

VGH München, Beschluss v. 05.12.2019 – Az.: 8 ZB 19.956

Sachgebiet: Eisenbahnkreuzungsrecht

Gericht: VGH München

Entscheidungsdatum: 05.12.2019

Aktenzeichen: 8 ZB 19.956

vorangehend: VG Bayreuth, Urteil v. 19.03.2019 – Az.: B 1 K 16.83

ECLI: ECLI:DE:BAYVGH:2019:1205.8ZB19.956.00

Dokumenttyp: Beschluss

Rechtskraft: Ja

Normen:

<i>GG</i>	Art. 103 Abs. 1
<i>AEG</i>	§ 18c Nr. 1
<i>EBO</i>	§ 11 Abs. 2
<i>EKrG</i>	§ 1 Abs. 6, § 2 Abs. 1, § 2 Abs. 3, § 3, § 11, § 13 Abs. 1
<i>GO</i>	Art. 28 Abs. 2, Art. 29, Art. 61 Abs. 1, Art. 61 Abs. 2
<i>VwGO</i>	§ 86 Abs. 1, § 108 Abs. 1 S.1, § 124 Abs. 1 Nr. 1, § 124 Abs. 1 Nr. 2, § 124 Abs. 1 Nr. 3, § 124 Abs. 1 Nr. 5, § 124 Abs. 2 Nr. 1, § 124 Abs. 2 Nr. 2, § 124 Abs. 2 Nr. 3, § 124 Abs. 2 Nr. 5, § 124a Abs. 4 S. 4, § 124a Abs. 5 S. 2
<i>VwVfG</i>	§ 75

Stichworte:

Berufungszulassung (abgelehnt), Eisenbahnkreuzungsrecht, Kostenbeteiligung für eine Straßenüberführung, Erweiterung des Bahnkörpers um ein zusätzliches Gleis (Neubaustrecke), Erforderlichkeit für die Sicherheit des Verkehrs (bejaht), Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, Verbot widersprüchlichen Verhaltens, Finanzhoheit der Gemeinde, Beginn der Durchführung der Maßnahme, Zulassung der Berufung, Zulassungsgrund, Eisenbahnstrecke, Straßenüberführung, Bahnübergang, Kostenbeteiligung, Darlegungsanforderungen, Erforderlichkeit, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit

Verfahrensgang:

Vorgehend VG Bayreuth, Urteil vom 19.03.2019 – Az.: B 1 K 16.83

Tenor:

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Die Beklagte trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 810.914,53 Euro festgesetzt.

Gründe:**I.**

- 1 Die Beteiligten streiten über Zahlungsansprüche aus dem Rückbau eines Bahnübergangs und der ersatzweisen Herstellung einer Straßenüberführung.
- 2 Die Eisenbahnstrecke Eisenach - Lichtenfels kreuzte früher den S* ...weg, einen öffentlichen Feld- und Waldweg im Gemeindegebiet der Beklagten, höhengleich bei Bahnkm ...,587. Die Klägerin erweiterte die Bahnanlage im Zuge des Neubaus der Bahnstrecke Ebenfeld - Erfurt (Errichtung der Verbindungskurve N* ...*) um ein Gleis. Dabei wurde der Bahnübergang „S* ...weg“ zurückgebaut und als Ersatzmaßnahme eine Straßenüberführung bei Bahnkm ...,400 hergestellt. Eine Kreuzungsvereinbarung über die Maßnahme kam nicht zustande, weil die Beklagte eine Kostenbeteiligung ablehnte.
- 3 Mit Urteil vom 19. März 2019 stellte das Verwaltungsgericht Bayreuth die Verpflichtung der Beklagten fest, gemäß § 3, § 13 EKrG ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten der Maßnahme zu tragen. Es bewertete die Überführung als Änderung einer bestehenden Kreuzung, die die Sicherheit des Verkehrs erfordere. Die Beklagte könne nach Treu und Glauben nicht geltend machen, dass eine andere Maßnahme kostengünstiger wäre, weil sie im Planfeststellungsverfahren eine höhenfreie Kreuzung verlangt habe. Die Klägerin habe mit der Durchführung des Vorhabens rechtzeitig am 30. April 2007 begonnen, wie die

Anzeige des Baubeginns vom 26. April 2007 und eine Vereinbarung über die Änderung eines Schmutzwasserkanals belegten. Hiergegen wendet sich die Beklagte mit ihrem Antrag auf Zulassung der Berufung.

II.

