

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 9 A 55.03

Verkündet
am 29. September 2004
Ott
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 29. September 2004
durch die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storst, Vallendar,
Prof. Dr. Rubel, Prof. Dr. Eichberger und Dr. Nolte

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der
außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1 und 2.

G r ü n d e :

I.

Der Kläger wendet sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) im Planungsabschnitt Erkner-Fürstenwalde. Dem liegt im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde:

1. Im Februar 2002 beantragte die Beigeladene zu 1 bei der Beklagten die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die zweite Ausbaustufe des genannten Vorhabens. Nach dem eingereichten Plan ist u.a. vorgesehen, die an der zweigleisigen Strecke im Bahnhof H. vorhandenen beiden Außenbahnsteige abzurechen und

durch wesentlich höhere, kürzere und schmalere Bahnsteige mit 76 cm Höhe, 140 m Länge und 2,45 m Breite zu ersetzen. Bei dem östlich an den Bahnhof angrenzenden Bahnübergang der Landesstraße L 385 soll die vorhandene elektrische Vollschrankschrankeanlage, die nicht an die neue elektronische Sicherungstechnik angepasst werden kann, durch eine automatische zugbediente, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung entsprechende Anlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ersetzt werden. Dabei soll die Landesstraße im Bahnübergangsbereich auf einer Länge von 92 m um 3,5 m nach Osten verschoben werden, um Platz zum Aufstellen der Lichtzeichen und Schrankenbäume sowie zur Verlegung der Bahnsteigzugänge außerhalb des Gefahrenbereichs der Eisenbahnanlage zu schaffen und eine geradlinigere Trassierung der Straße in diesem Bereich zu erreichen. Die Straße soll an der Westseite um einen 2 m breiten Gehweg ergänzt werden, der die Wegebeziehungen zwischen den Bahnsteigzugängen sicherer gestalten soll.

In dem zum Plan gehörenden Erläuterungsbericht wurde ausgeführt, die neue Ausrüstung des Bahnübergangs erfordere neben der Verlegung der Landesstraße auch die Anpassung der Bahnsteigzugänge an die geänderte Höhe der Bahnsteige und an die neue Lage der Schrankenbäume. Wegen der örtlich beengten Verhältnisse sei es außerdem erforderlich, die Zugänge im Bereich der alten Bahnsteige neu zu bauen und die Bahnsteige um etwa 15 m nach Westen zu verschieben. Der 2,45 m breite Zugang zum südlichen Außenbahnsteig solle direkt auf den südlich der Bahn gelegenen "Bahnhofsvorplatz" und von dort zum neuen Gehweg an der Landesstraße führen. Der Zugang zum nördlichen Außenbahnsteig solle zwischen Empfangsgebäude und Gleisanlage sowie am Schrankenbaum und Lichtzeichen der Bahnübergangssicherungsanlage vorbei direkt zum Gehweg an der Landesstraße führen. Beide Zugänge sollen behindertengerechte Rampen mit maximal 6 % Neigung und eine Befestigung aus Betonsteinpflaster erhalten. Zur Gleisanlage sowie zu Schrankenbaum und Lichtzeichen hin sollen sie eingezäunt werden.

2. Der Kläger ist Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. ... und ... in Flur ... der Gemarkung H. Er erwarb diese Grundstücke aufgrund eines Kaufvertrages im Jahre 1996 vom Bundeseisenbahnvermögen mit der durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zugunsten der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen zu 1 und 2 grundbuchlich gesicherten Verpflichtung, alle Einwirkungen, die sich aus den Bahnanlagen und

dem Eisenbahnbetrieb für die Grundstücke und die hier vorhandenen oder neu zu errichtenden Baulichkeiten ergeben könnten, zu dulden und gegenüber dem Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form auf die Geltendmachung von Abwehrmaßnahmen nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zu verzichten. Das Flurstück Nr. ... ist mit einem Wohnhaus und mehreren Nebengebäuden bebaut und liegt südlich der zum Ausbau vorgesehenen Bahnstrecke. Zwischen ihm und dem Bahngelände verläuft entlang des südlichen Außenbahnsteigs des Bahnhofs H. das etwa 200 m lange und etwa 4 m breite Wegegrundstück Fl.-Nr. ..., das das Wohngrundstück Fl.-Nr. ... als Zufahrt mit der östlich gelegenen Landesstraße verbindet.

