

Sachgebiet: Planfeststellungsrecht

ID: Lfd. Nr. 45/96 (Zusammenhang zum Beschluß des BayVGH unter lfd.Nr. 18/95)

Gericht: BayVGH

Datum der Verkündung: 29.03.1996

Aktenzeichen: 20 A 94.40029  
(20 A 94.40135, 20 AS 94.40136. 20 AS 95.40100)

Leitsätze:

Das Gericht hält an seiner ursprünglichen Auffassung (vgl. lfd. Nr. 18/95 der Urteilssammlung) nicht weiter fest, daß solche Grundstückseigentümer klagebefugt seien, bei denen lediglich die Möglichkeit besteht, daß sie von späteren Planungsabschnitten einer nur in ihrer Gesamtheit verkehrswirksamen Neubaustrecke in eigenen Rechten verletzt werden. Das wäre nicht zu vereinbaren mit der vom Gesetzgeber mit der Neufassung des Eisenbahnrechts bezweckten Beschleunigung des Planungsverfahrens und den dazu getroffenen spezifischen gesetzlichen Regelungen, wie Entfallen der aufschiebenden Wirkung von Klagen, Verkürzung von Fristen u. a..

Nach der auf das Eisenbahnrecht zu übertragenden Zwangspunktrechtsprechung des BVerwG zum Fernstraßenrecht kann ein Grundstückseigentümer den Planfeststellungsbeschluß für einen vorangehenden Abschnitt nur anfechten, wenn sein Grundstück im weiteren Planungsverlauf zwangsläufig betroffen sein wird. An diese stets zu fordernde Zwangsläufigkeit der Betroffenheit sind hohe Anforderungen zu stellen.

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 42 Abs. 2 VwGO, § 20 Abs. 2 AEG, § 20 Abs. 5 AEG, § 20 Abs. 6 AEG,

Stichworte:

Klagebefugnis von erst in späteren Planungsabschnitten betroffenen Grundstückseigentümern, Übertragung der Zwangspunktrechtsprechung des BVerwG zum Fernstraßenrecht auf das Eisenbahnrecht, Zwangsläufigkeit der Betroffenheit,

**Urteil**

(BayVGH, 20. Senat)

In der Verwaltungsstreitsache . . . wegen Planfeststellung für den Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke N. - I. Abschnitte 11 und 53 erläßt der BayVGH. . . aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 19. März 1996 am 29.März 1996

zu Az. 20 A 94.40029 und 20 A 94.40135 folgendes Urteil:

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen werden abgewiesen.

III. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten

der Beigeladenen.

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

V. Die Revision wird nicht zugelassen

sowie zu 20 AS 94.40136 und 20 AS 95.40100 folgenden Beschluß

I. Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Anträge werden abgelehnt.

III. Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen

sowie in sämtlichen Verfahren folgenden Beschluß

Der Streitwert in den Klageverfahren wird bis zur Verbindung der Klagen auf je 50.000,- DM, von da an auf 100.000,- DM festgesetzt. Der Streitwert in den Antragsverfahren wird bis zur Verbindung auf je - 25.000,- DM, von da an auf 50.000,- DM festgesetzt.

### Tatbestand:

Gegenstand der Rechtsstreitigkeiten ist die Planfeststellung der Abschnitte 11 (Bau-km 5,900 bis km 13,630/Fi.-Fe.) und 53 (Bau-km 60,000 bis km 67d00/Tunnel Ir.) der Eisenbahn-Neubaustrecke N.-In., die über 82,600 km führt und in 14 Planfeststellungsabschnitte unterteilt ist. Deren Streckenführung ist im wesentlichen westseitig zur Bundesautobahn N.-M. (BAB \_) angeordnet, wobei nach Süden hin in stärkerem Maße Tal- und Waldbereiche (insbesondere He.tal, An.tal, Al.tal einerseits und K. Forst andererseits) zu queren sind. In diesem Bereich soll die Neubaustrecke durch Großtunnel (Tunnel Eu./Tunnel/Ir.) geführt werden. Die streitgegenständlichen Planfeststellungsabschnitte beginnen bei Bau-km 5,900 am Südkopf des Bahnhofes N.-Du. (Abschnitt 11) bzw. nach Querung des Al.tals bei Bau-km 60,000 kurz nach Eintritt in den Tunnel Ir. und enden an der Grenze der Landkreise N.er Land/Ro., wo die Bündelung mit. der Bundesautobahn einsetzt, bzw. am Ende des Tunnels Ir. in Höhe der Deponie \_ \_ \_.