- 4 Der Zulassungsantrag hat keinen Erfolg. Die von der Beklagten geltend gemachten Zulassungsgründe sind nicht hinreichend dargelegt oder liegen nicht vor (§ 124 Abs. 2 Nr. 1, 2, 3 und 5; § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO).
- 5 1. Aus dem Vorbringen der Beklagten ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO).
- 6 Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung im Sinn des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO bestehen nur, wenn einzelne tragende Rechtssätze oder einzelne erhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts durch schlüssige Gegenargumente infrage gestellt werden (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16; B.v. 16.7.2013 - 1 BvR 3057/11 - BVerfGE 134, 106 = juris Rn. 36). Schlüssige Gegenargumente liegen vor, wenn der Antragsteller substantiiert rechtliche oder tatsächliche Umstände aufzeigt, aus denen sich die gesicherte Möglichkeit ergibt, dass die erstinstanzliche Entscheidung unrichtig ist (vgl. BVerfG, B.v. 20.12.2010 - 1 BvR 2011/10 - NVwZ 2011, 546 = juris Rn. 19). Sie sind nicht erst dann gegeben, wenn bei der im Zulassungsverfahren allein möglichen summarischen Überprüfung der Erfolg des Rechtsmittels wahrscheinlicher ist als der Misserfolg (vgl. BVerfG, B.v. 16.1.2017 - 2 BvR 2615/14 - IÖD 2017, 52 = juris Rn. 19). Dabei kommt es grundsätzlich nicht auf einzelne Elemente der Urteilsbegründung an, sondern auf das Ergebnis der Entscheidung, also auf die Richtigkeit des Urteils nach dem Sachauspruch in der Urteilsformel (vgl. BVerfG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - DVBl 2004, 838 = juris Rn. 9).
- 7 Nach diesem Maßstab zeigt der Zulassungsantrag keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung auf.
- 8 1.1 Das Zulassungsvorbringen, die gegenständliche Maßnahme sei entgegen der verwaltungsgerichtlichen Wertung nicht als Änderung einer vorhandenen Kreuzung im Sinne des § 3 Nr. 3 EKrG, sondern als Herstellung einer neuen Kreuzung nach § 2 Abs. 1 und 3 EKrG zu bewerten, erweist sich als unberechtigt.
- 9 Das Eisenbahnkreuzungsgesetz unterscheidet zwischen der Herstellung neuer und der Beseitigung bzw. Änderung bestehender Kreuzungen. Wird eine neue Kreuzung hergestellt, so hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen (§ 2 und § 11 EKrG). Wird an einem Bahnübergang eine bestehende Kreuzung beseitigt oder geändert, tragen die Beteiligten (§ 1 Abs. 6 EKrG) je ein Drittel der Kosten (§ 3 und § 13 Abs. 1 EKrG). Nach § 2 Abs. 3 EKrG ist eine Kreuzung neu, wenn mindestens einer der beiden Verkehrswege neu angelegt wird. Neu ist ein Verkehrsweg aber nur dann, wenn er nicht durch seine reale Existenz bereits in irgendeiner Weise vorher angelegt war. Das Vorhandensein eines Verkehrswegs hängt dabei nicht von

seiner technischen Ausgestaltung, sondern vielmehr davon ab, ob für den jeweiligen Verkehr eine tatsächlich benutzbare Verbindung besteht (BVerwG, U.v. 11.12.1981 - 4 C 97.79 - Buchholz 407.2 EKRg Nr. 8 = juris Rn. 19; B.v. 19.1.1984 - 4 B 50.83 - Buchholz 407.2 EKRg Nr. 10 = juris Rn. 5).

- 10** Diese Grundsätze hat das Verwaltungsgericht zutreffend angewandt. Im Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme war die Eisenbahnstrecke Eisenach - Lichtenfels schon vorhanden. Durch die seitliche Erweiterung des Bahnkörpers um ein Gleis ist kein Verkehrsweg „neu angelegt“ worden. Die Frage des „Angelegtseins“ im Sinne des § 2 Abs. 3 EKRg beantwortet sich in erster Linie nach den äußeren Merkmalen des Verkehrswegs, d.h. im Hinblick auf seine natürliche Erscheinung im Gelände (BVerwG, B.v. 19.1.1984 - 4 B 50.83 - Buchholz 407.2 EKRg Nr. 10 = juris Rn. 6; Heinze in Kunz/Kramer, Eisenbahnrecht, Stand 2018, § 2 EKRg zu Absatz 3). Parallel verlaufende Gleisanlagen sind nur ausnahmsweise als selbständige Verkehrswege anzusehen, wenn erkennbar trennende Merkmale (z.B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze oder Wasserflächen o.ä.) das Bild eines einheitlichen Verkehrswegs nicht entstehen lassen (BVerwG, U.v. 11.12.1981 - 4 C 97.79 - Buchholz 407.2 EKRg Nr. 8 = juris Rn. 26; Marschall/Schweinsberg, EKRg, 6. Aufl. 2018, § 2 Rn. 4 und § 3 Rn. 110). Vorliegend verlaufen die Gleise im Kreuzungsbereich parallel; dass das neue Bahngleis ca. 400 m östlich der Straßenüberführung in Richtung Süden von der Strecke Eisenach - Lichtenfels abzweigt, ändert daran nichts.
- 11** Die Art des vorhandenen Schienenwegs wird durch das neue Gleis auch nicht wesentlich verändert. Zwar verstärkt dieses nicht die vorhandene Bahnstrecke Eisenach - Lichtenfels, sondern bindet den Bahnhof C* ... im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 an die Neubaustrecke Ebenfeld - Erfurt an. Die damit verbundene Änderung einzelner Qualitätsmerkmale (Verkehrsaufkommen, Bedeutung im Verkehrsnetz) ist jedoch nicht geeignet, einen „neuen Verkehrsweg“ zu schaffen. Dies entspricht der Zielsetzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, einfache und leicht handhabbare Regelungen zu treffen und auf genauere Differenzierungen zu verzichten (BVerwG, U.v. 11.12.1981 - 4 C 97.79 - Buchholz 407.2 EKRg Nr. 8 = juris Rn. 27; Marschall/Schweinsberg, EKRg, § 2 Rn. 6). Über die streitbefangene Kreuzung fließen noch die gleichen Verkehrsströme, ergänzt durch die zusätzlichen Verkehrsströme der Neubaustrecke. Der Sachverhalt unterscheidet sich insofern von der im Zulassungsantrag angeführten Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (U.v. 23.11.2007 - 7 UE 1422/07 - juris Rn. 92 f.).
- 12** Dass die örtliche Verschiebung der Kreuzung von Bahnkm ...,587 nach Bahnkm ...,400 dazu führte, dass ein neuer Verkehrsweg entsteht, behauptet der Zulassungsantrag nicht. Eine solche Annahme widerspräche auch dem Willen des Gesetzgebers, der klarstellen wollte, dass mit der geländebedingten Verlegung einer vorhandenen Kreuzung keine neue Kreuzung im Sinne des § 2 EKRg hergestellt wird (siehe BT-Drs. VI/1140 S. 5; vgl. auch Marschall/Schweinsberg, EKRg, § 2 Rn. 8).
- 13** **1.2** Die Annahme des Verwaltungsgerichts, die Sicherheit des Verkehrs erfordere unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung die

