



VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Namen des Volkes
Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

- Kläger -

prozessbevollmächtigt:

- zu 1, 2, 3, 4, 5 -

gegen

Land Baden-Württemberg,
vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart,
- Wirtschaft und Infrastruktur - Abteilung 2 / Referat 24,
Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart

- Beklagter -

beigeladen:

prozessbevollmächtigt:

wegen Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der S-Bahnstrecke von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern (Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2022)

hat der 5. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Albrecht, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Matejka und den Richter am Verwaltungsgerichtshof Hepperle auf die mündliche Verhandlung vom 4. Mai 2023

für Recht erkannt:

Die Klagen werden abgewiesen.

Von den Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen die Kläger zu 1 und 2 ein Drittel als Gesamtschuldner, die Kläger zu 3 und 4 ein Drittel als Gesamtschuldner und die Klägerin zu 5 ein Drittel.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 30. Juni 2022 für die Verlängerung der S-Bahnstrecke von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern (a. d. F.).

Die Kläger zu 1 und zu 2 sind Eigentümer des Grundstücks Flst. Nr. xxx (Axxxxxxxstraße xx), die Kläger zu 3 und 4 sind Eigentümer des Grundstücks Flst. Nr. xxx (Axxxxxxxstraße xx) und die Klägerin zu 5 ist Eigentümerin des Grundstücks Flst. Nr. xxx (Axxxxxxxstraße xx) der Gemarkung Filderstadt-Sielmingen. Die Grundstücke liegen nördlich der Axxxxxxxstraße und sind jeweils mit einem Wohnhaus, Garagen und anderen Nebenanlagen bebaut. Nördlich der Grundstücke verläuft ein Schotterweg, über welchen die Garagen

angefahren werden. Nördlich hiervon, getrennt durch einen Grünstreifen, verläuft auf der ehemaligen Filderbahntrasse ein asphaltierter Radweg. Wiederum nördlich hiervon liegt das Gewerbegebiet „xxxx“, welches im Norden durch die Lxxxx (Nxxxxxxxxx Straße) begrenzt wird.

Gegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses ist die Verlängerung der S-Bahnstrecke von Filderstadt-Bernhausen, dem bisherigen Endpunkt der DB-Strecke 4861, über eine Haltestelle in Filderstadt-Sielmingen nach Neuhausen a.d.F. Das planfestgestellte Vorhaben liegt im Landkreis Esslingen auf den Gemarkungen der Großen Kreisstadt Filderstadt und der Gemeinde Neuhausen a.d.F. Die Filder, eine Hochebene südlich des Stuttgarter Talkessels, sind insbesondere durch landwirtschaftliche Flächen geprägt und infrastrukturell durch die Bundesautobahn A8, die Bundesstraße B27 und den Flughafen Stuttgart angeschlossen. Die ehemalige Strecke der Filderbahn (Degerloch - Möhringen - Leinfelden - Echterdingen - Bernhausen - Sielmingen - Neuhausen a.d.F. - Vaihingen - Böblingen) ist seit 1955 stillgelegt und Filderstadt-Sielmingen und Neuhausen a.d.F. verfügen seitdem über keinen Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV. Der Güterverkehr auf dieser Strecke wurde 1983 eingestellt. Ziel der planfestgestellten Maßnahme ist die Erschließung der Siedlungsschwerpunkte Filderstadt-Sielmingen und Neuhausen a.d.F. durch den Schienennahverkehr mit umsteigefreier Verbindung zum Flughafen und dem im Rahmen des Großvorhabens „Stuttgart 21“ neu entstehenden Filderbahnhof sowie zum Hauptbahnhof der Landeshauptstadt (LHS) Stuttgart. Dadurch sollen neue Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV auf den Fildern und der S-Bahn geschaffen werden, wodurch derzeit noch benötigte Umwege durch neue Direktverbindungen vermieden und die Fahrzeiten deutlich verkürzt werden sollen. Für die Umsetzung des Vorhabens wird der Neubau einer größtenteils zweigleisigen ca. 3,9 km langen Bahnstrecke mit zwei Stationen erforderlich. Die Neubaustrecke der S-Bahn wird Filderstadt-Bernhausen in östlicher Richtung verlassen und über eine Haltestelle im nördlichen Ortsteil von Filderstadt-Sielmingen in einen Kopfbahnhof in der Ortsmitte in Neuhausen a.d.F. münden. Dabei taucht die S-Bahntrasse westlich des Ortsrandes von Filderstadt-Sielmingen in einen Trog ab, um die Bxxxxxxxxstraße in einer Tiefe von ca. 9 m zu unterfahren. Der Trog ist so angeordnet, dass er im Norden

knapp außerhalb der privaten Grundstücke im Gebiet „xxxxxxx“ bleibt und im Süden zwischen der Absturzsicherung des Troges und den privaten Grundstücken Platz für eine Mischverkehrsfläche für Fußgänger, Radfahrer sowie für die Anlieger der Axxxxxxxxxstraße bietet, die so ihre Grundstücke von hinten anfahren können sollen. Damit wird der Verlegung des derzeit auf der ehemaligen Bahntrasse liegende Radwegs unmittelbar neben die künftige Trasse Rechnung getragen.

Zur Herstellung des auf der Gemarkung Sielmingen geplanten Trogs im sogenannten Baugrubenverbau müssen beidseits der Baugrube Verpressanker unter den privaten Grundstücken und somit auch unter den Grundstücken der Kläger eingebracht werden. Außerdem werden die Grundstücke der Kläger in ihren nördlichen Bereichen für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen (vgl. S. 149 des Erläuterungsberichts und Anlagen 14.3neu2 und 14.4neu2).

Dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss liegt folgendes Verfahren zu Grunde: Die Beigeladene beantragte mit Schreiben vom 27. Februar 2017 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das beschriebene Vorhaben. Am 6. April 2017 wurde im Amtsblatt der Gemeinde Neuhausen a.d.F. und am 7. April 2017 wurde im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Filderstadt Zeit und Ort der ersten Planauslage bekanntgemacht. In der Bekanntmachung wurde auf das Ende der Einwendungsfrist am 6. Juni 2017 hingewiesen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 24. April 2017 bis einschließlich 23. Mai 2017 in den Rathäusern der Großen Kreisstadt Filderstadt und der Gemeinde Neuhausen a.d.F. zur Einsichtnahme aus. Die Bekanntmachung und die Planunterlagen wurden zusätzlich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. Die betroffenen Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Beteiligten wurden um Stellungnahme gebeten. Mit Schriftsatz vom 15. Mai 2017 erhob die Klägerin zu 5 und mit Schriftsatz vom 2. Juni 2017 erhoben die Kläger zu 1 bis 4 Einwendungen gegen das Vorhaben.

Nach Überarbeitung einer in den Planunterlagen enthaltenen Grunderwerbsliste erschien am 22. Juni 2017 im Amtsblatt der Gemeinde Neuhausen a.d.F. und am 23. Juni 2017 im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Filderstadt eine ergänzende Bekanntmachung. Die überarbeiteten Planunterlagen lagen vom 26. Juni 2017 bis einschließlich 25. Juli 2017 aus und wurden zusätzlich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. Auf das Ende der Einwendungsfrist am 8. August 2017 wurde hingewiesen. Die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie ausgewählte potentiell betroffene Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme gebeten. Aufgrund der Novellierung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 1. Juni 2017 wurde die Äußerungsfrist bis zum 25. August 2017 verlängert.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie aufgrund sonstiger Erfordernisse nahm die Beigeladene eine erste Planänderung vor. Zeit und Ort der Auslage der geänderten Planunterlagen wurden am 9. Mai 2019 im Amtsblatt der Gemeinde Neuhausen a.d.F. und am 10. Mai 2019 im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Filderstadt ortsüblich bekannt gemacht. Die überarbeiteten Planunterlagen lagen vom 20. Mai 2019 bis einschließlich 19. Juni 2019 zur Einsichtnahme aus. Die Bekanntmachung und die überarbeiteten Planunterlagen wurden zusätzlich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. Die Einwendungsfrist endete am 3. Juli 2019, worauf hingewiesen wurde. Die betroffenen Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Beteiligten wurden um Stellungnahme gebeten. Mit Schriftsatz vom 21. Juni 2017 erhob die Klägerin zu 5 und mit Schriftsatz vom 2. Juli 2019 erhoben die Kläger zu 1 bis 4 weitere Einwendungen gegen das Vorhaben.

Am 6. Oktober 2020 wurden die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen sowie die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen eines Erörterungstermins in der Landesmesse Stuttgart mit der Beigeladenen, den Trägern öffentlicher Belange sowie den anwesenden Einwendern und Betroffenen diskutiert. Zudem haben am 10. Dezember 2020 zwei Kammertermine im Regierungspräsidium Stuttgart stattgefunden.

Im Nachgang zum Erörterungstermin kam es zu einer zweiten Planänderung. Zeit und Ort der Planauslage der geänderten Planunterlagen wurden am 8. Juli 2021 im Amtsblatt der Gemeinde Neuhausen a.d.F. und am 9. Juli 2021 im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Filderstadt ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung war zudem auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart abrufbar. Die überarbeiteten Planunterlagen wurden vom 19. Juli 2021 bis einschließlich 18. August 2021 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht und zusätzlich in Filderstadt und Neuhausen a.d.F. zur Einsichtnahme ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 1. September 2021, worauf hingewiesen wurde. Die betroffenen Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Beteiligten wurden um Stellungnahme gebeten. Das Regierungspräsidium Stuttgart verzichtete auf einen weiteren Erörterungstermin. Mit Schriftsatz vom 11. August 2021 erhob die Klägerin zu 5 und mit Schriftsatz vom 23. August 2021 erhoben die Kläger zu 1 bis 4 weitere Einwendungen gegen das Vorhaben.

Das Regierungspräsidium Stuttgart stellte am 30. Juni 2022 den Plan für das in Rede stehende Vorhaben fest und ordnete dessen sofortige Vollziehung an. Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses und die Rechtsbehelfsbelehrung wurden am 8. Juli 2022 im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, in der Stuttgarter Zeitung, in den Stuttgarter Nachrichten, in der Esslinger Zeitung und in der Filder-Zeitung öffentlich bekannt gemacht. Der ausgefertigte Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung des festgestellten Plans wurden außerdem vom 18. Juli 2022 bis zum 1. August 2022 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. In diesem Zeitraum wurden der ausgefertigte Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung des festgestellten Plans außerdem bei den Verwaltungen der Großen Kreisstadt Filderstadt und der Gemeinde Neuhausen a.d.F. zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Auf Zeit und Ort der Auslegung wurde in den Bekanntmachungen im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, in der Stuttgarter Zeitung, in den Stuttgarter Nachrichten, in der Esslinger Zeitung und in der Filder-Zeitung hingewiesen. Außerdem wurden sie am 7. Juli 2022 im Amtsblatt der Gemeinde Neuhausen a. d. F. und am 8. Juli im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Filderstadt

bekannt gemacht. In den Bekanntmachungen wurde darauf hingewiesen, dass mit dem Ende der Auslegungsfrist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt gilt.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wird unter anderem ausgeführt:

Das Vorhaben sei planerisch gerechtfertigt. Denn es stehe im Einklang mit den allgemeinen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Insbesondere stelle die Verlängerung der S-Bahn eine wichtige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dar, so dass die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen die Planung rechtfertigten. Durch das Vorhaben sollten die Siedlungsschwerpunkte Filderstadt-Sielmingen und Neuhausen a.d.F. durch den Schienennahverkehr mit umsteigefreier Verbindung zum Flughafen und dem neuen Filderbahnhof sowie zur LHS Stuttgart und dem Hauptbahnhof Stuttgart erschlossen werden. Damit gingen Verbesserungen einher. Darüber hinaus sei das Vorhaben auch erforderlich. Unter Berücksichtigung der mit der Schienenerschließung einhergehenden Verbesserungen und mit Blick darauf, dass ein Ausbau des ÖPNV ein Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV fördere und damit auch zu einer Verbesserung des Stadtklimas und insoweit zum Erreichen der festgelegten Klimaschutzziele nachhaltig beitrage, sei das Vorhaben vernünftigerweise geboten und gerechtfertigt. Es sei auch inhaltlich aus sachlichen Gründen gerechtfertigt. Denn es seien Verbesserungen im Sinne von Reisezeitverkürzungen festzustellen. Auch der zukünftige Entfall von Umstiegen wirke sich attraktivitätssteigernd aus. Daneben werde auch der zukünftige Filderbahnhof leistungsfähig und direkt angebunden. Reisende aus Filderstadt-Sielmingen und Neuhausen a.d.F. könnten zukünftig direkt im Filderbahnhof umsteigen und die dort geführten neuen Regionallinien nutzen.

