

Leitsätze:

1. Bei einer Klageänderung darf die konkludente Rücknahme des ursprünglichen Klageantrags nur angenommen werden, wenn sich ein dahingehender Wille des Klägers zweifelsfrei feststellen lässt. Verbleibt insoweit Ungewissheit, ist – insbesondere bei fristgebundenen Rechtsschutzgesuchen – von der fortdauernden Anhängigkeit des ursprünglichen Begehrens neben dem neuen Antrag auszugehen.
2. Unterbleibt eine fristgebundene Klagebegründung, so kann die innerhalb dieser Frist zusammen mit der Klageerhebung eingereichte Begründung eines Antrags nach § 80 Abs. 5 VwGO, der den Streitgegenstand der Klage betrifft, i.d.R. als fristgerechte Klagebegründung gewertet werden.
3. Der Grundsatz der Problembewältigung erfordert es, dass eine Straße, die für zahlreiche Landwirte als Ersatzzufahrt zu ihren Feldern nach dem Abbruch einer bestehenden Straßenüberführung planfestgestellt ist, für diese Landwirte grundsätzlich gefahrlos und ohne unzumutbare Behinderungen benutzbar ist.

Hinweis:

Das Urteil betrifft das Vorhaben „Neubau der Neufahrner Kurve“. Der diesem zugrunde liegende Planfeststellungsbeschluss wurde von mehreren Inhabern landwirtschaftlicher Betriebe in Neufahrn b. Freising bzw. im dortigen Ortsteil Mintraching gerichtlich angegriffen, weil darin die Beseitigung einer vorhandenen Straßenüberführung und ein neuer Trassenverlauf der Gemeindeverbindungsstraße Moosmühle – Mintraching vorgesehen ist. Nach Ansicht der Kläger bildet die Gemeindeverbindungsstraße die „Hauptschlagader“ für die Zufahrt zu den nördlich der BAB 92 liegenden, landwirtschaftlichen Flächen. Die Umverlegung der Straße hätte einen Umweg von ca. 2 km zur Folge. Zudem sei die komplizierte Trassenführung, die vier Spitzkehren aufweise, von denen sich zwei in der Nähe von Unterführungen befänden, den Landwirten nicht zuzumuten.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Klagen der Landwirte abgewiesen. Die Gemeindeverbindungsstraße sei vom Planfeststellungsbeschluss zutreffend als Straße mit geringem Verkehrsaufkommen qualifiziert worden. Die Trassenführung sei dem Grunde nach „alternativlos“. Zwar hatte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof auf der Grundlage der ursprünglichen Planung durchaus Behinderungen der Leichtigkeit des Verkehrs und Verkehrsfahren insbesondere auch im Hinblick auf den landwirtschaftlichen Verkehr gesehen. Die diesbezüglichen Bedenken konnten jedoch durch eine zwischenzeitlich verfügte Aufweitung der Kurven sowie eine Anbringung von Verkehrsampeln ausgeräumt werden.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

1. ***** *****

***** ** ***** *****

2. ***** *****

***** ** * ***** ***** ,

3. ***** *****

***** ** ***** *****

4. ***** *****

***** ***** ** * ***** *****

5. ***** *****

***** ** ***** *****

- Kläger -

bevollmächtigt zu 1 bis 5:

Rechtsanwälte ***** * *****

***** ** ***** *****

gegen

Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch den Präsidenten
des Eisenbahn-Bundesamts,
- Außenstelle München -,
Arnulfstr. 9 - 11, 80335 München,

- Beklagte -

beigeladen:

** **** **

vertreten durch den Geschäftsführer *** ** ***** ** *****

***** ** *****

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *** ***** * *****

***** ** *****

beteiligt:

Landesanwaltschaft Bayern

als Vertreter des öffentlichen Interesses,

Ludwigstr. 23, 80539 München,

wegen

eisenbahnrechtlicher Planfeststellung;

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 22. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schenk,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Dietz,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Ertl

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 15. Juli 2013

am **16. Juli 2013**

folgendes

Urteil:

- I. Die Klagen werden abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu je einem Fünftel.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kläger dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor Vollstreckungsbeginn Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Kläger sind (Mit-)Inhaber von in Neufahrn b. Freising bzw. im Ortsteil Mintraching dieser Gemeinde liegenden landwirtschaftlichen Betrieben. Sie wenden sich im vorliegenden Rechtsstreit gegen den vom Eisenbahn-Bundesamt am 31. Oktober 2012 erlassenen, das Vorhaben „Neubau der Neufahrner Kurve“ betreffenden Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die Beseitigung einer vorhandenen Straßenüberführung und den vorgesehenen neuen Trassenverlauf der Gemeindeverbindungsstraße Moosmühle – Mintraching (nachfolgend „GVS“ genannt).
- 2 1. Das Vorhaben hat die Schaffung einer neuen zweigleisigen Eisenbahnstrecke (Strecke 5559) zum Gegenstand. Sie soll westlich der Überführung der Bundesstraße 11 über die Strecke 5557 (sie führt vom Bahnhof Neufahrn b. Freising zum Flughafen München – Franz-Josef-Strauß) von dieser Strecke in der Mitte zwischen beiden Gleisen abzweigen, das vom Flughafen nach Neufahrn b. Freising verlaufende Richtungsgleis dieser Strecke sowie die unmittelbar nördlich daran angrenzende Autobahn BAB 92 mittels eines Überführungsbauwerks queren, sodann bogenförmig auf einem Damm nach Nordwesten verlaufen und wiederum mittels eines Überführungsbauwerks zwischen den beiden Gleisen der Strecke 5550 (München Hbf. – Regensburg Hbf.) in diese Strecke einmünden.
- 3 Die GVS überquert derzeit, aus westnordwestlicher Richtung kommend, zunächst die Strecke 5550 auf einer Brücke und nach etwa 800 m auf einer weiteren Brücke die hier annähernd von West nach Ost verlaufende BAB 92 sowie die Strecke 5557.

- 4 Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass die GVS künftig im Anschluss an die die Strecke 5550 überwindende Brücke, die abgebrochen, jedoch an gleicher Stelle wieder aufgebaut werden soll, mittels einer Doppelkurve an diese Strecke zurückgeführt wird und sodann an ihrem südöstlichen Rand unter partieller Nutzung eines dort bestehenden Wirtschaftsweges in südwestlicher Richtung bis zu der Unterführung verlaufen soll, mittels derer dieser Wirtschaftsweg die BAB 92 quert. Am Südende dieser Unterführung soll die GVS nach Osten hin abknicken, auf einer Länge von ca. 200 m parallel zur Autobahn verlaufen und im Anschluss an eine nach Süden führende Kurve in einer zweiten Unterführung die Strecke 5557 queren. Am Südende dieser Unterführung soll ihre Trasse erneut nach Osten hin schwenken und entlang der letztgenannten Strecke verlaufen, bis sie nach etwas über 400 m auf die südliche Rampe derjenigen Brücke trifft, die gegenwärtig der Überführung der GVS über die BAB 92 und die Strecke 5557 dient und deren Abbruch der Planfeststellungsbeschluss vorsieht. Dort soll die GVS wiederum nach Süden hin abbiegen und parallel zur Brückenrampe verlaufen, bis sie an deren Südende in die vorhandene Trasse einmündet.

- 5 2. Die Planunterlagen lagen vom 13. Juli 2011 bis zum 16. August 2011 in der Stadt Freising und in der Gemeinde Neufahrn b. Freising, vom 30. Juni 2011 bis zum 29. Juli 2011 zudem in der Gemeinde Hallbergmoos zur Einsicht aus.

