

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 VR 43.04

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 15. Juli 2005
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. St o r o s t
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. E i c h b e r g e r
und D o m g ö r g e n

beschlossen:

Der Antrag der Antragstellerin auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners vom 25. Oktober 2004 wird abgelehnt.

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Antragsverfahrens.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 25 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

I.

Das Verfahren über den Antrag wurde durch den Beschluss des Amtsgerichts Uelzen vom 8. Juli 2005, durch den nach Mitteilung der Antragstellerin ein vorläufiger Insolvenzverwalter für ihr Vermögen bestellt und angeordnet wurde, dass Verfügungen der Antragstellerin nur mit dessen Zustimmung wirksam sind, nicht gemäß § 173 VwGO i.V.m. § 240 ZPO unterbrochen. Denn das Amtsgericht hat darin der Antragstellerin kein allgemeines Verfügungsverbot auferlegt. Deshalb ist die Verwaltungs- und Verfügungsbefugnis über das Vermögen der Antragstellerin nicht gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 InsO auf den vorläufigen Insolvenzverwalter übergegangen, wie dies § 240 Satz 2 ZPO voraussetzt.

II.

Der Antrag hat keinen Erfolg. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse der Antragstellerin an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur endgültigen Entscheidung der Hauptsache. Denn ihre mit dem Hauptantrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Anfechtungsklage BVerwG 9 A 67.04 wird nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand des Gerichts voraussichtlich keinen Erfolg haben.

Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss leidet bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung an keinem Rechtsfehler, der die Antragstellerin in ihren Rechten verletzt und die vollständige oder teilweise Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.

Die Antragstellerin wurde als Grundstückseigentümerin und Auflassungsberechtigte von für die Trasse in Anspruch genommenen Flächen und als Inhaberin einer bergrechtlichen Bewilligung gemäß § 8 BBergG für das von der geplanten Trasse durchschnittene Abbaugelände Quedlinburg-Bodeaue von der enteignungsrechtlichen Vor-

wirkung des Planfeststellungsbeschlusses betroffen. Aufgrund dessen kann sie im Hauptsacheverfahren eine umfassende Prüfung verlangen, ob der Planfeststellungsbeschluss diese Vorwirkung "zum Wohle der Allgemeinheit" entfaltet. Diese Prüfung wird hinsichtlich ihres hier allein zu betrachtenden Anfechtungsbegehrens voraussichtlich zu ihren Ungunsten ausfallen.

1. Allerdings dürfte die Antragstellerin - entgegen der Ansicht des Antragsgegners - mit ihren Einwendungen gegen die gewählte Linienführung der B 6 n nicht präkludiert sein. Mit der Rüge eingangs ihres Einwendungsschreibens vom 30. Juni 2004, dass das Planvorhaben "eklatant" gegen das Rücksichtnahmegebot des § 124 BBergG verstoße und dass bei einer Realisierung der gewählten Trassenführung sich die für sie nutzbaren Kiesvorräte massiv verringern würden, kommt hinreichend deutlich zum Ausdruck, dass die Antragstellerin sich auch grundsätzlich gegen das Vorhaben und die gewählte Trassenführung wendet.

2. Dem Planvorhaben fehlt es nicht an der erforderlichen Planrechtfertigung. Denn es ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) - als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Damit ist seine Planrechtfertigung grundsätzlich (vorbehaltlich hier nicht vorliegender Ausnahmekonstellationen) auch mit Bindungswirkung für die Gerichte gegeben (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <345>).

3. Das Planvorhaben verstößt nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht gegen zwingendes Recht, namentlich nicht gegen bindende Ziele der Raumordnung (§ 4 Abs. 1 Satz 1 ROG). Als ein solches Ziel der Raumordnung war ursprünglich im Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt vom 23. August 1999, GVBl S. 244 (LEP-LSA 1999), der Neubau einer leistungsfähigen Nordharzverbindung (B 6 n) vorgegeben, die nach der zeichnerischen Darstellung (Anlage zum LEP-LSA 1999) in einer südlich von Quedlinburg verlaufenden Trassenführung vorgesehen war. Von der Pflicht zur Beachtung dieses Ziels der Raumordnung einschließlich der zeichnerischen Darstellung sind der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde durch den Erlass des Ministeriums für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt vom 5. Dezember 2000 in dem nach § 10 des Landesplanungsgesetzes des Landes

Sachsen-Anhalt (LPIG) vom 28. April 1998, GVBl S. 255, durchgeführten Zielabweichungsverfahren befreit worden, indem die vom Vorhabenträger beantragte Abweichung von diesem Ziel der Raumordnung unter Festlegung bestimmter Maßgaben zugelassen wurde.