Die Beigeladene habe die vorzugswürdigste Alternative zum Erreichen ihrer Planungsziele gewählt. Die Planfeststellungsbehörde habe alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen geprüft. Dabei seien die von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einbezogen

worden. Im Ergebnis sei es nicht zu beanstanden, dass die über weite Strecken nach wie vor vorhandene ehemalige Filderbahntrasse als Vorzugsvariante für die S-Bahn-Verlängerung gewählt worden sei, da sich die gesamte Entwicklung der Siedlungsgebiete und Wegenetze seit Jahrzehnten an dieser Trasse orientiert habe. Dafür spreche auch, dass die ehemalige Trasse, die heute teilweise als Radweg genutzt werde, ohnehin bereits eine gewisse Trennwirkung entfalte. Diese werde zwar durch die S-Bahn-Verlängerung noch erhöht, jedoch deutlich weniger als dies durch eine völlig anders trassierte S-Bahnstrecke zu erwarten wäre. Hinzu komme, dass sich die Grundstücke der ehemaligen Filderbahntrasse seit der Stilllegung im Eigentum der beiden Kommunen Filderstadt und Neuhausen a.d.F. befänden und die Fläche des ehemaligen Bahnhofs in Neuhausen a.d.F. sich im Eigentum der Beigeladenen befinde, so dass nur begrenzt Flächen Dritter in Anspruch genommen werden müssten. Im Gegensatz hierzu werde das Beibehalten des aktuellen Status quo, also eines Verzichts der Verlängerung der S-Bahnstrecke (sog. Null-Variante), den genannten Zielen der Planung nicht gerecht. Ein Ausbau der von Möhringen kommenden Stadtbahn sei aufgrund der ermittelten Folgekosten nicht weiterverfolgt worden. Eine Verschiebung der Strecke im Bereich Filderstadt-Sielmingen nach Norden würde zu erheblich größeren Eingriffen in privates Eigentum führen. Gleichzeitig würde der Haltepunkt Filderstadt-Sielmingen durch eine nordwärtige Verschiebung vom Siedlungsschwerpunkt abrücken, was zu längeren Wegen und somit zu einer geringeren Attraktivität der S-Bahn in Filderstadt-Sielmingen führen würde. Hinzu trete, dass es durch solch eine großräumige Variante zu einer stärkeren Trennwirkung als bei der Antragstrasse komme. Es sei daher nicht zu beanstanden, dass diese Variante nicht weiterverfolgt worden sei.

Das Vorhaben sei mit den verkehrlichen Belangen vereinbar. Insbesondere sei die geplante Umwandlung des parallel zur künftigen S-Bahntrasse verlaufenden bisherigen Rad- und Feldwegs zu einer Mischverkehrsfläche nicht zu beanstanden. Soweit einige Einwender die Nichteinhaltung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Ausgabe 2006 (RASt 06), rügten, sei zunächst festzuhalten, dass die RAST 06 Empfehlungen für die Breite von Fahrgassen und

die Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen (z.B. Oberflächen, Linienverlauf) enthielten, jedoch keine rechtsverbindlichen Normen darstellten. Vielmehr seien sie als anerkanntes technisches Regelwerk im Zusammenhang von § 9 StrG heranzuziehen. Dabei sei aber schon fraglich, ob ein privater Einwender die Ausgestaltung einer Straße berechtigt angreifen könne. Jedenfalls habe die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Filderstadt keine Bedenken gegen die Breite und Ausgestaltung der Mischverkehrsfläche vorgebracht. Vielmehr halte sie die vorgesehene Breite in der vorliegenden Konstellation für ausreichend. Letztlich verstoße die Planung weit überwiegend auch nicht gegen die empfohlene Breite in der RASSt 06, wonach Fahrgassen in Mischflächen in der Regel 3 m bis 4,5 m breit sein sollten. Hinzukommen sollten überwiegend als Gehflächen genutzte Bereiche, die in der Regel durch unterschiedliche Oberflächen (Material, Struktur, Farbe) gekennzeichnet würden. Hier werde der Weg (einschl. Randstein) eine Breite von mindestens 4 m haben, die nur auf Höhe der Gebäude Axxxxxxxxxstraße xx und xx auf einem kurzen Stücke mit 3,7 m unterschritten werde. Eine Zufahrt zu den hinterliegenden Garagen sei daher weiterhin möglich. Lediglich bei dem Gebäude Axxxxxxxxxstraße xx (Kläger zu 1 und 2) sei eine Anpassung der Garage notwendig, soweit diese auch künftig zum Abstellen eines Kraftfahrzeuges genutzt werden solle. Die Beigeladene werde daher den Eigentümern des Grundstücks auf Antrag die notwendigen Kosten für die Versetzung der dort befindlichen Garage erstatten. Verzichteten die Grundstückseigentümer auf eine Versetzung der Garage, werde die Beigeladene für den dauerhaften Entfall der aktuellen Nutzungsmöglichkeit zum Abstellen eines Kraftfahrzeuges eine einmalige angemessene Entschädigung in Geld leisten. Zudem habe sie zugesagt, den über eine Breite von 3 m hinausgehenden Teil der Mischverkehrsfläche aufzupflastern, so dass die Fahrgasse und der überwiegend als Gehfläche genutzte Bereich - wie in der RASSt 06 empfohlen - durch unterschiedliche Oberflächen gekennzeichnet werde. Soweit dennoch nicht alle Vorgaben der RASSt 06 umgesetzt würden, sei weiter zu berücksichtigen, dass die RASSt 06 die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten behandle. Hier handle es sich aber weder um eine Erschließungsstraße noch um eine Hauptverkehrsstraße. Vielmehr werde

der bisherige Rad- und Feldweg, über den einige Anlieger der Axxxxxxxxxstraße ihre Grundstücke „von hinten“ anführen, als Mischverkehrsfläche errichtet, um den Anwohnern weiterhin eine Erreichbarkeit ihrer Garagen zu ermöglichen. Nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Filderstadt sei dabei für den Kraftfahrverkehr nach derzeitiger Planung keine Ausfahrt in Richtung Bxxxxxxstraße vorgesehen, so dass die Anlieger nur in Richtung Sxxxxxxstraße ausfahren könnten und es somit zu keinen Begegnungen zwischen Kraftfahrzeugen kommen könne. Die Haupterschließung der Grundstücke erfolge baurechtlich bisher und künftig über die südlich der Grundstücke gelegene Axxxxxxxxstraße. Überdies habe die Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass eine breitere Mischverkehrsfläche technisch problemlos umsetzbar wäre, dies aber zwingend mit einer größeren Inanspruchnahme privater Flächen verbunden wäre und daher mit Blick auf das Minimierungsgebot unverhältnismäßig sei. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die geplante Breite weitgehend den Empfehlungen der RAST 06 für Erschließungsstraßen entspreche, obwohl es sich hier um keine Erschließungsstraße handle, halte auch die Planfeststellungsbehörde eine Verbreiterung der Mischverkehrsfläche für nicht geboten. Auch gingen einige ergänzende Einwendungen betreffend die Mischverkehrsfläche ins Leere, da sie auf Anforderungen an reine Geh- bzw. Radwege abstellten (z.B. Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen <EFA>), vorliegend aber eine Mischverkehrsfläche, also eine Fläche, die allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehe, entstehen solle. Zudem seien eine Steigerung des PKW-Verkehrs und eine unvermeidbare Gefährdung des Anliegerverkehrs auch bei Berücksichtigung des 15-Minuten-Taktes nicht zu erwarten. Vielmehr sei davon auszugehen, dass sich der PKW-Verkehr weiterhin auf die Anlieger beschränken werde. Die vorgesehene Breite sei u.a. mit Blick auf die vorgesehene beschränkte Fahrtrichtung für den Kraftverkehr in Richtung Sxxxxxxstraße und das geringe Kraftfahraufkommen als ausreichend anzusehen. Eine Verbreiterung der Mischverkehrsfläche, mit der zwingend der Verlust von Privatflächen einhergehen würde, wäre daher nicht verhältnismäßig. Insgesamt seien die geplante Breite und Ausgestaltung der Mischverkehrsfläche als auskömmlich anzusehen.

Das Vorhaben stehe auch dem in Art. 20a GG sowie im Klimaschutzgesetz (KSG) verankerten Klimaschutz, der nach § 13 KSG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sei, nicht entgegen. Ab Inbetriebnahme der verlängerten S-Bahn-Strecke sei mit einer nicht unerheblichen CO₂-Reduzierung zu rechnen, weshalb der bauzeitige CO₂-Ausstoß dem Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, nicht entgegenstehe. Das Vorhaben sei geeignet, den Modal Split, also den Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen, zugunsten des ÖPNV zu verschieben. Das künftige Verkehrsangebot werde aufgrund eintretender Fahrzeitverkürzungen sowie durch künftige Direktverbindungen deutlich schneller und attraktiver, so dass höchstwahrscheinlich ein nicht unerheblicher Teil der bisherigen Kraftfahrzeugnutzer künftig auf den klimafreundlicheren ÖPNV umsteigen werde. Insoweit sei davon auszugehen, dass der Klimaschutz bei Realisierung des Planvorhabens vorangetrieben werde. Da das KSG ein entsprechendes Optimierungsgebot aber nicht verlange, sondern schlicht eine Berücksichtigungspflicht des Zwecks und der Ziele des KSG vorsehe, hier aber sogar eine Verbesserung der CO₂-Bilanz zu erwarten sei, sei die Vorlage detaillierter CO₂-Berechnungen nicht erforderlich gewesen.

Am 1. September 2022 haben die Kläger hiergegen Klage erhoben und beantragt, deren aufschiebende Wirkung wiederherzustellen. Zur Begründung ihrer Klage machen sie mit Schriftsätzen vom 1. September und vom 10. November 2022 - auch unter Verweis auf ihr Vorbringen im Eilverfahren 5 S 1942/22 - im Wesentlichen geltend, sie seien klagebefugt, weil der angefochtene Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke durch die Beigeladene enteignungsrechtliche Vorwirkung habe. Daher könnten sie eine „Vollüberprüfung“, also eine objektive Rechtskontrolle, beanspruchen. Außerdem ergebe sich ihre Klagebefugnis aus ihrem Recht auf gerechte Abwägung und aus ihrem Interesse an der Beibehaltung der bisherigen planungsrechtlichen Situation, insbesondere auch im Hinblick auf die grundlegend umgestaltete verkehrliche Erschließung ihrer Grundstücke.

In der Sache sei der angefochtene Planfeststellungsbeschluss abwägungsfehlerhaft.

So begegne die Variantenauswahl durchgreifenden Bedenken. Denn der Beklagte dürfe sich nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich der Beigeladenen eine andere Linienführung hätte aufdrängen müssen. Vielmehr müsse er selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen. Dies habe er unterlassen.

Der Beklagte habe keinerlei Ermittlungen zur Feststellung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens angestellt. Das Vorhaben führe zu Verlusten von klimawirksamen Gehölzstrukturen und Einzelbäumen sowie zur Versiegelung von kalt- und frischluftproduzierenden Freiflächen. Hierfür weise der landschaftspflegerische Begleitplan in dem hier interessierenden Bereich keine Ersatzpflanzungen aus, sondern wolle einen Ausgleich weitgehend durch die Verrechnung mit Ökopunkten bewirken. Hierdurch werde für das Kleinklima aber kein Ausgleich herbeigeführt, sondern es verbleibe bei den prognostizierten erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die klimatische und lufthygienische Situation. Die Verengung der Betrachtung seitens des Beklagten auf den CO₂-Ausstoß übersehe dieses Problem und werde dem Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG deshalb nicht gerecht. Außerdem habe der Beklagte den Verkehr, der künftig umgeleitet werde, um die Haltestellen der verlängerten S-Bahn zu erreichen, ebenso unberücksichtigt gelassen, wie die allgemein zu erwartende Verkehrszunahme und die Rückkehr von ÖPNV-Nutzern zum Individualverkehr aufgrund der chronischen Überlastung und Verspätung der S-Bahnen. Insofern sei eine Gesamtbetrachtung geboten gewesen. Eine solche Gesamtbilanz habe der Beklagte nicht aufgestellt. Insbesondere seien die konkreten Klimabetrachtungen im Rahmen der verfahrensrechtlich gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung weder rechtlich noch tatsächlich geeignet gewesen, dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 2 KSG zu genügen, weil diese auf das standortbezogene lokale Klima beschränkt gewesen sei.

