

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 B 43.04
VGH 5 S 408/03

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 25. Mai 2005
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. St o r o s t
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. R u b e l und
Dr. N o l t e

beschlossen:

Die Beschwerden der Kläger und der Beigeladenen gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 11. Februar 2004 werden zurückgewiesen.

Die Gerichtskosten des Beschwerdeverfahrens und die außergerichtlichen Kosten der Beklagten tragen die Klägerinnen zu 1 und 2 zu je 5/11, die Kläger zu 3 und 4 als Gesamtschuldner zu 4/55 und die Beigeladene zu 1/55. Von den außergerichtlichen Kosten der Kläger zu 3 und 4 trägt die Beigeladene 1/5. Von den außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen die Klägerinnen zu 1 und 2 je 5/11 sowie die Kläger zu 3 und 4 als Gesamtschuldner 4/55. Im Übrigen tragen die Beteiligten ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwerdeverfahren auf 110 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

Die Nichtzulassungsbeschwerden der Beigeladenen und der Kläger haben keinen Erfolg.

1. Die auf alle Zulassungsgründe des § 132 Abs. 2 VwGO gestützte Beschwerde der Beigeladenen ist unbegründet.

a) Die Divergenzrüge der Beigeladenen, mit der sie geltend macht, das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs weiche, soweit es um die Anordnung eines Entscheidungsvorbehalts über ergänzende Immissionsschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem "Bypass Oberrhein" geht, von zwei Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ab (Urteil vom 1. Juli 1988 - BVerwG 4 C 49.86 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 76 und Beschluss vom 11. November 1996 - BVerwG 11 B 65.96 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 5), greift nicht durch. Sie erfüllt bereits nicht die Anforderungen, die § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO an die Darlegung eines solchen Zulassungsgrundes stellt. Danach ist eine Divergenz im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 2 VwGO nur dann hinreichend bezeichnet, wenn die Beschwerde einen inhaltlich bestimmten, die angefochtene Entscheidung tragenden abstrakten Rechtssatz benennt, mit dem die Vorinstanz einem in der Rechtsprechung eines obersten Bundesgerichts aufgestellten ebensolchen entscheidungstragenden Rechtssatz in Anwendung derselben Rechtsvorschrift widersprochen hat (BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - Buchholz 310 § 133 <n.F.> VwGO Nr. 26 m.w.N.). Einen solchen abweichenden Rechtssatz des Verwaltungsgerichtshofs benennt die Beschwerde jedoch nicht. Sie macht lediglich geltend, zwischen der Verkehrszunahme im Zusammenhang mit der Errichtung eines etwaigen "Bypass Oberrhein", die den Verwaltungsgerichtshof zur Anordnung eines Entscheidungsvorbehalts veranlasst habe, und dem planfestgestellten Vorhaben und seinen Auswirkungen bestehe nicht der in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderte "Kausalzusammenhang". Vielmehr sei die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach die Verkehrslärmschutzverordnung keine Schutzansprüche für die Eigentümer solcher Grundstücke begründe, die nicht von dem auf einer neuen Eisenbahn-Zweigstrecke entstehenden Lärm betroffen werden, sondern lediglich von der Verkehrs- und Lärmzunahme, die auf der Stammstrecke infolge des Neubaus eintrete,

auf den hier zu beurteilenden Fall "uneingeschränkt übertragbar". Damit zeigt die Beschwerde aber lediglich eine - vermeintlich - fehlerhafte oder unterbliebene Anwendung von Rechtssätzen des Bundesverwaltungsgerichts auf, die die Zulassung der Revision nicht begründen kann (BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O.).

Unabhängig hiervon ist eine Abweichung des Verwaltungsgerichtshofs von den genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts auch nicht erkennbar. Der von der Beschwerde hervorgehobene "Kausalzusammenhang" bezieht sich nach der zitierten Rechtsprechung ausschließlich darauf, dass es für die Berechnung des nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Beurteilungspegels allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm ankommt. Deswegen wird Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, nicht berücksichtigt. Daraus folgt, dass Grundstückseigentümern Ansprüche nach der 16. BImSchV nicht zustehen, wenn ihre Grundstücke nicht von dem von einer planfestgestellten Aus- oder Neubaustrecke ausgehenden Lärm betroffen werden, sondern lediglich von der Verkehrs- und Lärmzunahme, die infolge des Vorhabens an anderen Teilen des Streckennetzes auftritt. Dagegen kann hieraus nicht der Schluss gezogen werden, in die Ermittlung von Immissionen dürften nicht diejenigen Einwirkungen prognostisch einbezogen werden, die sich auf der planfestzustellenden Aus- oder Neubaustrecke erst aufgrund von baulichen Maßnahmen an anderen Strecken ergeben. Denn auch diese Einwirkungen "entstehen" im maßgeblichen Prognosezeitpunkt auf der planfestzustellenden Aus- oder Neubaustrecke und wirken auf die Grundstücke der dortigen Anlieger ein unabhängig davon, welche weiteren Gründe für ihr Auftreten verantwortlich sein mögen. Davon ist der Verwaltungsgerichtshof zutreffend ausgegangen.

