

Sachgebiete: Verwaltungsverfahrensrecht, Planfeststellungsrecht, Eisenbahnkreuzungsrecht

ID: lfd. Nr. 14/95

Gericht: VG Stuttgart

Datum der Verkündung: 15.02.1995

Aktenzeichen: 3 K 2155/92

Leitsätze:

Die Gemeinde ist wegen der Sicherheit ihrer Bürger nicht klagebefugt, denn insofern macht sie keine eigenen Rechte geltend. Die sich aus anderen Gründen ergebende Klagebefugnis kann nicht dazu führen, daß die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt überprüft wird.

Eine Kreuzungsvereinbarung kann nicht zur Folge haben, daß die vereinbarte Gestaltung des Bahnüberganges unabhängig von sich verändernden (sicherheitsrelevanten) Umständen unbegrenzt bestehen bleibt. Eine solche Vereinbarung wäre nichtig, weil sie die Bahn an ihrer gesetzlichen Verpflichtung hindert, den Betrieb sicher zu führen

Zitierte §§ (Rechtsquellen):

§ 42 Abs. 2 VwGO, § 113 Abs. 1 VwGO, § 142 Abs. 2 VwGO,
§ 54 VwVfG, § 59 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG,
§ 3 Nr. 3 EKrG, § 13 Abs. 1 EKrG, § 14 Abs. 2 Nr. 2 EKrG, 15 Abs. 3 EkrG,
§ 4 BbG, (vgl. § 4 Abs. 1 AEG),

Stichworte:

Klagebefugnis, Rationalisierung Bahnübergang (Einbau BÜ-Technik mit höherem Sicherheitsstandard), Kreuzungsvereinbarung und Verpflichtung der Bahn zur sicheren Betriebsführung,

Urteil

(VG Stuttgart, 3. Kammer; mündliche Verhandlung)

Urteil in der Verwaltungsrechtssache wegen Planfeststellung

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Klägerin mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung von DM 8.000,00 vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Mit der Klage wendet sich die klagende Gemeinde gegen einen Planfeststellungsbeschluß der Bundesbahndirektion Stuttgart vom 15.6.1992, der die Errichtung einer Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken als Ersatz für Vollschranken feststellt.

Mit Vereinbarung vom 3./7.3.1972 hatten sich die Klägerin und die Deutsche Bundesbahn durch öffentlich-rechtlichen Vertrag darüber geeinigt, daß die Straße im Bereich des Bahnübergangs von 5 m auf 10 m verbreitert, deshalb anstelle der bisherigen zweiteiligen Schranke eine vierteilige Schranke errichtet und zur Ankündigung der Züge ein Anrückmelder eingebaut wird. Die dafür entstehenden Kosten übernahmen die Gemeinde, die Bundesbahn und die Bundesrepublik Deutschland zu je einem Drittel.

Mit Planfeststellungsbeschluß vom 15.6.1992 setzte die Bundesbahndirektion Stuttgart den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußwegschranken als Ersatz für Schranken am Bahnübergang in km 15 + 614 der eingleisigen Hauptbahn Aa. - Ul., Gemarkung It. in der Gemeinde Kö. fest. Der Planfeststellungsbeschluß sieht vor, die bisher vorhandenen Gehwege nach Osten bzw. nach Westen zu verschwenken und sie im Bahnübergangsbereich durch Verkehrsinseln vom Straßenraum zu trennen. Die jeweils rechte Fahrspur soll mittels Halbschranke abgesperrt werden, die linke Fahrspur soll frei bleiben. Die Gehwege sollen mit Gehwegschranken mit Hängegitter abgesichert werden. Auf den Verkehrsinseln ist zudem eine Lichtzeichenanlage vorgesehen und die Gehwege werden vom Beginn ihrer Verschwenkung bis zur jeweiligen Gehwegschranke mit Rohrgeländern gesichert. Die Lichtzeichen sollen darüber hinaus durch eine elektronische Akustik begleitet werden.

