

Sachgebiet:

BVerwGE: nein  
Fachpresse: ja

VerkPBG - Recht der Anlegung von Schienenwegen und Eisenbahnkreuzungsrecht

Rechtsquelle/n:

|   |  |
|---|--|
| VwGO  | § 123 Abs. 1 Satz 2  |
| VerkPBG   | § 1 Abs. 1 Nr. 5; § 5 Abs. 1; § 11 Abs. 2  |
| AEG   | § 4 Abs. 1   |
| Thüringer Brand- und Katastrophenschutzgesetz - ThürBKG | § 2 Abs. 2 Satz 1 und 2; § 6   |
| Verordnung (EU) Nr. 1303/2014                           | Nr. 2.4 Buchst. b und c;<br>Nr. 4.2.1.5.1 Buchst. a; Nr. 4.2.1.5.2 Buchst. a;<br>Nr. 4.2.1.7 Buchst. d des Anhangs |

Titelzeile:

Klage eines Landkreises auf Vergrößerung der Rettungsplätze für einen Eisenbahntunnel - hier: einstweiliger Rechtsschutz

Stichworte:

Planfeststellung; Planänderung; Eisenbahn; Tunnel; Rettungsplatz; Feuerwehr; Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln - Stand: 1.07.2008".

Leitsatz:

Jedenfalls solange ein planfestgestelltes Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 1 Abs. 1 VerkPBG nicht in Betrieb genommen wurde, ist das Bundesverwaltungsgericht auch für Streitigkeiten über Planänderungen zur Anpassung des Vorhabens an geänderte Sicherheitsanforderungen zuständig.

Beschluss des 3. Senats vom 15. Dezember 2016 - BVerwG 3 VR 4.16



ECLI:DE:BVerwG:2016:151216B3VR4.16.0





# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **BESCHLUSS**

BVerwG 3 VR 4.16

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
am 15. Dezember 2016  
durch die Vorsitzende Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Philipp,  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Liebler und  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Kuhlmann

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 15 000 € festgesetzt.

#### G r ü n d e :

##### I

- 1 Der Antragsteller begehrt einstweiligen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2016 zur 7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 20. Januar 1995 für das Vorhaben "Errichtung des VDE 8.1, NBS Ebenfeld - Erfurt Planfeststellungsabschnitt 2.12 Thüringer Wald". Er möchte erreichen, dass die Rettungsplätze am Notausgang 8 des Eisenbahntunnels Blessberg und am Nordportal des Tunnels Goldberg nicht nur jeweils auf etwa 1 500 m<sup>2</sup>, sondern auf 3 000 m<sup>2</sup> vergrößert werden. Die Strecke soll im Dezember 2017 in Betrieb genommen werden.
- 2 Am Tunnel Blessberg mit einer Länge von 8 314 m sind die Notausgänge 5, 6, 7 und 8 durch einen gemeinsamen Rettungstollen verbunden. Der am 20. Ja-

nuar 1995 festgestellte Plan sah am Notausgang 8 einen Rettungsplatz mit einer Fläche von ca. 280 m<sup>2</sup> vor (BW-Nr. 48.4). Am Tunnel Goldberg mit einer Länge von 1 163 m führt der Notausgang unmittelbar neben dem Nordportal des Tunnels ins Freie. Vor diesen Ausgängen war ein Rettungsplatz mit einer Fläche von ca. 300 m<sup>2</sup> vorgesehen (BW-Nr. 51.11; Band 1 der Planunterlagen zur 7. Planänderung, Erläuterungsbericht S. 1).