Die Entscheidung im Zielabweichungsverfahren ist, weil sie von der Beachtung eines ursprünglichen anderweitigen Raumordnungsziels (nämlich der Südumfahrung von Quedlinburg) befreit, in dessen Konsequenz die Antragstellerin nicht von dem Planvorhaben betroffen wäre, im Anfechtungsrechtsstreit gegen den Planfeststellungsbeschluss inzident auf ihre Rechtmäßigkeit und auf die Auswirkungen etwaiger Rechtsmängel zu überprüfen.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand wird die zugelassene Zielabweichung im Hauptsacheverfahren nicht beanstandet werden können.

a) Die getroffene Entscheidung ist nicht deshalb verfahrensfehlerhaft, weil die Antragstellerin an dem Zielabweichungsverfahren nicht beteiligt wurde. Das Landesplanungsgesetz sieht ausdrücklich nur vor, dass in dem Verfahren der Regionalen Planungsgemeinschaft, den betroffenen öffentlichen sowie den sonstigen fachlich berührten Stellen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist (§ 10 Abs. 3 Satz 1 LPIG), nicht aber betroffenen Privatpersonen. Deren Beteiligung ist auch nicht mit Blick auf Art. 19 Abs. 4 GG von Verfassungs wegen geboten, da ihnen mit der Inzidentprüfung der Zielabweichungsentscheidung im Rahmen der Anfechtung der späteren Zulassungsentscheidung ausreichender Rechtsschutz zur Verfügung steht.

b) Ohne Erfolg bleibt auch der Einwand der Antragstellerin, dass die Entscheidung - anstatt in einem Zielabweichungsverfahren - nur in einem Zieländerungsverfahren gemäß § 3 Abs. 12 LPIG hätte getroffen werden dürfen.

Gemäß § 10 LPIG kann von einem in einem Raumordnungsplan festgelegten Ziel der Raumordnung abgewichen werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und (1.) die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist oder (2.) Gründe des Wohles der Allgemeinheit die Abweichung von dem Ziel der Raumordnung rechtfertigen oder (3.) die Verwirklichung des Ziels der Raumordnung

zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und wenn die Abweichung mit einer nachhaltigen Raumentwicklung vereinbar ist. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Was die "Grundzüge der Planung" i.S.v. § 10 Abs. 1 LPlG sind, ist gesetzlich nicht definiert. Nach dem Sinn und Zweck der Regelung ist darunter die Planungskonzeption zu verstehen, die die im Einzelnen aufgeführten Ziele trägt und damit den für sie wesentlichen Gehalt bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. März 1990 - BVerwG 8 C 76.88 - BVerwGE 85, 66 <72 f.> zum Begriff der Grundzüge der Planung in § 125 Abs. 3 BauGB). Ziel der Raumordnung ist hier das unter 3.6.3.2.Z Nr. 2.c) des LEP-LSA 1999 textlich näher ausformulierte Ziel, eine "leistungsfähige Nordharzverbindung" zu bauen "mit dem Ziel der Erschließung des gesamten Nordharzraumes und der Verbindung der am Rande dieses Mittelgebirges aufgereihten Zentralen Orte höherer Stufe untereinander" und mit anderen Regionen Deutschlands, "zugleich" (so der nachfolgende Satz) mit dem Ziel, "eine verkehrswirksame Umfahrung des Harzes und damit dessen angestrebte Entlastung vom Durchgangsverkehr" zu erreichen. Gemäß Ziff. 5 des LEP-LSA 1999 ist neben dieser "beschreibenden Darstellung" die dem Gesetz als Anlage beigefügte "kartographische Darstellung von Zielen der Raumordnung" zu beachten. Darin war ursprünglich vorgesehen, die geplante B 6 n im Bereich von Quedlinburg auf einer südlich der Stadt verlaufenden Trasse zu führen, die teilweise bereits abgestimmt war, teilweise aber noch näherer Abstimmung bedurfte. Gegenstand und Ergebnis des Zielabweichungsverfahrens ist eine Abweichung allein "von der in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Trassenführung" südlich von Quedlinburg (vgl. den Erlass vom 5. Dezember 2000, S. 4). Nur von dieser Zielfestlegung wird abgewichen. Das in der textlichen Beschreibung ausformulierte Ziel, eine leistungsfähige Nordharzverbindung mit Entlastungsfunktion und überregionaler Bedeutung zu schaffen, bleibt dagegen unverändert. Danach werden die Grundzüge der Planung von der Abweichung hier nicht berührt. Der Erlass vom 5. Dezember 2000 (S. 5 oben) entnimmt "die Grundzüge der Planung des LEP hinsichtlich der maßgeblichen verkehrlichen Belange" den Ziff. 3.1.3.Z, 3.4.Z, 3.5.2.Z, 3.6.1.4.Z und 3.6.1.5.Z sowie dem Abschnitt 3.6.3. "Straßennetz" des LEP. Dort sind u.a. eine Verbesserung der Voraussetzungen für eine funktions- und bedarfsgerechte Ausstattung der Städte und Gemeinden (3.1.3.Z), insbesondere eine Verbesserung der Verkehrserschließung und -bedienung in Ausrichtung auf die Zentralen Orte, die Festlegung von Vorrangstandorten für landesbedeutsame Verkehrsanlagen (3.4.Z), das besondere Gewicht der