hergestellte Straßenüberführung nach § 3 EKrG, zieht der Zulassungsantrag ebenfalls nicht ernstlich in Zweifel.

- 14** Bei dem Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit nach § 3 EKrG handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der vom Gericht voll nachprüfbar ist (BVerwG, U.v. 14.5.1992 - 4 C 28.90 - VRS 83, 473 = juris Rn. 20; BayVGh, B.v. 4.12.2012 - 8 ZB 11.1881 – juris Rn. 12). Die Sicherheit des Verkehrs erfordert eine Änderung, wenn an der Kreuzung eine Gefahrensituation gegeben ist, deren Beseitigung geboten ist (BVerwG, U.v. 14.5.1992 - 4 C 28.90 - VRS 83, 473 = juris Rn. 20). Dabei spielt es keine Rolle, wodurch die Gefahrenlage entstanden ist (BVerwG, U.v. 11.3.1993 - 7 C 35.92 - DÖV 1993, 825 = juris Rn. 22). Ursachen für eine Änderung können etwa eine Steigerung des Verkehrs, Veränderungen der Verkehrsart und der Verkehrsbenutzer, Änderungen in der Umgebung, aber auch die Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit auf der Schiene und/oder der Straße sein (BayVGh, B.v. 4.12.2012 - 8 ZB 11.1881 – juris Rn. 13; NdsOVG, B.v. 17.10.1997 - 7 L 2839/95 – juris Rn. 6; Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 3 Rn. 25).
- 15** Nach diesem Maßstab erweist sich die erstinstanzliche Wertung, die streitbefangene Änderungsmaßnahme sei nach § 3 EKrG erforderlich, als rechtsfehlerfrei. Das Zulassungsvorbringen, das Ausgangsgericht habe angenommen, die Errichtung eines weiteren Gleises führe per se zu einer Gefahr, ist unzutreffend. Das Verwaltungsgericht hat seine Gefährdungseinschätzung im Einzelnen auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit der Bahn auf 100 km/h, ein höheres Verkehrsaufkommen auf nunmehr zwei Gleisen, die schwierigere Einsehbarkeit des Bahnübergangs (Kurvenlage und Schräglage der Schienen), die höhere Anfälligkeit der kreuzenden Gleise für Verunreinigungen im landwirtschaftlichen Verkehr und die zunehmende Größe, Länge und Breite landwirtschaftlicher Fahrzeuge gestützt (vgl. UA S. 14). Soweit die Beklagte diese Gefährdungsbeurteilung für unzutreffend hält, rügt sie die richterliche Sachverhalts- und Beweiswürdigung nach § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Für einen darauf gestützten Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO genügt allein der Vortrag, die Tatsachen seien anders als vom Verwaltungsgericht angenommen oder der Sachverhalt bzw. das Ergebnis einer Beweisaufnahme sei anders zu bewerten, nicht (VGh BW, B.v. 11.2.2019 - 12 S 2789/18 – juris Rn. 19; OVG NW, B.v. 21.6.2012 - 18 A 1459/11 – juris Rn. 9; Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124a Rn. 67). Ein Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO ist in einem solchen Fall nur dann gegeben, wenn gute Gründe aufgezeigt werden, dass die tatsächlichen Feststellungen augenscheinlich nicht zutreffen oder beispielsweise wegen gedanklicher Lücken oder Ungereimtheiten ernstlich zweifelhaft sind. Die bloße Möglichkeit einer anderen Bewertung der Sachverhaltswürdigung genügt dafür nicht (vgl. BVerwG, B.v. 26.9.2016 - 5 B 3.16 D – juris Rn. 17; BayVGh, B.v. 21.1.2013 - 8 ZB 11.2030 - ZfW 2013, 176 = juris Rn. 17). Solche zur Zulassung der Berufung führende Mängel lassen sich dem Vorbringen der Beklagten nicht entnehmen.
- 16** Das Zulassungsvorbringen, an dem bisherigen Bahnübergang sei es zu keiner Häufung von Gefahrensituationen gekommen, kann die erstinstanzliche Gefährdungseinschätzung nicht erschüttern. Dass der S* ...weg nicht stark befahren ist,