Außerdem verändere der angefochtene Planfeststellungsbeschluss die Erschließungssituation ihrer Grundstücke nachteilig. Gegenwärtig befinde sich

nördlich ihrer Grundstücke eine Zufahrt mit einer Breite von rund 3,8 m und einer Länge von 280 m. Diese Zufahrt werde von allen Anliegern der Axxxxxx-xxxxxstraße in Anspruch genommen, deren Grundstücke in Richtung der neuen Bahntrasse orientiert seien. Sie werde seit rund 40 Jahren durch die Anlieger genutzt und ihre Widmung sei durch die baurechtlichen Genehmigungen der zu ihr hin orientierten Garagen faktisch erweitert worden. Nördlich hiervon verlaufe - getrennt durch einen Grünstreifen - ein Radweg mit einer Breite von rund 2,50 m. Die gesamte Breite dieser Verkehrsflächen von 9,30 m werde durch das planfestgestellte Vorhaben auf 3,70 m reduziert und zu einer Mischverkehrsfläche gemacht. Dies sei mit einer Erschwerung ihrer Zufahrt und infolgedessen mit einer Beeinträchtigung ihres Anliegergebrauchs verbunden. Für diese Straßenplanung fehle dem Beklagten die Kompetenz, weil es sich hierbei nicht um eine notwendige Folgemaßnahme handle. Auch sei nicht ermittelt worden, ob die Mischverkehrsfläche tatsächlich ausreiche, um einen gefahrlosen Verkehr zu ermöglichen. Tatsächlich ermögliche ihre Ausbaubreite weder einen gefahrlosen Begegnungsverkehr noch ein Überholen von Radfahrern oder Fußgängern durch Kfz.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 30. Juni 2022 für die Verlängerung der S-Bahnstrecke von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung führt er - auch unter Verweis auf seine Erwidierungen im Eilverfahren 5 S 1942/22 - im Wesentlichen aus: Es sei eine ordnungsgemäße Alternativenprüfung durchgeführt worden. Die Planfeststellungsbehörde habe sich eingehend mit verschiedensten Alternativen (Ausbau der Stadtbahn, großräumige und kleinräumige Varianten) auseinandergesetzt. Im Ergebnis sei die Antragstrasse entlang der ehemaligen Filderbahntrasse gemessen an den Planungszielen die vorzugswürdigste Alternative und die Variantenauswahl habe keinen Abwägungsfehlern unterlegen.

Auch seien Aspekte des Klimaschutzes, insbesondere der Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele, angemessen berücksichtigt worden. Nicht zu bemängeln sei, dass die Planfeststellungsbehörde keine eigenen Ermittlungen zur Feststellung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens angestellt habe. Denn diese seien bereits vor dem Hintergrund, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Falle einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene trotz entstehender Lebenszyklusemissionen generell von einer Verminderung des CO₂-Ausstoßes ausgehe und derzeit wohl niemand den Ausbau des Schienenverkehrs als wesentlichen Bestandteil auf dem Weg zur Begrenzung des Klimawandels ernsthaft in Frage stellen dürfte, entbehrlich gewesen. Darüber hinaus seien eigene Untersuchungen und Berechnungen weder möglich noch geboten gewesen, da es aktuell keinerlei konkretisierende Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen für die praktische Umsetzung der behördlichen Ermittlungs- und Bewertungspflichten gebe und für das Planvorhaben auch keine hinterlegten Zahlen zu CO₂-Emissionen als vergleichbare Beurteilungsgrundlagen existierten. Schließlich müssten für das Planvorhaben keine klimarelevanten Böden, also weder CO₂-Senken noch CO₂-Speicher wie z.B. Moore, Wälder oder Grünflächen in Anspruch genommen werden, so dass auch keine entsprechenden Kompensationsmaßnahmen erforderlich seien. Auch sei es nicht erforderlich gewesen, das globale Klima in der Umweltverträglichkeitsprüfung ausdrücklich zu betrachten. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vorliegend noch anzuwendenden Recht erfordere eine solche Betrachtung nicht.

Schließlich sei die vorgesehene Mischverkehrsfläche nicht zu beanstanden, da sie weder zu einer Gefährdung im Straßenverkehr noch zu einer veränderten Erschließungssituation führe. Sie sei eine notwendige Folgemaßnahme zum Planvorhaben. Für die Zusammenlegung des bisherigen Radweges mit dem bisherigen Feldweg sei weder eine dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen der Kläger erforderlich noch führe die Zusammenlegung zu einem dauerhaften Wegfall der rückwärtigen Zufahrtsmöglichkeit. Insofern sei die

Behauptung, die Mischverkehrsfläche führe zu einer grundlegenden Umgestaltung der Erschließungssituation der Klägergrundstücke mit nachteiligen Folgerungen, offenkundig unzutreffend. Auch entstünden durch die Mischverkehrsfläche keine Gefahren für Anlieger oder andere Verkehrsteilnehmer. Es sei bereits fraglich, ob mit der Planung gegen einzelne Vorgaben technischer Regelwerke verstoßen werde, da insbesondere die geplante Mischverkehrsfläche mit einer Mindestbreite von 3,7 m den Vorgaben der RAS 06 entspreche. Darüber hinaus sei die RAS 06 hier nicht anwendbar, da sie die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauten Hauptverkehrsstraßen und anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten behandle. Die Haupterschließung der klägerischen Grundstücke erfolge aber baurechtlich bisher und künftig über die südlich der Grundstücke gelegene Axxxxxxxstraße. Über die Mischverkehrsfläche solle den Anwohnern lediglich eine fortdauernde Erreichbarkeit ihrer Garagen ermöglicht werden. Qualitativ sei sie weder mit einer Erschließungsstraße noch mit einer Hauptverkehrsstraße vergleichbar. Darauf komme es aber letztlich gar nicht an und es könne offenbleiben, ob hier sämtliche Vorgaben aller technischen Regelwerke eingehalten würden, da Abweichungen von den jeweiligen Empfehlungen im Einzelfall jedenfalls möglich seien. Dies müsse insbesondere gelten, wenn die zuständige Straßenverkehrsbehörde - wie hier - keine Zweifel an der Verkehrssicherheit habe.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Die Variantenauswahl sei nicht zu beanstanden. Insbesondere habe die Planfeststellungsbehörde den für sie geltenden Entscheidungsmaßstab nicht verkannt, indem sie sich - wie die Kläger meinen - den gerichtlichen Kontrollmaßstab zu Eigen gemacht hätte. Die Vorzüge der ehemaligen Filderbahntrasse bestünden unter anderem darin, dass sich die gesamte Entwicklung der Siedlungsgebiete und Wegenetze seit Jahrzehnten an dieser Trasse orientiert habe und sie nach wie vor noch eine gewisse Trennwirkung entfalte. Auch weise der Beklagte zu Recht darauf hin, dass sich die Grundstücke der ehemaligen Filderbahntrasse seit der Stilllegung im Eigentum der beiden Kommunen Filderstadt und Neuhausen a. d. F. befänden, so dass nur begrenzt Flächen Dritter

in Anspruch genommen werden müssten. Gleichwohl habe die Planfeststellungsbehörde Alternativlösungen dahin geprüft, ob diese die legitim gesetzten Ziele ebenso wie die Vorzugstrasse erreichen könnten und damit ernsthaft in Betracht kämen. Sie habe hierzu auch die von den einzelnen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belangen unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbezogen. Dies belege, dass sie sich gerade nicht auf die Frage zurückgezogen habe, ob sich eine der Alternativlösungen „aufdränge“. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der von den Klägern favorisierten Nordverschiebung der Trasse sei nicht erforderlich gewesen, sondern habe anhand offen zu Tage liegender Kriterien als weniger geeignet im Wege der Grobanalyse ausgeschieden werden dürfen.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss trage den Belangen des Klimaschutzes ausreichend Rechnung. Die Kläger übersähen, dass es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um ein Vorhaben des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs handle. Zweifellos sei auch ein solches Vorhaben in der Errichtungsphase und über seinen Lebenszyklus betrachtet mit dem Ausstoß von Treibhausgasen verbunden. Zugleich handle es sich aber um ein Vorhaben, das in hervorragender Weise dazu geeignet sei, zur Verminderung der Treibhausgasemissionen beizutragen. Der Ausbau des Schienenverkehrs und die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs gehörten nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu denjenigen Elementen, die zur Erreichung eines klimagerechten Verkehrssystems beitragen. Vor diesem Hintergrund habe es im Zusammenhang mit dem hier in Rede stehenden S-Bahn-Vorhaben, das der Neuerschließung eines Gebiets diene, keiner weitergehenden Untersuchung bedurft.

In Bezug auf die neu anzulegende Mischverkehrsfläche könnten sich die Kläger nicht auf ihren Anliegergebrauch berufen, weil die rückwärtige Zufahrt zur Erreichung der eigenen Garagen Sondernutzung sei. Ungeachtet dessen verfügten die Grundstücke der Kläger über eine anderweitige Verbindung zum öffentlichen Wegenetz in Gestalt der südlich ihrer Grundstücke verlaufenden Axxxxxxxstraße. Als Erschließungsstraße gewährleiste diese ohne Weiteres die zweckentsprechende Grundstücksnutzung. Außerdem könnten die Kläger ihre

Grundstücke von Norden her weiterhin anfahren. Dass sie dabei auf andere Nutzer der Mischverkehrsfläche wie Radfahrer und Fußgänger Rücksicht nehmen müssten, möge zwar weniger komfortabel sein als die bisherige Nutzung. Eine solche Komforteinbuße erlaube aber nicht den Schluss auf eine eigentumsrelevante erhebliche Beeinträchtigung. Die Anlage der Mischverkehrsfläche sei auch eine notwendige Folgemaßnahme. Durch die Anlage der S-Bahn im Bereich des bisherigen Radwegs, der heute nördlich der von den Klägern genutzten Zufahrt parallel zu dieser verlaufe, habe ein Ersatz für diesen Radweg geschaffen werden müssen. Der Wegfall der Radfahrverbindung sei ein durch das Fachplanungsvorhaben der Beigeladenen ausgelöster Konflikt gewesen, der im Verfahren zu bewältigen gewesen sei. Soweit die Kläger technische Regelwerke (hier die RAS 06) für verbindlich hielten, gehe dies fehl. Die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen technischen Ausbauparameter seien für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend. Die geplante Mischverkehrsfläche sei in ihrer konkreten Ausgestaltung nicht zu beanstanden. Da auf der Mischverkehrsfläche kein Durchfahrtsverkehr für Kfz möglich sei und diese lediglich der rückwärtigen Erschließung einer begrenzten Anzahl von Grundstücken an der Axxxxxxxstraße (Zufahrt zu den Garagen) diene, sei die Breite der Verkehrsfläche ausreichend. Es begründe keinen Abwägungsfehler, dass für die Nutzer gesteigerte Rücksichtnahmepflichten gälten, die sich von denjenigen unterschieden, die auf nach Verkehrsarten getrennten Verkehrswegen zu beobachten seien. Im Übrigen habe die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Ausgestaltung der Mischverkehrsfläche als ausreichend angesehen.

Mit Schriftsatz vom 24. April 2023 replizierten die Kläger auf die Klageerwidrerungen des Beklagten und der Beigeladenen. Sie tragen im Wesentlichen vor, die Stadt Filderstadt sehe die planfestgestellte Mischverkehrsfläche als Teil des Radschnellweg-Netzes zwischen Neuhausen, Sielmingen, Bernhausen und Leinfelden-Echterdingen, welches nach den Vorgaben der RAS 06 ausgebaut werden solle. Außerdem gälten hierfür die Zielstandards der „Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“. Da sich die Stadt Filderstadt bereits vor Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses für die genannte Radwegeplanung entschieden habe, seien die Grundlagen des

angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses überholt. Auf der Mischverkehrsfläche sei täglich mit 57 Begegnungsfällen Kfz/Fußgänger und 171 Begegnungsfällen Kfz/Radfahrer zu rechnen.

Dem Senat liegen die Verfahrensakten des Regierungspräsidiums Stuttgart (eine Mappe, ein Ordner und neun Boxen) und die planfestgestellten Unterlagen (fünfzehn Boxen) vor. Wegen der weiteren Einzelheiten wird hierauf, auf die zwischen den Beteiligten im Verfahren gewechselten Schriftsätze sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klagen sind zulässig (A.), aber unbegründet (B.).

A. Die statthaften Anfechtungsklagen sind zulässig. Insbesondere sind die Kläger klagebefugt (I.) und sie haben ihre Klagen fristgerecht erhoben (II.).

I. Die Kläger sind klagebefugt. Denn eine Verletzung der Kläger in eigenen Rechten im Sinne des § 42 Abs. 2 Var. 1 VwGO kann nicht ausgeschlossen werden. Dies folgt schon daraus, dass sie Eigentümer von Grundstücken sind, welche für die Herstellung des Vorhabens in Anspruch genommen werden und auf die sich daher gemäß § 22 AEG die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses erstreckt. Denn ausweislich der festgestellten Pläne zu den Baulogistikflächen (Anlagen 14.3neu2 und 14.4neu2) sollen Verpressanker zur Baugrubensicherung in ihre Grundstücke eingebracht werden, die nach der Herstellung des Vorhabens im Erdreich verbleiben. Zudem werden ihre Grundstücke nach den genannten Plänen im jeweils nördlichen Bereich vorübergehend für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen.