Das Bahngelände und der Zufahrtsweg des Klägers sind auf der gesamten Länge des Bahnsteigs durch einen Zaun voneinander getrennt. Der ca. 10 m lange Zugang zum Bahnsteig führte zwischen dem Zufahrtsweg des Klägers und der Gleisanlage östlich direkt zur Landesstraße und mündete dort innerhalb des durch das Andreaskreuz kenntlich gemachten Gefahrenbereichs unmittelbar vor der Schrankenanlage. Allerdings befand sich zwischen diesem Bahnsteigzugang und dem Zufahrtsweg des Klägers kein Zaun. Die Bahnreisenden nutzten deshalb tatsächlich auch den Zufahrtsweg des Klägers, um zum oder vom Bahnsteig zu gelangen, zumal sich südlich dieses Weges hier ein nach Art eines Bahnhofsvorplatzes parkähnlich gestaltetes Grundstück anschließt, das weder vom Zufahrtsweg noch von der Landesstraße durch einen Zaun getrennt ist.

3. Die Beklagte übersandte den Plan im April 2002 dem Brandenburgischen Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens. In den ausgelegten Planunterlagen war das Wegegrundstück Fl.-Nr. ... noch als bahneigenes Gelände eingetragen.

Innerhalb der Einwendungsfrist erhob der Kläger mit Schreiben vom 10. August 2002 u.a. Einwendungen gegen die zukünftige Beschallung des Bahnsteigs sowie gegen die Einmündung und den Übergang des Bahnsteigausgangs über sein Grundstück zum "Bahnhofsvorplatz". Er wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Wegegrundstück - anders als im Plan vermerkt - sein Eigentum sei.

Die Beigeladene zu 1 erwiderte hierauf in ihrer Stellungnahme vom 27. September 2002 und schlug dem Kläger im Zusammenhang mit der Änderung des Bahnsteigzugangs vor, den Wegeabschnitt zwischen der westlichen Kante des Zugangs und der westlichen Straßenkante von ihm zu erwerben und ihm gleichzeitig ein ständiges Wegerecht einzuräumen. Damit sei die Anfahrbarkeit seines Wohngrundstücks gesichert; gleichzeitig gehe die Verkehrssicherungspflicht für diesen Wegeabschnitt von ihm auf die Beigeladene zu 1 über.

Am 14. Januar 2003 wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden und Verbände zu dem Plan von der Anhörungsbehörde mit der Beigeladenen zu 1, den beteiligten Behörden und Verbänden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben hatten, erörtert. Dabei schlug der Kläger bezüglich des Bahnsteigzugangs vor, den ohnehin zu erneuernden Zaun zwischen seinem Zufahrtsweg und dem Bahnsteig bis an den Bahnübergang zu verlängern, um zu verhindern, dass die Reisenden über seinen Zufahrtsweg liefen. Die Beigeladene zu 1 lehnte dies ab, da die Reisenden dadurch entgegen den Vorschriften so geführt würden, dass sie die Schranken umgingen.

4. Nach erneuter Prüfung der Zuwegung zum Bahnsteig einschließlich der Frage der Eigentumsverhältnisse übersandte die Beigeladene zu 1 der Beklagten überarbeitete Unterlagen, aus denen sich ergab, dass nunmehr der Erwerb einer Teilfläche von 48 m² des Wegegrundstücks Fl.-Nr. ... an dessen östlichem Ende für den Bahnsteigzugang planfestgestellt werden sollte. Die Beklagte teilte dem Kläger mit Schreiben vom 16. April 2003 diese Änderung mit, wies darauf hin, dass dieser Grunderwerb für eine öffentliche Gehwegfläche zugunsten der Beigeladenen zu 3 erfolgen müsse, und gab dem Kläger Gelegenheit, sich innerhalb von zwei Wochen dazu zu äußern. Mit Schreiben vom 24. April 2003 trat der Kläger dieser Planänderung entgegen und erhielt seine Einwendungen gegen die vorgesehene Führung des Bahnsteigzugangs aufrecht.