- 3 Nach Zulassung des Vorhabens haben sich die Anforderungen an die Sicherheit von Eisenbahntunneln erhöht. Die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln - Stand: 1.07.2008" (im Folgenden: EBA-Richtlinie) verlangt, dass bei langen (> 1 000 m) und sehr langen Tunneln (> 20 000 m) an den Tunnelportalen und Notausgängen jeweils ein Rettungsplatz anzuordnen ist. Rettungsplätze sind entsprechend DIN 14090 auszuführen und müssen eine Gesamtfläche von mindestens 1 500 m<sup>2</sup> haben (Nr. 2.6 EBA-Richtlinie).
- 4 Mit Schreiben vom 13. Dezember 2013 beantragte die Beigeladene, die 7. Planänderung festzustellen. Nach dem geänderten Plan soll der Rettungsplatz beim Notausgang 8 des Tunnels Blessberg parallel zum Forstweg durch eine Dammschüttung mit Bachverlegung auf ca. 1 540 m<sup>2</sup> erweitert werden (Erläuterungsbericht S. 6 f.; Anlage 2 Blatt 6). Der Rettungsplatz beim Notausgang und Nordportal des Tunnels Goldberg soll mit einer Größe von rd. 1 500 m<sup>2</sup> auf der südlichen Talflanke neu angeordnet werden. Der Hang muss hierfür u.a. mit einer Stützmauer gesichert werden. Wegen der Böschungsneigung kann der Rettungsplatz von Tunnelportal und Notausgang nur über eine mit 15 % Neigung planfestgestellte Zufahrt erreicht werden (Erläuterungsbericht S. 8; Anlage 2 Blatt 9; Anlage 6 Blatt 1).
- 5 Im Anhörungsverfahren forderte der Antragsteller, beide Rettungsplätze auf je 3 000 m<sup>2</sup> zu vergrößern (Vorgang Anhörung, Band 2, Nr. 41). An den Rettungsplatz Notausgang 8 Blessberg seien über den Rettungsstollen vier Notausgänge angeschlossen. Hier sei die Wahrscheinlichkeit am größten, dass die meisten Reisenden / Patienten betreut bzw. versorgt werden müssten. Hinzu kom-

me, dass die Einsatzeinheiten über 15 000 m anfahren müssten und auch in der weiteren Umgebung ein Bereitstellungsraum für nachrückende Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehe. Für den Notausgang und das Nordportal des Goldberg隧nells müsse nach der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes jeweils ein Rettungsplatz mit 1 500 m<sup>2</sup> vorgehalten werden.

- 6 Die Beigeladene hat den Plan u.a. um zwei insgesamt etwa 500 m<sup>2</sup> große zusätzliche Stellflächen in der Nähe des Notausgangs 8 des Blessberg隧nells ergänzt, den Forderungen des Antragstellers im Übrigen aber widersprochen (Verfahrensordner, Abteilung Landkreis Sonneberg, Stellungnahmen der Beigeladenen vom 8.10.2015, S. 3 und vom 15.01.2016, S. 5 f.).
- 7 Das Eisenbahn-Bundesamt stellte den Plan für die 7. Änderung durch Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2016 fest; die Forderungen des Antragstellers wies es zurück (PFB S. 11 <A.5>, 49 f.). Zur Begründung führte es aus: Die Richtlinie gehe davon aus, dass die Notausgänge jeweils im Abstand von 1 000 m zum Tunnelportal bzw. zueinander ins Freie führten. Dass ein Rettungsstollen unmittelbar neben dem Tunnelportal ins Freie führe bzw. mehrere Notausgänge über eine gemeinsame Zufahrt gebündelt würden, werde in der Richtlinie nicht explizit abgebildet. Die Richtlinie setze voraus, dass alle Reisenden durch denselben Notausgang oder dasselbe Tunnelportal flüchten könnten und sich dort ein Rettungsplatz von 1 500 m<sup>2</sup> befinde, von dem ausgehend auch die Rettungskräfte operierten. Dementsprechend schreibe die Richtlinie für Tunnel unter 1 000 m Länge nur einen Rettungsplatz vor. Eine Aufsummierung der Rettungsplatzflächen für jeden (getrennten) Ausgang sei nicht möglich. Die Beigeladene werde am Notausgang des Blessberg隧nells ergänzend 500 m<sup>2</sup> nutzbar machen; diese Maßnahme sei wie geplant umzusetzen. Eine Verdoppelung der Fläche könne ihr nicht auferlegt werden, weil dies nach der Richtlinie nicht erforderlich sei.
- 8 Der Antragsteller hat am 23. Juni 2016 gegen den ihm am 27. Mai 2016 zugestellten (Gerichtsakte BVerwG 3 A 4.16 Bl. 9) Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben (BVerwG 3 A 4.16) und um einstweiligen Rechtsschutz nachgesucht.