b) Als grundsätzlich bedeutsam im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wirft die Beschwerde folgende Frage auf:

Muss die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger bei der geplanten Erweiterung einer Eisenbahn-Stammstrecke im Planfeststellungsbeschluss Schutzvorkehrungen (ggf. im Wege eines Vorbehalts gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG) bezüglich Schall- und Erschütterungswirkungen auferlegen, die daraus resultieren (können), dass es bahnhinterne, politisch jedoch noch nicht im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung umgesetzte Langfristplanungen für den

künftigen Bau einer Eisenbahn-Zweigstrecke gibt, die ihrerseits zu einer Verkehrszunahme auf der Stammstrecke führen kann?

Diese Frage rechtfertigt die Zulassung der Revision nicht. Denn sie lässt sich, soweit sie nicht ohnehin höchstrichterlich geklärt ist, auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beantworten, ohne dass es hierzu der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfte.

Unter welchen Voraussetzungen die Bewältigung nachteiliger Wirkungen durch ein Planvorhaben gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben kann, ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt. Danach muss sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnen, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt, sodass sie mangels hinreichender Zuverlässigkeit der Voraussagen ihres Eintretens noch keinen Anlass zu Anordnungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG geben, sich aber auch nicht dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 VwVfG zuordnen lassen (BVerwG, Urteil vom 22. November 2000 - BVerwG 11 C 2.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 55 S. 17 ff.). Ob auch "bahninterne, politisch jedoch noch nicht im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung umgesetzte Langfristplanungen" diese Anforderungen erfüllen können, hängt danach von der Wahrscheinlichkeit ihrer Realisierung und dem hierfür erforderlichen Zeitraum ab und lässt sich deswegen nicht von vornherein verneinen.

Von diesen Grundsätzen ist der Verwaltungsgerichtshof ausgegangen. Ob er sie zutreffend angewandt hat, ist eine Frage des Einzelfalls, die auch im Blick auf die hierfür erforderlichen tatsächlichen Feststellungen die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache nicht begründen kann.

Grundsätzliche Bedeutung gewinnt die aufgeworfene Frage auch nicht dadurch, dass sich die "bahninternen" Planungen nicht unmittelbar auf die hier in Rede stehende Bahnstrecke beziehen, sondern auf den Neubau einer weiteren Strecke ("Bypass Oberrhein"), der eine Verkehrszunahme auf der jetzt planfestgestellten Strecke bewirken kann. Die Beschwerde meint offenbar, dass dieser Zusatzverkehr bei der Ermittlung der Immissionseinwirkungen mangels Kausalzusammenhangs zwi-

schen Vorhaben und Beeinträchtigung nicht berücksichtigt werden dürfe. Damit ist zunächst keine spezielle Frage des § 74 Abs. 3 VwVfG aufgeworfen, sondern eine solche nach dem Regelungsumfang der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV bzw. von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Denn der erwähnte Kausalzusammenhang muss auch im Falle einer Schutzvorkehrung nach diesen Vorschriften gegeben sein. Insoweit ist allerdings in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - u.a. aufgrund des erwähnten Beschlusses vom 11. November 1996 (a.a.O.) - geklärt, dass es für den Kausalzusammenhang ausreicht, wenn die Einwirkung auf dem planfestgestellten Abschnitt "entsteht". Ob bestimmte Verkehrsmengen erst aufgrund weiterer baulicher Maßnahmen an anderen Streckenteilen zu erwarten sind, ist hierfür ohne Bedeutung und kann insbesondere nicht zum Anlass genommen werden, diese Verkehrsmengen aus dem prognostizierten Beurteilungspegel "herauszurechnen".