5. Durch Beschluss vom 16. Mai 2003 stellte das Eisenbahn-Bundesamt den Plan für das Vorhaben fest. In der Nebenbestimmung 4.2 wurde angeordnet, in den Ausführungsunterlagen zum Bahnübergang im Bereich der Zufahrt zum Grundstück des Klägers eine Bordabsenkung vorzusehen und den Gehwegbereich zwischen Bord-

stein und der zugehörigen Grundstücksgrenze für eine Belastung mit Nutzfahrzeugen auszulegen. Die Einwendungen des Klägers gegen die vorgesehene Führung des Bahnsteigzugangs wurden mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Die Änderungen an der Zuwegung zum Bahnsteig bzw. zum Grundstück des Klägers ergäben sich aus der Notwendigkeit, einen verkehrstechnisch sicheren, nach dem einschlägigen Regelwerk gestalteten Bahnübergang herzustellen. Eine bloße Verlängerung der beiden bisher parallelen Zuwegungen scheidet damit aus. Eine parallele Führung beider Zuwegungen in verschwenkter Form sei ebenso abzulehnen, da die örtlichen Verhältnisse einer solchen Lösung entgegenstünden. Die gemeinsame Zuwegung bis zur jeweiligen Grundstücksgrenze sei - gemessen an der Frequentierung des Bahnsteigs - möglich und auch dem Kläger zumutbar. Er werde in seinen Rechten dadurch nicht eingeschränkt, da die abgetretene Fläche als öffentliche Gehwegfläche genutzt werde und zugleich als seine Grundstückszufahrt hergerichtet werde. Die Grundstücksinanspruchnahme zur Gewährleistung eines öffentlichen Bahnsteigzugangs von öffentlichem Straßenland aus liege daher im öffentlichen Interesse.

6. Gegen den ihm am 10. Juli 2003 zugestellten Planfeststellungsbeschluss hat der Kläger am 11. August 2003, einem Montag, die vorliegende Klage erhoben und diese zugleich wie folgt begründet:

Die vorgesehene Führung des südlichen Bahnsteigzugangs über das Wegegrundstück Fl.-Nr. ... sei nicht erforderlich, da die Wegeführung wie bisher unter Vermeidung einer Inanspruchnahme dieses Grundstücks erfolgen könne. Die Planfeststellungsbehörde habe dies nicht sachlich unvoreingenommen geprüft, da die erforderlichen Baumaßnahmen bereits vor der letzten Anhörung des Klägers vorgenommen worden seien. Die Möglichkeit einer direkten Zuwegung vom Bahnsteig zur Straße habe die Beklagte nicht ausreichend in den Abwägungsvorgang einbezogen. Es sei in keiner Weise ersichtlich, warum ein verkehrstechnisch sicherer Zugang nicht im unmittelbaren Einmündungsbereich zur Straße hätte geschaffen werden können. Die Begründungspflicht der Planfeststellungsbehörde sei in diesem Punkt verletzt. Der Mangel der Begründung indiziere einen materiellen Abwägungsfehler.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 16. Mai 2003 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, mit dem Bau des neuen südlichen Außenbahnsteigs sei erst nach dem Planfeststellungsbeschluss begonnen worden. Dem Wunsch des Klägers, die bisherige Lage des Bahnsteigzugangs beizubehalten, habe aufgrund entgegenstehender öffentlicher Sicherheitserfordernisse nicht entsprochen werden können. Nach den Richtlinien der Deutschen Bahn für die Planung von Personenbahnhöfen und Bahnübergangsanlagen sollten Fußgängerrampen mindestens 2,40 m breit sein und im Bahnübergangsbereich einmündende Wege so geführt werden, dass sie vor den Sicherungseinrichtungen des Bahnübergangs in die über den Bahnübergang führende Straße einmünden. Diese Anforderungen an die Führung des Bahnsteigzugangs im vorliegenden Fall leiteten sich auch daraus ab, dass nach der Richtlinie für die Planung von Personenbahnhöfen die Zugänge zu den Bahnsteigen gleichzeitig Flucht- und Rettungswege von den Bahnsteigen aus in ungefährdete Bereiche seien und die dafür notwendige Breite aufweisen müssten. Der Bahnsteigzugang sei mit einer zwischen den Handläufen nutzbaren Breite von 2,40 m planfestgestellt worden. Der Standort des Lichtzeichens sei entsprechend der Örtlichkeit so festgelegt worden, dass der Mast innerhalb der durch den Zugang entstehenden Geländerflucht angeordnet sei. Der in der Richtlinie für die Planung von Bahnübergangsanlagen vorgesehene Abstand von ca. 1 m zwischen dem Maststandort und dem Schrankenantrieb sei ein Mindestmaß, das nicht unterschritten werden dürfe. Nach dem festgestellten Plan betrage dieser Abstand hier 1,80 m. Eine Verringerung um ca. 80 cm hätte jedoch eine Inanspruchnahme des Grundstücks des Klägers nicht vermieden. Stattdessen wären Flächen mit Funktionsüberschneidungen entstanden, die zu unklaren verkehrsrechtlichen Verhältnissen geführt hätten. Auch wäre letztlich mehr Fläche versiegelt worden als unbedingt erforderlich.

Die Inanspruchnahme von ca. 48 m² des Wegegrundstücks sei unvermeidlich, da der Bahnsteigzugang einen Anschluss an das öffentliche Straßenland aufweisen müsse.

Da der Kläger für sein Grundstück einen gleichen Anspruch habe, sei im Planfeststellungsbeschluss festgelegt, dass die Fläche keine Bahnfläche werde, sondern von der Beigeladenen zu 1 für die Beigeladene zu 3 als öffentliche Straßenfläche zu erwerben sei. Mit dem Planfeststellungsbeschluss sei sie damit eine gewidmete Fläche. Die geringe flächenmäßige Inanspruchnahme des Grundstücks des Klägers sei die einzige Möglichkeit, die Situation am Bahnübergang entsprechend den anerkannten Regeln der Technik für die Öffentlichkeit sicher zu gestalten und damit den öffentlichen Zugang zum Bahnsteig unabhängig von der Benutzung des Wegegrundstücks des Klägers dauerhaft zu gewährleisten.

Die Beigeladenen zu 1 und 2 beantragen ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Sie äußern Zweifel an der Rechtzeitigkeit der Klageerhebung und halten die Klage jedenfalls aus den von der Beklagten dargelegten Erwägungen für unbegründet. Hinsichtlich der Zuwegung zum südlichen Außenbahnsteig dränge sich unter Beachtung der geltenden Sicherheitsvorschriften eine Alternative zur planfestgestellten Lösung nicht auf. Der Kläger könne weiterhin auf dem Weg zu seinem Anwesen fahren. Schon seit unvordenklichen Zeiten werde das von der Beigeladenen zu 3 parkähnlich gestaltete Grundstück südlich der Straßeneinmündung dieses Weges von den Reisenden als Weg zum Bahnsteig genutzt, die dabei den Weg des Klägers überqueren. Bei diesem Teilstück des Weges handele es sich damit um eine tatsächliche öffentliche Sache, deren öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung sich mit der angefochtenen Planfeststellung nicht ändere.

Die Beigeladene zu 3 stellt keinen Antrag, tritt in der Sache jedoch der Auffassung der Beigeladenen zu 1 und 2 bei.