Der geplante Umbau soll erfolgen, weil die Tätigkeit des Schrankenwärters technisch nicht überwacht wird und dies vor allem wegen der fehlenden Signalabhängigkeit (technische Abhängigkeit zwischen Stellung der Schranken und Stellung der Eisenbahnsignale) im Hinblick auf die Möglichkeit menschlichen Versagens nicht mehr dem neuesten Stand der Technik entspricht.

Die Klägerin hatte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit Schreiben vom 18.8.1988 Einwendungen erhoben. Sie vertrat die Ansicht, daß es aufgrund der Nähe zu einem Kindergarten und zur Grundschule aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar sei, lediglich Halb- und Fußwegschranken anzubringen. Um zu gewährleisten, daß der Schienenbereich von Kindern und älteren Leuten gefahrlos passiert werden könne, müßten Vollschranken und eine elektronische Überwachungsanlage angebracht werden.

Die Einwendungen der Klägerin wurden im Planfeststellungsbeschluß zurückgewiesen. Die geplante Bahnübergangssicherung entspreche der Eisenbahnbetriebsordnung. Sie erhalte darüber hinaus so vielfältige, an anderen Bahnübergängen nicht vorhandene Sicherheitselemente (Hängegitter, elektronische Akustik, Rohrgeländer), daß selbst bei unvernünftigem oder abgelenktem Verhalten nach der Lebenserfahrung davon auszugehen sei, daß von den Straßen- oder Gehwegbenutzern eines der vielfältigen visuellen oder akustischen Elemente aufgenommen und beachtet werde.

Am 17. Juli 1992 hat die Klägerin gegen den ihr am 23.6.1992 zugestellten Planfeststellungsbeschluß Klage erhoben.

Zur Begründung trägt sie vor, sie sei klagebefugt, weil durch den Planfeststellungsbeschuß ihr aufgrund des öffentlich-rechtlichen Vertrages vom 3./7.3.1972 zustehende Rechte vereitelt würden. Zum anderen ergebe sich ihre Klagebefugnis aus ihrer Stellung als Trägerin der Straßenbaulast, denn aufgrund der geplanten Änderung treffe sie eine erweiterte Unterhaltungslast für die Gehwege. Darüber hinaus sei sie auch befugt, im Klagewege das Recht ihrer Einwohner auf Leben und Gesundheit geltend zu machen.

Aus diesen Gesichtspunkten ergebe sich auch die Begründetheit der Klage.

Aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 3./7.3.1972 ergebe sich die Verpflichtung der Beklagten, den Bahnübergang mit einer Vollschranke zu sichern. In dieser Vereinbarung hätten sich die Beteiligten darauf verständigt, daß Vollschranken aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs erforderlich seien. Seit Abschluß des Vertrages hätten sich die tatsächlichen Verhältnisse nicht in der Weise verändert, daß nunmehr an die Verkehrssicherheit bzw. -sicherung geringere Anforderungen zu stellen wären.

Der Planfeststellungsbeschuß sei im übrigen deshalb rechtswidrig, weil aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Ermessensreduzierung auf Null vorliege. Der Ortsteil It. werde durch die Schienentrasse geteilt. Südlich der Bahn befinde sich eine Schule und eine Waldarbeiterschule, im nördlichen Ortsteil ein Kindergarten. Aufgrund dieser besonderen örtlichen Situation werde der Bahnübergang notwendigerweise von Schulkindern und Kindergartenkindern frequentiert. Deshalb hätten sämtliche für die Verkehrssicherheit Zuständigen in ihren Stellungnahmen dargelegt, daß die planfestgestellte Variante wegen dieser besonderen örtlichen Situation nicht ausreichend verkehrssicher sei.