Neben ihrem durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Grundeigentum können sich die Kläger auch auf das in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG einfach-rechtlich kodifizierte Abwägungsgebot berufen. Dieses hat drittschützenden Charakter hinsichtlich solcher privater Belange, die für die Abwägung erheblich sind. Insoweit reicht

aus, dass die Kläger Tatsachen vortragen, die eine fehlerhafte Behandlung ihrer Belange in der Abwägung als möglich erscheinen lassen. Nicht erforderlich ist es hingegen, dass die eigenen Belange der Kläger ihrerseits zugleich subjektive Rechte darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.4.2009 - 7 A 7.09 - NVwZ 2010, 584, juris Rn. 18 m. w. N.). Danach ist es für die Klagebefugnis im vorliegenden Fall ausreichend, dass sich die Kläger - neben der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums - auf eine fehlerhafte Abwägung ihrer Anliegerbelange im Zusammenhang mit der nördlich ihrer Grundstücke planfestgestellten Mischverkehrsfläche berufen.

II. Die Kläger haben ihre Klagen innerhalb der Frist des § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO erhoben.

1. Gemäß § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO muss in Fällen, in denen wie vorliegend gemäß § 68 Abs. 1 Satz 2 Alt. 1 VwGO in Verbindung mit § 74 Abs. 1 Satz 2, § 70 VwVfG ein Vorverfahren nicht erforderlich ist, die Klage innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Verwaltungsakts, hier des Planfeststellungsbeschlusses, erhoben werden. Ersetzt die Planfeststellungsbehörde - wie im vorliegenden Fall - die Individualzustellung nach § 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG durch die öffentliche Bekanntmachung nach § 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG, beginnt die Klagefrist gemäß § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO in Verbindung mit § 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist zu laufen. Dies gilt unabhängig davon, ob der jeweilige Betroffene tatsächlich Kenntnis von der Bekanntmachung genommen hat. Die Klagefrist berechnet sich nach § 57 Abs. 2 VwGO in Verbindung mit § 222 Abs. 1 ZPO, § 187 Abs. 1, 188 Abs. 2 BGB (im Ergebnis ebenso Senatsurteil vom 25. April 2012 - 5 S 927/10 - ZUR 2012, 570, juris Rn. 45; BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 - 9 A 30/15 - BVerwGE 159, 1, juris Rn. 10).

2. Gemessen hieran wurden die am 1. September 2022 beim erkennenden Gerichtshof eingegangenen Klagen fristgerecht erhoben. Denn die Auslegungsfrist endete am 1. August 2022, weshalb mit Ablauf dieses Tages gemäß § 75 Abs. 5 Satz 3 VwVfG der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt gilt. Dass

die Fiktionswirkung nach der genannten Norm eingetreten ist, wird von den Klägern nicht bezweifelt. Da die öffentliche Bekanntmachung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses die Anforderungen des § 74 Abs. 5 VwVfG offensichtlich wahrt, liegen Zweifel am Eintritt der Fiktionswirkung im Übrigen fern. Damit begann die Klagefrist gemäß § 57 Abs. 2 VwGO in Verbindung mit § 222 Abs. 1 ZPO, § 187 Abs. 1 BGB am 2. August 2022 zu laufen und endete gemäß § 57 Abs. 2 VwGO in Verbindung mit § 222 Abs. 1 ZPO, § 188 Abs. 2 BGB mit Ablauf des 1. September 2022, einem Donnerstag.

B. Die Klagen sind jedoch unbegründet. Denn der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 30. Juni 2022 verstößt nicht gegen Rechtsvorschriften, die dem Prüfungsumfang, den der Senat seiner Entscheidung zugrunde zu legen hat (hierzu I.), unterliegen. Insoweit sind weder formelle (hierzu II.), noch materiell-rechtliche Fehler (hierzu III.) zu erkennen.

I. Als mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung Betroffene haben die Kläger einen Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung (hierzu 1.). In- des prüft der Senat nur diejenigen Einwände der Kläger, die sie innerhalb der Frist des § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG vorgetragen haben (hierzu 2.).

1. Dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss kommt, wie bereits oben dargelegt, enteignungsrechtliche Vorwirkung zu. Daher können die Kläger, deren durch Art. 14 Abs. 1 GG geschütztes Grundeigentum in Anspruch genommen werden soll, eine umfassende gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen (stRspr.; vgl. nur BVerwG, Urteil vom 3.11.2020 - 9 A 12.19 - BVerwGE 170, 33, juris Rn. 25 m. w. N.). Dieser Anspruch unterliegt allerdings Einschränkungen. So kann eine Anfechtungsklage keinen Erfolg haben, wenn der geltend gemachte Rechtsfehler aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen für die Eigentumsbetroffenheit der Kläger nicht erheblich, insbesondere nicht kausal ist. Das ist etwa dann der Fall, wenn ein als verletzt geltend gemachter öffentlicher Belang nur von örtlicher Bedeutung ist und auch die fehlerfreie Beachtung dieses Belangs nicht zu einer Veränderung der Planung im Bereich der klägerischen Grundstücke führen würde oder wenn behauptete Mängel des Beschlusses durch schlichte Planergänzung - etwa durch

Schutzmaßnahmen oder kleinräumige Trassenverschiebungen ohne Auswirkungen auf den Trassenverlauf in Höhe der enteignungsbetroffenen Grundstücke - behoben werden können. Auch umfasst das Recht des Enteignungsbetroffenen, sich gegen eine vermeintlich nicht dem Allgemeinwohl dienende Inanspruchnahme seines Eigentums zu wenden, grundsätzlich nicht die Befugnis, sich zum Sachwalter von Rechten zu machen, die nach der Rechtsordnung bestimmten anderen Rechtsinhabern zur eigenverantwortlichen Wahrnehmung und Konkretisierung zugewiesen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 3.11.2020 - 9 A 12.19 - BVerwGE 170, 33, juris Rn. 27 m. w. N.).

2. Dieser Vollprüfung sind allerdings nur diejenigen Einwände zugrunde zu legen, die die Kläger unter Beachtung der Frist des § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG substantiiert vorgebracht haben.

a) Nach dieser Norm hat der Kläger, der sich gegen einen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss wendet, innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Dies erfordert es, innerhalb der Begründungsfrist die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen fundiert zu benennen und den Prozessstoff dergestalt substantiiert darzulegen, dass für das Gericht und die übrigen Beteiligten klar und unverwechselbar feststeht, unter welchen tatsächlichen Gesichtspunkten eine behördliche Entscheidung angegriffen wird. Dies schließt einen späteren, lediglich vertiefenden Tatsachenvortrag nicht aus. Es soll jedoch verhindert werden, dass in einem späten Stadium des gerichtlichen Verfahrens neuer Tatsachenvortrag erfolgt, auf den die übrigen Beteiligten und das Gericht nicht mehr angemessen reagieren können. Mit der Begründungspflicht einher geht die Pflicht des Prozessbevollmächtigten zur Sichtung und rechtlichen Einordnung der Tatsachen, auf welche die Klage gestützt werden soll. Eine nur stichwortartige Benennung oder Zusammenfassung von Kritikpunkten beigefügter Gutachten oder deren bloße wörtliche Wiedergabe erfüllt diese Anforderungen ebenso wenig, wie eine lediglich pauschale Bezugnahme auf im Planfeststellungsverfahren erhobene Einwände oder deren Wiederholung ohne Würdigung des Planfeststellungsbeschlusses oder ein bloßes Be-

streiten tatsächlicher Feststellungen der Planung. Auch muss das Klagevorbringen aus sich heraus ohne Weiteres verständlich sein. Denn es ist nicht Aufgabe des Gerichts, aus den eingereichten Schriftsätzen im Wege der Auslegung den Sachvortrag sowie etwaige konkludent gestellte Anträge zu ermitteln oder zu konkretisieren. Nur ein Vorbringen, das diesen Anforderungen genügt, muss berücksichtigt und beschieden werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 3.11.2020 - 9 A 7.19 - BVerwGE 170, 138, juris Rn. 16 und 17 m. w. N.).

b) Gemessen hieran ist der folgenden Begründetheitsprüfung das Vorbringen der Kläger in ihren Schriftsätzen vom 1. September und vom 10. November 2022 zugrunde zu legen. Darüber hinaus muss auch der Schriftsatz der Kläger vom 24. Oktober 2022 Berücksichtigung finden, mit welchem sie ihren Antrag im Eilverfahren 5 S 1942/22 begründet haben und den sie ihrem Schriftsatz vom 10. November 2022 unter ausdrücklicher Inbezugnahme beigefügt haben. Ebenso ist die Replik vom 24. April 2023 der Begründetheitsprüfung zugrunde zu legen, da dort im Wesentlichen bereits vorgebrachte Rügen argumentativ vertieft werden ohne gänzlich neue Tatsachen vorzutragen. Hingegen genügt der pauschale Verweis der Kläger in ihren Schriftsätzen vom 1. September 2022 und vom 10. November 2022 auf ihre Einwendungsschriftsätze, soweit dort die Variantenauswahl angegriffen und auf angebliche Gefahren der planfestgestellten Mischverkehrsfläche hingewiesen wird, nicht dem angeführten Maßstab, worauf die Beigeladene zutreffend hinweist. Demzufolge ist das dort Vorgebrachte für die vorliegende Prüfung unbeachtlich.

II. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an formellen Fehlern. Solche haben die Kläger nur insoweit gerügt, als sie die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart für die Planung der nördlich ihrer Grundstücke verlaufenden Mischverkehrsfläche in Abrede stellen. Damit vermögen sie indes nicht durchzudringen. Denn die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart folgt insoweit aus § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG.

1. Gemäß § 18c AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle

von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG hat nach Maßgabe seines Regelungsgehalts für die dort genannten notwendigen Folgemaßnahmen eine kompetenzerweiternde Wirkung. Wahrt die Planfeststellungsbehörde die gezogenen Grenzen, so eröffnet ihr diese Vorschrift die Möglichkeit, in eigener Zuständigkeit Maßnahmen zu treffen, die an sich in den Zuständigkeitsbereich eines anderen Hoheitsträgers fallen. Dieser gesetzlich angeordnete Zuständigkeitswechsel hat zur Folge, dass der Planungsträger in die Position des nach der normalen Kompetenzordnung zuständigen Verwaltungsträgers einrückt. Soweit die Ermächtigung des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG zur Planfeststellung notwendiger Folgemaßnahmen reicht, bestimmt er anstelle des anderen, welche zur Problembewältigung erforderlichen Änderungen und Anpassungen an vorhandenen Anlagen vorzunehmen sind. Die Kompetenzerweiterung trägt damit dem Grundsatz der Problembewältigung Rechnung, welcher besagt, dass in die Planung eines Vorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der vom Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 1.7.1999 - 4 A 27.98 - BVerwGE 109, 192, juris Rn. 25; Urteil vom 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 72; jeweils m. w. N.). Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es indessen nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Solche Maßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.2.2005 - 9 A 62.03 - NVwZ 2005, 813, juris Rn. 23 m. w. N.). Zu den anderen Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG gehört auch das vorhandene Wegenetz. Das Vorhaben muss hiermit in Einklang gebracht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 1.7.1999 - 4 A 27.98 - BVerwGE 109, 192, juris Rn. 25). Notwendig ist eine Folgemaßnahme nur, wenn sie erforderlich ist, um nachhaltige Störungen der

Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen zu beseitigen. Im Übrigen müssen die gesetzliche Kompetenzordnung und die Zuständigkeit anderer Behörden gewahrt bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2006 - 7 C 1.06 - BVerwGE 127, 259, juris Rn. 43 m. w. N.).

2. Dies vorausgesetzt stellt sich die Zulassung der in Rede stehenden Mischverkehrsfläche als notwendige Folgemaßnahme dar, weshalb der Beklagte für deren Planfeststellung zuständig war.