II.

Die Anfechtungsklage, gegen deren Zulässigkeit trotz der Zweifel der Beigeladenen zu 1 und 2 keine durchgreifenden Bedenken bestehen, ist unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der den Kläger in

seinen Rechten verletzt und die - vollständige oder teilweise - Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.

1. Aus der vom Kläger gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses erhobenen Rüge, die Planfeststellungsbehörde habe ihre Pflicht verletzt, die Zurückweisung seiner gegen die vorgesehene Führung des südlichen Bahnsteigzugangs gerichteten Einwendung zu begründen, lässt sich kein Grund für die Aufhebung dieses Beschlusses herleiten. Dabei kann dahinstehen, ob die in der Tat formelhaften Wendungen, mit denen der Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit einer gemeinsamen Zuwegung für den Bahnsteig und das Grundstück des Klägers darlegen wollte, den Anforderungen des § 39 Abs. 1 VwVfG entsprachen. Ein insoweit unterstellter Mangel wäre gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 VwVfG i.V.m. § 20 Abs. 7 Satz 2 Halbsatz 2 AEG unbeachtlich, weil die Beklagte jedenfalls im Klageverfahren ihre Entscheidung über diese Einwendung inhaltlich konkret und aussagekräftig begründet hat. Ob diese Begründung in der Sache gerichtlicher Kontrolle standhält, ist keine die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses betreffende Frage.

2. Aus dem Vortrag des Klägers und dem vom Gericht dazu ermittelten Sachverhalt folgt auch keine Verletzung des materiellen Rechts, die einen Anspruch des Klägers auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses begründen könnte. Insoweit rügt der Kläger Mängel bei der durch § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange. Ein solcher Mangel kann nur dann zur Aufhebung oder Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder auch zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen, wenn er gemäß § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG erheblich - also offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen - ist und nicht durch Planergänzung behoben werden kann (vgl. BVerwGE 100, 370 <372 f.>; 104, 123 <129>; 106, 241 <245>; stRspr). Dabei kann der Kläger als Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. ..., das in seinem östlichen Randbereich für das Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, die Prüfung beanspruchen, ob die Planung im Hinblick auf seinen durch das Eigentumsrecht geschützten Belang, hinsichtlich dieses Grundstücks von den enteignungsrechtlichen Vorwirkungen eines Planfeststellungsbe-

schlusses für ein Vorhaben verschont zu bleiben, das mangels hinreichender Beachtung öffentlicher Belange nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient (vgl. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG), dem Abwägungsgebot entspricht (vgl. BVerwGE 67, 74 <76 f.>; 69, 256 <270 f.>; 72, 15 <25 f.>; 74, 109 <110 f.>; stRspr). Bei dieser Prüfung anhand des Klagevorbringens ergeben sich jedoch keine Mängel der genannten, in § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG bezeichneten Art.

Soweit der Kläger geltend macht, die Planfeststellungsbehörde habe es abwägungsfehlerhaft abgelehnt, die Wegeführung des Bahnsteigzugangs in der bisherigen Form unter Vermeidung einer Inanspruchnahme seines Wegegrundstücks festzusetzen, ist ein offensichtlicher Abwägungsmangel weder dargetan noch den vom Gericht beigezogenen Unterlagen zu entnehmen. Der nicht näher substantiierte Vortrag des Klägers, "die erforderlichen Baumaßnahmen für die Durchsetzung des Planes" seien bereits vor seiner letzten, die Wegeführung ablehnenden Äußerung im Verwaltungsverfahren "umgesetzt" worden, erlaubt nicht den Schluss, dass der Abwägungsvorgang infolge unzulässiger tatsächlicher Verbindungen im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses gewissermaßen verkürzt war und deshalb zu dieser Zeit eine sachgerechte Abwägung nicht mehr stattgefunden hat. Dagegen spricht schon der vergleichsweise geringe Umfang der für die Wegeführung des Bahnsteigzugangs in der einen oder anderen Form erforderlichen Baumaßnahmen. Der substantiierten Behauptung der Beklagten, mit dem Bau des südlichen Außenbahnsteigs sei erst nach dem Planfeststellungsbeschluss begonnen worden, ist der Kläger zudem nicht entgegengetreten.