- 6 Mit einem am 30. August 2011 bei der Anhörungsbehörde – der Regierung von Oberbayern – eingegangenen Schreiben ihrer Bevollmächtigten erhoben die Kläger zusammen mit den Inhabern von 24 weiteren, überwiegend in Neufahrn b. Freising bzw. im Ortsteil Mintraching dieser Gemeinde ansässigen landwirtschaftlichen Betrieben Einwände gegen den Abbruch der Straßenüberführung der GVS über die BAB 92 und die Strecke 5557 sowie gegen die Inanspruchnahme von Grund und Boden für das Vorhaben. Die GVS bilde die „Hauptschlagader“ für die Zufahrt zu den nördlich der BAB 92 liegenden, von Landwirten aus Neufahrn b. Freising bzw. aus Mintraching bewirtschafteten Flächen. Beim damaligen Bau der BAB 92 und der Strecke 5557 sei der Bedeutung dieser im Rahmen einer Flurbereinigungsmaßnahme geschaffenen Straße durch die Errichtung bzw. Erhaltung der Überführung angemessen Rechnung getragen worden. Der mit der streitgegenständlichen Umverlegung der Straße einhergehende Umweg von ca. 2 km und die komplizierte Trassenführung, die vier Spitzkehren aufweise, von denen sich zwei in der Nähe von Unterführungen befänden, seien den Landwirten aber nicht zuzumuten. Bei der Ein-

fahrt in die beiden Unterführungen sei für den Fahrer eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs aufgrund der 90°-Kurven nicht erkennbar, ob Gegenverkehr bestehe, sich insbesondere bereits ein anderes landwirtschaftliches Fahrzeug in der Unterführung befinde. Müsse ein Landwirt in einer solchen Situation mit einem Gespannfahrzeug zurücksetzen, sei das namentlich dann extrem schwierig, wenn Traktor und Anhänger zueinander im Winkel von 90° stünden. Da nicht gewährleistet sei, dass hinter dem Gespann befindliche Personen oder Fahrzeuge über die Spiegel erkannt würden, lasse sich dieser Vorgang nur dann ohne Gefahren für Leib und Leben durchführen, wenn der Traktorfahrer durch eine zweite Person eingewiesen werde. Die Unfallgefahr erhöhe sich – namentlich im Bereich der Spitzkurven – ferner deshalb erheblich, weil die betroffenen Landwirte versucht sein würden, die durch den Umweg bedingten längeren Fahrzeiten durch hohe Geschwindigkeiten zu verringern. Das gelte namentlich bei während der Aussaat und der Ernte witterungsbedingt auftretenden Stoßzeiten.

- 7 3. Wegen des Verlaufs des am 14. und 15. Dezember 2011 durchgeführten Erörterungstermins wird auf das hierüber gefertigte Wortprotokoll verwiesen. Ebenfalls Bezug genommen wird auf die abschließende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vom 19. Januar 2012.
- 8 4. Am 30. März 2012 erstellte ein öffentlich bestellter und beeidigter Sachverständiger für landwirtschaftliche Bewertung und Schätzung, landwirtschaftliche Betriebsplanung und Betriebsberatung im Auftrag der Beigeladenen Gutachten zu der Frage, ob die landwirtschaftlichen Betriebe der Kläger zu 2) und 4) sowie einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts, deren Mitglied der Kläger zu 3) ist, wegen des durch den Bau der „Neufahrner Kurve“ entstehenden Flächenverlusts und wegen der damit einhergehenden Mehrwege in ihrer Existenz gefährdet seien.
- 9 Das Gutachten, das den in der Mitinhaberschaft des Klägers zu 3) stehenden Betrieb betrifft, gelangte zu dem Ergebnis, dieses Unternehmen wäre ohne das verfahrensgegenständliche Vorhaben nachhaltig existenzfähig. Da sich der Gewinn durch die mit dem Bau der „Neufahrner Kurve“ einhergehenden Landverluste und Mehrwege um 5.000 € verringern werde, sei die Wirtschaftlichkeit des Betriebs in Frage gestellt. Abwenden lasse sich die Existenzgefährdung nur, wenn der durch das Vorhaben entstehende Mehraufwand dauerhaft ausgeglichen werde; das erfordere eine Einmalzahlung in Höhe von 125.000 €. Eine Einmalzahlung in Höhe von 90.000 €

erachtete der von der Beigeladenen beauftragte Sachverständige zugunsten eines weiteren Einwendungsführers für geboten. Die Betriebe der Kläger zu 2) und zu 4) seien demgegenüber schon bisher nicht nachhaltig existenzfähig, so dass sich insofern keine maßnahmebedingte Existenzgefährdung feststellen lasse.

- 10 5. Der am 31. Oktober 2012 erlassene Planfeststellungsbeschluss verpflichtete in seinem verfügenden Teil unter der Nummer A.4.9.1 (sie hat die Trassierung der zu verlegenden GVS zum Gegenstand) die Beigeladene, im Bereich der südlichen Einfahrt in die Unterführung der Strecke 5557 sowie im Bereich der südlichen Einfahrt in die Unterführung der BAB 92 die Kurvenbereiche für den Begegnungsfall Lkw/Lkw aufzuweiten. Die Beigeladene habe ferner auf der GVS in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger geeignete straßenverkehrliche Maßnahmen im Bereich der nördlichen Ausfahrt der Unterführung unter der Strecke 5557 – z.B. das Anbringen von Spiegeln – zu prüfen und geeignete Maßnahmen umzusetzen. Gleiches gelte für die übrigen auf der Strecke vorhandenen Kurvenbereiche. Zugunsten der Gesellschaft bürgerlichen Rechts, der der Kläger zu 3) angehört, und eines weiteren Einwendungsführers wurde in der Nummer A.4.12 des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses eine durch das Vorhaben bedingte Existenzgefährdung anerkannt; die Beigeladene habe diese Einwendungsführer hierfür angemessen zu entschädigen.
- 11 In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses erörterte das Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich zu den Vor- und Nachteilen der von der Beigeladenen beantragten planfestgestellten Variante des Vorhabens und der fünf bereits seitens der Beigeladenen untersuchten Alternativen die Forderung, die zurückzubauende Überführung der GVS über die Strecke 5557 und die BAB 92 durch eine Unterführung dieser Straße zu ersetzen. Wegen der Gesichtspunkte, aufgrund derer sich die Planfeststellungsbehörde gegen diese Lösungen entschied, wird insbesondere auf die Abschnitte B.4.3.2 bis B.4.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.
- 12 Soweit Einwendungen nicht entsprochen wurde, wurden sie im Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen.
- 13 6. Am 14. Dezember 2012 erhoben die Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage zum Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, wobei sie ihr Klageziel dahingehend umschrieben, dass der Wegfall der Straßenüberführung der GVS über die BAB 92

bekämpft werde. Die Klageanträge und die Klagebegründung würden innerhalb der Frist des § 18e Abs. 5 AEG nachgereicht. Gleichzeitig beantragten sie, die aufschiebende Wirkung der Klage wiederherzustellen.

- 14 In der Klage- und Antragsschrift machen sie geltend, die abzubrechende Straßenüberführung stelle das zu passierende Nadelöhr dar, um die nördlich der BAB 92 liegenden Flächen bewirtschaften zu können. Der zu schaffende Ersatzweg sei im Hinblick auf die Grundsätze der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht befahrbar. Er führe zudem zu erheblichen Umwegen und als Folge davon zu einer Existenzgefährdung der Kläger. Der von der Beigeladenen vorgelegte Erläuterungsbericht weise selbst darauf hin, dass straßenbautechnische Richtlinien abschnittsweise nicht eingehalten würden. Um einen geeigneten Ersatz für den Wegfall der Überführung der GVS zu schaffen, hätte sich der Bau einer Unterführung an gleicher Stelle aufgedrängt. Fehlerhaft gehe der Planfeststellungsbeschluss ferner davon aus, dass eine weitere Verminderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft unmöglich und eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, bei dem Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, nicht erkennbar seien. Wenn im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt werde, bei der GVS handele es sich um eine Straße mit geringem Verkehrsaufkommen, der eine verkehrlich untergeordnete Bedeutung zukomme, so werde hierbei die überragende Bedeutung dieser Straße für die betroffenen Landwirte verkannt. Die Planfeststellungsbehörde habe sich auf eine Verkehrszählung der Gemeinde Neufahrn b. Freising gestützt, die in einem Februar durchgeführt worden sei; richtigerweise hätte diese Zählung während einer landwirtschaftlichen Spitzenzeit erfolgen müssen. Zwar gehe die Beklagte zutreffend davon aus, dass ein Mehrweg von 1,8 km hinnehmbar sei; verkannt habe sie jedoch, dass vorliegend nicht die Länge, sondern die Art des Umwegs zu erheblichen Nachteilen für die Betroffenen führe. Unzutreffend sei ferner, dass es zahlreiche alternative, u. U. noch günstigere Zufahrtsmöglichkeiten gebe. Nicht nachvollziehbar sei auch, warum der Umstand, dass bereits jetzt gewisse Entfernungen überwunden werden müssten, positiv in die Abwägung einzustellen sei. Entgegen der Darstellung im Planfeststellungsbeschluss treffe es nicht zu, dass die BAB 92 für den Bau einer Unterführung längere Zeit vollständig gesperrt werden müsse. Den mit der Schaffung einer Unterführung einhergehenden Mehrkosten müssten die Mehrkosten der betroffenen Landwirte und der Umstand entgegenge-

halten werden, dass die Kosten der Umverlegung der GVS mit 270.000 € unrealistisch geschätzt worden seien.