hat das Verwaltungsgericht nicht verkannt. Im Übrigen ist die auf die konkreten örtlichen Verhältnisse gestützte Gefährdungseinschätzung nicht deshalb zu beanstanden, weil ein Bahnübergang nach § 11 Abs. 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erst bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h unzulässig ist. Auch wenn ein Bahnübergang nicht zwingend zu beseitigen ist, kann dies im Einzelfall zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich sein (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - BVerwGE 160, 263 = juris Rn. 146; HessVGH, U.v. 23.11.2007 - 7 UE 1422/07 – juris Rn. 97). Das Restrisiko von Bahnübergangsunfällen mit schweren Folgen (2016: 29 Todesfälle und 36 Schwerverletzte an deutschen Bahnübergängen, [...]) lässt sich auch durch moderne, auf neuer Technik basierende Sicherheitsvorkehrungen nicht vollständig ausschließen (vgl. auch BayVGH, U.v. 20.10.2002 - 20 A 01.40103 – juris Rn. 14). Die Vorbehalte der Beklagten gegen die Aussagekraft der klägerseits vorgelegten Statistiken („überwiegend“ Suizidversuche und Pkw-Verkehr) überzeugen nicht. Nach der Lebenserfahrung ist an Bahnübergängen allgemein mit unvorsichtigem und unvernünftigem Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu rechnen (Marschall/ Schweinsberg, EKRg, § 3 Rn. 30). Dies gilt besonders für den vorliegenden Fall. An dem bisherigen Bahnübergang bestand ein nicht unerheblicher Fußgängerverkehr, sodass bei den längeren neuen Schließzeiten zu befürchten wäre, dass Fußgänger die Gleise trotz geschlossener Schranken überqueren [...].

- 17** Die Tragfähigkeit der verwaltungsgerichtlichen Gefährdungseinschätzung wird nicht dadurch erschüttert, dass an der Kreuzung der Bahnstrecke mit der C* ... Straße im Stadtgebiet C* ..., die sich nahe der streitbefangenen Kreuzung befindet, nach wie vor ein beschränkter Bahnübergang existiert. Auch dort gibt es Planungen zur Herstellung einer höhenfreien Kreuzung (Straßenunterführung). Dass der diesbezügliche Bebauungsplan mit Urteil des Verwaltungsgerichtshofs vom 19. März 2018 (Az. 2 N 15.2593) für unwirksam erklärt wurde, ändert daran nichts.
- 18** Mit der Behauptung, das Eisenbahnbundesamt (fachtechnische Stellungnahme vom 31.10.2014, vgl. Nr. II.4.3 der EKRg-Richtlinie 2000, nunmehr II.2.4 EKRg-Richtlinien vom 20.12.2018, VkB I 2019, 14) und die Regierung von Oberfranken (Schreiben vom 19.1.2015) hätten die Erforderlichkeit der Straßenüberführung aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs verneint, verkürzt der Zulassungsantrag den maßgeblichen Sachverhalt. Die Regierung von Oberfranken hat ihre frühere Aussage mit Schreiben vom 2. Oktober 2015 revidiert, nachdem die Klägerin die Antragsunterlagen für die Gewährung des Bundesdrittels nach § 13 Abs. 1 EKRg ergänzt hatte [...]. Auf Grundlage der nachgereichten Unterlagen kam sie zu dem Schluss, dass die streitbefangene Überführung der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs nach § 3 Nr. 3 EKRg dient [...]. Auch der fachtechnischen Stellungnahme des Eisenbahnbundesamts vom 31. Oktober 2014 lagen diese ergänzenden Unterlagen nicht zugrunde. Der Vorwurf der Beklagten, das Erstgericht habe sich über die fachliche Beurteilung des Eisenbahnbundesamts rechtsfehlerhaft hinweggesetzt, trägt deshalb nicht.
- 19** **1.3** Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des verwaltungsgerichtlichen Urteils legt der Zulassungsantrag auch im Hinblick auf seine Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