Die Beschwerde scheint hierin allerdings einen Wertungswiderspruch zu dem im Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. November 1996 (a.a.O.) entschiedenen Fall zu sehen, wenn sie meint, die Grundsätze dieser Entscheidung müssten auf den vorliegenden Fall "übertragen" werden. Dabei geht die Beschwerde jedoch von der unzutreffenden Annahme aus, dass Veränderungen an anderen Stellen des Schienennetzes für die Anordnung von Schutzvorkehrungen grundsätzlich irrelevant seien und deswegen auch bei der Prognose zukünftiger nachteiliger Wirkungen planfestgestellter Vorhaben von vornherein nicht einzubeziehen seien. Denn dass Anlieger an einer anderen als der planfestgestellten Strecke wegen der bei ihnen zunehmenden Einwirkungen keine im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzansprüche gewährt werden, schließt Ansprüche dieser Anlieger auf den früheren Planfeststellungsbeschluss ihrer Strecke ergänzende Schutzvorkehrungen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht aus, wenn die Prognose, die diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, wegen einer bei Erstellung der Verkehrsprognose nicht vorhersehbaren und deswegen außer Ansatz gebliebenen weiteren Baumaßnahme fehlschlägt (vgl. zu den Anforderungen etwa BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1998 - BVerwG 11 A 44.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 24 S. 75). Deswegen ist es nicht widersprüchlich, sondern folgerichtig, dass bereits vorhersehbare Entwicklungen im Streckennetz, die sich auf die Verkehrsmenge der

planfestgestellten Strecke auswirken, von vornherein bei der Verkehrsprognose berücksichtigt und im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden müssen.

c) Die Verfahrensrüge nach § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO greift ebenfalls nicht durch. Die Beigeladene macht geltend, der Verwaltungsgerichtshof habe seine Aufklärungspflicht (vgl. § 86 Abs. 1 VwGO) dadurch verletzt, dass er nicht aufgeklärt habe, ob die in der "strategischen Gesamtplanung Basel" genannte, den zusätzlichen Verkehr durch den "Bypass Oberrhein" einbeziehende Belegung von 718 Zügen auf der planfestgestellten Strecke überhaupt möglich sei. Da die im vorinstanzlichen Verfahren anwaltlich vertretene Beigeladene dort keinen entsprechenden Beweisantrag gestellt hat, kann die Aufklärungspflicht des Verwaltungsgerichtshofs nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verletzt sein, wenn sich eine weitere Ermittlung durch die Vorinstanz aufgedrängt hätte. Das ist jedoch nicht der Fall.

Die gegenteilige Auffassung der Beschwerde trifft schon deswegen nicht zu, weil sie auf einer Annahme beruht, die mit den im angefochtenen Urteil getroffenen tatsächlichen Feststellungen nicht in Einklang steht. Der Verwaltungsgerichtshof ist gerade nicht von einer zukünftigen Belegung der planfestgestellten Strecke mit 718 Zügen ausgegangen, sondern hat ausdrücklich festgestellt, dass sichere, konkret belastbare Zugzahlen im Zusammenhang mit der Bypass-Lösung fehlen. Hiergegen hat die Beschwerde keine Verfahrensrüge erhoben. Auf dieser Grundlage wäre die weitere Annahme des Verwaltungsgerichtshofs, es werde auf der planfestgestellten Strecke zu Bypass-bedingtem zusätzlichem Verkehr und hierdurch zu verstärkten Immissionen kommen, nur zu beanstanden, wenn jeder Bypass-bedingte Zusatzverkehr auf der planfestgestellten Strecke tatsächlich ausgeschlossen wäre. Das macht die Beigeladene aber nicht geltend. Dass möglicherweise nicht der gesamte denkbare Zusatzverkehr ohne bauliche Erweiterung der planfestgestellten Strecke aufgenommen werden kann, steht einer - auch von der Beigeladenen nicht infrage gestellten - zumindest teilweisen Verlagerung des Bypass-bedingten Verkehrs auf die planfestgestellte Strecke und mithin der Anordnung eines Entscheidungsvorbehalts ebenso wenig entgegen wie der Umstand, dass sich aufgrund etwaiger Bypass-bedingter baulicher Erweiterungen der planfestgestellten Strecke möglicherweise selbständige Schutzansprüche nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zugunsten der Kläger ergeben.

2. Die auf alle Zulassungsgründe gestützte Beschwerde der Kläger ist ebenfalls unbegründet.

a) Als grundsätzlich bedeutsam im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wirft die Beschwerde hinsichtlich der Klägerinnen zu 1 und 2 folgende Fragen auf:

Können durch eisenbahnrechtliche Planfeststellung gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG Flächen fernab des zu bauenden Schienenweges in Anspruch genommen werden, um beim Tunnelbau oder aus Geländeeinschnitten anfallendes Erdreich oder Gestein dort dauernd abzulagern?