Abgesehen davon ist angesichts der eingehenden Begründung, die die Beklagte im Klageverfahren für die planfestgestellte Wegeführung gegeben hat, nichts dafür ersichtlich, dass eine - unterstellte - Vorwegnahme der Entscheidung bereits vor Abschluss der nachträglichen Anhörung des Klägers zum nunmehr beabsichtigten Erwerb einer Teilfläche seines Wegegrundstücks auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen wäre. Denn der Kläger hat in seiner Äußerung vom 24. April 2003 keine Gesichtspunkte vorgetragen, die über die bisherige Begründung seiner Einwendung gegen die Wegeführung des Bahnsteigzugangs hinausgingen.

Mit der vom Kläger bereits im Erörterungstermin vorgeschlagenen Alternative, den Bahnsteigzugang getrennt von seinem Zufahrtsweg vom Bahnsteig aus nach Osten direkt zur Straße zu führen, hat sich die Beklagte in ihrer Klageerwiderung - wie bereits mehrfach erwähnt - eingehend auseinandergesetzt. Anhaltspunkte dafür, dass es sich dabei um ein "Nachschieben" ursprünglich nicht angestellter Ermessenserwägungen handelt, sind umso weniger erkennbar, als bereits die Beigeladene zu 1 im Erörterungstermin und die Beklagte selbst im Planfeststellungsbeschluss die auch jetzt noch für maßgeblich gehaltenen Aspekte der Verkehrssicherheit für die Ablehnung jener Alternative ins Feld geführt hatten, ohne dies freilich in dem jetzigen Vortrag vergleichbarer Breite auszuführen. Dass die Beklagte dabei die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen hat, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht, ist nicht ersichtlich.

Schon nach dem zum festgestellten Plan gehörenden Erläuterungsbericht war es ein Ziel der Neugestaltung des Bahnübergangs, die Verlegung der Bahnsteigzugänge außerhalb des Gefahrenbereichs der Eisenbahnanlage zu ermöglichen. Im Klageverfahren hat die Beklagte dieses Planungsziel dahin konkretisiert, dass nach den Richtlinien der Deutschen Bahn für die Planung von Personenbahnhöfen und Bahnüberganganlagen die Zugänge zu den Bahnsteigen gleichzeitig Flucht- und Rettungswege von den Bahnsteigen aus in ungefährdete Bereiche seien, bei Fußgängerrampen hierfür eine Breite von mindestens 2,40 m zwischen den Handläufen notwendig sei und im Bahnübergangsbereich einmündende Wege aus Sicherheitsgründen so geführt werden sollten, dass sie vor den Sicherungseinrichtungen des Bahnübergangs in die über den Bahnübergang führende Straße einmünden. Dem entspricht das in § 19 Abs. 2 Satz 1 StVO normierte Gebot an Fußgänger, bei Näherung eines Schienenfahrzeugs, gelbem oder rotem Lichtsignal oder Schließung der Schranken "in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang", also deutlich vor der Schranke und in sicherer Entfernung vom Gleisbereich, zu warten, um schon die Entstehung möglicherweise gefährdender Situationen zu verhindern (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. 2003, § 19 StVO Rn. 25). Die damit angesprochenen öffentlichen Belange haben objektiv erhebliches Gewicht. Sie sprechen auch dann noch gegen den in der mündlichen Verhandlung unter Vorlage von Lichtbildern konkretisierten Vorschlag des Klägers, den südlichen Bahnsteigzugang unter Verlängerung der vom