Belange des Tourismus im dafür festgelegten Vorranggebiet Harz (3.5.Z), eine Verbindung der Zentralen Orte durch regionale und überregionale Verkehrsnetze (3.6.1.4.Z) und die Einbindung der landesbedeutsamen Vorrang- und Schwerpunktstandorte für bestimmte Industrie- und Gewerbebezweige in regionale und überregionale Verkehrsnetze (3.6.1.5.Z) sowie das allgemein umschriebene Ziel der Sicherung und Weiterentwicklung des vorhandenen Straßennetzes als infrastrukturelle Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes und seiner Teilräume (3.6.3. "Straßennetz") einschließlich der (bereits oben wiedergegebenen) textlichen Umschreibung des Ziels einer leistungsfähigen Nordharzverbindung genannt. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Erlass in diesen (abstrakteren) Zielsetzungen die Grundzüge der Landesentwicklungsplanung für diesen Bereich erkennt. Sie werden dadurch, dass im Bereich Quedlinburg die Ortsumfahrung nördlich statt südlich der Stadt verläuft, in der Tat nicht berührt, wenn die in dem Erlass aufgeführten ergänzenden Maßnahmen zeitgleich geplant und grundsätzlich auch zeitgleich umgesetzt werden.

c) Die zugelassene Zielabweichung ist auch nicht deshalb (abwägungs-)fehlerhaft, weil sie schützenswerte Belange der Antragstellerin, namentlich den Umstand, dass zu ihren Gunsten bereits ein Raumordnungsverfahren mit positivem Ergebnis durchgeführt worden war, unberücksichtigt gelassen hätte. Es liegt in der Natur des Raumordnungsrechts, dass auf dieser landesplanerischen Verfahrensstufe mangels hinreichender Konkretisierung der Planung private Betroffenheiten grundsätzlich noch keine Berücksichtigung finden müssen. Selbst wenn dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen sein sollte, weil angesichts der Größe des Bewilligungsfeldes schon absehbar war, dass die Antragstellerin im Falle einer Zielabweichung von der geplanten Vorzugstrasse betroffen sein würde, wäre ein daraus resultierender Abwägungsmangel jedenfalls nicht erheblich ("unbeachtlich") i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 3 LPIG. Diese vom Ziel der Planerhaltung getragene Vorschrift (vgl. die ähnliche Regelung in § 17 Abs. 6c Satz 1 FStrG) ist auf ein Zielabweichungsverfahren i.S.v. § 10 LPIG entsprechend anwendbar. Beide Voraussetzungen des § 9 Abs. 1 Nr. 3 LPIG - die fehlende Offensichtlichkeit des (unterstellten) Abwägungsmangels und der fehlende Einfluss auf das Abwägungsergebnis - sind erfüllt: Zwar findet sich im Text des Zielabweichungserlasses keine nähere abwägende Auseinandersetzung mit den konkreten Belangen der Antragstellerin. Doch waren diese im Rahmen der - wie dar-