Er beantragt,

das Eisenbahn-Bundesamt im Wege der einstweiligen Anordnung nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2016 dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, die Rettungsplätze am Notausgang 8 des Tunnels Blessberg und am Nordportal des Tunnels Goldberg jeweils auf eine Gesamtfläche von 3 000 m<sup>2</sup> zu vergrößern.

- 9 Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich nicht geäußert.
- 10 Die Beigeladene verteidigt den Planfeststellungsbeschluss und beantragt, den Antrag abzulehnen.

## II

- 11 1. Das Bundesverwaltungsgericht ist gemäß § 5 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 5 und § 11 Abs. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz - VerkPBG) vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174), zuletzt geändert durch Art. 464 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) für die Entscheidung über den Antrag zuständig. Nach diesen Vorschriften entscheidet das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Bundeseisenbahnstrecken zwischen den neuen Bundesländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes betreffen, sofern die Planung - wie hier - vor dem 17. Dezember 2006 begonnen wurde. Diese Zuständigkeit wird grundsätzlich weit verstanden. Sie erfasst alle Verwaltungsstreitsachen, die einen unmittelbaren Bezug zu konkreten Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 1 VerkPBG haben (BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 4 A 2.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:280416U4A2.15.0] - juris Rn. 15 m.w.N.). Eine Streitigkeit betrifft das Planfeststellungsverfahren, wenn sie Teil der genehmigungsrechtlichen Bewältigung des Vorhabens ist; § 5 Abs. 1 Satz 1 VerkPBG

verlangt, dass über die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung für ein solches Vorhaben gestritten wird (BVerwG, Beschluss vom 15. Juni 2011 - 7 VR 8.11 - Buchholz 407.3 § 5 VerkPBG Nr. 20 Rn. 5 m.w.N.).

- 12 Der hiernach erforderliche unmittelbare Bezug der 7. Planänderung zum Vorhaben "Errichtung des VDE 8.1, NBS Ebensfeld - Erfurt" ist gegeben. Die Planänderung soll Probleme bewältigen, die dieses Vorhaben bei einer Betriebsstörung oder einem Unfall in einem der geplanten Eisenbahntunnel verursacht. Eisenbahninfrastrukturen müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 AEG). Mit den im Planfeststellungsbeschluss vom 20. Januar 1995 vorgesehenen Rettungsplätzen genügt das Vorhaben diesen Anforderungen nicht. Ohne die Planänderung dürfte es nicht in Betrieb genommen werden. Der Beschleunigungszweck des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes hat sich mithin nicht bereits durch die Erteilung des Baurechts für die Strecke erledigt. Jedenfalls solange das planfestgestellte Vorhaben nicht in Betrieb genommen wurde, ist das Bundesverwaltungsgericht auch für Streitigkeiten über Planänderungen zur Anpassung des Vorhabens an geänderte Sicherheitsanforderungen zuständig. Dass nicht über die Rechtmäßigkeit der ursprünglichen Planfeststellung gestritten wird, weil sich die streitigen Anforderungen an die Sicherheit aus Vorschriften ergeben, die erst nach Zulassung des Vorhabens erlassen wurden, ändert hieran nichts.
- 13 2. Der Antrag bleibt ohne Erfolg. Die Voraussetzungen des § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO liegen nicht vor. Der Antragsteller hat weder einen Anordnungsanspruch (2.1) noch einen Anordnungsgrund (2.2) glaubhaft gemacht (§ 123 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 920 Abs. 2 ZPO).
- 14 2.1.1 Zweifelhaft ist bereits, ob der Antragsteller in Bezug auf die Größe der Rettungsplätze eine wehrfähige Rechtsposition innehat. Als von der Fachplanung betroffener Landkreis ist er auf die Rüge von Vorschriften beschränkt, die seinem Schutz dienen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2013 - 4 A 1.13 - BVerwGE 148, 353 Rn. 23). Er macht geltend, eine Vergrößerung der Rettungsplätze sei gemäß § 4 Abs. 1 AEG in Verbindung mit der EBA-Richtlinie