Bereits der Bundesverkehrswegeplan 1985 enthielt den Ausbau/Neubau einer Strecke im Korridor N.-M., wobei bezüglich zweier Trassenvarianten (kombinierter Neu-/Ausbau über In. und Ausbau über Tr.-Do.-Au.) vertiefende Vorplanungen/Untersuchungen durchgeführt worden sind. Dabei wurden acht mögliche Varianten, beginnend im Westen mit der Variante N.-Do.-Au.-M. bis zur Variante N.-Se.-In.-M. im Osten, untersucht. Die Bayerische Staatsregierung gab in der Folgezeit der Variante über In. 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 Au. abgebrochen. Vorplanungen über einen Trassenverlauf im Korridor N.-In. wurden durch sechs Varianten bestimmt, wobei eine Trassenführung östlich der Bundesautobahn und ein Abrücken von dieser im Bereich Gr. ebenso aufgegeben wurden wie eine Alternativtrasse zum An.-. und Al.tal durch eine Streckenführung (weiter im Westen) über Pf., die dann im Bereich Gai. an die Eisenbahnlinie In.-Tr. angebunden worden wäre. Das Raumordnungsverfahren für die Streckenführung N.-In.-M. endete mit der landesplanerischen Beurteilung vom 19. Juni 1991, wonach die "Bündelungstrasse" im Westen der Bundesautobahn als die ausgewogenste Lösung erkannt und dieser Trassenverlauf mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung als vereinbar angesehen wurde.

Nach Zuleitung der Pläne für die Planungsabschnitte 11 und 53 an die Regierungen von Mittelfranken und Oberbayern zur Durchführung der Anhörungsverfahren erfolgte deren Auslegung in der Stadt N. und in den Marktgemeinden Fe. und We. (Planungsabschnitt 11) unter Hinweis darauf, daß Einwendungen spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, mithin bis zum 14. August (Fe.) bzw. 17. August 1992 (N./ We.), zu erheben sind. Ebenso erfolgte die Auslegung der Pläne für den Planungsabschnitt 53 in den Marktgemeinden Ki. und Kip. sowie in der Gemeinde De., wobei letztere wegen eines Formfehlers wiederholt werden mußte. Gegen die ausgelegten Pläne betreffend den Planungsabschnitt 11 wandte sich der Kläger mit Schreiben vom 12. August 1992 (Ortsgruppe Fe.). 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 N.-In.-M. aus naturschutzfachlichen, raumordnerischen und verkehrspolitischen Gründen insgesamt Einwendungen. Gegen die Pläne zum Planungsabschnitt 53 wandte sich der Kläger mit Schreiben vom 22. Dezember 1992 unter grundsätzlicher Ablehnung der gesamten Neubau-/Ausbaustücke N.-In.-M.. Statt dessen fordert er einen landschaftsschonenden, zum Teil mehrgleisigen Ausbau der bestehenden Strecke N.-Au.-M..

Der Kläger ist Miteigentümer der Grundstücke FlNrn. \_\_ \_\_ und \_\_ \_\_ der Gemarkung Gr., die im Planungsabschnitt 42 (Bau-km 44,035 bis km 48,650) zwischen der Neubaustrecke und der Bundesautobahn gelegen nach den Planungsentwürfen in Anspruch genommen werden sollen, sowie Eigentümer der Grundstücke FlNrn. \_\_ \_\_ -/\_ der Gemarkung Ob. (Ha.er Bach) und 3450/2 der Gemarkung In., die wiederum in Planungsabschnitt 71 (Bau-km 77,900 bis km 86,253) nach den Planungsentwürfen in Anspruch genommen werden sollen.