15 Mit Schreiben ihrer Bevollmächtigten vom 1. Februar 2013 brachten die Kläger zum Ausdruck, dass sich die im verfahrenseinleitenden Schriftsatz vom 14. Dezember 2012 enthaltene und dem äußeren Anschein nach auf den Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO bezogene Begründung sowohl auf den (damals bereits wieder zurückgenommenen) Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO (Verfahren 22 AS 12.40074) als auch auf die Klage beziehen sollte.

16 Mit Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 2. April 2013 beantragten die Kläger:

17 Die Beklagte wird verpflichtet, eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach die Vorhabensträgerin verpflichtet ist, als Ersatz für den Wegfall der Straßenüberführung über die BAB 92 der GVS bei km 32,698 eine Unterführung für den Verkehr an gleicher Stelle unter die BAB 92 und die S-Bahn-Trasse zu errichten.

18 Hilfsweise beantragten sie:

19 Die Beklagte wird verpflichtet, eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach die Vorhabensträgerin verpflichtet ist, einen geeigneten Ersatz für den Wegfall der Straßenüberführung über die BAB 92 der GVS bei km 32,698 zu schaffen.

20 Bei Schluss der mündlichen Verhandlung beantragen die Kläger sodann,

21 die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 31. Oktober 2012 in der Fassung, die er in der mündlichen Verhandlung erhalten hat, festzustellen und die Beklagte zu verpflichten, ein ergänzendes Verfahren durchzuführen.

22 Die Beklagte beantragt,

23 die Klage abzuweisen.

24 Die Kläger seien ihren prozessualen Mitwirkungspflichten nicht rechtzeitig nachgekommen. Sie hätten es in vorwerfbarer Weise versäumt, innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist die Klage zu begründen und sachdienliche Anträge zu stellen.

Die Klage sei aber auch unbegründet, da die Belange der Kläger im Planfeststellungsbeschluss umfassend gewürdigt und abgewogen worden seien.

25 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

26 die Klage abzuweisen.

27 Die Kläger hätten die Klagebegründungsfrist nach § 18e Abs. 5 AEG nicht eingehalten. Angesichts der dem Planfeststellungsbeschluss beigefügten zutreffenden Rechtsbehelfsbelehrung scheidet eine Entschuldigung der Verspätung nach § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO aus. Zudem würde eine Zulassung des verspäteten Vorbringens die Erledigung des Rechtsstreits im Sinn von § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 VwGO verzögern, da für seine Abwicklung in diesem Fall gerichtliche Maßnahmen der Sachverhaltsaufklärung erforderlich seien. Die am 1. Februar 2013 erfolgte Bezugnahme auf die Begründung des Antrags nach § 80 Abs. 5 VwGO sei u. a. deshalb ins Leere gegangen, weil sich die spätere Rücknahme dieses Antrags auch auf dessen Begründung bezogen habe.

28 Die Klage sei zudem unbegründet. Wegen der von der Beigeladenen insoweit eingenommenen Standpunkte wird auf den Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 14. Juni 2013 verwiesen.

29 Der Vertreter des öffentlichen Interesses tritt, ohne einen Antrag zu stellen, der Auffassung bei, dass die Klage bereits wegen nicht fristgerechter Antragstellung und Klagebegründung ohne Erfolg bleiben müsse. Aber auch unabhängig hiervon sei sie aus den im Schriftsatz der Landesrechtsanwaltschaft Bayern vom 1. Juli 2013 angesprochenen Gesichtspunkten als unbegründet anzusehen.

30 Das Gericht hat eine amtliche Auskunft des Staatlichen Bauamts Freising darüber eingeholt, mit welchen Kosten die Verlegung der GVS auf der Grundlage des Ausbaus, wie er sich aus den der Planfeststellung zugrunde liegenden Antragsunterlagen ergibt, voraussichtlich einhergehen würde. Auf Ersuchen des Gerichts hat ferner die Gemeinde Neufahrn b. Freising eine amtliche Auskunft darüber erteilt, welche verkehrsrechtlichen Anordnungen bzw. sonstigen verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus der Sicht der örtlichen Straßenverkehrsbehörde veranlasst sind, um Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu verhin-

dern, die sich – namentlich bei Begegnungen landwirtschaftlicher und anderer größerer Fahrzeuge in Kurven- und Unterführungsbereichen – u. U. dann ergeben könnten, wenn die GVS so umgestaltet würde, wie dies im Planfeststellungsbeschluss vom 31. Oktober 2012 vorgesehen ist. Auf die in Erledigung dieser Ersuchen eingereichten Schreiben des Staatlichen Bauamtes vom 28. Mai 2013 und der Gemeinde vom 12. Juni 2013 wird verwiesen. Angehörige dieser beiden Behörden haben ferner als amtliche Auskunftspersonen an dem in dieser Sache am 15. Juli 2013 eingenommenen gerichtlichen Augenschein und an der am gleichen Tag durchgeführten mündlichen Verhandlung teilgenommen.

- 31 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte und die vom Eisenbahn-Bundesamt vorgelegten Verwaltungsvorgänge verwiesen.

Entscheidungsgründe:

- 32 Die Klagen sind zulässig (1.), aber nicht begründet (2.).
- 33 1. Der Zulässigkeit der Klagen steht es nicht entgegen, dass die Kläger erstmals am 2. April 2013 ausdrücklich Klageanträge formuliert haben, bei denen es sich dem äußeren Anschein nach um ausschließliche Verpflichtungsbegehren handelt, und sie in der mündlichen Verhandlung alsdann die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses sowie die Verpflichtung der Beklagten verlangt haben, ein ergänzendes Verfahren durchzuführen.
- 34 1.1 Durch die in Abschnitt I der Klageschrift vom 14. Dezember 2012 enthaltene Erklärung, es werde Klage „gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.10.2012“ (richtig: 31.10.2012) erhoben, sind die Kläger dem in § 82 Abs. 1 Satz 1 VwGO zum Ausdruck kommenden Gebot, den Klagegegenstand zu bezeichnen, gerecht geworden. In Verbindung mit der Tatsache, dass sie gleichzeitig (wenn auch in Verkennung des Umstands, dass der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss weder kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist noch damals ein Ausspruch nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO ergangen war) einen Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO gestellt hatten, gebot diese Formulierung

ferner die Auslegung (§ 88 VwGO), dass diese behördliche Entscheidung zum Gegenstand einer Anfechtungsklage gemacht wurde.

- 35 1.2 Sollte in den Verpflichtungsanträgen, die die Kläger im Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 2. April 2013 angekündigt haben, eine Klageänderung im Sinn von § 91 VwGO liegen, so hätte das nicht zur Folge gehabt, dass damit die Rechtshängigkeit der ursprünglich erhobenen Anfechtungsklage entfallen wäre. Nimmt der Rechtsschutzsuchende eine Klageänderung vor, so kann der neue Klageantrag an die Stelle des bisherigen Klagebegehrens treten; möglich ist aber auch, dass dieses kumulativ oder hilfsweise neben dem neuen Antrag aufrecht erhalten bleibt (Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, § 91 Rn. 29; vgl. zu dem bei einer Klageänderung nicht stets zu bejahenden Wegfall der Rechtshängigkeit des ursprünglichen Begehrens ferner Ortloff/Riese in Schoch/Schmidt-Aßmann/Bier, VwGO, Stand Oktober 2008, § 91 Rn. 80 f.). Eine ausdrückliche Rücknahme der mit Schriftsatz vom 14. Dezember 2012 erhobenen Anfechtungsklage haben die Kläger zu keiner Zeit erklärt. Die Annahme einer konkludenten Rücknahme dieses ursprünglichen Begehrens käme im Hinblick auf die Unwiderruflichkeit und Unanfechtbarkeit von Prozesshandlungen nur in Betracht, wenn sich ein dahingehender Wille der Kläger zweifelsfrei feststellen ließe (OVG NW, U.v. 14.9.1993 – 3 A 1696/92 – NVwZ-RR 1994, 423). Verbleibt insoweit Ungewissheit, ist von der fortdauernden Anhängigkeit des ursprünglichen Begehrens neben dem neuen Antrag auszugehen (so zu Recht Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, § 91 Rn. 29). Das gilt insbesondere bei fristgebundenen Rechtsschutzgesuchen, da ihre Rücknahme zumeist mit einem irreversiblen Rechtsverlust einhergeht.
- 36 Der Annahme, die Kläger hätten ihr den Planfeststellungsbeschluss vom 31. Oktober 2012 betreffendes Anfechtungsbegehren am 2. April 2013 konkludent fallen lassen, steht zum Einen entgegen, dass eine solche Auslegung in offensichtlichem Widerspruch zu ihren Interessen gestanden hätte; eine am Rechtsschutzziel orientierte Auslegung, wie sie nach Art. 19 Abs. 4 GG geboten ist, lässt eine derartige Vorgehensweise nicht zu. Denn eine Klage, mit der die Kläger lediglich die Verpflichtung der Beklagten erstrebt hätten, den Planfeststellungsbeschluss um eine Auflage zu ergänzen, die eine Unterführung der GVS unter die Autobahn und die beiden vorgeannten Bahnstrecken anordnet, ohne dass der Planfeststellungsbeschluss zugleich mit einem Anfechtungsantrag, mindestens aber mit einem seine Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit feststellenden Klagebegehren angegriffen wird, hätte als unzu-