Für den Fall der Bejahung dieser Frage: Gilt dies auch dann, wenn die Ablagerung des Materials in einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eingreift, dessen rechtliche Rahmenbedingungen zu regeln in der originären Entscheidungskompetenz einer anderen Behörde (hier: Landratsamt Lörrach) als der eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbehörde (hier: Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Karlsruhe) liegt?

Diese Fragen rechtfertigen die Zulassung der Revision nicht. Denn sie lassen sich, soweit sie nicht ohnehin höchstrichterlich geklärt sind, auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beantworten, ohne dass es hierzu der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfte.

Der zulässige Regelungsumfang eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG ergibt sich nicht allein aus dieser Vorschrift und ist deswegen nicht auf "Betriebsanlagen einer Eisenbahn" beschränkt. Vielmehr sind gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG auch die notwendigen Folgemaßnahmen erfasst. Von der Anwendbarkeit dieser Vorschrift im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stets ausgegangen (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1998 - BVerwG 11 A 14.98 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 46 S. 207). Der Inhalt von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG ist höchstrichterlich geklärt. Danach trägt die Regelung dem Grundsatz der Problembewältigung Rechnung und besagt, dass in die Planung eines planfeststellungsbedürftigen Vorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgaben, aber auch zur Lösung der vom Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (vgl. nur BVerwG,

Urteil vom 1. Juli 1999 - BVerwG 4 A 27.98 - Buchholz 442.066 § 53 TKG Nr. 1 S. 7). Ebenso wie die Einbeziehung von Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 1. September 1997 - BVerwG 4 A 36.96 - BVerwGE 105, 178 <183 ff.>) ist deswegen auch die Regelung der Deponierung des bei der Realisierung eines Vorhabens anfallenden Erdreichs als notwendige Folgemaßnahme zulässigerweise Gegenstand der Planfeststellung, weil anderenfalls die durch dieses Vorhaben verursachten Probleme nicht hinreichend bewältigt würden. Ob sich die Ausgestaltung einer Folgemaßnahme im Rahmen des zur Problembewältigung Erforderlichen hält, ist eine Frage des Einzelfalles, die einer generellen Klärung im Revisionsverfahren nicht zugänglich ist. Der Senat hat jedoch keinen Anlass, an der Erforderlichkeit der hier planfestgestellten Folgemaßnahme zu zweifeln.

Die zweite Frage beantwortet sich unmittelbar aus § 75 Abs. 1 VwVfG. Danach kommt der Planfeststellung eine zuständigkeitsverlagernde (formelle) Konzentrationswirkung zu. Das gilt auch für Planfeststellungen nach § 18 AEG (vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 21. Dezember 1995 - BVerwG 11 VR 6.95 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 8 S. 34). Weiteren Klärungsbedarf zeigt die Beschwerde nicht auf.

b) Hinsichtlich der Klage der Klägerin zu 1 wirft die Beschwerde darüber hinaus folgende Frage auf:

Kann eine Gemeinde als Trägerin der örtlichen Feuerwehr unter Berufung auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht (Art. 28 Abs. 2 GG) im Klagewege die Verbesserung des baulichen Sicherheitskonzepts eines gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG planfestgestellten Eisenbahntunnels verlangen?

Diese Frage rechtfertigt die Zulassung der Revision ebenfalls nicht. Denn auch sie lässt sich auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beantworten, ohne dass es hierzu der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfte.

Die Verpflichtung zur Aufstellung, Ausrüstung und Unterhaltung der gemeindlichen Feuerwehr nach § 3 Feuerwehrgesetz Baden-Württemberg (FwG BW) erfüllen die Gemeinden und somit auch die Klägerin zu 1 als Selbstverwaltungsaufgabe (vgl.