Sie beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschuß der Beklagten vom 15.6.1992, der den Plan für den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halb- und Fußschranken als Ersatz für Schranken am Bahnübergang in km 15 + 614 der Strecke Aa. - Ul., Gemarkung It. in der Gemeinde Kö. feststellt, aufzuheben und

2. die Beklagte zu verpflichten, anstatt der Planvariante 3.2.4 (Lichtzeichen mit Halbschranken und Gehwegschranken) die Variante 3.2.2 "Belassung der vorhandenen Vollschranken" für den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Vollschranken als Ersatz für Schranken am Bahnübergang in km 15 + 614 der Strecke Aa. - Ul. Gemarkung It. in der Gemeinde Kö. festzustellen,

3. hilfsweise, die Beklagte zu verurteilen, anstatt der Planvariante 3.2.4 (Lichtzeichen mit Halbschranken und Gehwegschranken) die Variante 3.2.2 "Belassung der vorhandenen Vollschranken" für den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Vollschranken ("vierteiligen Schranke") am Bahnübergang in km 15 + 614 der Strecke Aa. - Ul. Gemarkung It. in der Gemeinde Kö. zu verwirklichen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beigeladene stellt keinen Antrag.

Zur Begründung ihres Klagabweisungsantrags trägt die Beklagte vor, zu Unrecht berufe sich die Klägerin auf einen vertraglichen Anspruch aus der Vereinbarung vom 3./7.3.1972. Gegenstand der Vereinbarung sei eine Maßnahme gewesen, mit der seinerzeit die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs am Bahnübergang "St.weg" verbessert worden sei. Sie enthalte jedoch keine Regelung dahingehend, daß der mit der Durchführung der Maßnahme geschaffene Zustand für die Zukunft unverändert beibehalten werden müßte.

Auf die Sicherheit des Fußgängerverkehrs am Bahnübergang könne sich die Klägerin nicht mit Erfolg berufen, weil das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG allein natürlichen Personen garantiert werde und daher auch nur von solchen geltend gemacht werden könne. Die Klägerin könne, was ihre Sicherheitsbedenken angehe, durch den Planfeststellungsbeschluß nicht in eigenen Rechten verletzt sein. Die Klage sei insoweit mangels Klagebefugnis unzulässig. Die Klägerin könne sich auch nicht auf eine Verletzung ihrer Rechte als Trägerin der Straßenbaulast berufen. Ihr entstehe ein geringes "Mehr" an Erhaltungsaufwand daraus, daß die Gehwegflächen beidseits des von der Beklagten zu erhaltenden sog. Kreuzungsstückes (2,25 m gemessen von der jeweils äußeren Schiene) verschwenkungsbedingt sowie wegen der vorgesehenen Verbreiterung des östlichen Gehwegs von 1,50 m auf 2,00 m um etwa 6 qm vergrößert würden, und daß auch die hinzukommenden Gehwegabschränkungen als Straßenanlagen gemäß § 14 EKrG künftig von ihr zu erhalten seien. Eine finanziell erhebliche Belastung und eine eindeutige Erweiterung ihrer bisherigen Pflichten als Kreuzungsbeteiligte trete hiernach nicht ein. Fehle es daran, könne die Klägerin in ihren Rechten, nicht verletzt sein.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akten der Beklagten sowie auf den Inhalt der Gerichtsakten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist mit ihren Hauptanträgen zulässig, aber unbegründet.

Die Zulässigkeit von Verpflichtungs- und Anfechtungsklage ergibt sich - was die Frage der Klagebefugnis i.S. des § 42 Abs. 2 VwGO angeht - aus zwei Gesichtspunkten: Die Klägerin kann zum einen geltend machen, durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluß in Rechten verletzt zu sein, die ihr aufgrund der mit der Beklagten geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 3./7.3.1972 (möglicherweise) zustehen.

Darüber hinaus wird ihre Klagebefugnis - wenn man berücksichtigt, daß das Instrument des § 42 Abs. 2 VwGO dazu dient, Popularklagen auszuschließen - dadurch begründet, daß sie geltend machen kann, durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluß werde in ihre Rechtstellung als Trägerin der Straßenbaulast in unzulässiger Weise eingegriffen.