lässig angesehen werden müssen. Will ein Planbetroffener die Aufnahme ihn begünstigender Regelungen in den Planfeststellungsbeschluss erreichen, so kann er dieses Anliegen gerichtlich nur dann im Wege einer auf bloße Planergänzung gerichteten Verpflichtungsklage verfolgen, wenn sich die erstrebte „Schutzauflage“ nachholen lässt, ohne dass dadurch die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt wird und ohne dass in dem Interessengeflecht der Planung nunmehr andere Belange nachteilig betroffen werden, so dass die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage stünde (BVerwG, U.v. 7.7.1978 – 4 C 79.76 u.a. – BVerwGE 56, 110/133; B.v. 27.1.1988 – 4 B 7.88 – NVwZ 1988, 534/535; U.v. 25.3.1988 – 4 C 1.85 – NVwZ 1989, 252/253; U.v. 14.9.1992 – 4 C 34-38.89 – BVerwGE 91, 17/20; U.v. 18.4.1996 – 11 A 86.95 – BVerwGE 101, 73/85). Jedenfalls die zweitgenannte Voraussetzung ist hier erfüllt, da die Schaffung einer Unterführung für die GVS mit erheblichen Mehrkosten zu Lasten der Beigeladenen und mit einer Gefährdung wasserwirtschaftlicher Belange einherginge (vgl. dazu nachfolgend unter 2.2).

- 37 Wenn die Kläger die am 4. April 2013 verfügte Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit einem Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO bekämpft haben (Streitsache 22 AS 13.40043), so bildet dies zum Ändern in gewissem Umfang ein Indiz dafür, dass auch sie selbst davon ausgegangen sind, ihre am 14. Dezember 2012 erhobene Anfechtungsklage sei ungeachtet der am 2. April 2013 angekündigten Anträge aufrechterhalten worden. Denn ein Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO ist nur zulässig, wenn in der Hauptsache ein Anfechtungsrechtsbehelf (oder eine auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Klage) anhängig ist.
- 38 1.3 Der in der mündlichen Verhandlung vom 15. Juli 2013 erklärte Übergang von der Anfechtungsklage auf das Begehren, das Gericht möge die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses aussprechen, stellt sich vor diesem Hintergrund als eine gemäß § 264 Nr. 2 ZPO ohne weiteres zulässige Beschränkung des Klageantrags dar.
- 39 2. Das am 15. Juli 2013 formulierte Klagebegehren bleibt ohne Erfolg, da der Planfeststellungsbeschluss vom 31. Oktober 2012 in der Gestalt, die er bis zum Schluss

der mündlichen Verhandlung erhalten hat, subjektive Rechte der Kläger nicht verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

- 40 2.1 Zugunsten der Kläger berücksichtigt werden können nur diejenigen Tatsachen, die sie innerhalb der Frist des § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG vorgebracht haben. Die in dieser Vorschrift bezeichnete sechswöchige Zeitspanne begann mit der am 14. Dezember 2012 erfolgten Klageerhebung (BVerwG, U.v. 30.9.1993 – 7 A 14.93 – NVwZ 1994, 371/372; U.v. 18.2.1998 – 11 A 6.97 – NVwZ-RR 1998, 592, jeweils zu der mit § 18e Abs. 5 AEG sachlich übereinstimmenden Vorschrift des § 5 Abs. 3 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes – VerkPBG – vom 16.12.1991, BGBl I S. 2174). Sie endete vorliegend deshalb mit dem Ablauf des 25. Januar 2013.
- 41 Bis dahin haben die Kläger an Angriffen tatsächlicher Art gegen den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss nur die Argumente vorgebracht, die sich im Abschnitt II der Klage- und Antragsschrift vom 14. Dezember 2012 finden. Der Gliederung jenes Schriftsatzes zufolge beziehen sie sich zunächst allerdings nur auf den seinerzeit gestellten (unzulässigen) Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO, während am Ende des Abschnitts I ausdrücklich angemerkt wurde, die Anträge und die Begründung der Klage würden innerhalb der Frist des § 18e Abs. 5 AEG nachgereicht.
- 42 Dessen ungeachtet ist auch das Vorbringen in Abschnitt II des Schriftsatzes vom 14. Dezember 2012 im vorliegenden Klageverfahren berücksichtigungsfähig. § 18e Abs. 5 AEG will sicherstellen, dass mit dem Ablauf der in dieser Norm bezeichneten Frist der Lebenssachverhalt, aus dem der mit der Klage geltend gemachte Anspruch hergeleitet wird, unverwechselbar feststeht, so dass das Gericht seine prozessleitende Tätigkeit hieran ausrichten kann, um den Rechtsstreit alsbald entscheidungsreif zu machen; es soll nicht gezwungen sein, sich nach dem Ablauf der Frist mit neuen Lebenssachverhalten auseinanderzusetzen, wenn dies zu einer Verzögerung des Rechtsstreits führen würde (BVerwG, U.v. 30.9.1993 – 7 A 14.93 – NVwZ 1994, 371/372 zu § 5 Abs. 3 VerkPBG). Diese Funktion erfüllten auch die Darlegungen in Abschnitt II der Klage- und Antragsschrift vom 14. Dezember 2012. Ficht ein Betroffener nämlich einen Planfeststellungsbeschluss mit der Maßgabe an, dass er die Begründung der Klage innerhalb einer von der Rechtsordnung hierfür vorgesehenen Frist einreichen werde, und stellt er gleichzeitig einen Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO, zu dessen Begründung er im Einzelnen darlegt, warum

der Planfeststellungsbeschluss aus seiner Sicht rechtswidrig ist, so müssen sowohl das mit beiden Rechtsschutzgesuchen befasste Gericht als auch die übrigen Verfahrensbeteiligten davon ausgehen, dass der Kläger und Antragsteller diejenigen Gesichtspunkte, aus denen er im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Verwaltungsakts herleitet, aller Voraussicht nach auch im Hauptsacherechtsstreit vorbringen wird. Die praktische Bedeutung der Ankündigung, eine Begründung der Klage werde später nachgereicht, erschöpft sich in einer solchen Fallgestaltung darin, dass der Kläger zum Ausdruck bringt, er behalte sich vor, im Rahmen der Klagebegründung zusätzliche Angriffe vorzutragen.