auch VGH Mannheim, Urteil vom 8. Mai 1990 - 10 S 343.90 - juris). Hieraus ergibt sich wegen des verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrechts (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) auch eine wehrfähige Rechtsposition der Gemeinde. Daraus folgt aber nicht, dass der Gemeinde ein umfassender und gerichtlich durchsetzbarer Anspruch auf Einhaltung von Brandschutzvorschriften oder gar auf Schaffung optimaler Einsatzbedingungen für die gemeindliche Feuerwehr zustände. Denn wie das Bundesverwaltungsgericht bereits entschieden hat, vermittelt Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG ein Klagerecht der Gemeinde gegenüber der Ausführung von Vorhaben Dritter auf dem Gemeindegebiet insoweit nur, als hierdurch eine gemeindliche Einrichtung erheblich beeinträchtigt wird (vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 15. Oktober 1998 - BVerwG 4 B 94.98 - Buchholz 406.27 § 15 BBergG Nr. 1 S. 3 m.w.N.). Dagegen kann sich die Gemeinde nicht zum Sachwalter des öffentlichen Interesses aufwerfen (BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 1993 - BVerwG 4 B 206.92 - NVwZ 1993, 884 <886>). Auf dieser Grundlage ist ein Anspruch der Gemeinde auf Durchsetzung eines bestimmten Rettungs- oder Sicherheitskonzepts bei planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen im Gemeindegebiet mit dem Verwaltungsgerichtshof zu verneinen. Denn hierdurch wird die Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehr nicht unmittelbar betroffen. Vielmehr hat das bauliche Sicherheitskonzept lediglich Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen bei Schadensfällen und mithin bei Hilfeleistungseinsätzen, zu denen die gemeindliche Feuerwehr nach § 2 Abs. 1 FwG BW verpflichtet ist und auf die sie sich einzustellen hat. Es ginge zu weit, der Gemeinde unter Berufung auf die Funktionsfähigkeit ihrer Feuerwehr ein Recht einzuräumen, diese Rahmenbedingungen im Klagewege kontrollieren und mitgestalten zu können. Bauliche Sicherheitskonzepte dienen dem öffentlichen Interesse an der sicheren Benutzbarkeit der baulichen Anlage, nicht jedoch dem Schutz der Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehr. Es ist Aufgabe der zuständigen Planfeststellungsbehörde, nicht hingegen Gegenstand einer Kontrollbefugnis der Gemeinde, dieses öffentliche Interesse zu wahren.

c) Soweit die Beschwerde in diesem Zusammenhang auch eine Divergenz zu einer die Beeinträchtigung einer gemeindlichen Trinkwasserversorgungsanlage betreffenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 12. August 1999 - BVerwG 4 C 3.98 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 18) rügt und (lediglich) geltend macht, es spreche "vieles dafür", "in gleicher Weise" der örtlichen Feuerwehr

Schutzansprüche zuzugestehen, genügt dieser Vortrag schon nicht den Anforderungen, die § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO an die Bezeichnung eines solchen Zulassungsgrundes stellt. Denn die Beschwerde beanstandet insoweit nur eine - vermeintlich - fehlerhafte oder unterbliebene Anwendung von Rechtssätzen des Bundesverwaltungsgerichts, was die Zulassung der Revision nicht begründen kann (BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O. m.w.N.).

d) Auch die weitere Divergenzrüge der Klägerinnen zu 1 und 2 greift nicht durch. Sie machen geltend, der Verwaltungsgerichtshof weiche von einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 1. September 1997 - BVerwG 4 A 36.96 - Buchholz 407.04 § 17 FStrG Nr. 132) sowie von darin zitierten Beschlüssen des Bundesverfassungsgerichts ab. Es kann offen bleiben, ob diese Rüge, insbesondere soweit eine Abweichung von Beschlüssen des Bundesverfassungsgerichts behauptet wird, auf die die Beschwerdebegründung aber nicht weiter eingeht, den Anforderungen des § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO genügt (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O.). Eine Abweichung ist jedenfalls schon im Ansatz nicht erkennbar. Die in dem genannten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts anerkannte Klagebefugnis des Pächters gegen eine seine Pachtfläche beeinträchtigende Planfeststellung, auf die die Kläger hinweisen und die sie auch auf den Eigentümer übertragen wissen wollen, hat der Verwaltungsgerichtshof den Klägern nicht versagt. Dabei hat die Vorinstanz die Rechtspositionen der Klägerinnen zu 1 und 2 als wehrfähig anerkannt. Davon zu trennen ist die Frage, ob die Beeinträchtigung dieser Rechtspositionen der Sache nach als (gegebenenfalls rechtswidrige) Realisierung einer Eigentumsinhaltsbestimmung oder als Enteignung zu qualifizieren ist. Zu dieser Abgrenzung verhalten sich die genannte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts und die dort in Bezug genommenen Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts jedoch nicht. Gleiches gilt für die von der Beschwerde erwähnten Urteile des Bundesgerichtshofs vom 7. Januar 1982 (III ZR 114/80 - BGHZ 83, 1 sowie III ZR 141/80 - WM 1982, 599). Inwiefern die zuletzt genannten Urteile Anlass zu einer von der Beschwerde geltend gemachten Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache geben könnten, ist von ihr weder dargetan noch ersichtlich.