der streitbefangenen Straßenüberführung nicht vor. Das Vorbringen, das Verwaltungsgericht hätte die Maßnahme im Hinblick auf die Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamts (31.10.2014) und der Regierung von Oberfranken (19.1.2015) nicht als wirtschaftlich zulässige Maßnahme einordnen dürfen, greift zu kurz. Das Verwaltungsgericht hat sich auf die - zeitlich nachfolgende - Plausibilisierung der Alternativenprüfung durch die Klägerin [...] gestützt [...]. Die Regierung von Oberfranken war nach Auswertung dieser Unterlagen abschließend zu dem Ergebnis gelangt, dass die gewählte Brückenlösung zwar nicht als die „billigste“, aber als die insgesamt wirtschaftlichste Lösung zu bewerten ist, weil der mit ihr erreichbare wesentliche Sicherheitsgewinn die Mehrkosten von ca. 0,5 Mio. Euro aufwiege [...]. Soweit der Zulassungsantrag einen „wesentlichen Sicherheitsgewinn“ bestreitet, kann auf die Ausführungen zur Erforderlichkeit der Überführung aus Gründen der Verkehrssicherheit verwiesen werden (vgl. oben Rn. 15 ff.). Dass tragfähige Aussagen zur Wirtschaftlichkeit alleine das Eisenbahnbundesamt machen könnte, ist weder dargelegt noch erkennbar; aus Nr. II.4.3 der EKrG-Richtlinie 2000 ist ein solcher Schluss nicht zu ziehen. Im Übrigen ist der Vorhalt, das Verwaltungsgericht habe die vom Eisenbahnbundesamt in Erwägung gezogenen Alternativlösungen nicht ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens abschlägig bewerten dürfen, unter dem Zulassungsgrund eines Verfahrensmangels nach § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO zu würdigen (vgl. unten Rn. 37 ff.).

- 20** Soweit der Zulassungsantrag die Wirtschaftlichkeit der Straßenüberführung bestreitet, weil die Fahrbahnbreite des B* ...wegs einen Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht ermögliche [...] und den hohen Maßnahmenkosten deshalb ein sehr geringer Nutzen gegenüber stehe, bezieht er sich ebenfalls auf die vormaligen Bedenken der Regierung von Oberfranken (Schreiben vom 19.1.2015 S. 2). Diese wurden nachfolgend ausgeräumt (vgl. Schreiben vom 2.10.2015 S. 3). Im Übrigen ist zu bedenken, dass der Klägerin nur die Sorge für die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf ihrem eigenen Verkehrsweg, nicht aber für den kreuzenden Verkehrsweg des Straßenbaulastträgers obliegt (BVerwG, U.v. 11.3.1993 - 7 C 35.92 - DÖV 1993, 825 = juris Rn. 22; Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 3 Rn. 24).
- 21** 1.4 Da das Verwaltungsgericht die Erforderlichkeit der Maßnahme nach § 3 EKrG zu Recht bejaht hat, kann dahinstehen, ob es der Beklagten von vorneherein verwehrt war, im Kreuzungsrechtsverfahren einen Bahnübergang zu fordern, weil sie im Rahmen der Planfeststellung die Ausführung der Kreuzung als Straßenüberführung erreicht hat. Bei den auf den Grundsatz von Treu und Glauben und das Rücksichtnahmegebot gestützten erstinstanzlichen Ausführungen handelt es sich um eine kumulative Mehrfachbegründung (vgl. UA S. 14 Nr. 3: „ergibt sich nichts anderes“). In einem solchen Fall kann die Berufung nur zugelassen werden, wenn der Rechtsmittelführer hinsichtlich jeder der selbständig tragenden Begründungen einen Zulassungsgrund aufzeigt (vgl. BVerwG, B.v. 27.8.2013 - 4 B 39.13 - ZfBR 2013, 783 = juris Rn. 2 zu § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO; BayVGh, B.v. 26.1.2018 - 6 ZB 17.956 – juris Rn. 4).
- 22** Unabhängig davon gilt das Verbot widersprüchlichen Verhaltens (*venire contra factum proprium*), das eine Ausprägung des auch im öffentlichen Recht

geltenden (BVerwG, B.v. 1.4.2004 - 4 B 17.04 - Buchholz 310 § 137 Abs. 1 VwGO Nr. 21 = juris Rn. 4) Grundsatzes von Treu und Glauben ist, auch für eine Gemeinde. Eine Rechtsausübung ist danach unzulässig, wenn sie in einem unlösbaren Widerspruch zum früheren Verhalten des Ausübenden steht (VGH BW, U.v. 20.6.2018 - 9 S 652/16 – juris Rn. 34; OVG NW, B.v. 21.8.2018 - 2 A 2599/16 - BauR 2019, 622 = juris Rn. 18; BGH, U.v. 20.9.1995 - VIII ZR 52/94 - BGHZ 130, 371 = juris Rn. 12). Der Vorhalt der Beklagten, ihr sei als Gemeinde ein Wechsel ihrer „Ansicht“ jederzeit erlaubt, weil ihre Willensbildung durch den gewählten Gemeinderat ausgeübt werde (Art. 29 GO), greift zu kurz. Dass es dem Gemeinderat freisteht, ergangene Beschlüsse zu ändern, bedeutet nicht, dass durch den Vollzug früherer Beschlüsse keine Rechtswirkungen bzw. Vertrauensstatbestände eintreten. Abgesehen davon legt der Zulassungsantrag nicht substantiiert dar, in welcher Hinsicht jetzt „völlig andere Voraussetzungen“ vorlägen als zur Zeit der Erhebung (20.3.1995) bzw. Aufrechterhaltung (19.12.2001) der Einwendungen.