Nach Durchführung des Erörterungstermins (29./30.4.1993) erließ das Eisenbahn-Bundesamt am 7. April 1994 für den Planungsabschnitt 11 den "Planfeststellungsbeschuß für den Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke N.-In. von Bau-km 5,900 bis Bau-km 13,630" unter Zurückweisung der Einwendungen u.a. auch des Klägers. Des weiteren erließ das Eisenbahn-Bundesamt nach Durchführung des Erörterungstermins (30.8.1993) am 29. Juli 1994 für den Planungsabschnitt 53 den "Planfeststellungsbeschuß für den Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke N.-In. von Bau-km 60,000 bis Bau-km 67,000 /Tunnel Ir." unter Zurückweisung der Einwendungen u.a. auch des Klägers. Grundsatzpositionen der Verkehrspolitik seien nicht Gegenstand der Planfeststellung. Ein 4-gleisiger Ausbau der bestehenden Strecke über Au. erfülle nicht die unternehmerischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen in bezug auf eine größtmögliche Verkürzung der Reisezeit auch im Zuge der Relation M.-Be.. Alternativtrassen seien im Erläuterungsbericht ausreichend dargestellt. Der Abbruch des Raumordnungsverfahrens für die Streckenführung über Au. bedeute keinen Verstoß gegen die Bestimmungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch bei einem 4-gleisigen Ausbau ergäben sich Auswirkungen auf und Eingriffe in die Umwelt.

Insbesondere käme es zu erheblich größeren Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen als bei der Planfeststellungstrasse. Der Bildung, eines Planfeststellungsabschnittes, der den gesamten Regierungsbezirk Mittelfranken umfasse, sei aus Gründen der praktikablen und effektiven Handhabung nicht zu entsprechen. Die Planungsabschnitte müßten überschaubar bleiben. Eine wesentliche Erhöhung der Lärmbelästigung durch die Neubaustrecke sei nicht zu befürchten. Eine Einhausung der Strecke sei nicht notwendig. Für Landschaftseingriffe seien Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Der Kläger ließ gegen die Planfeststellungsbeschlüsse vom 7. April und 29. Juli 1994 Klage erheben. In beiden Verfahren suchte er zudem um vorläufigen Rechtsschutz nach. Mit Beschluß vom 28. März 1995 wies der Verwaltungsgerichtshof. den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 7. April 1994 zurück. Mit Schriftsatz vom 7. September 1995 beantragte der Kläger erneut (unter Aufhebung. des Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofs vom 28. März 1995) die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 7. April 1994.

Zur Begründung der Klagen wird vorgetragen:

Die Klagebefugnis ergebe sich aus § 42 Abs. 2 VwGO. Durch die streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlüsse entstünden Zwangspunkte, wodurch es bereits zu einer Betroffenheit auch für die erst in den Planungsabschnitten 42 und 71 gelegenen Grundstücke komme. Das Verwaltungsverfahren sei fehlerhaft durchgeführt worden. Die Regierungen hätten unzureichend angehört. Auch fehle die Auslegung. der Pläne für das jeweilige Vorhaben in den Nachbarplanfeststellungsabschnitten. § 20 Abs. 1 Nr. 5 VwVfG sei verletzt, da von derselben Person einerseits die Pläne gefertigt und andererseits die Planfeststellung vorgenommen sei. § 36 BBahnG sei verfassungswidrig. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben sei nicht gegeben. Es habe eine unzureichende Alternativenprüfung stattgefunden. Der ICE-Zugverkehr bedinge einen überproportionalen Energieverbrauch. Die ICE-Strecke N.-In. sei weitaus teurer als eine Streckenführung über Au.. Dies habe auch der Bundesrechnungshof festgestellt. Wegen des Abbruchs des vergleichenden Raumordnungsverfahrens für die Streckenvariante über Au. sei es zu einem Abwägungsausfall gekommen. Die Verletzung des planerischen Abwägungsgebots folge aus einer fehlerhaften Ermittlung der Räumverträglichkeit, aus einer mangelhaften Tatsachenermittlung durch eine unzureichende Umweltverträglichkeitsprüfung, aus einer unzureichenden Prüfung der Au.-Variante, aus der unterbliebenen Prüfung einer Nullvariante im Bereich N.-In., aus einer völlig unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung insbesondere hinsichtlich der Fauna und Flora, aus nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft sowie aus einem fehlerhaften landschaftspflegerischen Begleitplan, der den Anforderungen nicht gerecht werde. Auch werde die Planfeststellung den schädigenden Auswirkungen des Lärms nicht gerecht. Der Abschlag für ein "gepflegtes" Gleis dürfe nicht erfolgen. Der Schienenbonus sei zu Unrecht in Ansatz gebracht worden. Lärmschutz müsse in erster Linie durch alternative Trassenführungen erreicht werden. Nicht stehe auch fest, ob das Vorhaben unter den gegenwärtigen Bedingungen überhaupt zur Ausführung gelange. Zwischenzeitlich fehle jegliche Möglichkeit einer vernünftigen Finanzierung. Die Bahn plane bereits erheblich anders (Netz 21, Südsterne). Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sei verfassungswidrig und müsse daher dem Bundesverfassungsgericht vorgelegt werden. Ebenso stehe dieses Gesetz nicht im Einklang mit der EU-Richtlinie 85/337, so daß das Hauptsacheverfahren auszusetzen sei und die Frage der Konformität mit EU-Gemeinschaftsrecht dem europäischen Gerichtshof vorgelegt werden müsse. Schließlich