Sie ist indes nicht klagebefugt, soweit sie sich auf die Gefährdung der Sicherheit der Bürger ihrer Gemeinde, insbesondere der Kinder durch die planfestgestellte Variante beruft. Denn insoweit macht sie nicht eigene Rechte geltend. Der Schutz von Leben und Gesundheit der Gemeindeeinwohner gehört nicht zu den Selbstverwaltungsangelegenheiten der Gemeinde (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.12.1982, NVwZ 1983, 610, 611; OVG Rheinland-Pfalz,

Zwischenurteil vom 3.6.1986, UPR 1986, 396). Die Regelung der Sicherheit an Bahnübergängen, durch welche sich die Klägerin betroffen fühlt, ist nicht Angelegenheit des gemeindeeigenen Wirkungskreises, sondern gehört zu den Aufgaben der Eisenbahnverwaltung (vgl. §§ 4 und 38 BundesbahnG vom 13.12.1951, BGBl. III, Gliederungsnummer 931 - 1, Art. 5, § 4 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27.12.1993, BGBl. I, 2378, 2397), und nicht jede davon ausgehende Einwirkung, welche das Gemeindegebiet betrifft, beeinträchtigt bereits deshalb den durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Rechtskreis. Eine Gemeinde kann sich daher nicht zum allgemeinen Sachwalter der öffentlichen Interessen aufwerfen (vgl. BVerwG, Beschluß vom 21.1.1993, NVwZ 1993, 884, 886).

Soweit die Klagebefugnis der Klägerin bezüglich der Verpflichtungsklage gegeben ist, ist deren Zulässigkeit auch nicht wegen fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses ausgeschlossen. Es trifft zwar scheinbar zu, daß die Klägerin ihr Ziel mit der bloßen Anfechtungsklage erreichen kann, denn würde der Planfeststellungsbeschluß auf diese hin aufgehoben, bliebe es (zunächst) bei dem bisherigen Zustand, nämlich der von der Klägerin angestrebten Vollschrankenlösung. Da die bisher bestehenden Vollschranken aber nicht signalabhängig sind, und dies nicht mehr heutigem Sicherheitsstandard entspricht (vgl. Abschlußbericht der Kommission "Sicherheit und Eisenbahnverkehr" vom März 1972, in welchem empfohlen -wird: "Bahnübergänge durch Überführungen zu ersetzen oder technische Voraussetzungen zu schaffen, durch die menschliches Versagen ausgeschlossen werden kann"), wird die Klägerin die Beibehaltung einer Vollschrankenlösung letzten Endes doch nur auf dem Wege eines Planfeststellungsverfahrens erreichen können, weil die Voraussetzungen für eine Genehmigung ohne Planfeststellungsbeschluß für die Herstellung der Signalabhängigkeit nicht gegeben sein dürften (vgl. Art. 5, § 18 Abs. 2 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27.12.1993, BGBl. I, 2378, 2401, früher § 36 Abs. 2 BundesbahnG i.d.F. der Änderung vom 22.12.1981, BGBl. I, 1689, 1691). Die Klägerin könnte daher ihr Ziel im Endeffekt - soweit sie klagebefugt ist - doch nur mit der Verpflichtungs- bzw. Bescheidungsklage erreichen.

Die Klage ist jedoch mit ihren Hauptanträgen unbegründet.