geboten. Die Sicherheitsanforderungen, denen Eisenbahninfrastrukturen nach diesen Vorschriften genügen müssen, sollen die durch den Betrieb von Eisenbahnen potentiell gefährdeten Personen vor Schäden an Leib, Leben und Eigentum bewahren (Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, § 4 Rn. 2). Zu diesen Personen gehört der Antragsteller nicht. Ob das Thüringer Gesetz über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz (Thüringer Brand- und Katastrophenschutzgesetz - ThürBKG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 2008 (GVBl. 2008, 22) ihm das Recht verleiht, eine Vergrößerung der Rettungsplätze einzufordern, ist ebenfalls zweifelhaft. Die Aufgabe des Katastrophenschutzes erfüllen die Landkreise als Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises (§ 2 Abs. 2 Satz 2 ThürBKG). Insoweit stehen ihnen eigene Rechte nicht zu. Der Brandschutz und die Allgemeine Hilfe sind zwar Pflichtaufgaben des eigenen Wirkungskreises (§ 2 Abs. 2 Satz 1 ThürBKG). Selbst wenn auf den Rettungsplätzen nicht nur Aufgaben des Katastrophenschutzes, sondern auch solche des Brandschutzes und der Allgemeinen Hilfe zu erfüllen sein sollten, würde dies jedoch nicht ohne Weiteres auf eine wehrfähige Rechtsposition des Antragstellers führen. Auf Klagen von kommunalen Gebietskörperschaften hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass aus der Selbstverwaltungsaufgabe, eine Feuerwehr oder jedenfalls bestimmte Feuerwehreinrichtungen zu unterhalten, kein Anspruch auf Durchsetzung eines bestimmten Rettungs- oder Sicherheitskonzepts bei planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen folgt. Das bauliche Sicherheitskonzept habe lediglich Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen bei Schadensfällen und mithin bei Hilfeleistungen, zu denen die Feuerwehr verpflichtet sei und auf die sie sich einzustellen habe; es ginge zu weit, der Gebietskörperschaft unter Berufung auf die Funktionsfähigkeit ihrer Feuerwehr ein Recht einzuräumen, diese Rahmenbedingungen im Klagewege kontrollieren und mitgestalten zu können (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 43.04 - juris Rn. 24). In seiner jüngeren Rechtsprechung hat es allerdings eine Klagebefugnis der Gebietskörperschaft bejaht, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Vorhaben die Erfüllung der Selbstverwaltungsaufgabe wesentlich erschwert. Ob ein Landkreis im Hinblick auf seine Aufgabe, eine Feuerwehreinanzleitstelle und eine Kreisfeuerwehrzentrale zu unterhalten, geltend machen kann, dass ein Autobahntunnel mit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage ausgestat-

tet werden müsse, hat es offen gelassen (BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 11.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:280416U9A11.15.0] - juris Rn. 13, 18; vgl. auch Urteil vom 22. Oktober 2013 - 9 A 13.12 - juris Rn. 14). Der Antragsteller hat gemäß § 6 ThürBKG im Brandschutz, in der Allgemeinen Hilfe und im Katastrophenschutz u.a. die Aufgabe, Stützpunktfeuerwehren und andere Feuerwehren mit überörtlichen Aufgaben zu planen (Nr. 2), Alarm- und Einsatzpläne aufzustellen und fortzuschreiben (Nr. 3) und sonstige, zur wirksamen Verhütung und Bekämpfung von überörtlichen Gefahren notwendige Maßnahmen zu treffen (Nr. 4). Dass die Erfüllung dieser Aufgaben, soweit sie solche des eigenen Wirkungskreises sind, durch die Weigerung der Beigeladenen, die Rettungsplätze weiter zu vergrößern, wesentlich erschwert wird, hat der Antragsteller nicht substantiiert dargelegt.