Bei ihr handelt es sich um eine Gemeindestraße im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. a) StrG, die nach den Zuständigkeitsregelungen des Straßengesetzes eigentlich von der Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast (§ 44 StrG) ohne Durchführung eines förmlichen Zulassungsverfahrens (vgl. Schnebelt/Kromer, Straßenrecht Baden-Württemberg, 3. Aufl. 2013, Rn. 119) gebaut werden darf. Im vorliegenden Fall bewältigt ihre Planung aber ein durch die Zulassung des in Rede stehenden Vorhabens hervorgerufenes Folgeproblem, da durch die zugelassene S-Bahn-Trasse der dort bisher verlaufende Radweg beseitigt werden muss. In der Folge wirft die Planung das Problem auf, dass der von Filderstadt-Bernhausen über Filderstadt-Sielmingen nach Neuhausen a. d. F. verlaufende Radweg seine lückenlose Funktion verliert. Die nördlich der klägerischen Grundstücke bestehende Wegeanlage wird demzufolge zulässigerweise von dem Beklagten geändert, indem sie baulich ertüchtigt (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG) und nach Maßgabe des § 5 Abs. 6 StrG (weiteren) Verkehrszwecken, nämlich dem Rad- und Fußgängerverkehr, gewidmet werden soll. Den Klägern ist zwar zuzugeben, dass es für eine lückenlose Fortführung des Radwegs nach Herstellung der S-Bahn-Trasse nicht zwingend notwendig ist, den bisherigen Radweg mit dem nördlich ihrer Grundstücke verlaufenden Weg zu vereinigen. Gleichwohl unterliegt die planfestgestellte Variante der Herstellung einer Mischverkehrsfläche keinen räumlichen Beschränkungen im Sinne des dargelegten Maßstabs. Denn mit der geringfügigen Verlegung des bisherigen Radwegs nach Süden wurde die kleinräumigste Variante zur Problembewältigung gewählt, so dass die Planung der Mischverkehrsfläche nicht über eine notwendige Anpassungsmaßnahme hinausgeht. Rechtlich unerheblich ist insoweit - worauf der Beklagte zutreffend hinweist -, ob es sich hierbei (auch) um eine

unwesentliche Verlegung einer Straße im Sinne von § 5 Abs. 7 Satz 1 StrG handelt. Auch handelt es sich vorliegend entgegen der Auffassung der Kläger nicht um eine selbständige städtebauliche Planungsaufgabe, die der Beklagte bei Gelegenheit der Planfeststellung der S-Bahn-Trasse gleichsam mit erledigen würde. Eine solche sachliche Beschränkung der in Rede stehenden Kompetenzverschiebung greift vorliegend nicht durch, weil ein eigenes umfassendes Planungskonzept im Sinne des dargelegten Maßstabs, wie es die Kläger für die in Rede stehende Mischverkehrsfläche fordern, aufgrund fehlender planungsrechtlicher Vorschriften nicht erforderlich ist (so zur notwendigen Anpassung von Gemeindestraßen im Ergebnis auch Senatsurteil vom 1.6.1993 - 5 S 59/93 - juris Rn. 24). Dass die vorliegende Maßnahme über die bloße Herstellung eines Radweges hinausgeht, indem eine bestehende Wegeanlage auch zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer geändert wird, ist hierfür unwesentlich.

III. Auch in materiell-rechtlicher Hinsicht begegnet der angefochtene Planfeststellungsbeschluss keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Das planfestgestellte Vorhaben ist gerechtfertigt (hierzu 1.) und der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem von den Klägern gerügten Abwägungsfehler (hierzu 2.).

1. Das Vorhaben „Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen a. d. F.“ ist planerisch gerechtfertigt.

a) Die Planrechtfertigung als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist, ist erfüllt, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das verlangt nicht die Unausweichlichkeit des Vorhabens; ausreichend ist, dass es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.4.2007 - 4 C 12.05 - BVerwGE 128, 358, juris Rn. 45, m. w. N.). Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden.

Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014 - 9 B 29.14 - NVwZ 2015, 79, juris, Rn. 4 m. w. N.). Das Erfordernis der Planrechtfertigung überprüfen die Gerichte vollständig und von Amts wegen. Denn es handelt sich um eine zu klärende Rechtsfrage und nicht um eine Frage planerischen Ermessens (BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - 4 C 41.88 - NVwZ 1990, 860, juris Rn. 49; Senatsurteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 - juris Rn. 167).

b) Gemessen hieran ist das in Rede stehende Vorhaben planerisch gerechtfertigt. Es entspricht den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, welches nach seinem § 1 Abs. 1 Satz 1 der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt dient. Diese Zweckbestimmung gilt auch für den Bau und die Änderung von Bahnanlagen (vgl. Senatsurteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 - juris Rn. 170). Der Planfeststellungsbeschluss legt ausführlich dar (vgl. S. 103 ff.), dass durch das Vorhaben die Siedlungsschwerpunkte Filderstadt-Sielmingen und Neuhausen a.d.F. durch den Schienennahverkehr mit umsteigefreier Verbindung zum Flughafen und dem neuen Filderbahnhof sowie zur LHS Stuttgart und dem Hauptbahnhof Stuttgart erschlossen werden, womit verkehrliche und klimatische Verbesserungen einhergehen und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird. Diesen Ausführungen folgend kann die Erforderlichkeit des Vorhabens nicht verneint werden und sie wird auch von den Klägern nicht in Zweifel gezogen.

2. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss unterliegt auch keinem Abwägungsfehler.

a) Nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung eisenbahnrechtlicher Vorhaben die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen

eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Abwägungsbeachtlich sind dabei alle mehr als nur geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden. Die Abwägungserheblichkeit beschränkt sich auf solche Betroffenheiten, die mehr als geringfügig, schutzwürdig und für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar sind. Eine Betroffenheit ist als abwägungsbeachtlich erkennbar, wenn sie sich entweder aufdrängt oder wenn ein Planbetroffener Umstände, die nicht ohne Weiteres als abwägungsbeachtlich erkennbar sind, im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung oder auf andere zulässige Weise rechtzeitig in das Planfeststellungsverfahren einbringt. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden kann. Die Behörde muss die Abwägung in eigener Regie vornehmen; ein Rückgriff auf vom Vorhabenträger gefertigte Planungsunterlagen ist zulässig, wenn die Behörde diese abwägend nachvollzieht und sich zu eigen macht. Die Notwendigkeit, einen gutachtlich bereits aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Behörde grundsätzlich nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist. Innerhalb des so gezogenen Abwägungsrahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr im Gegenteil ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie - auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials - die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. zum

Ganzen nur Senatsurteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 - juris Rn. 248 mit weiteren zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen).

b) Gemessen hieran begegnet die Abwägung weder im Hinblick auf die Variantenauswahl (hierzu aa)) noch auf die Berücksichtigung des Klimaschutzes (hierzu bb)) oder auf die Veränderung der Wegesituation nördlich der klägerischen Grundstücke (hierzu cc)) rechtlichen Bedenken.

aa) Die Variantenauswahl in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ist frei von Abwägungsfehlern.

(1) In den systematischen Zusammenhang des Abwägungsgebots gehört auch die Prüfung möglicher Planungsalternativen. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Das Abwägungsgebot verpflichtet die Planungsbehörde allerdings nicht, alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Vielmehr braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur insoweit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. Ihr ist bei der Trassenprüfung mithin ein gestuftes Verfahren gestattet, bei dem sich die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen richten (stRspr, vgl. nur Senatsurteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 - juris Rn. 251 m. w. N.).

Die Auswahl unter verschiedenen in Frage kommenden Trassenvarianten ist gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf Abwägungsmängel hin zugänglich. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen einerseits alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden. Eine Planfeststellungsbehörde handelt andererseits nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Trassenführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 - 9 A 5.20 - BVerwGE 170, 378, juris Rn. 39 m. w. N.). Kommt einem Planfeststellungsbeschluss - wie hier - enteignende Vorwirkung zu, verlangt Art. 14 Abs. 3 GG eine Gesamtabwägung der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlbelange mit den durch seine Verwirklichung beeinträchtigten öffentlichen und privaten Belangen. Erforderlich ist danach eine Gewichtung der in der Summe betroffenen privaten Belange. Insbesondere sind Zahl und Ausmaß der mit den verschiedenen Varianten verbundenen Eigentumseingriffe zu ermitteln und mit den übrigen Belangen abzuwiegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 - 9 A 5.20 - BVerwGE 170, 378, juris Rn. 39).

(2) Gemessen hieran ist die Variantenauswahl in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (S. 113 ff.) rechtlich nicht zu beanstanden.

Dabei ist zunächst festzustellen, dass der Beklage von einem zutreffenden Prüfungsmaßstab ausgegangen ist, indem er verschiedene Varianten (Null-Variante, Stadtbahnausbau, großräumige und kleinräumige Varianten) untersucht und im Rahmen der Abwägung ausgeschieden hat. Dass er dabei zu Beginn

der Variantenprüfung den für die gerichtliche Kontrolle geltenden Maßstab erwähnt hat, ist entgegen der Auffassung der Kläger unschädlich (so auch BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 - 9 A 5.20 - BVerwGE 170, 378, juris Rn. 39).

Auch das Ausscheiden der von den Klägern favorisierten Variante, die S-Bahn-Trasse von dem Siedlungsschwerpunkt in Filderstadt-Sielmingen nördlich abzurücken und entlang der Lxxxx (Nxxxxxxxxx Straße) zu führen, ist frei von Abwägungsfehlern. Hierzu führt der Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (S. 115, 117) aus, dass bei dieser Variante die Immissionsbelastung von Teilen der Wohnbebauung potentiell reduziert werden könnte. Sie wäre im Vergleich zu der planfestgestellten Trassenführung aber mit erheblich größeren Eingriffen in privates Eigentum, Attraktivitätsverlusten der S-Bahn und einer stärkeren Trennwirkung verbunden. Baukosten könnten hierdurch nicht eingespart werden und eine durchgehende zweigleisige Trassenführung, wie sie diese Variante ermögliche, sei nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin nicht notwendig. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde in der nördlich von Filderstadt-Sielmingen geführten Variante gravierendere Eingriffe in öffentliche und private Belange, als es bei der planfestgestellten Trassenführung der Fall ist. Abwägungsfehler vermögen die Kläger insofern nicht aufzuzeigen. Dass auch die planfestgestellte Variante mit Eigentumseingriffen verbunden ist, hat der Beklagte nach den dargelegten Ausführungen erkannt und hinreichend gewichtet. Dabei ist es entgegen der Auffassung der Kläger nicht zu bemängeln, dass die Planfeststellungsbehörde die Interessen der durch die planfestgestellte Trassenführung betroffenen wenigen Eigentümer - namentlich die Belegenheitsgemeinden, in deren Eigentum die Grundstücke der bisherigen Filderbahntrasse stehen - geringer gewichtet hat, als jene der zahlreichen Eigentümer der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke, über welche die untersuchte nördliche Variante zwischen dem bestehenden Bahnhof in Filderstadt-Bernhausen zu einem Haltepunkt an der Lxxxx im Bereich Filderstadt-Sielmingen geführt werden müsste. Auch hat die Planfeststellungsbehörde zutreffend erkannt, dass eine Verschiebung der planfestgestellten Trasse nach Norden mit geringeren Lärm- und Erschütterungsbelastungen der an die planfestgestellte Trassenführung angrenzenden Wohngrundstücke verbunden wäre und daher zu einer Einsparung von Schutzvorkehrungen

führen würde. Dieses Interesse hat sie jedoch im Rahmen der abwägenden Entscheidung den durch den nördlichen Varianten betroffenen privaten und öffentlichen Belangen entgegengestellt und Letzteren den Vorzug gegeben. Weshalb dies rechtsfehlerhaft sein soll, lassen die Kläger offen. Dem weiteren Einwand der Kläger, dass bei einer nördlich von Filderstadt-Sielmingen geführten Trasse auf das aufwändige Tunnelbauwerk zur Unterquerung der Bxxxxxxstraße verzichtet werden könne, hat die Planfeststellungsbehörde in ihrer abwägenden Entscheidung entgegengehalten, dass auch bei einer nördlichen Trassenführung Unterführungsbauwerke erforderlich würden und sich daher insoweit keine Baukosteneinsparungen ergäben. Hierzu vertiefend hat der Vertreter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat nachvollziehbar dargelegt, dass die von den Klägern präferierte Variante mit erheblichen Mehrkosten und ingenieurtechnischen Herausforderungen einherginge, weshalb die planfestgestellte Variante vorzugswürdig sei. Vor diesem Hintergrund ist eine Fehlgewichtung der jeweils betroffenen Belange im Verhältnis zueinander nicht zu erkennen. Auch soweit die Kläger einen Attraktivitätsverlust der S-Bahn bei einer nördlichen Variante verneinen, weil eine Verlängerung der Wegstrecke zu den Haltepunkten vergleichsweise geringfügig wäre und dort Park-and-Ride-Parkplätze angelegt werden könnten, vermag dies einen Abwägungsfehler bei der Variantenauswahl nicht zu begründen. Die Planfeststellungsbehörde hat einen nahe der Wohnbebauung gelegenen Haltepunkt als attraktiv für die planfestgestellte S-Bahn-Trasse bewertet. Dass ein weiter nördlich gelegener Haltepunkt dieser Attraktivität abträglich ist, erscheint plausibel, da mit einer Verlängerung der Wegstrecken Erschwernisse hinzutreten, die potentiell einer Nutzung der S-Bahn entgegenstehen. Hingegen erscheint es fragwürdig, ob ein nahe an der Wohnbebauung gelegener Haltepunkt tatsächlich in hoher Zahl mit dem Pkw angefahren wird, wie es die Kläger behaupten. Jedenfalls wird aus diesem Vortrag nicht ersichtlich, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Variantenauswahl den öffentlichen Belang der Attraktivität des S-Bahn-Verkehrs falsch gewichtet hätte. Unerheblich ist insofern die von den Klägern in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Tatsache, dass sich die Bushaltestelle, über die Filderstadt-Sielmingen derzeit an den ÖPNV angeschlossen wird, bereits an der Lxxxx befindet, woraus sie schließen, dass dieser Standort einer ÖPNV-Nutzung nicht abträglich sei. Denn