Die Klägerin hat nämlich weder einen Anspruch auf Feststellung der von ihr bevorzugten Vollschrankenvariante, noch verletzt der Planfeststellungsbeschluß Rechte der Klägerin, was Voraussetzung für eine Aufhebung desselben wäre (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Zu Unrecht beruft sich die Klägerin auf einen Anspruch auf Feststellung einer Vollschrankenvariante aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 3./7.3.1972. Gegenstand dieser vertraglichen Regelung waren nämlich im wesentlichen einerseits die Einrichtung eines Zugvoranmelders (die von der DB beabsichtigt war) und andererseits die Verbreiterung des St.weges von 5 m auf 10 m (welche die Klägerin angestrebt hatte). Lediglich eine Folge dieser Verbreiterung war, daß die bereits vorhandenen zweiteiligen Vollschranken durch vierteilige Vollschranken ersetzt werden mußten, weil Schrankenbäume mit einer nunmehr erforderlichen Sperrlänge von 11 m nicht mehr lieferbar waren. Weitere bloße Folge war, daß der Bahnsteig durch die Verbreiterung des St.weges um 5 m verkürzt wurde und deshalb auf der anderen Seite um 5 m verlängert werden mußte. Der Vertrag kann deshalb nicht dahingehend ausgelegt werden, daß er die Sicherung des Bahnübergangs mittels Vollschrankenanlage für alle Zeiten - unabhängig von der etwaigen technischen Entwicklung anderer Sicherungssysteme - hätte festschreiben wollen. Eine solche Regelung ist auch nicht

mittelbar aus Buchst. C Nr. 2 des Vertrages zu entnehmen. Zwar wird dort ausgeführt, die beschriebenen Maßnahmen seien aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs an dem beschränkten Bahnübergang erforderlich. Aus dem nachfolgenden Satz: "Es handelt sich daher um Maßnahmen nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) mit der Kostenfolge nach § 13 EKrG" wird jedoch deutlich, daß die Feststellung, die Maßnahmen seien aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs an dem beschränkten Bahnübergang erforderlich, nur dazu diene, die im Vertrag festgeschriebene Kostenfolge (Dritteltung) zu rechtfertigen. Das Bestehen von Vollschränken ist daher nicht als Vertragsgegenstand, sondern vielmehr als Geschäftsgrundlage anzusehen, aufgrund derer der Vertrag dann die konkrete Ausgestaltung derselben zum Gegenstand hatte. Im übrigen wäre der Vertrag, enthielte er die von der Klägerin behauptete Regelung, wohl gemäß §§ 54, 59 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG nichtig, denn eine solche hätte gegen § 4 BundesbahnG verstoßen, wonach die Deutsche Bundesbahn verpflichtet gewesen ist, ihren Betrieb sicher zu führen und ihre Anlagen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiter zu entwickeln.

Soweit die Klägerin geltend macht, die Verpflichtungsklage sei auch deshalb begründet, weil aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Seiten der Beklagten ebenfalls eine Ermessensreduzierung auf Null vorliege, kann das Gericht eine materielle Prüfung (sei es im Rahmen der Verpflichtungs-, sei es im Rahmen der Anfechtungsklage) dieser Frage eben gerade deshalb nicht vornehmen, weil die Klägerin insoweit nicht klagebefugt ist. Die sich aus anderen Gründen ergebende Klagebefugnis der Klägerin kann nicht - wie der Kläger-Vertreter in der mündlichen Verhandlung vorgetragen hat - dazu führen, daß die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt überprüft wird. Darin unterscheidet sich die gerichtliche Prüfung eines Verwaltungsakts vom Normenkontrollverfahren, und dieser Unterschied beruht eben gerade auf §§ 113 Abs. 1 und 142 Abs. 2 VwGO. Kann die Klägerin nicht geltend machen, in eigenen Rechten verletzt zu sein (§ 42 Abs. 2 VwGO), dann soll auch eine Aufhebung des Verwaltungsakts - oder gar die Verpflichtung zum Erlaß eines anderen Verwaltungsakts - aufgrund einer materiellen Prüfung gerade im Hinblick auf diese nicht der Klägerin zustehenden Rechte nicht erfolgen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Die Anfechtungsklage ist ebenfalls unbegründet.