seien auch die gebildeten Abschnitte unzutreffend. Es gehe nicht an, daß ein Planungsabschnitt etwa in einem Tunnel vor einem Portal ende oder eine Deponie (hier die Deponie \_ \_ \_) auf zwei Abschnitte verteile.

Der Kläger beantragt:

- 1 .Die Planfeststellungsbeschlüsse vom 7. April 1994 und 29. Juli 1994 werden aufgehoben.
2. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Zugleich beantragt er die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der beiden Klagen.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,

sämtliche Klagen und die Anträge auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes abzuweisen.

Sie halten die ergangenen Planfeststellungsbeschlüsse für rechtmäßig. Diese wiesen weder verfahrenrechtliche noch materiellrechtliche Fehler auf. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gebiete eine Trassenführung über In.. Die Planrechtfertigung sei insoweit gegeben. Eine alternative Streckenführung über Au. stelle ein anderes Projekt dar. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährung aktiven und passiven Lärmschutzes seien ausreichend. Der Kläger sei nicht klagebefugt, da seine Grundstücke von den Planungsabschnitten 11 und 53 nicht berührt und insoweit auch keine Zwangspunkte gesetzt würden.

Die Landesadvokatur Bayern hat sich am Verfahren beteiligt.

Zur Ergänzung wird auf die dem Gericht vorliegenden Gerichts- und Verwaltungsakten verwiesen.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klagen und die Anträge auf die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes konnten zur gemeinsamen Entscheidung miteinander verbunden werden, da die Einwendungen des Klägers gegen die Planfeststellung der Abschnitte 11 und 53 weitgehend identisch sind. Dabei ist § 93 VwGO (einschränkend) nicht in dem Sinne zu verstehen, daß der zu verbindende "gleiche Gegenstand" bei Anfechtungsklagen sich auf einen einzigen streitgegenständlichen Verwaltungsakt zu beziehen hat (vgl. Redeker/von Oertzen, VwGO, 11. Aufl., Anm. 2 zu § 93)

#### A. Hauptsacheverfahren

Die Klagen sind unzulässig.

Der Kläger kann nicht geltend machen, durch die beiden Planfeststellungsbeschlüsse in eigenen Rechten verletzt zu werden (§ 42 Abs. 2 VwGO). Soweit der Senat dies in seinem Beschluß vom 28. März 1995 noch bejaht hat, hält er hieran nicht weiter fest.

Die diesbezüglichen (eine Klagebefugnis bejahenden) Ausführungen waren von der

Überlegung bestimmt, daß als materieller Abschnitt einer Verkehrswirksamkeit) nur die Eisenbahn-Neubaustrecke N.-In. insgesamt betrachtet werden kann und es keinen Sinn macht, die Neubaustrecke von Norden oder von Süden her über einige der 14 Abschnitte zu führen und sie dann - ohne in eine bestehende Strecke einzuschleifen - als Kopf- oder Sackbahnhof enden zu lassen. Um derartige Planungstorsos zu verhindern, hielt der Senat es für angezeigt, in späteren Planungsabschnitten potentiell Planbetroffenen das Klagerecht gegen den ersten die (im Raumordnungsverfahren als ausgewogenste Lösung bezeichnete) "amtliche Bündelungstrasse" umsetzenden Planfeststellungsbeschluß einzuräumen. Dies insbesondere auch aufgrund des Umstandes, daß - mit Ausnahme des Abschnittes 62 (K.Forst) - sämtliche weitere Planungsabschnitte nach Planauslegung und durchgeführten Erörterungsterminen sich bereits in fortgeschrittenen Verfahrensstadien befanden (zwischenzeitlich erging bereits ein weiterer Planfeststellungsbeschluß bzw. stehen derartige unmittelbar bevor) und nunmehr Beklagte und Beigeladene in der mündlichen Verhandlung erneut bestätigt haben, an der Bündelungstrasse festhalten zu wollen, was voraussichtlich zur Inanspruchnahme der Grundstücke des Klägers in den Planungsabschnitten 42 und 71 führen wird. Mit einer derartigen, die Klagebefugnis bejahenden Sicht der Rechtslage geht zusätzlich der nicht zu verkennende Vorteil einher, baldmöglichst Rechtssicherheit über die Realisierungsmöglichkeit der Bündelungstrasse zu erhalten, was (wenn auch nur in Folge einer Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung zwischen den Verfahrensbeteiligten) den weiteren (künftigen) Planfeststellungsverfahren zugute kommen würde.