43 Die Ausführungen in Abschnitt II des Schriftsatzes vom 14. Dezember 2012 umschreiben den Kreis derjenigen Gesichtspunkte tatsächlicher Art, die das Gericht im vorliegenden Rechtsstreit zu prüfen hat, allerdings abschließend. Während die in § 18e Abs. 5 Satz 2 AEG in Bezug genommene Vorschrift des § 87b Abs. 3 VwGO das Gericht auch dann, wenn die Voraussetzungen der letztgenannten Norm erfüllt sind, grundsätzlich nicht verpflichtet, verspätetes Vorbringen als präkludiert zu behandeln (vgl. zu dem insoweit eingeräumten richterlichen Ermessen z.B. Geiger in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, § 87b Rn. 13; Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, § 87b Rn. 9), gebietet es der von § 18e Abs. 5 AEG verfolgte Beschleunigungszweck, die Präklusionsregelung streng zu handhaben; werden neue Tatsachen verspätet in den Prozess eingeführt, ist das Gericht insoweit grundsätzlich gehindert, diesem Vorbringen nachzugehen (BVerwG, B.v. 17.2.1997 – 4 VR 17.96, 4 A 41.96 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 127; U.v. 18.2.1998 – 11 A 6.97 – NVwZ-RR 1998, 592/594). Unberührt bleibt demgegenüber das Recht, fristgerechtes Vorbringen auch nach dem Ende der Sechswochenfrist noch zu vertiefen (BVerwG, U.v. 30.9.1993 – 7 A 14.93 – NVwZ 1994, 371/372; B.v. 17.2.1997 a.a.O. S. 593). Soweit sich der Schriftsatz der Bevollmächtigten der Kläger vom 2. Juli 2013 darauf beschränkt, Gesichtspunkte zu thematisieren, die jedenfalls dem Grunde nach bereits in der Klage- und Antragschrift vom 14. Dezember 2012 angesprochen wurden, sind deshalb auch die dortigen Darlegungen berücksichtigungsfähig.

44 2.2 Im Rahmen der vorliegenden Verwaltungsstreitsache ist mangels diesbezüglichen (berücksichtigungsfähigen) Klagevorbringens davon auszugehen, dass die Entscheidung der Beklagten sowohl für die planfestgestellte Trasse als auch dafür, die Abzweigung der Strecke 5559 von der Strecke 5557 und die Einführung ihrer Gleise in die Strecke 5550 durch Über- (und nicht durch Unter-)führungsbauwerke

vorzunehmen, rechtlich nicht zu beanstanden ist. Das aber bedeutet, dass die Brücke, mittels derer die GVS die BAB 92 und die Strecke 5557 bisher gequert hat, nicht bestehen bleiben kann. Denn das Bauwerk, auf dem die Strecke 5559 über das nördliche Gleis der Strecke 5557 sowie die BAB 92 geführt wird, befindet sich nahezu exakt an der Stelle der bisherigen Brücke. Die Kläger haben sich jedenfalls im Klageverfahren nicht dagegen gewandt, dass die Beklagte von den drei theoretisch in Betracht kommenden Lösungen dafür, wie die GVS künftig verlaufen soll (die Errichtung einer neuen Brücke an gleicher Stelle, der Bau eines Tunnels für diese Straße ebendort oder deren Verlegung an eine andere Stelle), die erstgenannte dieser Möglichkeiten nicht geprüft hat. Im Hinblick auf die sich aus § 18e Abs. 5 AEG i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO ergebende Präklusion ist diese Variante auch im vorliegenden Rechtsstreit nicht zu erörtern.

45 Die gerichtliche Überprüfung der planerischen Abwägung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG darf sich deshalb insofern auf die Alternativen „Unterführung der GVS unter die BAB 92 sowie die Strecken 5557 und 5559“ einerseits und „Verlegung dieser Straße“ andererseits beschränken. Diese Abwägung hat die Beklagte – wie sich aus den Ausführungen namentlich in den Abschnitten B.4.3.2 bis B.4.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses ergibt – ohne rechtlich erheblichen Abwägungsfehler vorgenommen. Die Gesichtspunkte, derentwegen sich die Beklagte für die Verlegungs- und gegen die Unterführungslösung entschieden hat, haben die Kläger nur insoweit angegriffen, als sie – abgesehen von den von ihnen bemängelten Unzulänglichkeiten der neuen Trassenführung der GVS (dazu nachfolgend unter 2.3) – die Richtigkeit der im Planfeststellungsbeschluss genannten Kosten der „Verlegungslösung“ sowie der dort enthaltenen Aussagen bezweifelt haben, die GVS stelle „eine Straße mit geringem Verkehrsaufkommen“ (Seite 73 des Planfeststellungsbeschlusses) dar, der Bau einer Unterführung erfordere eine vollständige Sperrung der BAB 92 für eine längere Dauer (ebenda Seite 74), die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der BAB 92 lägen für Landwirte aus Neufahrn bzw. Mintraching „wohl zum größten Teil nicht gerade hofnah ...“, so dass bereits jetzt gewisse Entfernungen zu überwinden“ seien, und es gebe „zahlreiche alternative Zufahrtsmöglichkeiten, die u. U. noch günstiger sind“ (so jeweils Seite 171 des Planfeststellungsbeschlusses). Hiermit können die Kläger nicht durchdringen.

46 Unbeanstandet geblieben ist damit insbesondere das Argument, dass die Verlegung der GVS jene Eingriffe in das Grundwasser entbehrlich macht, mit denen die

Errichtung einer Unterführung wegen des hohen Grundwasserstandes zwangsläufig einherginge. Nach den Angaben im Erläuterungsbericht (Seite 87) fließt das Grundwasser im Bereich des Vorhabens von Südwest nach Nordost. Eine dazu quer von Nordnordwest nach Südsüdost verlaufende Unterführung könnte wegen der mit ihr einhergehenden „Riegelwirkung“ vor diesem Hintergrund nicht ohne Auswirkungen auf die Grundwasserströme bleiben. Ein weiterer – erheblicher – Nachteil für das Schutzgut „Grundwasser“ ergäbe sich bei der von den Klägern geforderten Untertunnelung der BAB 92 sowie der Strecken 5557 und 5559 daraus, dass nach dem Höhenplan, der als Anlage 6.2 zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses gemacht wurde, der Übergangsbereich zwischen dem quartären und dem tertiären Grundwasser an der Stelle, an der sich die von den Klägern geforderte Unterführung befinden müsste, bei 444,5 bis 445,6 m ü. NN beginnt. Die Oberkante dieses Übergangsbereichs liegt damit nur 10 bis 14 m unterhalb der Geländeoberkante. Nach Abschnitt 3.1 des Schreibens der Beigeladenen an das Eisenbahn-Bundesamt vom 4. Mai 2012, dem die Kläger nicht entgegengetreten sind, müsste eine Unterführung der GVS eine Tiefe von bis zu 12 m unter der Geländeoberkante aufweisen; sie würde also diesen Übergangsbereich verletzen. Da das Wasserwirtschaftsamt München in seiner Stellungnahme gegenüber der Regierung von Oberbayern vom 6. September 2011 darauf hingewiesen hat, dass bereits die Bohrpfähle, die der Tiefgründung der Überführung der Strecke 5559 über die BAB 92 und die Strecke 5557 sowie der neu zu errichtenden Brücke dienen, auf der die GVS die Strecke 5550 überquert, die Trennschicht zwischen quartärem und tertiärem Grundwasser durchstoßen und ein Eintrag von Schadstoffen in das tiefere Grundwasser zu befürchten sei, gilt dies für die Errichtung eines Unterführungsbauwerks der von den Klägern geforderten Art als zusätzliche Gefährdung mindestens in gleicher Weise.

- 47 Grundsätzlich zu Recht haben die Kläger zwar moniert, dass die auf Seite 74 des Planfeststellungsbeschlusses enthaltene Angabe, die Verlegung der GVS werde ca. 270.000 Euro kosten, angesichts sich hieraus errechnender Aufwendungen von nur etwa 150 Euro pro laufendem Meter nicht zutreffen kann. Auch die Beigeladene ging in dem vorerwähnten Schreiben an das Eisenbahn-Bundesamt vom 4. Mai 2012 bereits davon aus, die Verlegung der GVS werde 888.128 Euro kosten. Dahinstehen kann gleichwohl, ob im Licht der Kostenschätzung, die der Verwaltungsgerichtshof durch das Staatliche Bauamt Freising eingeholt hat, von einem noch höheren Betrag ausgegangen werden muss, oder ob der dort veranschlagte, zwischen 1,853 Millionen Euro und 2,925 Millionen Euro liegende Kostenrahmen seinerseits deshalb einer