gestellt - allein vorgesehenen Behördenbeteiligung (§ 10 Abs. 3 Satz 1 LPIG) vom Bergamt Staßfurt in das Zielabweichungsverfahren durch den Hinweis eingebracht worden (Schreiben vom 30. Mai 2000), dass im Bereich der (nunmehr planfestgestellten) Vorzugstrasse Q 2/Q 2a u.a. zwei Bergbauberechtigungen, darunter die der Antragstellerin, berührt würden und dass für das Vorhaben der Antragstellerin eine positive landesplanerische Beurteilung vorliege. Anhaltspunkte dafür, dass dieser Hinweis nicht in der Zielabweichungsentscheidung berücksichtigt worden wäre, lassen sich den vom Senat beigezogenen Akten des Ministeriums nicht entnehmen, so dass ein etwaiger Abwägungsmangel nicht offensichtlich i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 3 LPIG wäre. Selbst wenn die Belange der Antragstellerin nicht oder nicht ausreichend abgewogen worden sein sollten, kann bei objektiver Betrachtung auch nicht festgestellt werden, dass dies i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 3 LPIG auf das Ergebnis der Abwägung von Einfluss gewesen wäre. Denn angesichts der Eindeutigkeit der Vorzüge der nunmehr in Aussicht genommenen Nordumfahrung von Quedlinburg, wie sie das Ministerium als oberste Landesplanungsbehörde in im Ergebnis auch vom Senat nicht zu beanstandender Weise angenommen hat, kann die konkrete Möglichkeit einer anderen Entscheidung, also die beantragte Zielabweichung mit Blick auf die eigentums- und bergrechtliche Betroffenheit der Antragstellerin zu versagen, ausgeschlossen werden. Vielmehr durfte die oberste Landesplanungsbehörde es dabei belassen, dass ein etwaiger Konflikt zwischen der Straßenplanung und dem geplanten bergrechtlichen Gewinnungsbetrieb auf der Ebene der Fachplanung (vgl. § 124 BBergG) einer Lösung zugeführt werden würde. Unzutreffend ist jedenfalls die Rechtsauffassung der Antragstellerin, die ihr gemäß § 18 des Landesplanungsgesetzes vom 2. Juni 1992, GVBl S. 390 (LPIG 1992), erteilte positive landesplanerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Magdeburg vom 18. März 1997 vermittele ihr eine Rechtsposition, mit der sie sich gegenüber anderweitigen, neuen raumordnungsrechtlichen Entwicklungen - wie hier der Zulassung einer Zielabweichung mit nachteiligen Auswirkungen für ihr Gewinnungsvorhaben - mit Aussicht auf Erfolg durchsetzen könne. Vielmehr wurde sie in dem erwähnten Bescheid - der Rechtslage entsprechend - ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die positive landesplanerische Beurteilung weder gegenüber ihr als Vorhabenträgerin noch gegenüber anderen Personen unmittelbare Rechtswirkungen habe (vgl. § 6a Abs. 9 und 10 ROG i.d.F. vom 28. April 1993 <BGBl I S. 630>). Es handelt sich vielmehr um eine bloße gutachterliche Äußerung der Raumordnungsbehörde, die der dem eigentlichen Zulassungsverfahren

vorgeschalteten verwaltungsinternen Abklärung der raumordnerischen Verträglichkeit des Vorhabens dient (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Januar 1984 - BVerwG 4 C 43.81 - BVerwGE 68, 311 <318>; Beschluss vom 30. August 1995 - BVerwG 4 B 86.95 - Buchholz 406.13 § 6a ROG Nr. 1 S. 3 f. = NVwZ-RR 1996, 67).

d) Der durch die Zielabweichungsentscheidung bewirkte Wegfall der Pflicht zur Beachtung des früheren Raumordnungsziels (Südumfahrung) wird auch nicht deshalb in Frage gestellt, weil die in dem Erlass vom 5. Dezember 2000 enthaltenen Maßgaben nicht beachtet würden. Danach hat die oberste Landesplanungsbehörde die Zulassung der Zielabweichung von der Maßgabe abhängig gemacht, dass bestimmte weitere, im Einzelnen aufgeführte Straßenbaumaßnahmen im untergeordneten Straßennetz zeitgleich geplant und - vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel - auch zeitgleich umgesetzt werden, darunter vor allem eine Nord-Süd-Ortsumgehung von Quedlinburg von der B 6 n über die L 66 bis zur L 239. Wie der Vertreter des Landesbetriebs Bau Sachsen-Anhalt in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat im Hauptsacheverfahren BVerwG 9 A 67.04 zu allen unter Ziff. 1 a) bis d) des Erlasses vom 5. Dezember 2000 aufgeführten Maßgaben im Einzelnen erläutert hat, sind die Planungen für sämtliche in Frage stehenden Straßenbaumaßnahmen derzeit so weit vorangetrieben, dass entweder bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt oder die Planfeststellungsverfahren schon eingeleitet sind oder in Kürze eingeleitet werden oder die Maßnahmen Bestandteil der laufenden Planung in weiteren Abschnitten der B 6 n sind. In jedem Fall besteht kein Anlass daran zu zweifeln, dass - wie mit diesen Maßgaben bezweckt - möglichst zeitnah zur Indienststellung der streitgegenständlichen Nordumfahrung von Quedlinburg durch die B 6 n auch diese Straßenbaumaßnahmen im weiteren Straßennetz verwirklicht werden, damit die angestrebten landesplanerischen Ziele erreicht werden.