- 23** 1.5 Soweit der Zulassungsantrag einen Verstoß gegen allgemeine Haushaltsgrundsätze (Art. 61 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 GO) geltend macht, kann er nicht durchdringen. Diese betreffen die Ausgabengestaltung der Beklagten, können aber von ihr nicht dazu verwendet werden, die Erfüllung von Verpflichtungen, die sich - wie hier - aufgrund zwingender gesetzlicher Regelungen ergeben, zu verweigern (BVerwG, U.v. 5.12.2000 - 11 C 6.00 - BVerwGE 112, 253 = juris Rn. 24). Auch dem aus dem kreuzungsrechtlichen Gemeinschaftsverhältnis ableitbaren Rücksichtnahmegebot, das die Kreuzungsbeteiligten dazu verpflichtet, die Kostenmasse möglichst klein zu halten (vgl. dazu BVerwG, U.v. 26.11.2003 - 9 C 8.02 - NVwZ 2004, 479 = juris Rn. 14), folgt nicht, dass eine nach § 3 EKrG erforderliche Kreuzungsänderung mit Blick auf eine gegebenenfalls fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit des anderen Kreuzungsbeteiligten zu unterlassen wäre (OVG Berlin-Bbg, U.v. 13.2.2003 - 4 A 40.00 - VRS 105, 36 = juris Rn. 68; Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 3 Rn. 22).
- 24** Eine Verletzung der verfassungsrechtlich geschützten Finanzhoheit der Beklagten trägt der Zulassungsantrag ebenfalls nicht substantiiert vor (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO). Eine solche könnte sich nur ergeben, wenn die Beklagte eine nachhaltige, von ihr nicht mehr zu bewältigende und hinzunehmende Einengung ihrer Finanzspielräume darlegt und nachweist (BVerwG, U.v. 5.12.2000 - 11 C 6.00 - BVerwGE 112, 253 = juris Rn. 25; BayVGH, B.v. 4.12.2012 - 8 ZB 11.1881 – juris Rn. 19). Die im Zulassungsantrag angeführte Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 12. März 2019 (LT-Drs. 18/572) gibt keinen Aufschluss darüber, ob eine öffentliche Förderung der Maßnahme in Betracht kommt. Hierfür spricht, dass die Regierung von Oberfranken der Beklagten am 2. Juli 2014 eine Förderung von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt hat [...]. Im Übrigen hat sie die Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mit Schreiben vom 2. Oktober 2015 anerkannt; das frühere Schreiben vom 19. Januar 2015, auf das sich der Zulassungsantrag stützt, wurde revidiert. Zudem ist dem Sitzungsprotokoll des Gemeinderats der Beklagten zu entnehmen, dass eine sog. „Vorsorgemaßnahme“ in Höhe von 810.000 Euro in das BayGVFG-Programm eingestellt wurde [...]. Die Beklagte

hat es demgegenüber versäumt, aussagekräftige Unterlagen vorzulegen, die ihre Behauptung stützen, wonach eine öffentliche Förderung ausgeschlossen sei. Schließlich geht sie offenbar selbst davon aus, dass sie Fördermittel beanspruchen könnte, wenn eine Kreuzungsvereinbarung letztlich abgeschlossen wird [...].

- 25** 1.6 Ernstliche Zweifel zeigt der Zulassungsantrag auch nicht auf, soweit das Verwaltungsgericht zu der Einschätzung gelangt ist, dass mit der Durchführung des Vorhabens am 30. April 2007 und damit innerhalb der Frist des § 18c Nr. 1 AEG i.V. mit § 75 VwVfG (Ablauf am 18.6.2007) begonnen wurde.
- 26** Nach § 18c Nr. 1 AEG in der im maßgeblichen Zeitpunkt gültigen Fassung vom 9. Dezember 2006 (BGBl I S. 2833) tritt der Plan außer Kraft, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht (§ 18c Nr. 4 AEG in der Fassung vom 9.12.2006).
- 27** Das Verwaltungsgericht ist auf der Grundlage der von der Klägerin vorgelegten Baubeginnanzeige vom 26. April 2007 [...] und der Vereinbarung über die Änderung eines bestehenden Schmutzwasserkanals vom 10./11. Mai 2007 [...] zu der Überzeugungsgewissheit gelangt, dass ab dem 30. April 2007 nach außen erkennbare Maßnahmen unternommen wurden, die nicht nur symbolischen Charakter hatten [...]. Soweit der Zulassungsantrag dies angreift, wendet er sich in der Sache gegen die Sachverhalts- und Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichts. In einem solchen Fall ist ein Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO nur dann gegeben, wenn der Zulassungsantrag gute Gründe aufzeigt, dass die tatsächlichen Feststellungen des Verwaltungsgerichts augenscheinlich nicht zutreffen oder beispielsweise wegen gedanklicher Lücken oder Ungereimtheiten ernstlich zweifelhaft sind. Die bloße Möglichkeit einer anderen Bewertung der Sachverhaltswürdigung genügt hingegen nicht (vgl. bereits oben Rn. 15).
- 28** Vorliegend lassen sich dem Zulassungsantrag keine solchen Mängel entnehmen. Das Vorbringen, das Verwaltungsgericht habe nicht auf die tatsächliche Vornahme von Bauarbeiten abgestellt, die nicht ohne Weiteres rückgängig zu machen seien (vgl. BVerwG, U.v. 21.10.2009 - 9 C 9.08 - BVerwGE 135, 110 = juris Rn. 12; OVG NW, U.v. 27.6.2014 - 16 D 31/13.AK - DVBl 2014, 1195 = juris Rn. 55; Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 20. Aufl. 2019, § 75 Rn. 63a), sondern die Ankündigung von Baumaßnahmen ausreichen lassen, trifft so nicht zu. Vielmehr hat es angenommen, dass die Klägerin am 30. April 2007 nach außen erkennbare Baumaßnahmen mit nicht nur symbolischer Wirkung ergriffen hatte (UA S. 18). Der Vorhalt, derartige Maßnahmen seien von der Klägerin bislang im gerichtlichen Verfahren nicht vorgetragen worden, geht fehl. Diese hat den Baubeginn ab dem 30. April 2007 mit Rodungsarbeiten und der Verlegung eines Schmutzwasserkanals konkretisiert [...]. Dies wird von § 5 Abs. 5 der zwischen der Klägerin und dem Abwasserzweckverband geschlossenen Vereinbarung