Die Bundesbahndirektion Stuttgart ist für den Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses zuständig gewesen. Aufgrund § 36 Abs. 4 BundesbahnG i.d.F. vom 22.12.1981 (BGBl. I 1689, 1691) ist der Vorstand der DB oder eine von ihm ermächtigte Dienststelle für die Planfeststellung zuständig. Mit Verfügung des Vorstands der DB vom 4.1.1982 (Ziffer II) ist diese Ermächtigung auf die Bundesbahndirektion übertragen worden (Verkehrsblatt des Bundesministers für Verkehr 1982, S. 90).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluß greift auch nicht in rechtswidriger Weise in das Eigentum bzw. in Rechte der Klägerin ein, die sich aus deren Stellung als Trägerin der Straßenbaulast ergeben.

Wesentlicher Anlaß für den Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses ist der Umstand gewesen, daß die bisher bestehenden Vollschränken nicht signalabhängig und daher Unfälle aufgrund menschlichen Versagens nicht auszuschließen gewesen sind. Außerdem ist mit-ursächlich für

die nunmehr planfestgestellte Variante der Umstand gewesen, daß bei einer Vollschrankenlösung ohne Blocksignale unvertretbar lange Schrankenschließungszeiten aufgetreten wären. Unabhängig von der Frage, ob die nun festgestellte Halbschrankenlösung im Endeffekt tatsächlich eine größere Sicherheit gewährleistet, hat daher sowohl die Sicherheit als auch die Abwicklung des Verkehrs erfordert, die Kreuzung in sonstiger Weise zu ändern. Die Planfeststellungsvariante ist daher als Maßnahme i.S. des § 3 Nr. 3 EKrG anzusehen, auch wenn - wie die Vertreter der Beklagten in der mündlichen Verhandlung erklärt haben - eine Kostentragung gemäß § 13 Abs. 1 EKrG von Seiten des Bundes mit der Begründung abgelehnt wird, es handele sich um eine Rationalisierungsmaßnahme (wobei das eine nach Ansicht des Gerichts das andere nicht ausschließt). Dies hat zum einen zur Folge, daß die Klägerin die neuen Rohrgeländer, soweit sie auf ihrem Grund und Boden errichtet werden, gemäß § 4 Abs. 2 EKrG zu dulden und gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 EKrG zu unterhalten hat und gemäß § 15 Abs. 3 EKrG die ihr möglicherweise auch durch die hinzukommende Gehwegfläche von ca. 6 qm entstehenden höheren Unterhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen hat.

Die hilfsweise erhobene Leistungsklage ist unzulässig. Denn soweit sich der Rechtsstreit auf einen Verwaltungsakt, wie hier den Planfeststellungsbeschluß bezieht, besteht zwischen der Anfechtungs- bzw. Verpflichtungsklage einerseits und der Leistungsklage andererseits Subsidiarität (vgl. Kopp, Komm. zur VwGO, 10. Aufl., § 42 Rn. 9). Selbst wenn man die Leistungsklage aber unter dem Gesichtspunkt, daß eine Verfolgung von Ansprüchen aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag unabhängig von Planfeststellungsverfahren mittels Leistungsklage möglich sein müsse, für zulässig hielte, wäre sie unbegründet, weil sich aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 3./7.3.1972 - wie bereits dargelegt - ein Anspruch auf Beibehaltung von Vollschranken nicht herleiten läßt

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO i.V. mit § 162 Abs. 3 VwGO.

Die Anordnung der sofortigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 2 VwGO i.V. mit § 709 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim zu.

Die Berufung ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 105052, 70044 Stuttgart, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Berufungsfrist ist auch gewahrt, wenn die Berufung innerhalb der Frist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, eingeht. Die Berufungsschrift muß das angefochtene Urteil bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Beschluß vom 15. Februar 1995

Der Streitwert wird gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 GKG auf DM 100.000.-- festgesetzt.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluß ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 100.-- DM übersteigt. Sie ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 105052, 70044 Stuttgart, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim eingeht. Die Beschwerde ist nur innerhalb von sechs Monaten zulässig, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.