Korrektur nach unten bedarf, weil das Staatliche Bauamt ausdrücklich (vgl. Seite 1 unten des dortigen Schreibens vom 28.5.2013) von einem Straßenneubau ausgegangen ist, während die GVS weitgehend auf der Trasse des bereits vorhandenen Wirtschaftsweges verläuft, der überdies zunächst als Baustraße ausgebaut werden soll (vgl. die Anlage 13.1 zum Planfeststellungsbeschluss). Ein im Sinn von § 18e Abs. 6 Satz 1 AEG erheblicher Abwägungsmangel, der auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist, kann hierin nicht gesehen werden. Denn die Beklagte hat mit Schreiben vom 19. Juni 2013 (Blatt 153 f. der Gerichtsakte) erklärt, ihre Abwägungsentscheidung würde selbst dann nicht anders ausfallen, wenn die vom Staatlichen Bauamt Freising geschätzten Kosten für die Verlegung der GVS von bis zu 2,9 Millionen Euro zutreffen sollten. Dies ist nachvollziehbar. Auch dann nämlich, wenn man zu diesem Betrag noch die zwei Landwirten zu gewährenden Entschädigungen von insgesamt 215.000 Euro hinzurechnen würde, lägen die Aufwendungen für die Verlegung der GVS nach wie vor um ca. 4 Millionen Euro unter den 7,2 Millionen Euro, die für die Errichtung einer Unterführung dieser Straße anfallen würden. An diesem Abwägungsergebnis hat die Beklagte auch in Kenntnis der Tatsache festgehalten, dass die Installation und der kapitalisierte Unterhalt der Ampelanlage(n), zu deren Anbringung die Beigeladene durch die in der mündlichen Verhandlung vorgenommene Änderung des zweiten Unterpunkts der Nebenbestimmung A.4.9.1 des Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet wurde, mit Kosten in Höhe von bis zu weiteren 100.000 Euro einhergehen kann (vgl. die auf Seite 5 unten/Seite 6 oben der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehaltene Erklärung des Eisenbahn-Bundesamts). Auch dies ist nachvollziehbar.

- 48 Dass die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss zutreffend von der GVS als Straße mit geringem Verkehrsaufkommen ausgegangen ist, steht zur Überzeugung des Gerichts fest. Dies ergibt sich bereits aus den Ergebnissen der von der Gemeinde Neufahrn b. Freising durchgeführten Verkehrszählungen. Angesichts einer hierbei ermittelten Verkehrsbelastung von 250 Fahrzeugen pro Tag würde sich an der Tatsache, dass diese Straße nur eine sehr geringe Frequentierung aufweist, selbst dann nichts ändern, wenn die vorgenannte Zahl um einen Zuschlag für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen während der Aussaat- und Erntezeiten ergänzt würde. Dass der GVS nur eine geringe Verkehrsbedeutung zukommt, steht zur Überzeugung des Verwaltungsgerichtshofs ferner deshalb fest, weil sich die Verkehrsfunktion dieser Straße ausweislich der als Anlage 3.1.1 zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses gemachten Übersichtskarte im Wesentlichen darauf

beschränkt, in Mintraching ansässigen Landwirten eine günstige Zufahrt zu nördlich der BAB 92 liegenden Grundstücken zu ermöglichen. Ansonsten erschließt diese Straße nur einige wenige am Rand des Freisinger Moores befindliche Einödhöfe. Selbst für diese Anwesen aber bildet sie nicht die einzige Zuwegung; sie können vielmehr u. a. auch über die von Neufahrn b. Freising über Fischerhaus nach Giggenhausen und die von Achering nach Giggenhausen führenden Straßen erreicht werden. Eine weitere Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz besteht in Gestalt der Straße, die kurz vor dem südöstlichen Ortsrand von Massenhausen von der Staatsstraße 2341 abzweigt und in der Nähe von Moosmühle in die von Neufahrn b. Freising nach Giggenhausen führende Straße mündet. Da diese Straßen auch für die Anfahrt zu den nördlich der BAB 92 liegenden landwirtschaftlichen Flächen genutzt werden können, trifft ferner die von den Klägern beanstandete Aussage im Planfeststellungsbeschluss, es bestünden „zahlreiche alternative Zufahrtsmöglichkeiten“, der Sache nach zu.

49 Allerdings ginge die Benutzung dieser Straßen für Landwirte aus Mintraching, die die vorgenannten Felder erreichen wollen, mit erheblichen Umwegen einher. Auch angesichts der Feststellungen in den am 30. März 2012 erstellten Gutachten bestehen aus der Sicht des Verwaltungsgerichtshofs Bedenken hinsichtlich der Aussage in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, ein Teil der bestehenden alternativen Zufahrtsmöglichkeiten sei „u. U. noch günstiger“. Für die streitgegenständliche Abwägungsentscheidung war dies jedoch nicht maßgeblich. Die Beklagte hat die Kläger nämlich nicht auf die Nutzung der alternativen Zufahrtsmöglichkeiten und auch nicht auf ein Ausweichen auf die stark befahrene B 11 verwiesen (vgl. wegen der Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, mit denen die vermehrte Benutzung dieser Bundesfernstraße durch landwirtschaftliche Fahrzeuge einherginge, Abschnitt 4 der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Freising vom 5.9.2011). Die Beklagte hat vielmehr die Beigeladene verpflichtet, eine neue Trasse der GVS zu schaffen, die eine Inanspruchnahme dieser Routen erübrigt.

50 Inhaltlich an sich zutreffend ist die Feststellung, dass sich die landwirtschaftlichen Flächen, deren bestmöglicher Erreichbarkeit die GVS dient, nicht in der Nähe der Betriebsstätten der Kläger befinden. Soweit die Beklagte diese Gegebenheit als eines von mehreren Argumenten angeführt hat, aus denen sich die Zumutbarkeit der zusätzlichen Fahrstrecken ergebe, die die Kläger aufgrund der Verlegung der GVS in

Kauf zu nehmen haben, erweist sich dieses Argument letztlich als nicht entscheidungserheblich, so dass seine rechtliche Stichhaltigkeit dahinstehen kann. Denn es handelt sich ersichtlich um eine Erwägung, der nur ergänzende Bedeutung zukommt.

51 Zu Unrecht monieren die Kläger schließlich die auf Seite 74 des Planfeststellungsbeschlusses enthaltene Angabe, für den Bau der Unterführung müsse die BAB 92 „für eine längere Dauer vollständig gesperrt werden“. Der sich unmittelbar an dieses Zitat anschließende Verweis auf den Abschnitt B.4.3.2.2 der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses lässt erkennen, dass auch das Eisenbahn-Bundesamt trotz der insoweit verwendeten, missverständlichen Formulierung nicht davon ausging, eine Untertunnelung der BAB 92 zöge eine Unterbindung des gesamten Straßenverkehrs auf dieser Autobahn während eines längeren zusammenhängenden Zeitraums nach sich. In Abschnitt B.4.3.2.2 (Seite 69 unten/Seite 70 oben) des Planfeststellungsbeschlusses wird nämlich festgehalten, dass eine Unterführung abschnittsweise errichtet werden könne und aus diesem Anlass lediglich „wechselnde bauzeitliche Verkehrsführungen“ erforderlich seien. Zu – vorübergehenden, einige Stunden in Anspruch nehmenden – Vollsperrungen der Autobahn komme es nur dann, wenn die Verkehrsführungen geändert werden müssten. Da derartige temporäre Sperrungen der Autobahn nach glaubhafter Darstellung im Planfeststellungsbeschluss in mehr als 20 Fällen erforderlich wären (gerade bei abschnittsweiser Errichtung einer Unterführung müssten die auf den Fahrbahnen der Autobahn angebrachten Umleitungsmarkierungen in Anpassung an den Baufortschritt häufig entfernt und durch neue ersetzt werden), ginge die Untertunnelung gleichwohl mit erheblichen Eingriffen in die Leichtigkeit und – da baustellenbedingte Fahrbahnverschwenkungen und -verengungen auf Autobahnen das Unfallrisiko erheblich erhöhen – auch mit gravierenden Folgen für die Sicherheit des Straßenverkehrs einher.

52 2.3 Hat sich die Beklagte nach alledem frei von rechtlich erheblichen Abwägungsfehlern dagegen entschieden, den Wegfall der Überführung der GVS über die BAB 92 und die Strecke 5557 durch eine an gleicher Stelle zu errichtende neue Brücke oder eine dort zu schaffende Unterführung zu kompensieren, so verblieb nur die Möglichkeit, diese Straße neu zu trassieren. Da andere Optionen für die Querung der vorbezeichneten Verkehrswege fehlen, durfte ferner vorgesehen werden, hierfür die beiden bereits vorhandenen Unterführungen zu nutzen. Hieraus wiederum resultiert, dass die zu verlegende GVS im Wesentlichen den gleichen Verlauf wie der bestehende Wirtschaftsweg aufweisen muss. Auch die Kläger haben weder im Einwen-

dungsschreiben vom 30. August 2011 noch in der Klage- und Antragschrift vom 14. Dezember 2012 aufgezeigt, dass sich, falls die Entscheidung für die „Verlegungslösung“ fällt, eine andere Trassenführung als die planfestgestellte aufgedrängt hätte; sie haben eine solche Alternative nicht einmal konkret benannt.