e) Ohne Erfolg macht die Beschwerde der Kläger zu 3 und 4 geltend, es verstoße gegen das Gebot rechtlichen Gehörs (§ 108 Abs. 2 VwGO) und stelle eine Verletzung der Aufklärungspflicht des Gerichts (§ 86 Abs. 1 VwGO) dar, dass der Verwaltungsgerichtshof den mit der Bauphase des Katzenbergtunnels verbundenen Lärm nicht berücksichtigt und ermittelt habe.

Zwar umfasst die Versagung rechtlichen Gehörs auch den Fall, dass wesentliches Vorbringen eines Beteiligten bei der Urteilsfindung übergangen wird (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 24. Januar 1985 - BVerwG 2 C 4.83 - Buchholz 237.8 § 53 LBG R-P Nr. 2 S. 2). Das Gericht ist aber nicht verpflichtet, sich in den Entscheidungsgründen mit jedem Vorbringen der Beteiligten ausdrücklich zu befassen. Ein Gehörsverstoß kann deshalb nur festgestellt werden, wenn sich aus den besonderen Umständen des einzelnen Falles deutlich ergibt, dass das Gericht Vorbringen eines Beteiligten überhaupt nicht zur Kenntnis genommen oder doch bei der Entscheidung nicht erwogen hat (vgl. BVerfGE 47, 182 <187>; 86, 133 <146>; 88, 366 <375>; ständige Rechtsprechung). Hieran gemessen ist eine Gehörsverletzung von der Beschwerde nicht dargetan. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung in der Bauphase war dem Klagevorbringen insoweit nur zu entnehmen, dass die Kläger zu 3 und 4, deren landwirtschaftlicher Betrieb in Hanglage oberhalb des Südportals des Katzenbergtunnels lag, das Ziel verfolgten, eine andere Tunnelbauweise (Tunnelvortriebsmaschine und "lärmschonende Förderbandlösung") planfeststellen zu lassen. Dadurch sollte vermieden werden, dass direkt unter ihrem Hofanwesen Sprengungen vorgenommen würden und dass die Entsorgung des Ausbruchmaterials durch "hunderttausende von Lkw-Fahrten" statt über "ein umweltschonendes, zum Beispiel auch" die Kläger zu 3 und 4 vor Lärm schützendes verkapseltes Förderband erfolge. Dass der Verwaltungsgerichtshof dieses allgemein gehaltene Vorbringen nicht zur Kenntnis genommen oder nicht erwogen hat, ist nicht ersichtlich. Aus dem angefochtenen Urteil geht hervor, dass der Verwaltungsgerichtshof den Einsatz des Förderbandes nur bei einem Tunnelvortrieb ausschließlich von Süden her für sinnvoll hielt, jedoch keinen Anlass sah, diese wirtschaftlich nachteilige Bauweise anzuordnen, da die Kläger zu 3 und 4 nicht substantiiert aufgezeigt hätten, dass ihnen unzumutbare Erschütterungsimmissionen durch die beabsichtigten Sprengungen drohten. Diese Erwägung gilt erst recht für den noch weniger substantiierten Vortrag der Kläger zu 3

und 4 zu den für sie von den Abraumtransportfahrzeugen am Südportal des Tunnels zu erwartenden Lärmimmissionen.

Auch seine gerichtliche Aufklärungspflicht hat der Verwaltungsgerichtshof nicht verletzt. Eine weitere Sachaufklärung der Lärmbeeinträchtigung der Kläger zu 3 und 4 musste sich dem Verwaltungsgerichtshof entgegen der Auffassung der Beschwerde nicht aufdrängen (vgl. zu diesem Maßstab, BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O.). Für eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung der Kläger zu 3 und 4, die nach der ersichtlich vom Verwaltungsgerichtshof vertretenen (und auch zutreffenden: vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) Rechtsansicht Voraussetzung für die von den Klägern zu 3 und 4 geforderten Schutzauflagen (in Form der Anordnung des Förderbandes) ist, bestanden angesichts der mangelnden Substantiierung des klägerischen Vortrages (einschließlich ihrer Einwendung vom 24. Juli 2001 im Anhörungsverfahren) einerseits und der Ergebnisse des dem Verwaltungsgerichtshof vorliegenden Gutachtens über die "Auswirkungen des Transports von Ausbruchmaterial aus dem Katzenbergtunnel in die Deponie (Grube) K. auf das öffentliche Straßennetz" vom 4. April 2001 andererseits keine Anhaltspunkte, die Anlass für eine weitere Sachverhaltsaufklärung hätten geben können. Auch die Beschwerde legt solche Umstände nicht dar.

f) Ohne Erfolg rügen die Kläger zu 3 und 4 weitere Verfahrensmängel im Zusammenhang mit der Ablehnung ihres die Verkehrsprognose (Zugzahlen) betreffenden Beweisantrages durch den Verwaltungsgerichtshof. Soweit die Beschwerde geltend macht, über diesen in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrag hätte wegen § 86 Abs. 2 VwGO nur durch Beschluss und nicht erst im Urteil entschieden werden dürfen, ist darauf hinzuweisen, dass der Beweisantrag ausweislich der Sitzungsniederschrift vom 28./29. Januar 2004 nur hilfsweise gestellt war. Anders als ein unbedingt gestellter Beweisantrag musste er deswegen nicht in der von § 86 Abs. 2 VwGO geforderten Form beschieden werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1968 - BVerwG V C 111.67 - BVerwGE 30, 57 <58> m.w.N.).

In der Ablehnung dieses Beweisantrages liegt auch keine Verletzung der Sachaufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1 VwGO). Der Verwaltungsgerichtshof ist im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts davon ausgegangen,

dass die Tatsacheninstanz unsubstantiierten Beweisanträgen nicht nachzugehen braucht und zu diesen auch Beweisanträge gehören, die erkennbar ohne jede tatsächliche Grundlage gestellt werden (vgl. etwa Beschluss vom 29. März 1995 - BVerwG 11 B 21.95 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 266 m.w.N.). Die Vorinstanz hat diese Voraussetzungen bei der Ablehnung des die Begründung der Verkehrsprognose betreffenden, hilfsweise gestellten Beweisantrages zutreffend als erfüllt angesehen. Denn weder der Beweisantrag selbst noch das sonstige vorinstanzliche Vorbringen der Kläger lassen erkennen, warum die als Grundlage der Verkehrsprognose dienenden, vom Bundesverkehrsministerium der Beigeladenen "gemeldeten" Zugzahlen unrichtig sein könnten. Auch die Beschwerde nennt solche Umstände nicht. Es ist auch nicht ersichtlich, dass es für die Kläger ausgeschlossen gewesen sein sollte, etwaige Kritik an der Plausibilität der Verkehrsprognose zumindest ansatzweise darzulegen. Die Kläger haben aber demgegenüber die Unrichtigkeit der Zugzahlen nicht einmal behauptet. Unter diesen Umständen bestand für den Verwaltungsgerichtshof kein Anlass, dem hilfsweise gestellten Beweisantrag der Kläger nachzugehen.

g) Die Divergenzrüge der Kläger zu 3 und 4 greift ebenfalls nicht durch. Die Beschwerde meint, die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs weiche im Zusammenhang mit der Behandlung der Verkehrsprognose von zwei Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ab (Urteil vom 11. Januar 2001 - BVerwG 4 A 13.99 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 und Beschluss vom 2. Oktober 2002 - BVerwG 9 VR 11.02 - juris). Diese Entscheidungen seien zwar zum Straßenlärm (Anlage 1 zur 16. BImSchV) ergangen; es spreche aber alles dafür, diese Rechtsprechung auch auf Eisenbahnlärm anzuwenden (Anlage 2 zur 16. BImSchV). Damit erfüllt die Beschwerde bereits nicht die Anforderungen, die § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO an die Darlegung einer Divergenz stellt. Denn sie benennt keinen inhaltlich bestimmten, die angefochtene Entscheidung tragenden abstrakten Rechtssatz, mit dem die Vorinstanz einem in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten ebensolchen entscheidungstragenden Rechtssatz in Anwendung derselben Rechtsvorschrift widersprochen hat, sondern rügt lediglich eine - vermeintlich - fehlerhafte oder unterbliebene Anwendung von Rechtssätzen des Bundesverwaltungsgerichts, was die Zulassung der Revision nicht begründen kann (BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O.).

h) Als grundsätzlich bedeutsam wirft die Beschwerde der Kläger zu 3 und 4 folgende Fragen auf:

Ist es zulässig, bei einem in mehrere Planfeststellungsabschnitte aufgeteilten Fachplanungsvorhaben (hier: Ausbau Bahnlinie Karlsruhe-Basel) in unmittelbar benachbarten Planfeststellungsabschnitten unterschiedliche Verkehrsprognosen (Zugzahlen) zugrunde zu legen?

Muss nicht zumindest dann die im unmittelbar anschließenden Planfeststellungsabschnitt zugrunde gelegte Prognose in das vorangehende Verfahren übernommen werden, wenn zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses im zeitlich vorangehenden Verfahren drastisch höhere Zugzahlen sich bereits abzeichneten und zum Zeitpunkt der Eröffnung des zeitlich nachfolgenden Verfahrens der Planfeststellungsbeschluss noch nicht rechtsbeständig war?

Muss in einem solchen Fall nicht die Regel durchbrochen werden, dass es für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage grundsätzlich (aber nicht ausschließlich) auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt?

Reicht es aus, wie es der VGH vorliegend getan hat, trotz erheblich höherer Verkehrsprognose im anschließenden Abschnitt lediglich einen "(Nachprüfungs- und) Entscheidungsvorbehalt" nach § 74 Abs. 3 VwVfG anzuordnen, obwohl dieser ins Leere läuft insoweit, als eine technisch-reale Nachbesserung bezüglich Lärmschutz und Erschütterungsschutz kaum möglich erscheint, hinsichtlich des Erschütterungsschutzes (sekundärer Luftschall!) sogar vorliegend undenkbar erscheint?

Ist es dem Planbetroffenen zumutbar, ihn im Ergebnis auf eine reine Geldentschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 (VwVfG) zu verweisen, also dem Grundsatz "dulde und liquidiere" zum Recht zu verhelfen, obwohl die Eigentums-garantie des Art. 14 Abs. 1 GG eine Bestandsgarantie gibt, nicht nur eine Wertgarantie?

Diese Fragen rechtfertigen die Zulassung der Revision nicht. Es kann offen bleiben, ob die Beschwerdebegründung, die sich insoweit in der Formulierung dieser Fragen erschöpft, die Anforderungen erfüllt, die § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO an die Darlegung eines Zulassungsgrundes stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 - a.a.O.). Denn die Fragen lassen sich auf der Grundlage der gesetzlichen Regelung und der dazu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, nämlich im Sinne des Verwaltungsgerichtshofs beantworten, ohne dass es hierzu der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfte.

Wie der Senat in seinem Beschluss vom heutigen Tag in der Sache BVerwG 9 B 44.04 im Einzelnen ausgeführt hat, erweist sich die Anknüpfung von Prognosen an die laufende Verkehrswegeplanung und ihren Prognosehorizont bei einem hiervon erfassten Vorhaben grundsätzlich - und so auf der Grundlage der nicht mit einer erfolgreichen Verfahrensrüge angegriffenen tatsächlichen Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs auch hier - als Ausdruck sachlicher Erwägungen. Wird die Verkehrswegeplanung fortgeschrieben, kann dies bei größeren, in Planungsabschnitte aufgeteilten Vorhaben dazu führen, dass für benachbarte Planungsabschnitte verschiedene Prognosehorizonte gelten. Das ist aber unvermeidliche Folge der Maßgeblichkeit der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992 - BVerwG 4 B 1 bis 11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 98). Eine fortdauernde Pflicht zur Anpassung bereits ergangener Planfeststellungsbeschlüsse an veränderte Prognosen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Sie wäre mit einer funktionsfähigen Planung auch schwerlich zu vereinbaren. Unzumutbaren Beeinträchtigungen Dritter ist im Wege des § 74 Abs. 3 und des § 75 Abs. 2 VwVfG zu begegnen. Dass den Belangen der Betroffenen auf diese Weise - etwa dadurch, dass die Frage nach der Zulässigkeit des Vorhabens in diesem Rahmen nicht erneut wieder aufgeworfen werden kann - nicht hinreichend Rechnung getragen werden könnte, ist weder von der Beschwerde dargelegt noch erkennbar.

3. Die Kostenentscheidung trägt dem Umstand Rechnung, dass beide Beschwerden erfolglos geblieben sind und die Kläger zu 3 und 4 nur mit einem erheblich geringer zu bewertenden Anteil am Streitgegenstand beteiligt sind (vgl. § 154 Abs. 2 und 3, § 155 Abs. 1 Satz 1, § 162 Abs. 3, § 159 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 und 2 ZPO). Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 und 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Dr. Storost

Prof. Dr. Rubel

Dr. Nolte