vom 10./11. Mai 2007 gestützt, der einen Abschluss der Kanalarbeiten bis zum 31. Juli 2007 vorgibt [...].

- 29** Die mit der ergänzenden Zulassungsbegründung (Schriftsatz vom 29.11.2019) beantragte Beiziehung von Bauakten zum Nachweis des Baubeginns kommt im Berufungszulassungsverfahren nicht in Betracht. In dem prozessualen Zwischenverfahren findet - soweit es die Hauptsache betrifft - keine Beweiserhebung statt (BayVGh, B.v. 2.6.2016 - 9 ZB 13.1905 – juris Rn. 13; NdsOVG, B.v. 31.7.2009 - 7 LA 79/08 - GewArch 2009, 452 = juris Rn. 16; Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 124a Rn. 259). Die Beklagtenseite hat es versäumt, im erstinstanzlichen Verfahren auf eine weitere Sachverhaltsaufklärung zu diesem Punkt hinzuwirken.
- 30** **2.** Der Rechtsstreit weist auch keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten auf (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO).
- 31** Die Klägerin sieht besondere tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten in denselben Fragen, die sie auch zum Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils des Verwaltungsgerichts angeführt hat. Diese Fragen sind weder besonders komplex noch fehleranfällig (vgl. BayVGh, B.v. 3.11.2011 - 8 ZB 10.2931 - BayVBI 2012, 147 = juris Rn. 28) und können - wie oben ausgeführt - ohne nennenswerten Aufwand im Zulassungsverfahren geklärt werden. Zur Beurteilung des entscheidungserheblichen Sachverhalts bedarf es entgegen der Auffassung der Beklagten keiner Inaugenscheinnahme und keiner Hinzuziehung von Sachverständigen. Die zu § 2, § 3 und § 13 EKRg relevanten Rechtsfragen lassen sich ohne Weiteres aus dem Gesetz und der hierzu ergangenen Rechtsprechung beantworten. Auch der Umfang eines Urteils, der hier mit 19 Seiten nicht ungewöhnlich ist, bildet kein Indiz, dass die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten nach § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO hat (OVG Berlin-Bbg, B.v. 3.9.2019 - OVG 5 N 23.17 – juris Rn. 16; OVG NW, B.v. 5.7.2012 - 4 A 326/11 = juris Rn. 23).
- 32** **3.** Die Berufung ist auch nicht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zuzulassen (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).
- 33** Der Zulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung liegt nur dann vor, wenn die im Zulassungsantrag dargelegte Rechts- oder Tatsachenfrage für die Entscheidung der Vorinstanz von Bedeutung war, für die Entscheidung im Berufungsverfahren erheblich ist, bisher höchstrichterlich oder durch die Rechtsprechung des Berufungsgerichts nicht geklärt ist und über den zu entscheidenden Einzelfall hinaus bedeutsam ist (vgl. BayVGh, B.v. 3.8.2017 - 8 ZB 15.2642 - juris Rn. 29; vgl. auch Happ in Eyermann, § 124 Rn. 36). Der Rechtsmittelführer muss daher eine konkrete Rechts- oder Tatsachenfrage formulieren und darlegen, weshalb diese Frage für den Rechtsstreit entscheidungserheblich (klärungsfähig) und klärungsbedürftig ist, sowie aufzeigen, weshalb der Frage eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zukommt (vgl. BayVGh, B.v. 3.8.2017 - 8 ZB 15.2642 – juris Rn. 29; B.v. 14.5.2014 - 14 ZB 13.2658 – juris Rn. 18). Daran fehlt es hier.
- 34** **3.1** Die vom Zulassungsantrag als grundsätzlich bedeutsam erachtete Rechtsfrage, „inwieweit eine Kreuzung zwischen einer Straße und einer neugebauten

ICE-Eisenbahnstrecke des vordringlichen Bedarfs eine Kreuzungsänderung im Sinne von § 3 EKrG oder eine neue Kreuzung im Sinne von § 11 EKrG (verbunden mit der jeweiligen Kostentragung) darstellt“, ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Wesentlichen geklärt (vgl. BVerwG, U.v. 11.12.1981 - 4 C 97.79 - Buchholz 407.2 EKrG Nr. 8 = juris Rn. 19 ff.; B.v. 19.1.1984 - 4 B 50.83 - Buchholz 407.2 EKrG Nr. 10 = juris Rn. 4 ff.).

