechendem Realisierungsermessens der Beigeladenen, mit welchem Tempo sie das Bauvorhaben angeht und in welchem Zeitraum sie es zu Ende führt.

Kosten: § 154 Abs. 1, § 159 VwGO, § 100 ZPO, § 162 Abs. 3 VwGO.

Streitwert: § 20 Abs. 3 i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG.