

Oberverwaltungsgericht NRW, 16 D 72/10.AK

Datum: 25.10.2012
Gericht: Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper: 16. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 16 D 72/10.AK

Tenor: Die im Rubrum aufgeführten Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

Die Klagen werden auf Kosten der jeweiligen Kläger abgewiesen; die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind erstattungsfähig.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Die Kläger dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

<u>Tatbestand:</u>	1
Im November 2005 beantragte die Beigeladene eine Plangenehmigung über den Neubau der Abstellgruppe Gleis 111 bis 119 im südlichen Teil des Rangierbahnhofs L. -O. (Strecke 2615 L. West - L. M. , km 2,500 – 4,900). Der geplante Neubau der Abstellgruppe ist Teil eines Gesamtkonzepts. Ausweislich der Beschreibung in den Antragsunterlagen (vgl. 1.1.3) soll das neue Abstellkonzept für S-Bahnen und Regionalzüge in 4 Teilschritten realisiert werden:	2
<ol style="list-style-type: none"> 1. Technische und planerische Bereinigung der Bestandsanlage (RzMaßnahmen) 2. Wiederinbetriebnahme der Bestandsgleise (Gleise 103-108) 3. Neubau einer 9-gleisigen Abstellgruppe (Gleise 111-119) 4. Neubau eines südlichen Zuführungsgleises mit Begegnungsabschnitt für die Gleise 111-119 	3
Zum Verfahrensstand der einzelnen Teilschritte heißt es in den Antragsunterlagen:	4
"Die Teilschritte 1.) und 2.) sind bereits plangenehmigt und wurden umgesetzt. Dies war erforderlich zur Abdeckung des dringlichsten Abstellbedarfs. In den Bestandsgleisen 103 - 108 ist der Betrieb zum Fahrplanwechsel 2005/2006 wieder aufgenommen worden.	5
Der 3. Teilschritt, der Neubau einer 9-gleisigen Abstellgruppe, ist Gegenstand dieses Plangenehmigungsverfahrens. Durch den Bau dieser Abstellgruppe lässt sich der Betrieb sicherstellen und die Abstellkapazitäten sind für den Bedarf ausreichend.	6
Jedoch lässt sich die Betriebsqualität noch erheblich steigern durch den Bau des südlichen	7

Zuführungsgleises mit 2-gleisigem Streckenabschnitt (4. Teilschritt, nicht Gegenstand dieses Verfahrens). Die Zuführung mit 2-gleisigem Streckenabschnitt schließt im Süden der Abstellgruppe am Haltepunkt O. an die Strecke 2620 an. Damit entfällt die Wendung der Züge in Gleis 209 und die Takte für die Fahrten aus / von der Abstellgruppe verkürzen sich. Zur Pufferung für die Ein- und Ausfahrten von / zur Abstellung in das hochliegende Streckengleis 2620 wird im Bereich des neuen Baugebietes auf dem ehemaligen Gelände des Eisenbahnausbesserungswerkes von ca. Bau-km 2,8 + 15 bis ca. Bau-km 3,1 + 86 ein zweigleisiger Streckenabschnitt hergestellt. Dieser zweigleisige Streckenabschnitt kann auch als Wendegleis für das verkehrliche Wenden am Hp L. -O. genutzt werden, wenn das dortige Wendegleis ausnahmsweise nicht zur Verfügung steht.

Um die Außenwirkung der Abschnitte 3.) und 4.) möglichst sauber abgrenzen zu können, wird die Schnittstelle innerhalb des Überwerfungsbauwerkes gewählt, wie in Anlage 3.1 dargestellt. Für den Bau des Zuführungsgleises mit dem zweigleisigen Streckenabschnitt wird zur Zeit ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG durchgeführt." 8

Am 29. Januar 2009 erließ die Beklagte die begehrte Plangenehmigung über den Neubau der Abstellgruppe Gleis 111 bis 119 gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und § 18b AEG nach Maßgabe von Nebenbestimmungen. 9

Die Kläger sind Eigentümer der an das geplante Zuführungsgleis angrenzenden Wohngebäude mit den Anschriften " Am B. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 5---- L. ". Mit ihren am 29. Juni 2010 erhobenen Klagen wenden sie sich gegen die fragliche Plangenehmigung der Beklagten und machen geltend: 10

Sie seien zwar nicht Eigentümer der unmittelbar an die Abstellgleise anliegenden Grundstücke. Bei der Plangenehmigung handele es sich aber um den Planungsabschnitt eines Gesamtvorhabens, das aus Abstellgleisen und einem Zuführungsgleis bestehe. Bei der Abschnittsbildung sei Rechtsschutz gegenüber dem vorherigen Teilabschnitt für denjenigen zu gewähren, der in seinen Rechten erst durch den Folgeabschnitt betroffen werde. Eine Abschnittsbildung könne Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie etwa deren Rechtsschutz faktisch unmöglich mache oder dazu führe, dass die abschnittsweise Planfeststellung oder Plangenehmigung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden könne, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor der Gesamtplanung entbehre. Durch die jetzige Abschnittsbildung werde das Planfeststellungsverfahren für das Zuführungsgleis als Folgeabschnitt präjudiziert. Da die im Eigentum der Kläger stehenden Gebäude unmittelbar an das Zuführungsgleis angrenzten, seien sie unmittelbar in ihren Rechten betroffen. Hieraus folge die Notwendigkeit, Rechtsschutz gegen den plangenehmigten Abschnitt in Anspruch zu nehmen. Die Klagen hätten auch in der Sache Erfolg, da die Plangenehmigung an Abwägungsfehlern leide. Es liege nicht nur eine unzulässige Abschnittsbildung vor, sondern zudem ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot im Hinblick auf Lärmimmissionen und Erschütterungen. Eine unzulässige Abschnittsbildung sei gegeben, da die Planung der Abstellanlage und das zur Planfeststellung beantragte Zuführungsgleis eine einheitliche Planung darstellten, die unzulässigerweise in zwei Abschnitte geteilt worden sei. 11

Die Kläger beantragen, 12

die Plangenehmigung der Beklagten vom 29. Januar 2009 (Az.: 60121/60132 Pap 520/05) über den Neubau der Abstellgruppe 111 - 119 im Bahnhof L. aufzuheben, hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, die Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. 13 -O.

Die Beklagte beantragt, 14

die Klagen abzuweisen. 15

Es sei zweifelhaft, ob die Kläger durch den Neubau der Abstellanlage in eigenen Rechten verletzt würden, da sie nicht Eigentümer eines betroffenen Grundstücks seien. Abgesehen hiervon stehe der Bau der Abstellgruppe nicht in einem engeren Zusammenhang zum Bau des 16

Zuführungsgleises. Die Abstellanlage könne ohne das Zuführungsgleis betrieben werden. Immissionsrechtliche Bestimmungen stünden der neu zu bauenden Abstellgruppe nicht entgegen. In dem Planfeststellungsverfahren für das südliche Zuführungsgleis würden die mit dem Neubau des Zuführungsgleises verbundenen Fragen hinsichtlich des Schall- und Erschütterungsschutzes geklärt werden.

Die Beigeladene beantragte, 17

die Klagen abzuweisen. 18

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen. 19

Entscheidungsgründe: 20

Der Senat entscheidet im Einverständnis der Beteiligten ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung (§ 101 Abs. 2 VwGO). 21

Die Klagen haben weder mit dem jeweiligen Hauptantrag noch mit dem jeweiligen Hilfsantrag Erfolg. Die Klagen sind unzulässig. Die Kläger sind nicht klagebefugt (§ 42 Abs. 2 VwGO), weil sie durch die von ihnen angefochtene Plangenehmigung nicht in eigenen Rechten verletzt sein können. 22

Die Kläger wenden sich mit ihren Klagen gegen die "Plangenehmigung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 18 b AEG über den Neubau der Abstellgruppe Gleis 111 bis 119 im Bahnhof L. -O. Strecke 2615 L. West – L. M. , km 2,500 – 4,900" vom 29. Januar 2009. 23
Gegenstand der angefochtenen Plangenehmigung ist mithin die Abstellanlage des Teilschritts 3 des Gesamtkonzepts des neuen Abstellkonzepts für S-Bahnen und Regionalzüge. Die Grundstücke der Kläger befinden sich indes sämtlich an der Straße "Am B. " im südlich gelegenen Bereich des neuen Baugebiets (WestSite) auf dem ehemaligen Gelände des Eisenbahnausbesserungswerks. Eine unmittelbare Betroffenheit besteht damit unstreitig in Bezug auf das geplante südliche Zuführungsgleis (s. o. – 4. Teilschritt), das an diese Wohnbebauung angrenzen soll. Von dem streitgegenständlichen 3. Teilschritt Bau der Abstellanlage - sind die Kläger in Bezug auf Lärm oder Erschütterungen weder unmittelbar noch mittelbar betroffen, denn ihre Grundstücke grenzen weder an das für diesen Teilschritt vorgesehene Vorhabengelände (ehemaliger Rangierbahnhof L. -O.) an noch befinden sie sich in einer solchen Entfernung, dass noch Auswirkungen der Abstellanlage zu befürchten wären.

Die Kläger können eine Rechtsverletzung auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer "heranrückenden Planung" geltend machen. 24

Einem Grundeigentümer, der erst durch ein Vorhaben im Folgeabschnitt betroffen ist, steht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein Klagerecht gegen eine "heranrückende Planung" nur zu, wenn die gewählte Abschnittsbildung den gerichtlichen Rechtsschutz für einen späteren Abschnitt praktisch unmöglich macht, weil durch die Planung über einen vorherigen Abschnitt ein Zwangspunkt gesetzt wird, der im weiteren Planungsverlauf zu einer Rechtsbetroffenheit führen muss, oder wenn die Abschnittsbildung dazu führt, dass dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht genügt wird. Ein Zwangspunkt in diesem Sinne liegt nicht schon dann vor, wenn eine bloße Wahrscheinlichkeit für eine spätere Rechtsbetroffenheit besteht oder eine andere Trassenführung im späteren Abschnitt unvernünftig wäre. Vielmehr muss die Betroffenheit im nachfolgenden Planungsabschnitt, etwa wegen topographischer oder technischer Gegebenheiten, durch Festlegungen im vorangegangenen Planungsabschnitt unausweichlich sein. 25

Vgl. BayVGH, Urteil vom 24. November 2010 8 A 10.40025 -, juris, Rn. 25, mit zahlreichen Nachweisen zur Rspr. des BVerwG. 26

Nach diesen Maßgaben ist eine Klagebefugnis im vorliegenden Fall zu verneinen. Die Beklagte geht ausweislich der Klageerwiderung – in Übereinstimmung mit der Plangenehmigung und den o.g. Antragsunterlagen – von einer betrieblichen Unabhängigkeit der Abstellanlage von dem 27

Zuführungsgleis aus. Dem sind die Kläger nicht substantiiert entgegengetreten. Dass die Bauabschnitte "einander bedingen", wird letztlich auch schon in den Antragsunterlagen erläutert. Dort ist von einer erheblichen Steigerung der Betriebsqualität die Rede, falls das südliche Zuführungsgleis realisiert wird. Dass der Abstellanlage auch bei Nichtrealisierung des Zuführungsgleises eine selbständige Funktion zukommt, wird damit aber nicht in Abrede gestellt. In der von den Klägern vorgelegten Stellungnahme der Beigeladenen zu den Einwendungen im Planfeststellungsverfahren "Neubau südliches Zuführungsgleis" wird zugleich erläutert, dass der Beigeladenen das wirtschaftliche Risiko bewusst war, Investitionen zur Abstellgruppe möglicherweise nicht nutzen zu können, wenn es zu einer erheblichen Verzögerung bei der Genehmigung des Zuführungsgleises käme; sie habe die Wahrscheinlichkeit hierfür damals aber eher als gering eingeschätzt. Auch dies unterstreicht die Annahme einer betrieblichen Unabhängigkeit. Auch eine Rechtsschutzerschwerung oder -vereitelung ist nicht erkennbar: Den Klägern geht es um den Schutz ihrer an das geplante Zuführungsgleis angrenzenden Wohnhäuser gegen Lärm- und Erschütterungsbeeinträchtigungen. Es bleibt unklar, weshalb durch die vorgenommene Abschnittsbildung (Abstellgruppe auf der einen und Zuführungsgleis auf der anderen Seite; Schnittstelle innerhalb des Überwerfungsbauwerks) der Rechtsschutz der Kläger erschwert oder vereitelt werden soll. Der Senat geht deshalb davon aus, dass die Kläger ihre Rechte uneingeschränkt im nachfolgenden Planungsabschnitt geltend machen können. Ebenso wenig gibt es Anhaltspunkte dafür, dass der 4. Teilschritt (Planung des Zuführungsgleises) solche Konflikte aufwerfen könnte, die notwendigerweise bereits im jetzt genehmigten Abschnitt (Abstellanlage) hätten gelöst werden müssen. Soweit die Kläger in Bezug auf die angefochtene Plangenehmigung in allgemeiner Form geltend machen, die Beklagte berücksichtige im Hinblick auf die Kläger die Belange des Nachbarschutzes nicht, schwebt ihnen offenbar eine Art Gesamtplanung vor, in der die Streckenführung des nachfolgenden Abschnitts bereits vollständig in die Planung des vorangehenden Abschnitts einbezogen wird. Mit diesem Argument könnte letztlich jede vorlaufende Planung angegriffen werden. Damit würde aber der Grundsatz der abschnittsweisen Planung ad absurdum geführt. Vgl. BVerwG, Beschluss vom 10. November 2000 - 4 B 47.00 -, juris.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, § 162 Abs. 3 VwGO. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind für erstattungsfähig zu erklären, weil sie einen eigenen Antrag gestellt und sich damit dem Kostenrisiko gemäß § 154 Abs. 3 VwGO ausgesetzt hat. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i. V. m. den § 708 Nr. 10, § 711 Satz 1 und 2, § 709 Satz 2 ZPO.

28

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil ein Zulassungsgrund gemäß § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegt.

29