- 15 2.1.2 Unabhängig hiervon kann jedenfalls im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nicht festgestellt werden, dass die geforderte Vergrößerung der Rettungsplätze in der Sache geboten ist. Nach der EBA-Richtlinie sind auch Rettungsstollen Notausgänge im Sinne der Richtlinie (Nr. 1.2 "Notausgänge"); weiter heißt es, dass Rettungsstollen - wie hier im Blessberg - parallel zum Fahrtunnel verlaufen und verschiedene Notausgänge aus dem Fahrtunnel an einen gemeinsamen Ausgang anbinden können (Nr. 1.2 "Rettungsstollen"). Nr. 2.6 der EBA-Richtlinie verlangt, dass an den Tunnelportalen und Notausgängen jeweils ein Rettungsplatz anzuordnen ist und dass der Rettungsplatz eine Gesamtfläche von mindestens 1 500 m<sup>2</sup> aufzuweisen hat. Die EBA-Richtlinie lässt also die Bündelung von Notausgängen ausdrücklich zu, ohne an die Größe des zugeordneten Rettungsplatzes besondere Anforderungen zu stellen. Das spricht dafür, dass eine Fläche von 1 500 m<sup>2</sup> auch in diesem Fall grundsätzlich als ausreichend angesehen wird. Die EBA-Richtlinie geht offenbar davon aus, dass ein Rettungsplatz mit einer Gesamtfläche von 1 500 m<sup>2</sup> in aller Regel selbst dann ausreicht, wenn alle zu evakuierenden Personen - aus welchen Gründen auch immer - auf diesen einen Rettungsplatz geleitet werden müssen. Anderenfalls wäre nicht verständlich, warum nur bei langen und sehr langen Tunneln an den Tunnelportalen und Notausgängen jeweils ein Rettungsplatz anzuordnen ist, bei anderen Tunneln, also solchen mit einer Länge zwischen 500 m und 1 000 m (Nr. 1.2 "Tunnel"), aber ein einziger Rettungsplatz genügt

(Nr. 2.6 EBA-Richtlinie). Dass ein Rettungsplatz mit einer Gesamtfläche von 1 500 m<sup>2</sup> generell nicht ausreicht, um alle aus einem Zug zu evakuierenden Personen zu versorgen, ergibt sich aus dem Vorbringen des Antragstellers nicht.

- 16 Dass hier besondere Umstände vorliegen, die es gebieten könnten, abweichend von der Regel für die Rettung über den Notausgang 8 weitere Flächen anzulegen, erscheint allerdings nicht von vornherein ausgeschlossen. Der Antragsteller hat unwidersprochen geltend gemacht, dass die Anfahrt zum Rettungsplatz für den Notausgang 8 besonders lang und fahrtechnisch außergewöhnlich anspruchsvoll ist. Die Beigeladene ist bereits verpflichtet worden, in der Nähe des Notausgangs 8 ergänzend weitere Teilflächen von ca. 500 m<sup>2</sup> nutzbar zu machen (PFB S. 50). Ob die besonderen Schwierigkeiten der Erreichbarkeit des Notausgangs durch Schaffung weiterer Flächen ausgeglichen werden können und müssen, kann im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes nicht geklärt werden.
- 17 Einen Grund, den Rettungsplatz am Nordportal des Tunnels Goldberg auf 3 000 m<sup>2</sup> zu vergrößern, hat der Antragsteller ebenfalls nicht hinreichend dargelegt. Zwar ist nach der EBA-Richtlinie bei langen Tunneln "an den Tunnelportalen und Notausgängen *jeweils* ein Rettungsplatz anzuordnen"; zugleich sind die Rettungsplätze aber möglichst nahe an den Tunnelportalen und Notausgängen anzuordnen (Nr. 2.6 EBA-Richtlinie). Wenn - wie hier am Nordausgang des Tunnels Goldberg - Notausgang und Tunnelportal unmittelbar nebeneinander ins Freie führen, liegt es nahe, einen gemeinsamen Rettungsplatz anzulegen. Insoweit dürfte sich die Rettungssituation nicht anders darstellen als bei der Bündelung von zwei Notausgängen in einem Rettungsstollen.
- 18 Dass sich aus der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der "Sicherheit in Eisenbahntunneln" im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 S. 394) weitergehende Anforderungen an Rettungsplätze ergeben könnten, ist nicht ersichtlich. Die Verordnung verlangt die Einrichtung von Brandbekämpfungsstellen (Nr. 4.2.1.7 des Anhangs). Das sind