- 35** **3.2** Die von der Beklagten weiter aufgeworfene Rechtsfrage, ob die Übertragung von Kreuzungskosten eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit darstellen kann (Art. 28 Abs. 2 GG), ist in der Rechtsprechung ebenfalls geklärt (vgl. BVerwG, U.v. 5.12.2000 - 11 C 6.00 - BVerwGE 112, 253 = juris Rn. 25; U.v. 18.6.1997 - 11 A 65.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 27 = juris Rn. 31; BayVGh, B.v. 4.12.2012 - 8 ZB 11.1881 – juris Rn. 19). Danach kann die verfassungsgerichtlich geschützte Finanzhoheit einer Gemeinde beeinträchtigt sein, wenn eine nachhaltige, von ihr nicht mehr zu bewältigende und hinzunehmende Einengung ihrer Finanzspielräume dargelegt und nachgewiesen wird. Ob dieser Nachweis gelingt, ist eine Frage des Einzelfalls, die keiner grundsätzlichen Klärung zugänglich ist.
- 36** **3.3** Auch hinsichtlich der aufgeworfene Rechtsfrage, „welche Anforderungen an den Beginn der Durchführung der Planverwirklichung nach § 18c AEG zu stellen sind, um ein Außerkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses durch Zeitablauf aufzuhalten“ zeigt der Zulassungsantrag keine grundsätzliche Bedeutung auf. Die hierfür geltenden Maßstäbe sind höchstrichterlich geklärt (vgl. BVerwG, U.v. 21.10.2009 - 9 C 9.08 - BVerwGE 135, 110 = juris Rn. 11 f. zu § 17 Abs. 7 FStrG a.F.).
- 37** **4.** Die Zulassung der Berufung wegen eines Verfahrensmangels, auf dem das Ersturteil beruhen kann (§ 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO), scheidet ebenfalls aus.
- 38** Die gerügten Verstöße gegen die gerichtliche Aufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1 VwGO) und den Grundsatz rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) liegen nicht vor. Das Vorbringen, das Verwaltungsgericht hätte die Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs durch Inaugenscheinnahme des Kreuzungsbereichs und Einholung eines Sachverständigengutachtens näher aufklären müssen, erfüllt nicht die Darlegungsanforderungen einer erfolgreichen Aufklärungsrüge. Diese erfordert die substantiierte Darlegung, welche Tatsachen auf der Grundlage der materiell-rechtlichen Auffassung des Ausgangsgerichts aufklärungsbedürftig waren, welche für erforderlich oder geeignet gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht kamen, welche tatsächlichen Feststellungen dabei voraussichtlich getroffen worden wären und inwiefern diese unter Zugrundelegung der materiell-rechtlichen Auffassung des Ausgangsgerichts zu einer für den Rechtsmittelführer günstigeren Entscheidung hätten führen können (BVerwG, B.v. 19.8.2019 - 2 B 72.18 = juris Rn. 13; vgl. auch Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 75). Bei anwaltlich vertretenen Beteiligten ist zudem aufzuzeigen, dass ein Beweisantrag erstinstanzlich gestellt wurde oder dass sich dem Ausgangsgericht die weitere Aufklärung von Amts wegen hätte aufdrängen müssen (BVerwG, B.v. 8.7.2016 - 2 B 57.15 - ZBR 2017, 41 = juris Rn. 13 m.w.N.).

- 39** Daran fehlt es hier. Der frühere Prozessbevollmächtigte der Beklagten hat im erstinstanzlichen Verfahren keinen Beweisantrag gestellt. Bei dem in seinem Schriftsatz vom 19. Dezember 2016 benannten Beweismittel (Sachverständigen-gutachten) handelt es sich lediglich um die Ankündigung eines Beweisantrags bzw. um eine Beweisanregung, die für eine derartige Aufklärungsrüge nach ständiger Rechtsprechung nicht ausreichend sind (BVerwG, B.v. 20.12.2012 - 4 B 20.12 – juris Rn. 6 f.; BayVGH, B.v. 7.3.2017 - 8 ZB 15.1005 – juris Rn. 21). Der Zulassungsantrag legt auch nicht dar, inwiefern sich dem Erstgericht auf der Grundlage seiner Rechtsauffassung die Notwendigkeit einer weiteren Aufklärung hätte aufdrängen müssen.
- 40** 5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 63 Abs. 2 Satz 1, § 47 Abs. 3, Abs. 1 Satz 1, § 52 Abs. 1 GKG; sie folgt der Festsetzung des Erstgerichts, gegen die keine Einwände erhoben wurden.
- 41** Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).