Dieses von der Zwangspunkt-Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenrecht (BVerwGE 62, 342/351 ff; BVerwGE 72, 282/288) abweichende Ergebnis setzt sich aber zum Teil in Widerspruch zur Intention des Gesetzgebers bei der Neufassung des Eisenbahnrechts. Gemäß § 20 Abs. 5 und 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2396) entfällt die aufschiebende Wirkung von Klagen gegen einen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluß (bei nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestelltem vordringlichen Bedarf). Ein Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Auch hat der Kläger innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (§ 20 Abs. 6 AEG). Desweiteren schreibt § 20 Abs. 2 AEG die Präklusion verspätet erhobener Einwendungen vor (was vorher bereits Gegenstand der Regelung, des § 36 Abs. 4 Satz 1 BBahnG i.d.F. vom 28.6.1990 BGBl S. 221 war). Mit diesen durch das Planungsvereinfachungsgesetz zum Teil neu eingeführten Bestimmungen bezweckt der Gesetzgeber eine Beschleunigung des Planungsverfahrens mit dem Ziel, so schnell und so vollständig wie möglich die Bestandskraft der Planfeststellung herbeizuführen bzw. bei nicht eingetretener Bestandskraft die Klagegründe zu erfassen.

Mit diesen Vorgaben schwerlich zu vereinbaren wäre es aber, wollte man einen von einem planfestgestellten Planungsabschnitt nicht berührten, jedoch in späteren Planungsabschnitten "sehr wahrscheinlich" betroffenen Grundstückseigentümer bereits gegen einen vorangehenden, die vorgesehene Trassenführung erstmals umsetzenden Planfeststellungsbeschluß das Klagerecht einräumen.

Denn hält man vernünftigerweise - wie es der Senat bereits in seinem Beschluß vom 28. März 1995 ausgeführt hat - daran fest, daß es zulässig und geboten ist, eine Neubaustrecke (unter Aufgabe des Kriteriums der Verkehrswirksamkeit) in eine Mehrzahl von Abschnitten zu unterteilen, andernfalls der Planungsvorgang nicht effektiv und überschaubar gestaltet werden könnte (ebenso BVerwG vom 21.12.1995, 11 VR 6.95; BayVGH vom 21.2.1995, 20 A 93.40080 u.a. S. 31, S. 49 ff. UA), so würden sich bei Einräumung eines frühzeitigen,