53 Eine Querung der BAB 92 sowie der Strecken 5557 und 5559 östlich des bisherigen Straßenkörpers der GVS, aber westlich der B 11 schied u. a. deshalb aus, weil dieses Areal im Süden der zu kreuzenden Verkehrswege bereits bebaut ist (vgl. den als Anlage zum Schreiben der Gemeinde Neufahrn b. Freising an das Gericht vom 7.6.2013 übersandten Plan). Jede Querung der BAB 92 und der Strecke 5557 westlich der vorhandenen Straßenüberführung hätte, würde sie nicht – wie im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen – unter Ausnutzung der vorhandenen Unterführungsbauwerke erfolgen, die Errichtung zusätzlicher Brücken oder Tunnels erfordert, deren Kosten umso höher ausgefallen wären, je größer die Entfernung zwischen der Autobahn und der Strecke 5557 geworden wäre. Die Trassenführung, die der Gemeinderat der Gemeinde Neufahrn b. Freising durch Beschluss vom 25. Juli 2011 befürwortet hat, hätte lediglich den Vorteil geboten, dass die unübersichtliche Spitzkurve am südlichen Ausgang der Unterführung des vorhandenen Wirtschaftsweges unter die Strecke 5557 entfallen wäre, da die GVS in diesem Fall geradlinig auf diese Strecke zugelaufen wäre. Gleichzeitig hätte diese Trasse jedoch eine größere Zahl landwirtschaftlicher Grundstücke durchschnitten, die allen erkennbaren Umständen nach durch eine in diesem Gebiet ehemals durchgeführte Flurbereinigungsmaßnahme geschaffen worden waren, um Landwirten einen effektiven Maschineneinsatz auf den Feldern zu ermöglichen. Die Beklagte übt ihr planerisches Ermessen abwägungsfehlerfrei aus, wenn sie sich nicht für eine Lösung entscheidet, die einen Nachteil um den Preis der Inkaufnahme eines anderen ersetzt.

54 Dass die von der Beigeladenen vorgeschlagene und von der Beklagten aufgegriffene Trassenführung dem Grunde nach alternativlos ist, haben die Kläger in der mündlichen Verhandlung letztlich durch die von ihnen abgegebene Erklärung eingeräumt, andere Möglichkeiten als die von ihnen favorisierte Untertunnelung seien aus ihrer Sicht weder geeignet noch zumutbar. Auch der vom Gericht als sachverständige amtliche Auskunftsperson zugezogene Bauoberrat N***** vom Staatlichen Bauamt Freising hat am 15. Juli 2013 bekundet, in der gegebenen Situation biete sich die planfestgestellte Ersatzzuwegung unter der Voraussetzung als Lösung an, dass ein

Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Gespannfahrzeuge behinderungsfrei stattfinden könne (vgl. Seite 7 unten/Seite 8 oben der Niederschrift über den gerichtlichen Augenschein).

- 55 2.4 Dem letztgenannten Postulat hat die Beklagte zum einen durch den am 15. Juli 2013 schriftlich erlassenen Änderungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss vom 31. Oktober 2012, zum anderen durch die beiden in der mündlichen Verhandlung zusätzlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Regelungen in der erforderlichen Weise Rechnung getragen. Sie hat damit auch dem Grundsatz der Problembewältigung, der sich aus dem Abwägungsgebot ergibt (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG), Rechnung getragen.
- 56 Mit den insoweit vorgenommenen Bescheidsänderungen hat die Beklagte angemessen berücksichtigt, dass die GVS in wesentlicher Hinsicht für zahlreiche Landwirte der Erschließung der nördlich der BAB 92 liegenden landwirtschaftlichen Flächen dient. Zu den Verkehrsvorgängen, die dort typischerweise zu verzeichnen sind, gehört die Frequentierung dieser Straße durch landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge einschließlich der Verkehrslagen, die dann entstehen, wenn sich derartige Fahrzeuge begegnen. Zu den Verkehrsteilnehmern, für die die GVS gefahrlos benutzbar sein muss, gehören ferner die Radfahrer und Fußgänger, die nach den glaubhaften Bekundungen von Vertretern der Gemeinde Neufahrn b. Freising und des Klägers zu 3) bereits jetzt dort in signifikanter Häufigkeit unterwegs sind. Unberücksichtigt bleiben durften bei der planerischen Ausgestaltung der Straße lediglich solche Fahrzeuge, deren Länge, Höhe oder Breite über die Abmessungen hinausreicht, die nach der Straßenverkehrs- und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung allgemein zulässig sind; denn auf das Vorhandensein derartiger Gefährte haben sich die Kläger innerhalb der Einwendungsfrist und der Klagebegründungsfrist nicht berufen. Ohne rechtzeitigen Hinweis eines Klägers auf das Vorhandensein überbreiter Arbeitsfahrzeuge in seinem landwirtschaftlichen Betrieb kann dieser Umstand im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden (vgl. BVerwG, U.v. 22.9.2004 – 9 A 59.03 –).
- 57 Die Beklagte durfte sich vor diesem Hintergrund nicht damit begnügen, die Kurven am jeweiligen Südende der Unterführungen der künftigen Trasse der GVS unter die BAB 92 und unter die Strecke 5557 so zu dimensionieren, dass an diesen Stellen nur ein Begegnungsverkehr zwischen Last- und Personenkraftwagen möglich war.

Hierbei kann dahinstehen, ob eine solche planerische Lösung dann vertretbar gewesen wäre, wenn diese Kurvenbereiche für einander begegnende Verkehrsteilnehmer ohne weiteres einsehbar wären. Wie der gerichtliche Augenschein ergeben hat, stellen sich die Sichtverhältnisse an beiden Unterführungen jedoch so dar, dass Fahrzeugführer, die auf sie zufahren, nicht rechtzeitig zu erkennen vermögen, ob sich bereits ein anderes Fahrzeug in der Unterführung befindet bzw. sich der Unterführung in einer Weise nähert, dass es in ihr oder in den Kurvenbereichen zu einer Begegnung kommt. Behinderungen der Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch Verkehrsgefahren träten auf der Grundlage der ursprünglichen Planung an diesen Stellen selbst dann ein, wenn man – unrealistischerweise – unterstellen würde, Fahrzeugführer würden das gerade in solchen Fällen besonders bedeutsame Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) ausnahmslos beachten, und sie würden – wie das nach § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO hier erforderlich wäre – im Bereich dieser Kurven und Unterführungen stets so langsam fahren, dass sie innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke anhalten könnten. Letzteres würde nach den auf Seite 3 der Niederschrift über den Augenschein festgehaltenen Angaben von Bauoberrat N***** praktisch eine Annäherung im Schrittempo voraussetzen, womit u. a. dann nicht stets gerechnet werden darf, wenn Landwirte – z.B. wegen drohender Niederschläge – unter extremem Zeitdruck hinsichtlich der Einbringung der Ernte stehen. Selbst bei allseits korrektem Fahrverhalten ließen sich zwar die andernfalls konkret zu befürchtenden Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr vermeiden. Nicht verhindert würde hierdurch jedoch, dass Fahrzeugführer entgegenkommende Verkehrsteilnehmer erst wahrnehmen, wenn sich das von ihnen gelenkte Gefährt bereits im Kurvenbereich – oder sogar schon in der Unterführung – befindet. Würde in solchen Fällen wegen der Größe der beteiligten Fahrzeuge sowie der Enge der Kurven und Unterführungen ein Zurückstoßen erforderlich, so wäre das namentlich dann zumindest äußerst schwierig (und ginge ggf. auch mit Gefährdungen nachfolgender Verkehrsteilnehmer einher), wenn ein aus einer Zugmaschine und zwei Anhängern bestehendes Gespann in eine derartige Situation geriete (vgl. zur Zulässigkeit derartiger Kombinationen § 32a Satz 2 StVZO).