Orte inner- oder außerhalb des Tunnels, an denen Brandbekämpfungsausrüstung genutzt werden kann und wo Reisende und Zugpersonal sich aus dem Zug evakuieren können (Nr. 2.4 Buchst. c des Anhangs). Außerhalb der Tunnelportale muss der freie Bereich um die Brandbekämpfungsstelle mindestens 500 m<sup>2</sup> groß sein (Nr. 4.2.1.7 Buchst. d des Anhangs). Des Weiteren verlangt die Verordnung die Einrichtung eines sicheren Bereichs (Nr. 4.2.1.5.1 des Anhangs). Das ist ein Ort innerhalb oder außerhalb von Tunneln, an dem die Reisenden und das Zugpersonal nach der Evakuierung aus dem Zug Schutz finden und der für die Notfalldienste zugänglich ist (Nr. 2.4 Buchst. b und Nr. 4.2.1.5.2 Buchst. a des Anhangs). Der sichere Bereich muss die Evakuierung aus Zügen, die im Tunnel verkehren, ermöglichen und eine Kapazität aufweisen, die der maximalen Kapazität der Züge entspricht, die auf der Tunnelstrecke verkehren (Nr. 4.2.1.5.1 Buchst. a des Anhangs). Diese Anforderungen dürften durch einen Rettungsplatz mit einer Fläche von 1 500 m<sup>2</sup> abgedeckt sein.

- 19 2.2 Schließlich fehlt auch ein Anordnungsgrund. Mit dem Antrag, das Eisenbahn-Bundesamt zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Verpflichtung der Beigeladenen zu ergänzen, die beiden Rettungsplätze auf jeweils 3 000 m<sup>2</sup> zu vergrößern, begehrt der Antragsteller eine endgültige Vorwegnahme der Hauptsache. Einem solchen Antrag ist nur ausnahmsweise dann stattzugeben, wenn das Abwarten in der Hauptsache für den Antragsteller schwere und unzumutbare, nachträglich nicht mehr zu beseitigende Nachteile zur Folge hätte (BVerwG, Beschluss vom 10. Februar 2011 - 7 VR 6.11 - juris Rn. 6 m.w.N.). Derartige Nachteile hat der Antragsteller nicht glaubhaft gemacht. Durch die Planänderung hat sich die Fläche der Rettungsplätze gegenüber der ursprünglichen Planung in etwa verfünffacht. Sollte das Hauptsacheverfahren ergeben, dass diese Fläche noch immer nicht ausreicht und der Antragsteller eine weitere Vergrößerung verlangen kann, könnte der Anspruch auch nachträglich erfüllt werden. Soweit der Antragsteller geltend macht, ohne eine Vorwegnahme der Hauptsache werde billigend der Tod von Unfallopfern in Kauf genommen, den die Rettungskräfte wegen objektiver Unmöglichkeit nicht verhindern könnten, hat er - wie dargelegt - gerade nicht glaubhaft gemacht, dass die nunmehr vorgesehenen Rettungsplätze im Ereignisfall für eine Rettung der Unfallopfer nicht ausreichen. Im Übrigen können gerade die Aufnahme des

Testbetriebs und die anstehenden Übungen mit den Einsatzkräften wertvolle Erkenntnisse dazu erbringen, ob überhaupt und gegebenenfalls wo und in welchem Umfang weitere Flächen für die Rettung erforderlich sind.

- 20 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO, die Festsetzung des Streitwertes auf § 52 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 1 GKG. Der Senat hat den Streitwert in der Hauptsache mit 20 000 € angesetzt, also mit  $\frac{1}{3}$  des Betrags für eine Anfechtungsklage einer drittbetroffenen Gemeinde. Das Begehren des Antragstellers ist - anders als in Nr. 34.3 des Streitwertkatalogs (60 000 €) vorausgesetzt - nicht auf Aufhebung, sondern lediglich auf Ergänzung des Plans gerichtet. Für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes wird dieser Betrag zu  $\frac{3}{4}$  angesetzt, weil der Antragsteller eine weitgehende Vorwegnahme der Hauptsache begehrt (vgl. Nr. 1.5 des Streitwertkatalogs).

Dr. Philipp

Liebler

Dr. Kuhlmann