4. Der Planfeststellungsbeschluss ist auch nicht deshalb rechtsfehlerhaft, weil ihm ein möglicherweise nicht (mehr) erforderliches Linienbestimmungsverfahren vorausgegangen ist. Zwar ist nach der seit dem 1. Januar 2000 geltenden Fassung des § 2 Abs. 1 VerkPBG (vgl. BGBl I 1999, S. 2659) auch in den neuen Bundesländern eine Linienbestimmung für Ortsumgehungen von Bundesstraßen nicht mehr vorgesehen. Die Gültigkeit und Verwertbarkeit der zuvor ergangenen Linienbestimmung vom 24. August 1999 war dadurch jedoch nicht entfallen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni

2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 S. 42). Deshalb war hier die am 22. Dezember 2000 beantragte und am 18. Dezember 2002 erteilte zweite Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zur Abänderung der früheren Linienbestimmung nach wie vor zulässig und erforderlich. Im Übrigen ist jedenfalls nicht ersichtlich, dass die Linienbestimmung die spätere Trassenauswahl durch die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis beeinflusst hätte (vgl. § 17 Abs. 6c FStrG). Denn die Linienbestimmung wird im Rahmen der Erörterung der Planungsvarianten im Planfeststellungsbeschluss (S. 37 ff.) nicht erwähnt; der dort von der Planfeststellungsbehörde angestellte Variantenvergleich ist eigenständig und hebt an keiner Stelle auf eine Vorgabe durch die Linienbestimmung ab.

5. Der Planfeststellungsbeschluss leidet bei summarischer Prüfung auch nicht an einem erheblichen, weil offensichtlichen und das Abwägungsergebnis möglicherweise beeinflussenden Abwägungsfehler, der nicht durch Planergänzung behoben werden kann (§ 17 Abs. 6c FStrG).

a) Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Löst eine Straßenplanung Konflikte mit dem Bergbau aus, so wird die in § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG getroffene Regelung durch § 124 BBergG überlagert (BVerwG, Beschluss vom 14. Oktober 1996 - BVerwG 4 VR 14.96 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 123 S. 148 <151>). Nach § 124 Abs. 1 Satz 1 BBergG sind (u.a.) die Errichtung und der Betrieb von öffentlichen Verkehrsanlagen und von Gewinnungsbetrieben in gegenseitiger Rücksichtnahme so zu planen und durchzuführen, dass die Gewinnung von Bodenschätzen durch öffentliche Verkehrsanlagen und (umgekehrt) öffentliche Verkehrsanlagen durch die Gewinnung von Bodenschätzen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Darauf, ob bereits ein Rahmenbetriebsplan vorhanden ist, kommt es dabei nicht an. Das Bundesverwaltungsgericht entnimmt dieser Regelung ein Optimierungsgebot zugunsten der Belange des Gewinnungsbetriebes. Lässt sich der Konflikt unter Rückgriff auf diese Abwägungsdirektive nicht auflösen, so statuiert § 124 Abs. 3 BBergG für den Fall, dass der gleichzeitige Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanlage und eines Gewinnungsbetriebes ohne eine wesentliche Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrs-

lage ausgeschlossen ist, letztlich ausdrücklich den Vorrang der öffentlichen Verkehrsanlage vor der Gewinnung von Bodenschätzen, es sei denn, dass das öffentliche Interesse an der Gewinnung der Bodenschätze überwiegt. Letzteres (also die Umkehr der Vorrangregelung zugunsten des Bergbaus) ist allerdings (erst) dann anzunehmen, wenn die Sicherung der Rohstoffversorgung der deutschen Volkswirtschaft dies erfordert (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 14. Oktober 1996, a.a.O., S. 152 f.; Gerichtsbescheid vom 30. Juli 1998 - BVerwG 4 A 1.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 140 S. 281).

b) Bei Anwendung dieser Maßstäbe kann nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht festgestellt werden, dass in dem Planfeststellungsbeschluss die eigentums- und bergrechtlichen Belange der Antragstellerin als Grundstückseigentümerin bzw. Auflassungsberechtigte von betroffenen Flurstücken und Inhaberin einer bergrechtlichen Bewilligung für das Bewilligungsfeld Quedlinburg-Bodeaue durch die planfestgestellte Trassenwahl abwägungsfehlerhaft - und unter Verletzung des bergrechtlichen Rücksichtnahmegebots (§ 124 Abs. 1 BBergG) - zurückgesetzt worden seien.