- 58 Die durch Bescheid vom 15. Juli 2013 verfügte Aufweitung der Kurven am jeweiligen Südende der Unterführungen der künftigen Trasse der GVS unter die BAB 92 und unter die Strecke 5557 dergestalt, dass dort ein Begegnungsverkehr zwischen zwei Lastkraftwagen möglich wird, hat die dargestellte Problematik zwar verringert, sie aber nicht vollständig beseitigt (vgl. hierzu auch die auf Seite 3 der Niederschrift über

den gerichtlichen Augenschein festgehaltene, zutreffende Beurteilung durch Bauoberrat N*****). Zwar wird hierdurch mehr Raum für den Fall geschaffen, dass sich große Fahrzeuge im Bereich einer dieser beiden Kurven begegnen. Da mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen beladene landwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 22 Abs. 2 Satz 2 StVO bis zu 3 m breit sein dürfen, weisen Erntefahrzeuge, die zu den „typischen“, wenn auch nur saisonal zu verzeichnenden Benutzern dieser Straße gehören, u. U. größere Abmessungen auf als Lastkraftwagen, für die nach § 22 Abs. 2 Satz 1 StVO im Regelfall die Beschränkung auf eine Breite von 2,55 m gilt. Es lässt sich u. a. vor diesem Hintergrund nicht ausschließen, dass ein Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Fahrzeuge auch nach der verfügbaren Aufweitung der beiden vorgenannten Kurven unmöglich oder jedenfalls besonders gefahrenträchtig sein könnte. Unberührt blieb von der Änderung aber vor allem die Situation im Bereich der Kurve am nördlichen Ende der künftigen Unterführung der GVS unter die Strecke 5557; auf Seite 78 des Planfeststellungsbeschlusses wurde zutreffend festgehalten, dass die örtlichen Verhältnisse, insbesondere der sich unmittelbar an den bestehenden Wirtschaftsweg nach Norden hin anschließende Damm, auf dem die BAB 92 verläuft, einer Aufweitung dieser Kurve entgegenstehen.

59 Angesichts fehlender Alternativen für die Trassierung der zu verlegenden GVS und der Unmöglichkeit, den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs durch ihre bauliche Gestaltung lückenlos Rechnung zu tragen, hat die Beklagte nunmehr der Beigeladenen andere Maßnahmen auferlegt, um nachteilige Wirkungen des Vorhabens im Sinn von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu vermeiden und für die Kläger eine zumutbare Ersatzzuwegung zu schaffen. Sie hat insofern die Anbringung von Verkehrsampeln verfügt. Wie die gerichtliche Beweisaufnahme ergeben hat, ist diese Maßnahme geeignet, aber auch ausreichend, um eine zumutbare Ersatzzuwegung für die Kläger zu schaffen. Die Beklagte hat dem dadurch Rechnung getragen, dass sie in der mündlichen Verhandlung durch eine Neufassung des zweiten Unterpunkts der Nebenbestimmung A.4.9.1 des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses die Durchführung dieser Maßnahme verbindlich angeordnet hat.

60 Die konkrete Ausgestaltung der Ampelanlage durfte hierbei gemäß § 74 Abs. 3 Halbs. 1 VwVfG in rechtlich unbedenklicher Weise einer späteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten bleiben. Voraussetzung hierfür ist, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, weil sich die für die Bewältigung

des Problems notwendigen Erkenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen. Voraussetzung ist zum andern, dass die Problemlösung nach den Umständen des Einzelfalls bei vernünftiger Betrachtungsweise objektiv zu erwarten ist (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 12.12.1996 – 4 C 29/94 – NVwZ 1997, 908/912). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Zum einen hat Bauoberrat N***** als sachverständige amtliche Auskunftsperson während des Augenscheins darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Fall noch untersucht werden müsse, ob der Aufstellraum zwischen den beiden Unterführungen lang genug ist; nur unter dieser Voraussetzung komme die Errichtung gesonderter Ampelanlagen an beiden Unterführungen in Betracht. Schließlich bedarf noch der Klärung, wie sich unverhältnismäßig lange Wartezeiten vor einer solchen Ampel vermeiden lassen, da sie sich nachteilig auf die Bereitschaft zumal von Radfahrern auswirken könnten, das durch eine solche Wechsellichtzeichenanlage zum Ausdruck gebrachte Haltegebot zu befolgen. Zum andern hat Bauoberrat N***** beim gerichtlichen Augenschein als sachverständige amtliche Auskunftsperson darauf hingewiesen, dass sich in solchen Fällen die Ampelanlage bewährt habe. Sachbearbeiter R***** von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde hat dem als weitere sachverständige amtliche Auskunftsperson zugestimmt (S. 8 der Niederschrift über den Augenschein und S. 4 der Niederschrift über die mündliche Verhandlung). Der Verwaltungsgerichtshof hält dies für nachvollziehbar. Die Kläger haben dagegen keine substantiierten Einwendungen mehr erhoben.

61 Für den (unwahrscheinlichen) Fall, dass die Wartezeiten, die Landwirte aufgrund der künftig zu errichtenden Ampel auf dem Weg zu und von ihren Feldern in Kauf nehmen müssen, zur Folge haben sollten, dass sich die Frage der Existenzgefährdung bei einzelnen der Betriebe, die über landwirtschaftliche genutzte Flächen nördlich der BAB 92 verfügen, anders als bisher darstellen sollte, hat die Beklagte ferner höchstvorsorglich eine (nicht nur die Kläger, sondern alle ggf. betroffenen Einwendungsführer begünstigende) Entschädigungsregelung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Damit wurde den sich aus § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG ergebenden Erfordernissen in vollem Umfang Rechnung getragen.

62 2.5 Entgegen dem Klagevorbringen wurde der Umstand, dass zwei Betriebe aufgrund der durch das Vorhaben bedingten Flächenverluste und der in Kauf zu nehmenden Mehrwege nicht mehr so geführt werden können, dass sich ein ausreichender Ertrag erzielen lässt, im Planfeststellungsbeschluss ausreichend gewürdigt (vgl. z.B. Seite 69 und Seite 71 sowie die eingehenden diesbezüglichen Ausführungen).

rungen auf den Seiten 171 bis 176). Wenn das Eisenbahn-Bundesamt auf Seite 71 f. des Planfeststellungsbeschlusses darauf hingewiesen hat, dass das Interesse von Grundstückseigentümern oder Pächtern, durch ein dem Gemeinwohl dienendes Vorhaben nicht in Anspruch genommen zu werden, gegenüber dem öffentlichen Belang, die Kosten eines solchen Vorhabens möglichst niedrig zu halten, keinen generellen Vorrang beanspruchen kann, so zeigt das in Verbindung mit den umfangreichen Darlegungen über die in Betracht zu ziehenden, letztlich aber zu verwerfenden Alternativen, dass sich die Behörde der Notwendigkeit bewusst war, in die Abwägung auch den Gesichtspunkt einzustellen, ob das Vorhaben ungeachtet der Tatsache der Existenzgefährdung einzelner Landwirte verwirklicht werden soll. Eingehendere Ausführungen zu diesem Punkt erübrigten sich hier deshalb, weil die den beiden betroffenen Landwirten im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach zugebilligte Entschädigung zur Folge hat, dass die Existenzgefährdung hierdurch tatsächlich abgewendet werden kann. Vorliegend bewirkt die u. a. an den Kläger zu 3) zu leistende Ersatzzahlung, dass die Ertragsschwächung, die sich aus dem Vorhaben ergibt, ausgeglichen wird und die Fortführung des landwirtschaftlichen Betriebes auf diese Weise möglich bleibt.

- 63 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 i.V.m. § 159 Satz 1 VwGO und § 100 Abs. 1 ZPO sowie auf § 162 Abs. 3 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit rechtfertigt sich aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO. Die Revision war nicht zuzulassen, da Zulassungsgründe im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

- 64 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 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 Bundesver-

waltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

65 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

66 Dr. Schenk Dr. Dietz Ertl

67 **Beschluss:**

68 Der Streitwert wird auf 75.000 Euro festgesetzt.

69 **Gründe:**

70 Die Entscheidung beruht auf § 52 Abs. 1 GKG in Verbindung mit den Empfehlungen in den Abschnitten 1.1.3, 1.3, 2.2.2 und 34.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (NVwZ 2004, 1327).

71 Dr. Schenk Dr. Dietz Ertl