es ist erklärtes Planungsziel der Beigeladenen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Dieses Ziel soll unter anderem dadurch erreicht werden, den in Rede stehenden Haltepunkt möglichst nah an den Siedlungsbereich zu bringen. Daher kann sie nicht darauf verwiesen werden, dass auch an einem weiter entfernten Haltepunkt der ÖPNV Nutzer finde, zumal es sich hierbei um ein anderes Verkehrsmittel handelt. In diesem Zusammenhang dringen die Kläger auch mit ihrem weiteren Vortrag nicht durch, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss bewältige nicht den durch die Haltepunkte ausgelösten Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr und die damit verbundenen Belastungen (Verkehrsbehinderungen, Lärm) in den umliegenden Wohnstraßen. Denn es ist nicht Aufgabe des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, mögliche mit dem Vorhaben in mittelbarem Zusammenhang stehende unsubstantiiert behauptete Verkehrsbelastungen zu bewältigen. Den Klägern kann auch nicht darin gefolgt werden, dass der Beklagte den öffentlichen Belang des Landschaftsschutzes in rechtlich zu beanstandender Weise höher gewichtet hat, als den Belang der menschlichen Gesundheit. Vielmehr sieht der Beklagte den Belang der menschlichen Gesundheit bei der planfestgestellten Variante hinreichend geschützt, indem die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionsbelastungen durch entsprechende Schutzvorkehrungen auf ein rechtlich zumutbares Maß reduziert werden (vgl. S. 130 ff. des Planfeststellungsbeschlusses). Die Geeignetheit dieser Schutzvorkehrungen sowie die Ausführungen zum Immissionsschutz im Allgemeinen greifen die Kläger nicht an. Ihnen ist zwar zuzugeben, dass schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes nicht nur Immissionen sind, die geeignet sind, Gesundheitsgefahren herbeizuführen, sondern auch solche, die erhebliche Belästigungen bewirken können (vgl. § 3 Abs. 1 BImSchG). Gleichwohl sind solche Belästigungen ausgeschlossen, wenn die Betreiberpflichten nach § 5 BImSchG eingehalten werden. Dies ist nach den planfestgestellten Gutachten der Fall und wird von den Klägern auch nicht substantiiert angegriffen. Die weiteren abstrakten Ausführungen der Kläger zu Schienenverkehrslärm im allgemeinen und der rechtlichen Bewertung des sogenannten Schienenbonus führen in diesem Zusammenhang nicht weiter. Hingegen sieht die Planfeststellungsbehörde in einer nördlich der Wohnbebauung geführten Trasse erhebliche Eingriffe zulasten zahlreicher privater Eigentümer und eine stärkere Trennwirkung zulasten der offenen Landschaft,

weshalb es diese Belange höher bewertet, als die ausreichend geschützte menschliche Gesundheit. Dies ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

bb) Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt in seiner Abwägung auch die Belange des Klimaschutzes in einer rechtlich einwandfreien Weise.

(1) Gemäß Art. 20a GG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) muss die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen. Dieses Berücksichtigungsgebot konkretisiert die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und soll nach dem Willen des Gesetzgebers bei allen Planungen und Entscheidungen zum Tragen kommen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen, insbesondere, soweit die zugrunde liegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen von öffentlichen Interessen oder vom Wohl der Allgemeinheit abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen. Es gilt damit umfassend für jede nicht gesetzgebundene Tätigkeit der öffentlichen Verwaltung, die klimarelevante Auswirkungen haben kann, und erstreckt sich als materiell-rechtliche Vorgabe des Bundesrechts auf sämtliche Bereiche, für die dem Bund eine Gesetzgebungskompetenz zusteht, in denen es also um den Vollzug von materiellem Bundesrecht geht. Überall dort, wo materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume konstituiert, sind nunmehr der Zweck und die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes als (mit-)entscheidungserhebliche Gesichtspunkte in die Erwägungen einzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 62 m. w. N.).

Rechtlicher Anknüpfungspunkt für die danach gebotene Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes im Bereich der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist nicht die Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern (nur) die Gesamtabwä-

gung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG. Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes gehören danach zu den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung einzustellen sind und daher auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, das bei Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes noch nicht abgeschlossen war, zu berücksichtigen waren. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erfordert, dass im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz - bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele - zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind. Da das Bundes-Klimaschutzgesetz keine näheren Vorgaben für das Verfahren der Berücksichtigung enthält, gelten die allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätze (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 63, 69, 71, 73 m. w. N.).

Der materielle Maßstab für die nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG gebotene Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck und den in § 3 KSG festgelegten Zielen des Gesetzes. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen. Dementsprechend muss bei den Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit diese Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können. In der Sache verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 78, 82 m. w. N.).

Die Berücksichtigungspflicht ist sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen. Klimarelevant sind dabei nicht nur die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG genannten Sektoren, die als potentiell emissionsverursachende Sektoren den Minderungszielen des § 3 KSG unterworfen sind, sondern alle in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes genannten Sektoren und damit auch der positiv für die Gesamtbilanz wirkende Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG (Nr. 7 der Anlage 1 zum Gesetz). Dieser ist daher in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 83).

Für die Bewertung des Ergebnisses im Rahmen der Abwägungsentscheidung gilt, dass § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht formuliert und nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen ist. Denn dem Klimaschutzgebot kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 85, 86 m. w. N.)

(2) Diesen rechtlichen Anforderungen trägt der angefochtene Planfeststellungsbeschluss hinreichend Rechnung.

Ausweislich der Ausführungen auf Seite 272 f. des angefochtene Planfeststellungsbeschlusses hat der Beklagte das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG erkannt und in der Abwägung bewältigt. So geht er davon aus, dass aufgrund der planfestgestellten S-Bahn-Trasse die Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird, was wiederum zu einer erheblichen Reduktion von CO₂-Emissionen führt. Dies erscheint aufgrund der CO₂-freien Antriebe des elektrifizierten Schienenverkehrs und der mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Reduktion des Kfz-gebundenen Individualverkehrs plausibel. Insoweit bedurfte es entgegen der Auffassung der Kläger auch keiner tiefergehenden Ermittlungen, in welchem Umfang von dem Vorhaben CO₂-Emissionen ausgehen und in welchem Umfang Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert wird. Denn jedenfalls wird durch den Betrieb des planfestgestellten Vorhabens kein Mehr an CO₂-

Emissionen verursacht. Damit dürften die Auswirkungen des Vorhabens auf die Klimaschutzziele nach § 3 KSG noch hinreichend ermittelt worden sein, indem der Beklagte festgestellt hat, dass von dem planfestgestellten Vorhaben keine weiteren CO₂-Emissionen zu erwarten sind. Weitere Ermittlungen zu den von mit dem Betreib des Vorhabens verbundenen CO₂-Emissionen musste der Beklagte nicht durchführen. Hier verweist er zu Recht darauf, dass es aktuell keinerlei konkretisierende Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen für die praktische Umsetzung der behördlichen Ermittlungs- und Bewertungspflichten gibt und für das Vorhaben auch keine sonstigen Zahlen zu CO₂-Emissionen als vergleichbare Beurteilungsgrundlagen existieren. Mit diesem Vorbringen befindet er sich im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21 - NVwZ 2022, 1549, juris Rn. 80).

Soweit die Kläger dem entgegenhalten, es liege ein Abwägungsdefizit vor, da der Blick des Beklagten in rechtswidriger Weise auf die CO₂-Emissionen beschränkt sei, die von dem Vorhaben ausgingen, ist dem nicht zu folgen. Nach dem angeführten Maßstab sowie nach § 3 KSG sind die dort normierten Klimaschutzziele durch die Minderung von Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG zu erreichen. Hingegen ist eine mikroklimatische Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen, wie sie die Kläger fordern, nicht Gegenstand der Berücksichtigungspflicht nach § 13 KSG. Ob sich das lokale Klima durch weitere vorhabenbezogene Auswirkungen verändert, wie vorliegend gerügt durch den Verlust von klimawirksamen Anpflanzungen und Freiflächen, ist in diesem Zusammenhang somit nicht abwägungsrelevant. Etwas Anderes würde nur dann gelten, wenn es sich hierbei um Klimasenken im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts handeln würde. Hierfür ist jedoch nichts ersichtlich. Vielmehr ist dem Beklagten zuzugeben, dass das Vorhaben keine Moore, Wälder oder Grünflächen in Anspruch nimmt, die sich als CO₂-Speicher eignen oder sonst eine positive Auswirkung auf die Reduktion von CO₂-Emissionen haben. Dass dem anders wäre, wird von den Klägern nicht substantiiert dargelegt, insbesondere werden keine konkreten klimawirksamen Biotope benannt, die dem Vorhaben weichen müssten.

Soweit die Kläger zur Begründung des ihrer Auffassung nach bestehenden Abwägungsdefizits weiter rügen, der durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Kfz-Verkehr hin zu den Haltestellen sei unberücksichtigt geblieben, ist ihnen zwar zuzugeben, dass nach dem dargelegten Maßstab eine sektorübergreifende Betrachtung im Sinne einer Gesamtbilanz zu vollziehen ist. Dies bezieht den Sektor Verkehr und in diesem Rahmen insbesondere den Straßenverkehr mit ein (vgl. Anlage 1 Nr. 4 zum KSG). Gleichwohl vermag dies keinen Fehler in der durch den Beklagten durchgeführten Abwägung aufzuzeigen. Denn es erscheint plausibel, dass es sich dabei entgegen der Auffassung der Kläger nicht um ein Mehr an Individualverkehr handeln wird. Vielmehr verkürzen sich die mit dem Kfz zurückgelegten Wege bei lebensnaher Betrachtung, da diese - wenn überhaupt - nur noch bis zu den Haltepunkten der S-Bahn-Trasse zurückgelegt werden und nicht mehr bis zu den ursprünglichen Reisezielen. Weitere Ermittlungen zu den hiermit verbundenen CO₂-Emissionen musste der Beklagte nach der bereits angeführten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch in diesem Kontext nicht vornehmen. Insofern musste er sich auch nicht, wie von den Klägern in der mündlichen Verhandlung gefordert, mit von der Stadt Filderstadt erhobenen Daten zum Individualverkehr auseinandersetzen. In diesem Zusammenhang ist schon nicht nachvollziehbar aufgezeigt, inwiefern dieser Verkehr in Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben zu bringen sein soll. Denn die mit dem auf den Fildern stattfindenden Individualverkehr verbundenen Emissionen sind nicht kausal auf die Herstellung und den Betrieb des in Streit stehenden Vorhabens zurückzuführen. Dass diese Emissionen im Übrigen durch das Vorhaben potentiell reduziert werden, vermögen auch die Kläger nicht durchgreifend in Zweifel zu ziehen.

cc) Schließlich erweist sich die Abwägung auch im Hinblick auf die Planfeststellung der nördlich der klägerischen Grundstücke verlaufenden Mischverkehrsfläche nicht als fehlerhaft.

(1) Die Planfeststellung der in Rede stehenden Mischverkehrsfläche ist straßenrechtlich als Widmungserweiterung im Sinne des § 5 Abs. 5 StrG zu Gunsten des öffentlichen Fuß- und Radverkehrs sowie des Anliegerverkehrs zu qualifizieren, die im Wege des Widmungersatzes nach § 5 Abs. 6 StrG erfolgt.