aa) Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht deswegen fehlerhaft, weil die Planfeststellungsbehörde sich durch die vorangegangenen Entscheidungen im Zielabweichungs- und Linienbestimmungsverfahren gebunden gefühlt hätte. Ungeachtet der formalen Gültigkeit der durch den Erlass des Ministeriums für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt vom 5. Dezember 2000 zugelassenen Zielabweichung und der neuen Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 18. Dezember 2002 hat die Planfeststellungsbehörde in der Sache zutreffend und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erkannt, dass sie die Trassenwahl nach außen im Hinblick auf ihre Rechtmäßigkeit zu vertreten, deshalb auch für ihre Abwägungsfehlerfreiheit einzutreten und folglich etwaige Mängel aus dem vorgelagerten (Zielabweichungs- und Linienbestimmungs-)Verfahren zu korrigieren hat (vgl. zum Linienbestimmungsverfahren BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004, a.a.O., S. 43; ebenso Urteil vom 10. April 1997 - BVerwG 4 C 5.96 - BVerwGE 104, 236 <250 ff., 252>).

Diesen Anforderungen ist die Planfeststellungsbehörde gerecht geworden. Sie hat erkannt, dass die raumordnungsrechtliche Zulassung der Variante Q 2/Q 2a im Ziel-

abweichungsverfahren innerhalb des Planungsablaufs nur den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bindung hatte und so im Planfeststellungsverfahren zur erneuten Disposition stand. Die Planfeststellungsbehörde hat sich folgerichtig im Einzelnen mit den verschiedenen Trassenvarianten inhaltlich auseinandergesetzt, darunter auch mit der von der Antragstellerin favorisierten, ursprünglich vorgesehenen Süd-Variante und mit der von ihr ebenfalls für vorzugswürdig gehaltenen, weil ihr Bewilligungsfeld nicht berührenden weiter nördlich gelegenen Variante Q 3. Davon, dass sie das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens "unbesehen" übernommen und sich daran gebunden gefühlt hätte, kann danach keine Rede sein.

bb) Die Abwägung zur Trassenwahl lässt auch in der Sache eine Fehlgewichtung der Belange der Antragstellerin nicht erkennen.

Dass die Antragstellerin Grundeigentümerin und Inhaberin einer bergrechtlichen Bewilligung war, war bekannt und ist im Planfeststellungsbeschluss gewürdigt worden. Darin hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit der Trassenwahl und der diesbezüglichen Einwendung der Antragstellerin befasst (S. 37 - 42 und S. 80 - 82, Einwendung E 3).

Nach ständiger Rechtsprechung handelt die Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenze planerischer Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten ist erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004, a.a.O., S. 41 m.w.N.).

In Anwendung dieses Maßstabes sind die hier von der Planfeststellungsbehörde für die Vorzugsvariante ins Feld geführten Belange im Vergleich zu den anderen, namentlich den von der Antragstellerin favorisierten Trassen (Südvarianten und Variante Q 3) so gewichtig, dass Letztere sich ihr auch unter Berücksichtigung des Optimie-

rungsgebots nach § 124 Abs. 1 BBergG jedenfalls nicht als vorzugswürdig aufdrängen mussten.

Die Planfeststellungsbehörde erörtert in ihrem Beschluss dieselben sieben Trassen, die auch im Zielabweichungsverfahren untersucht worden waren und von denen drei eine nördliche Ortsumgehung ("Q") und vier eine südliche Ortsumgehung ("S") von Quedlinburg bedeuten, wovon wiederum zwei auch als Mittelvarianten ("M") bezeichnet werden.