vorbeugenden Rechtsschutzes (gegenüber vorangehenden Planungsabschnitten) zwei Klassen von Klägern ergeben. Die einen, als unmittelbar Planbetroffene oder als Anlieger des planfestgestellten Abschnittes, wären an die knappen Fristen des § 20 Abs. 5 und 6 AEG gebunden, während erst in späteren Abschnitten potentiell Betroffene (vorbeugenden) Rechtsschutz ohne derartige Einschränkungen wahrnehmen könnten. Auch ergäben sich hinsichtlich der Klagefrist und des Umfangs des zulässigen Vorbringens erhebliche Abweichungen. Denn in nachfolgenden Abschnitten werden weder die Pläne für vorangehende, planfestzustellende Abschnitte ausgelegt, so daß eine Präklusion der Einwendungen dortiger Anlieger nicht einsetzen kann, noch erfolgt eine Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses (an Einwendungsführer), so daß die Klagefrist nach § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO nicht zu laufen beginnt. D.h. Klagerechte und Ansprüche auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes könnten in einem ganz anderen Umfang wahrgenommen werden, als dies das Allgemeine Eisenbahngesetz für von der Planfeststellung unmittelbar Betroffene vorsieht. Dieses Ergebnis zu vermeiden wäre gegebenenfalls nur dann möglich, würde man etwa die Planunterlagen des Abschnittes 11 in sämtlichen weiteren 13 Abschnitten (also auf der gesamten vorgesehenen Trasse) auslegen und den Planfeststellungsbeschluß auch abgelegenen Einwendungsführern entsprechend bekanntgeben. Hierdurch würden aber die Vorteile der Planfeststellung überschaubarer Abschnitte völlig verlorengehen, um dann dem enormen Verfahrensaufwand für jeden der 14 Planfeststellungsabschnitte zu entgehen, wäre letztlich nur zu erwägen, die Planfeststellung über 84 km Neubaustrecke sofort "in einem Stück und gegebenenfalls auf der Grundlage (und unter Inkaufnahme) eines kaum überschaubaren (Planfeststellungs-)Vorverfahrens" (BVerwG vom 21.12.1995, a.a.O.) zu bewerkstelligen.

Zur Einhaltung gleicher Strukturen bezüglich der Klagebefugnis und zur Aufrechterhaltung einer praktikablen Planfeststellung in einzelnen Abschnitten ist es daher geboten, die Zwangspunkt-Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenrecht auch auf das Eisenbahnrecht zu übertragen. Danach kann ein Grundstückseigentümer den Planfeststellungsbeschluß für einen vorangehenden Straßenabschnitt nur anfechten, wenn er geltend machen kann, daß sein Grundstück im weiteren Planungsverlauf zwangsläufig betroffen sein wird, was sich anhand der einschlägigen Regeln der Trassenelemente bestimmen läßt (BVerwG vom 2.11.1992, NVwZ 1993, 887/888; vom 6.6.1992, NVwZ 1993, 572/573). Dabei mag ein zwangsläufiges Betroffensein - und damit einhergehend eine mögliche Rechtsverletzung - bei eisenbahnrechtlicher Planfeststellung von Hochgeschwindigkeitstrassen dann über einen unmittelbar vorhergehenden Planungsabschnitt hinausreichen und sogar durch die Planfeststellung eines noch weiter entfernt liegenden Abschnittes bewirkt werden, wenn etwa Krümmungsradien bzw. Gradienten der Trasse über mehrere Abschnitte hinweg bereits (parzellenscharf) genau bestimmbare Grundstückssegmente (unausweichlich) in Anspruch nehmen werden. Insbesondere bei kürzer gebildeten Abschnitten mag dies nicht von der Hand zu weisen sein. An diese stets zu fordernde Zwangsläufigkeit der Betroffenheit sind hohe Anforderungen zu stellen. Eine bloß mögliche oder auch naheliegende Betroffenheit (infolge bereits laufender Planfeststellungsverfahren) genügt nicht; insbesondere reicht nicht eine bloße Betroffenheit durch die weiterzuführende Trasse nach dem jetzigen Planungsstand. Unausweichliche Zwangsläufigkeit besteht nur, wenn bei Verwirklichung der Gesamttrasse objektiv und vernünftigerweise gar keine andere Möglichkeit besteht als in einem bestimmten Korridor das bestimmte Grundstück (des potentiellen Klägers) in Anspruch zu nehmen, oder mit anderen Worten, topographische Verhältnisse (etwa Siedlungsschwerpunkte) oder sonstige Planungsparameter jegliche Wahlmöglichkeit einer alternativen Trassenführung abschneiden.

Weder bilden die südliche Planfeststellungsgrenze des Abschnittes 11 (Landkreisgrenze N.er