Der nördlich der klägerischen Grundstücke bestehende Schotterweg, auf dem die nun planfestgestellte Mischverkehrsfläche hergestellt werden soll, war bislang als beschränkt öffentlicher Weg in Gestalt eines Feldwegs nach § 3 Abs. 2 Nr. 4 Buchst. a) StrG gewidmet. Denn als solcher wurde er vor Inkrafttreten des Straßengesetzes Baden-Württemberg am 1. Juli 1964 nach den unbestrittenen Angaben der Beigeladenen und der Großen Kreisstadt Filderstadt in der von der Beigeladenen vorgelegten Stellungnahme vom 5. Dezember 2019 in dem Bebauungsplan „Steinigter Morgen“ vom 18. April 1961 festgesetzt und war damit im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Straßengesetzes bereits als öffentliche Straße im Sinne dessen § 2 Abs. 1 vorhanden gewesen (vgl. hierzu auch Lorenz/Will, StrG, 2. Aufl. 2005, § 2 Rn. 9). Hingegen kann den Klägern nicht darin gefolgt werden, dass die Widmung des in Rede stehenden Schotterwegs durch die baurechtlichen Genehmigungen der auf ihren Grundstücken liegenden Garagen, welche nach übereinstimmenden Angaben nach Inkrafttreten des Straßengesetzes erfolgt sind, im Sinne des § 5 Abs. 5 StrG zugunsten des Anliegerverkehrs erweitert wurde. Denn das Straßenrecht kennt keine Widmung, Widmungserweiterung oder Widmungsbeschränkung durch die Baurechtsbehörde im Wege einer Baugenehmigung. Vielmehr folgt das Straßenrecht insoweit dem sogenannten „Formalisierungsprinzip“, wonach die Rechtsverhältnisse an öffentlichen Verkehrsflächen den spezifischen Rechtsinstituten der Widmung, der Ein- und Umstufung sowie der Einziehung geregelt werden (vgl. Schnebelt/Kromer, Straßenrecht Baden-Württemberg, 3. Aufl. 2013, Rn. 45 m. w. N.). Die straßenrechtliche Widmung erfolgt nach den abschließenden Regelungen in § 5 StrG entweder durch förmlichen Verwaltungsakt der Straßenbaubehörde nach § 5 Abs. 1 bis 4 StrG oder durch Widmungersatz gemäß § 5 Abs. 6 und 7 StrG. Einen Widmungersatz im Sinne der letztgenannten Alternativen stellt eine Baugenehmigung hingegen nicht dar. Denn förmliche Verfahren im Sinne des § 5 Abs. 6 StrG sind nur das Planfeststellungs- oder Plan-genehmigungsverfahren, das Flurbereinigungsverfahren oder das Bebauungsplanverfahren (vgl. Schnebelt/Kromer, Straßenrecht Baden-Württemberg, 3. Aufl. 2013, Rn. 61; Lorenz/Will, StrG, 2. Aufl. 2005, § 5 R. 69, 70; jeweils m. w. N.). Soweit die Kläger zur Begründung ihrer Auffassung, es gebe auch im Bereich des Straßenrechts das Institut einer konkludenten Widmung durch faktische Behördenpraxis, auf Rechtsprechung des erkennenden Gerichtshofs

verweisen, führt dies nicht weiter. Denn die von ihnen angeführten Entscheidungen betreffen entweder Fälle, in denen es nicht um Widmungen von öffentlichen Straßen, sondern von öffentlichen Einrichtungen im Sinne von § 10 Abs. 2 GemO ging, oder beziehen sich auf die Möglichkeit eines konkludenten Widmungsakts vor Inkrafttreten des Straßengesetzes. Anhaltspunkte für einen solchen konkludenten Widmungsakt bestehen zwar insofern, als der Senat in dem Parallelverfahren 5 S 1951/22 Kenntnis davon erlangt hat, dass bereits vor Inkrafttreten des Straßengesetzes nördlich der Axxxxxxxstraße mindestens eine Garage mit einer Zufahrt über den in Rede stehenden Schotterweg baurechtlich genehmigt worden war. Diese Frage bedarf vorliegend jedoch keiner Entscheidung. Denn auch in diesem Fall ist die Planfeststellung der vorliegenden Mischverkehrsfläche rechtlich als Widmungserweiterung im Sinne des § 5 Abs. 5 StrG zu Gunsten des öffentlichen Fuß- und Radverkehrs zu qualifizieren, die nach § 5 Abs. 6 StrG dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll.

(2) Dies vorausgesetzt werden weder die Anliegerrechte der Kläger (hierzu (a)) noch die sonstigen öffentlichen und privaten Belange (hierzu (b)) in der vorliegend zu beurteilenden Abwägung fehlerhaft behandelt.

(a) Gemäß § 5 Abs. 5 S. 1 StrG kann die Widmung einer öffentlichen Straße nachträglich erweitert oder beschränkt werden, wobei hierfür nach Satz 2 dieser Norm die Vorschriften über die Widmung gelten. Gegen einen solchen Statusakt stehen den Anliegern - wie den Klägern - zwar kraft Gesetzes keine Abwehransprüche zu. Denn es steht kein landesrechtlicher Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird (§ 15 Abs. 1 StrG). Hieraus folgt aber nicht, dass ein Straßenanlieger eine Änderung oder Einziehung immer dulden müsste und von vornherein auf die Entschädigungsregelung des § 15 Abs. 2 StrG verwiesen werden könnte. Denn soweit sich der Anlieger auf die Eigentumsgewährleistung des Art. 14 Abs. 1 GG berufen kann, kann ihm grundsätzlich auch ein verfassungsrechtliches Abwehrrecht gegen die Änderung selbst zustehen (vgl. Senatsbeschluss vom 16.7.1990 - 5 S 1039/90 - NVwZ 1991, 387, juris Rn. 13 zur Teileinziehung einer Straße).

Der demnach in seinem Kernbereich von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte gesteigerte Gemeingebrauch des Anliegers beinhaltet einen über die Rechtsstellung sonstiger Straßenbenutzer hinausgehenden Schutz und trägt der Tatsache Rechnung, dass die Anlieger einer Straße auf den Gemeingebrauch in einer spezifisch gesteigerten Weise angewiesen sind. Der Schutz reicht soweit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen in diesem Sinne ist nicht schon jede Nutzung der Straße, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechenden Benutzung als Bedürfnis hervorgeht (vgl. Senatsbeschluss vom 16.7.1990 - 5 S 1039/90 - NVwZ 1991, 387, juris Rn. 17 m. w. N.). Das Straßengesetz schützt als subjektives Recht des Straßenanliegers also nur den verfassungsrechtlich gewährleisteten Kern des Anliegergebrauchs. Dazu gehört die Zufahrt mit einem Fahrzeug nur insoweit, als der Anlieger zur angemessenen Nutzung seines Grundstücks unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten darauf angewiesen ist (vgl. Senatsurteil vom 26.1.2016 - 5 S 1229/14 - VBIBW 2016, 384, juris Rn. 20 m. w. N.). Ein Anspruch auf eine zweite Grundstückszufahrt folgt aus dem im Lichte des Eigentumsgrundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG auszulegenden Anliegergebrauch hingegen grundsätzlich nicht (vgl. Senatsurteil vom 17.3.2022 - 5 S 1790/20 - VBIBW 2023, 38, juris Rn. 35; siehe auch § 15 Abs. 2 Satz 3 Halbs. 1 StrG).

Gemessen hieran wird der grundrechtlich geschützte Anliegergebrauch der Kläger durch die planfestgestellte Mischverkehrsfläche nicht unverhältnismäßig eingeschränkt. Denn die nördliche Erschließung ihrer Grundstücke bleibt auch nach Herstellung dieser Anlage erhalten. Hierzu wird im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich ausgeführt, dass den Anwohnern weiterhin eine Erreichbarkeit ihrer hinterliegenden Garagen ermöglicht wird. Da zudem die bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten über die südlich der klägerischen Grundstücke verlaufende Axxxxxxxstraße ungeschmälert erhalten bleibt, ist eine Verletzung der Kläger in ihrem Anliegergebrauch ausgeschlossen (vgl. hierzu auch Senatsurteil vom 7.7.1994 - 5 S 679/94 - VBIBW 1995, 106, juris Rn. 26). Daran

ändert es auch nichts, dass die nördliche Zweiterschließung, wie von den Klägern behauptet, im Sinne des § 15 Abs. Satz 1 StrG angeblich erheblich erschwert würde. Denn diese Norm erfasst Fälle der Erschwerungen von Zweiterschließungen nicht. Dies folgt aus dem eindeutigen Wortlaut des § 15 Abs. 2 Satz 3 Alt. 1 StrG. Denn danach entsteht die Verpflichtung nach Satz 1 zur Schaffung angemessenen Ersatzes oder im Falle der Unzumutbarkeit zur Leistung einer angemessenen Entschädigung in Geld nicht, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen.

(b) Auch im Übrigen begegnet die vorgenommene Abwägung der öffentlichen und privaten Belange im Hinblick auf die Planfeststellung der in Rede stehenden Mischverkehrsfläche keinen rechtlichen Bedenken.

Soweit die Kläger rügen, die planfestgestellte Mischverkehrsfläche biete nicht ausreichend Platz um einen gefahrlosen Verkehr von Fußgängern, Radfahrern Kraftfahrzeugen zu ermöglichen, kann dem nicht gefolgt werden. Insoweit machen sie der Sache nach zunächst einen Ermittlungsfehler geltend, wenn sie dem Beklagten vorwerfen, den zu erwartenden Verkehr auf dieser Fläche nicht erhoben zu haben. Außerdem rügen sie, die Mischverkehrsfläche entspreche nicht den an den Ausbau solcher Verkehrsanlagen zu stellenden rechtlichen Anforderungen. Damit können die Kläger nicht durchdringen, weshalb es im Ergebnis nicht darauf ankommt, ob sie sich trotz ihres dargelegten Vollüberprüfungsanspruchs überhaupt auf eine Verletzung dieser Belange berufen können, was von dem Beklagten in Abrede gestellt wird.

(aa) Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Nach Satz 3 dieser

Norm kann hierbei von den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus abgewichen werden, wenn den Anforderungen auf andere Weise ebenso wirksam entsprochen wird. Solche allgemein anerkannte Regeln des Straßenbaus sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010 (ERA 2010) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen aus dem Jahr 2002 (EFA 2002), auf die sich die Kläger berufen (vgl. zur Rast 06 etwa Sächsisches OVG, Beschluss vom 23.7.2018 - 3 A 769/16 - juris Rn. 15). § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG und die in Satz 3 in Bezug genommenen technischen Vorgaben zum Verkehrswegeausbau sind in der Abwägung zu berücksichtigen, insbesondere ist der planfestgestellte Wegeausbau einer Fehlerüberprüfung zugänglich (vgl. Senatsurteil vom 4.12.1991 - 5 S 1148/90 - juris Rn. 17, 19). Dabei ist jedoch zu beachten, dass die genannten technischen Vorgaben keine Normqualität haben, weshalb bei der Planung anhand der konkreten örtlichen Situation im notwendigen Umfang auch hiervon abgewichen werden darf (vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 14.2.2018 - 9 BV 16.1694 - BauR 2018, 943, juris Rn. 42 m. w. N.; vgl. zur Abweichungsbefugnis im Rahmen bauleitplanerischer Abwägungsentscheidungen VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 4.11.2013 - 8 S 1694/11 - BauR 2014, 1120, juris Rn. 22 m. w. N.).

(bb) Gemessen hieran hält die planfestgestellte Mischverkehrsfläche die Vorgaben von § 9 Abs. 1 Satz 2 und 3 StrG ein.