Zunächst fällt der Vergleich der Nordvarianten gegenüber den Süd- und Mittelvarianten zugunsten der Erstgenannten aus. In raumordnerischer und straßenbaulicher Sicht wird die früher als nachteilig bewertete geringere Entlastungswirkung der Nordvarianten (wegen der größeren Entfernung zu den Orten entlang des Nordharzes), die seinerzeit zur Bevorzugung der Südtrasse geführt hatte, durch die im Zielabweichungserlass als Maßgaben angeordneten, zeitgleich zu realisierenden Folgemaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz weitgehend ausgeglichen bzw. erreicht. In der Zusammenschau mit diesen Folgemaßnahmen bescheinigt der Planfeststellungsbeschluss (S. 41 unten) der Vorzugsvariante in raumordnerischer und straßenbaulicher Sicht die größten Vorteile. Das liegt vor allem darin begründet, dass mit ihnen zum einen die erstrebte stärkere Entlastung der Ortsdurchfahrten der umliegenden Gemeinden und eine Verbesserung der städtebaulichen Situation eintritt. Zum anderen vermeiden sämtliche Nordvarianten im Vergleich zu den Südtrassen die mit diesen verbundene irreversible Landschaftszerschneidung und Trennung von Lebensraum parallel zum südlich angrenzenden Harzrand. Hinzu kommt bei den Trassen S 1.3/S 1 und S 1.1 eine Zäsur zwischen Quedlinburg und dem Ortsteil Quarmbeck bzw. in Quarmbeck, die unter dem Aspekt der Stadtentwicklung als nachteilig zu bewerten ist. Bei den Q-Varianten entfällt außerdem die bei den S- und M-Varianten erforderliche zusätzliche Querung der Bode durch eine Folgemaßnahme im weiteren Straßennetz (nördliche Umgehung von Quedlinburg und Anbindung an die Südtrasse durch die B 79 nach früherem Planungsstand). Unter straßenbaulichen Aspekten spricht für die Q-Varianten ihre um ca. 2,0 km kürzere Streckenlänge. Auch die Anzahl der Brücken und Großbrücken ist geringer (27 Bauwerke mit einer Gesamtlänge von 870 m gegenüber 35 Bauwerken und 2 030 m bei der Südumfahrung). Die Q-Varianten verlaufen zudem in Lage und Höhe harmonischer. Die Mas-

sebilanz ist bei der Trasse Q 2/Q 2a günstiger als bei allen anderen Trassen. Auch im Hinblick auf Emissionen, Sicherheit, Zeitkosten, Betriebskosten, Treibstoffverbrauch und Immissionskosten sind die Q- gegenüber den S- und M-Trassen vorzugswürdiger. In landschaftspflegerischer Hinsicht führt die Trasse Q 2/Q 2a zur geringsten Belastung für das Schutzgut Mensch, weil alle anderen Trassen Siedlungsbereiche berühren. Im Bereich Schutzgut Pflanzen und Tiere ist sie (neben der Trasse M 1.1) ebenfalls die günstigste Variante; demgegenüber werden die Trassen S 1.3 und M 1.2 in diesem Bereich als mittleres Risiko eingestuft, weil sie die Niederungen von Zapfenbach und Bode, das Hackelteichwäldchen und die Seeweckenberge beeinträchtigen. Hinsichtlich der Schutzgüter Oberflächenwasser und Boden, Klima/Luft sowie Grundwasser sind die Q-Linien ebenfalls die günstigsten. Die Trasse Q 2/Q 2a verläuft auch nicht durch das Trinkwasserschutzgebiet. Alle Planfälle beeinträchtigen in gleicher (nachteiliger) Weise die Schutzgüter Landschaftsbild/Landschaftserleben und Bodendenkmale, so dass insoweit keine Unterschiede bestehen. In wirtschaftlicher Hinsicht schließlich ist die Variante Q 2/Q 2a um ein Drittel kostengünstiger als die Trasse S 1.3/S 1. Hier stehen den Gesamtkosten der Nordvariante in Höhe von 289,4 Mio. DM (= 267,6 Mio. DM zzgl. 21,8 Mio. DM für die Nord-Süd-Ortsumgehung) deutlich höhere Kosten der Südvariante mit 388,2 Mio. DM (321,8 Mio. DM zzgl. 66,4 Mio. DM für die Nord-Süd-Ortsumgehung) gegenüber.

Im Vergleich der nördlichen Q-Trassen untereinander schneidet die Vorzugstrasse ebenfalls am besten ab. Deren - u.a. für die Antragstellerin wesentlicher - Nachteil ist die Zerschneidung verschiedener Bergbauflächen. Dass diese Trasse fünf vorhandene Bergbauflächen berührt, wird vom Planfeststellungsbeschluss erkannt (S. 39 unten/40 oben), aber im Ergebnis als nicht wesentliche Beeinträchtigung bewertet. In verkehrlicher Hinsicht ist zwar die Trasse Q 1 wegen ihrer Nähe zu Quedlinburg am vorteilhaftesten; sie hat aber wegen der zerschneidenden Wirkung eben dieser nahen Trassenführung erhebliche Nachteile mit Blick auf die Stadtentwicklung. Der entscheidende Nachteil der (nördlichsten) Trasse Q 3 ist, dass sie verschiedene Landschaftsteile in erheblicher Weise beeinträchtigt (die Harsleber Berge, die Sülzeniederung und ein Abbaugewässer in der Bodeniederung). Diese Nachteile der anderen Nordtrassen werden bei der Vorzugstrasse Q 2/Q 2a vermieden.