Land/Ro. noch die nördliche Planfeststellungsgrenze des Abschnitts 53 (vor dem Nordportal zum Al.tal) für die Grundstücke des Klägers in der Gemarkung Gr. (F1Nrn. \_\_\_-, \_\_\_- - entfernt vom Südende des Abschnitts 11 ca. 30 km und vom Nordende des Abschnitts 53 ca. 13 km) einen derartigen Zwangspunkt. Schon im Raumordnungsverfahren sind die Möglichkeiten verschiedener Trassenführungen im Bereich Gr. untersucht worden, mit denen die Grundstücke des Klägers umfahren würden (vgl. die Beilage 5 a. - Variantenuntersuchung Offenbau-Gr. - zum planfestgestellten Erläuterungsbericht für die Abschnitte 11 und 53). Dabei bedingt keine dieser untersuchten Trassenvarianten eine geänderte Streckenführung in den hier streitgegenständlichen Abschnitten 11 und 53. Das heißt, der Kläger muß erst bei einer Planfeststellung der den seine Grundstücke betreffenden Abschnitt 42 vorangehenden oder nachfolgenden Abschnitte prüfen, ob infolge einer dort planfestgestellten Trassenführung die Inanspruchnahme seines Eigentums unausweichlich wird. Sollte dem nicht so sein (sondern gegebenenfalls eine Trassenverschiebung sogar in dem unmittelbar die Grundstücke des Klägers betreffenden Planungsabschnitt 42 möglich sein), so ist für einen vorbeugenden Rechtsschutz gegen einen vorangehenden oder nachfolgenden Planungsabschnitt kein Raum. Der Kläger ist dann vielmehr auf den von der Verwaltungsgerichtsordnung als grundsätzlich angemessen und ausreichend angesehenen nachträglichen Rechtsschutz zu verweisen (BVerwGE 54, 211; 40, 323; BVerwG v. 8.9.1972, DVB1 1973, 34; BayVGH v. 4.9.1984, BayVB1.1985, 83; v. 22.12.1992, 20 B 92.3392). Denn auch in diesem Rahmen muß die Gesamtplanung dann dem Einwand standhalten, daß eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrundeliegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei (BVerwG vom 21.12.1995, a.a.O.).

Dasselbe gilt auch für das Grundstück F1Nr. \_\_\_/\_/ der Gemarkung Ob. und für das noch weiter östlich des Ha.er Baches gelegene Grundstück Fl.Nr. \_\_\_/\_, das für eine vorhabenbegleitende Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen würde. Als Zwangspunkt hierfür käme allein das südliche Ende des planfestgestellten Tunnels Ir. (Abschnitt 53) in Frage, das in einer Entfernung von ca. 17 km liegt. Das Eigentum des Klägers am Ha.er Bach endet ca. 170 m westlich der Neubaustrecke an der Gemarkungsgrenze Et./Ob.. Infolge der (die Trassenführung zum Teil verbindlich festlegenden) Planfeststellung des Tunnels Ir. scheidet es zwar aus, zur Umgehung dieses Bachgrundstückes (und auch des östlich gelegenen Grundstücks) des Klägers auf die in der Beilage 6 des planfestgestellten Erläuterungsberichts für die Abschnitte 11 und 53 aufgezeigten Variantenuntersuchungen (Variante Pf. zur Umgehung von An.- und Al.tal) zu verweisen, um insoweit eine zwangsweise Betroffenheit der Grundstücke des Klägers auszuschließen (die in dieser Beilage vorgesehenen westlichen Varianten schleifen in die bestehende Eisenbahnstrecke In.-Tr. ein). Die Beklagte und die Beigeladene haben aber in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, daß eine westliche Umfahrung der Grundstücke des Klägers im Gemarkungsbereich Et. jederzeit möglich wäre, ohne daß dem topographische Gegebenheiten - wie etwa der Ortsbereich der Gemeinde Et. - entgegenstünden. Da der Planfeststellungsbeschluß des Abschnittes 71 unmittelbar bevorsteht, wird der Kläger in diesem konkreten Fall seine Belange im Rahmen des nachträglichen Rechtsschutzes in ausreichender Weise einbringen können.

## B. Anträge auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes

Die Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klagen gemäß § 80 Abs. 5 VwGO (20 AS 94.40136) und § 80 Abs. 7 VwGO (20 AS 95.40100) sind aus denselben Gründen wie die Klagen unzulässig.

### C. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidungen im Hauptsacheverfahren und im vorläufigen Rechtsschutzverfahren folgen aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen war vorzusehen, da die Beigeladene jeweils Sachanträge gestellt und somit auch ein Kostenrisiko (§ 154 Abs. 3 VwGO) übernommen hat (§ 162 Abs. 3 VwGO). Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kosten im Hauptsacheverfahren ergibt sich aus § 167 VwGO, §§ 708, 711 ZPO.

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

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

#### Rechtsmittelbelehrung für das Urteil

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hauganschrift: 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 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.