Bahnsteig herabführenden Rampe entlang des südlichen Gleises bis unmittelbar seitlich des Schrankenbaums und des Andreaskreuzes mit Lichtzeichen zu führen, wenn es - was nach dem vorliegenden Kartenmaterial zweifelhaft erscheint - möglich sein sollte, auf diese Weise ohne Inanspruchnahme des Wegegrundstücks des Klägers eine zwischen den Handläufen 2,40 m breite Verbindung zum Gehweg der Landesstraße zu schaffen. Denn der so entstehende Abgangs- und Warteraum für den Fußgängerverkehr vom Bahnsteig läge nicht vor, sondern neben den Sicherungseinrichtungen des Bahnübergangs und damit gerade nicht außerhalb des Gefahrbereichs der Eisenbahnanlage.

Demgegenüber hat die von der planfestgestellten Lösung betroffene Eigentümerposition des Klägers an dem in Anspruch genommenen Teil seines Wegegrundstücks objektiv nur ein eher geringes Gewicht. Unstreitig dient dieser Teil seines Grundstücks seit langer Zeit einem in der Annahme der Rechtmäßigkeit geübten und sowohl vom Kläger selbst als auch von seiner Rechtsvorgängerin widerspruchslos geduldeten öffentlichen Fußgängerverkehr, der frei und unbehindert stattgefunden hat. Unter diesen Umständen spricht viel dafür, dass es sich insoweit - beschränkt auf den Fußgängerverkehr - um einen öffentlichen Weg kraft unvordenklicher Verjährung handelt (vgl. dazu Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, Kap. 4 Rn. 5 f.). Abgesehen davon hat der Kläger in der mündlichen Verhandlung vorgetragen, er habe gegen diesen Fußgängerverkehr, den er auch bei der von ihm gewünschten Alternative im Gehwegbereich zwischen seiner Grundstücksgrenze und dem Bordstein der nach Osten verlegten Fahrbahn der Landesstraße ohnehin dulden müsste, weiterhin nichts einzuwenden, sondern wende sich nur deshalb gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums, weil er die einheitliche Pflasterung des Zufahrtsweges in voller Länge erhalten sehen wolle.

Angesichts dieser Sachlage ist ein Abwägungsfehler der Beklagten bei ihrer Verwerfung der vom Kläger vorgeschlagenen Alternative nicht dargetan. Vielmehr musste sich wegen der unter Sicherheitsaspekten problematischen Nähe des Bahnsteigs zum Bahnübergang und der schon bisher bestehenden tatsächlichen Nutzungsverhältnisse die vom Kläger speziell in der mündlichen Verhandlung vorgeschlagene Führung des Bahnsteigzugangs der Planfeststellungsbehörde nicht aufdrängen.

Dass unter diesen Umständen der Erwerb der betroffenen Teilfläche des Wegegrundstücks des Klägers für die Beigeladene zu 3 unter gleichzeitiger Widmung zur öffentlichen Straßenfläche sachgerecht war, wird vom Klagevorbringen nicht schlüssig in Frage gestellt. Die rechtlich mögliche Lösung, dem Kläger das Eigentum trotz Widmung zu belassen, wäre für diesen wirtschaftlich nicht sinnvoll, würde wegen der notwendigen gegenseitigen Mitwirkungsrechte bei Verfügungen und Maßnahmen, die sowohl das Eigentum als auch die Straßenbaulast berühren, Verwaltung und Rechtsschutz erschweren und wird deshalb auch von § 13 Abs. 1 BbgStrG im Regelfall ausgeschlossen. Das ästhetische Interesse des Klägers an der Erhaltung der alten Pflasterung auch in diesem öffentlichen Bereich seines Zufahrtsweges begründet schon wegen der damit verbundenen Probleme der Unterhaltung und Verkehrssicherung keine Ausnahme von dieser Regel.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO.

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Rubel

Prof. Dr. Eichberger

Dr. Nolte

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10 000 € festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG a.F. i.V.m. Nr. II 1.2.2., 33.2 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

Dr. Storost

Vallendar

Prof. Dr. Eichberger