Nach all dem schneidet die Vorzugsvariante im Gesamtvergleich deutlich am besten ab: Für sie sprechen verkehrswirtschaftliche Vorteile (bei Zeit und Betriebskosten), sie hat ökologische Vorteile (aufgrund der kürzeren Baulänge und der nur einmaligen Querung der Bode) und sie ist in wirtschaftlicher Hinsicht die kostengünstigste (um ca. 80 bis 100 Mio. DM). Bei dieser Sachlage kann nicht festgestellt werden, dass sich eine der anderen Trassen, die eine Beeinträchtigung des Bewilligungsfeldes der Antragstellerin vermeiden würden, sich der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen. Daran ändert sich auch nichts unter Berücksichtigung des Rücksichtnahmegebotes des § 124 Abs. 1 BBergG. Allein der Umstand, dass die Trasse Q 2/Q 2a das Bewilligungsfeld der Antragstellerin durchschneidet, kann angesichts der klaren Überlegenheit dieser Trasse bei fast allen Parametern nicht zu einer Umkehrung der im Übrigen eindeutigen Bewertung zugunsten der Trasse Q 2/Q 2a führen. Vielmehr greift hier, da der gleichzeitige Betrieb der öffentlichen Verkehrsanlage und des Gewinnungsbetriebs ohne eine wesentliche Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsanlage ausgeschlossen ist, der in § 124 Abs. 3 BBergG angeordnete Vorrang für die öffentliche Verkehrsanlage. Dieser Vorrang wird auch nicht deshalb wieder umgekehrt, weil das öffentliche Interesse an der Gewinnung des Bodenschatzes überwiegen würde. Dass gerade das Bewilligungsfeld der Antragstellerin zur Sicherung der Rohstoffversorgung der deutschen Volkswirtschaft erforderlich wäre (vgl. zu diesem Kriterium BVerwG, Beschluss vom 14. Oktober 1996, a.a.O., S. 153), ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

6. Soweit die Antragstellerin eine fehlerhafte Berücksichtigung ihrer eigentums- und bergrechtlichen Belange darin sieht, dass der Planfeststellungsbeschluss die von ihr im Einwendungsschreiben geforderte größere Dimensionierung von zwei Brückenbauwerken (nach dem hilfsweise gestellten Klageantrag nur noch von einem - größer aufzuweitenden - Brückenbauwerk) zwecks Umsetzung ihres Abbaugeräts und Durchführung des Kiestransportes von dem einen zum anderen Teil des von der Trasse durchschnittenen Bewilligungsfeldes abgelehnt hat, ist dieses Begehren im Hauptsacheverfahren mit einer Verpflichtungsklage auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um eine entsprechende Schutzvorkehrung i.S.v. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG LSA zu verfolgen. Für den vorliegenden Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der in der Hauptsache erhobenen Anfechtungsklage ist dieses Begehren nicht relevant, da das Fehlen der begehrten Schutzauflagen jeden-

falls nicht zu einem erheblichen Mangel der Gesamtabwägung über das Vorhaben führt.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, die Festsetzung des Wertes des Streitgegenstandes auf § 53 Abs. 3 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG n.F.

Dr. Storost

Prof. Dr. Eichberger

Domgörgen

Sachgebiet:

BVerwGE: nein

Verkehrswegeplanungsrecht
Raumordnungsrecht
Bergrecht

Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

FStrG § 16 Abs. 1 Satz 2, § 17 Abs. 1 Satz 2, Abs. 6c Satz 1
BBergG §§ 8, 124 Abs. 1 und 3
ROG § 3 Nrn. 2 und 4, § 4 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, § 11
LPIG LSA § 10 Abs. 1 und 3, § 3 Abs. 12, § 9 Abs. 1 Nr. 3

Stichworte:

Straßenplanung; Planfeststellungsbeschluss; Ortsumgehung; Ziel der Raumordnung; Abweichung; Zielabweichungsverfahren; Inzidentprüfung; Bergbauvorhaben; Bewilligung; Gewinnungsbetrieb; öffentliche Verkehrsanlage; Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Leitsatz:

Wird für ein Straßenbauvorhaben die Abweichung von einem Ziel der Raumordnung zugelassen (§ 11 ROG, § 10 LPIG LSA), so ist diese Entscheidung wegen des Wegfalls der Pflicht zur Beachtung jenes Ziels (§ 4 Abs. 1 Satz 1 ROG) im Rahmen der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss inzident auf ihre Rechtmäßigkeit zu prüfen.

Beschluss des 9. Senats vom 15. Juli 2005 - BVerwG 9 VR 43.04