Entgegen den von dem Beklagten aufgeworfenen Zweifeln ist die RAST 06 für die vorliegend planfestgestellte Mischverkehrsfläche anwendbar. Denn sie gilt auch für den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen und diesem Zweck soll die Mischverkehrsfläche unter anderem dienen, indem sie die Anfahrt der hinterliegenden Garagen weiterhin ermöglichen soll. Sie entspricht wohl am ehesten dem Charakter eines Wohnwegs im Sinne der Nr. 5.2.1 der RAST 06, da sie unter anderem der (Zweit-) Erschließung der anliegenden Einzelhäuser dient, dort ausschließlich zu Wohnzwecken genutzte Einzelhäuser vorhanden sind, eine verhältnismäßig geringe Länge von ungefähr dreihundert Metern und eine geringfügige Verkehrsstärke mit Kraftfahrzeugen aufweist. Dabei verkennt der Senat nicht, dass aufgrund der Länge der in Rede stehenden

Mischverkehrsfläche auch eine Qualifizierung als Wohnstraße im Sinne der Nr. 5.2.2 der RASSt 06 in Betracht käme. Hiergegen spricht jedoch, dass es vorliegend an den hierfür charakteristischen unterschiedlichen Bebauungsformen mit Zeilenbebauung, Reihen- und Einzelhäusern sowie an einer Möglichkeit zur Parknutzung fehlt. Nach Nr. 6.1.1.6 der RASSt 06 ist bei einstreifig ausgebauten Erschließungsstraßen, wie sie vorliegend geplant ist, im Regelfall eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit von 3 m ausreichend. Dies gilt auch für den Fall, dass sich, wie auf der hier geplanten Mischverkehrsfläche, Radfahrer und Kraftfahrzeuge die Fahrbahn auch in gegenläufiger Richtung teilen (vgl. im Einzelnen Tabelle 11). Dem genügt die vorliegend planfestgestellte Mischverkehrsfläche. Denn nach dem planfestgestellten Regelquerschnitt (Anl. 11.88) und den Lageplänen zum Endzustand dieser Verkehrsanlage (Anl. 11.25 akt. und 11.26 akt.) weist ihre gesamte Breite zwischen der Trogmauer und den Grundstücksgrenzen ungefähr 4 m auf. Abzüglich des 30 cm breiten und 12 cm hohen Schrammbords, welches an die Trogmauer angebaut wird, bleibt für die Verkehrsfläche eine Breite von 3,70 m. Zieht man hiervon noch den entlang der südlichen Begrenzung der Verkehrsanlage herzustellenden 4 cm hohen Rundbordstein mit einer Breite von 15 cm ab, verbleibt eine Fahrbahnbreite von 3,55 m. Diese Breite entspricht den genannten Vorgaben der RASSt 06. Nach deren Nr. 6.1.1.11 sind bei Mischflächen die Fahrgassen von den als Gehflächen genannten Bereichen durch unterschiedliche Oberflächen zu kennzeichnen, wobei für die Fahrgassen eine Breite von mindestens 3 m ausreichend ist. Hierauf weisen die Kläger zu Recht hin, verkennen aber, dass die Beigeladene gemäß der Zusage Nr. 60 in dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss den über eine Breite von 3 m hinausgehenden Teil der Mischverkehrsfläche aufpflastern wird. Damit ist dieser Vorschrift genüge getan. Da die in Rede stehende Mischverkehrsfläche nach dem Mischungsprinzip im Sinne der Nr. 6.1.1.1 der RASSt 06 ausgeführt werden soll, bedarf es nach Nr. 6.1.6.1 der RASSt 06 keiner gesonderten Anlagen für den Fußgängerverkehr in Gestalt von straßenbegleitenden Gehwegen. Da hier auch kein neben der Fahrbahn geführter gemeinsamer Geh- und Radweg im Sinne der Nr. 6.1.6.4 der RASSt 06 in Streit steht, sind die dort enthaltenen Empfehlungen entgegen

der Auffassung der Kläger vorliegend nicht entscheidungserheblich. Auch gestattet Nr. 6.1.7.2 der RASSt 06 für den vorliegenden Fall einer Straße mit einem geringen Kraftfahrzeugverkehr die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Weitere Anforderungen ergeben sich entgegen dem Vortrag der Kläger nicht aus der ERA 2010. Diese ist vorliegend zwar anwendbar, da sie die RASSt 06 hinsichtlich der Nutzungsansprüche des Radverkehrs und der Einsatzbereiche unterschiedliche Radverkehrsführungen in Stadtstraßen ergänzt und vertieft. Aber auch ihren Anforderungen genügt die planfestgestellte Mischverkehrsfläche. Vorliegend ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Sinne von Nr. 3.1 der ERA 2010 vorgesehen. Hierfür sieht die ERA 2010 zwar eine Fahrbahnbreite zwischen 6 m und 7 m vor, lässt aber bei einer Kraftfahrzeugstärke von weniger als 700 Kfz/h, was auf die vorliegend in Rede stehende Mischverkehrsfläche ersichtlich zutrifft, geringere Fahrbahnbreiten zu, ohne hierbei einen Mindestwert vorzugeben. Soweit die Kläger zur Begründung ihres Vorbringens darauf verweisen, dass die Vorgaben in Tabelle 28 der ERA 2010 nicht eingehalten würden, verfängt dies nicht. Denn die dort ausgewiesenen Vorgaben gelten für gemeinsam geführte Geh- und Radwege sowie für Gehwege, die für den Radverkehr zugelassen sind. Um solche Anlagen geht es vorliegend jedoch nicht. Denn wie bereits dargelegt, werden auf der in Rede stehenden Mischverkehrsfläche der Kfz-, der Rad- und der Fußgängerverkehr gemeinsam geführt, ohne hierfür jeweils separate Anlagen oder Verkehrswege vorzusehen.

Schließlich genügt die planfestgestellte Mischverkehrsfläche auch den Vorgaben der EFA 2002. Auch diese ist hier anwendbar, vermittelt jedoch keine weitergehenden Anforderungen, als sie nicht schon behandelt worden sind. Die vorliegend in Rede stehende Mischverkehrsfläche dürfte am ehesten einer Wohnstraße ohne Gehwege im Sinne der EFA 2002 entsprechen. Dies ist zulässig, solange eine Belastung von 50 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde oder 500 Kraftfahrzeugen innerhalb von 24 Stunden nicht überschritten wird. Angesichts der ausschließlichen Befahrung der Mischverkehrsfläche durch die Anlieger und der geringfügigen Anzahl anliegender Wohnbebauung (14 Wohnhäuser) dürfte dieser Wert offensichtlich nicht erreicht werden. Insofern rügen

die Kläger auch zu Unrecht einen Ermittlungsfehler, da es für die ordnungsgemäße Abwägung der in Rede stehenden Belange demnach nicht darauf ankam, wie viele Kraftfahrzeuge tatsächlich die Mischverkehrsfläche nutzen werden. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Sinne der Nr. 3.1.2.5 der EFA 2002 steht vorliegend ersichtlich nicht in Rede, weshalb die Kläger zu Unrecht auf die dort niedergelegten Anforderungen verweisen. Da auf der Mischverkehrsfläche keine Parkplätze vorgesehen sind und aufgrund der vorhandenen Garagen auf den Anliegergrundstücken nicht mit einem hohen Parkdruck zu rechnen sein wird, kommt es entgegen der Auffassung der Kläger auch nicht auf die Anforderungen der Nr. 3.1.3 der EFA 2010 an. Auch ist vorliegend nicht die in Nr. 3.2.1 der EFA 2010 formulierte Grundausrüstung für Gehwegbreiten und Querverkehre maßgeblich. Denn diese Regelung geht ebenso wie die RASt 06 davon aus, dass sich bei befahrbaren Wohnwegen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung, wie im vorliegenden Fall, die Anlage von gesonderten Gehwegen erübrigen kann.

Weitergehende Anforderungen ergeben sich entgegen der Auffassung der Kläger nicht aus den Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom April 2016. Dabei bedarf es schon keiner Entscheidung über die Frage, welche rechtliche Qualität diesen Bestimmungen überhaupt beizumessen ist. Denn ausweislich der Vorbemerkung zu diesen Qualitätsstandards beruhen die dort enthaltenen Vorschläge unter anderem auf den Empfehlungen der RASt 06 und der ERA 2010. Demzufolge greifen die Qualitätsstandards diese Vorgaben auf, verändern diese jedoch nicht. Dies ist auch inhaltlich nicht erkennbar. Etwas anderes folgt auch nicht aus den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, zu denen die Kläger in der mündlichen Verhandlung ein Einführungsschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg an die höheren Straßenverkehrsbehörden vom 30. Mai 2022 vorgelegt haben. Denn ungeachtet auch deren rechtlicher Qualität unterliegen die Kläger jedenfalls insoweit einem Irrtum, als sie meinen, die in Rede stehende Mischverkehrsfläche solle als Radschnellverbindung ausgebaut werden und müsse daher die Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg und für Radschnellverbindungen in Ba-

den-Württemberg einschließlich der darauf beruhenden Musterlösungen erfüllen. Der von den Klägern daraus abgeleitete Abwägungsfehler liegt nicht vor. Wie bereits ausgeführt, erfolgt die straßenrechtliche Widmung der in Rede stehenden Mischverkehrsfläche nach § 5 Abs. 6 StrG. Nach dessen Satz 1 gelten Straßen, Wege oder Plätze, die auf Grund eines förmlichen Verfahrens nach anderen gesetzlichen Vorschriften für den öffentlichen Verkehr angelegt werden, mit der endgültigen Überlassung für den Verkehr als gewidmet, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 vorliegen. Satz 2 dieser Norm regelt im Weiteren, dass die zuständige Straßenbaubehörde die Gruppe, zu der die Straße gehört, bestimmt und, soweit erforderlich, die Überlassung für den Verkehr auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzungszwecke beschränkt. Das bedeutet, dass neben der eigentlichen Widmung eine etwaige Beschränkung des Umfangs der Widmung sowie die mit der Widmung notwendig verbundene Einstufung nach § 3 StrG zu treffen und bekanntzumachen sind. Dies erübrigt sich allerdings, wenn in dem zugrundeliegenden förmlichen Verfahren diese Regelungen bereits getroffen wurden. In diesen Fällen ist eine weitere Bestimmung und deren erneute Bekanntmachung hinfällig (vgl. Lorenz/Will, StrG, 2. Aufl. 2005, § 5 Rn. 72 m. w. N.). Im vorliegend angefochtenen Planfeststellungsbeschluss wurde der Umfang der Widmung dergestalt beschränkt, dass die in Rede stehende Mischverkehrsfläche dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem motorisierten Anliegerverkehr dienen soll. Damit ist nach dem oben Gesagten bereits eine Beschränkung der Widmung im Sinne von § 5 Abs. 3 Satz 2 erfolgt und die Mischverkehrsfläche wurde als Gemeindestraße im Sinn eines beschränkt öffentlichen Weges im Sinne von § 3 Abs. 2 Nr. 4 StrG eingestuft. Hingegen wurde sie nicht für den Radschnellverkehr gewidmet und auch nicht als Radschnellverbindung im Sinne von § 3 Abs. 3 Buchst. b) StrG eingeteilt. Aus diesem Grund ist nicht ersichtlich, weshalb für diesen Weg die Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg einschließlich der darauf beruhenden Musterlösungen gelten sollen. Etwas Anderes folgt auch nicht aus der von den Klägern vorgelegten „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Fildern“ vom Januar 2023. Hieraus ergibt sich zwar, dass die dort empfohlene Variante für die geplante Radschnellverbindung Stuttgart - Neuhausen a. d. F. zwischen Filderstadt-Bernhausen und Neuhausen a. d. F. der planfestgestellten S-Bahn-Trasse folgen soll. Es wird aber auch erkannt, dass die erfolgte Planfeststellung keinen Ausbau der Wege in diesem Bereich vorsieht und eine

Erreichung der Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung nur durch zusätzlichen Ausbau erreicht werden könne. Zusammenfassend wird in dieser Studie ausgeführt, dass insbesondere auf den innerörtlichen Abschnitten der Empfehlungsvarianten aufgrund der nur begrenzten Flächenverfügbarkeit die Erreichung dieser Standards häufig nicht möglich sei. So könne auf der Variante Stuttgart - Neuhausen a. d. F. der Qualitätsstandard nur auf 63 % der Strecke erreicht werden, was insbesondere auf die Führung entlang der planfestgestellten S-Bahn-Trasse zwischen Filderstadt und Neuhausen a. d. F. zurückzuführen sei. Für den hier interessierenden Abschnitt nördlich der Axxxx-xxxstraße in Filderstadt-Sielmingen ergibt sich aus der Anlage 9 zu dieser Studie, dass der Standard einer Radschnellverbindung dort nicht umsetzbar ist. Insofern gehen die Kläger fehl in der Annahme, auch in diesem Bereich solle zukünftig einer Radschnellverbindung errichtet werden, die den von ihnen ins Feld geführten Ausbaustandards genügen soll. Dabei ist ihnen zuzugeben, dass der Großen Kreisstadt Filderstadt während des in Streit stehenden Planfeststellungsverfahrens die Planung einer überörtlichen Radschnellverbindung zwischen Stuttgart und Neuhausen a. d. F. bekannt war. Dass diese auch in dem von den Klägern gerügten Bereich zwingend dem von ihnen gewünschten Ausbaustandard entsprechen muss und dass die Große Kreisstadt Filderstadt dies wider besseren Wissens nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht hätte, lässt sich vor dem dargestellten Hintergrund allerdings nicht vertreten.

Ferner verstößt die Abwägung im Hinblick auf die planfestgestellte Mischverkehrsfläche nicht gegen § 5 Abs. 4 StVO, was die Kläger rügen. Denn diese Norm formuliert bestimmte Verhaltenspflichten von Verkehrsteilnehmern während des Überholungsvorgangs. Hingegen stellt sie keine Anforderungen an den Ausbau von Verkehrsanlagen. Bietet demnach eine bestimmte Verkehrsanlage, wie z.B. die vorliegend in Streit stehende Mischverkehrsfläche, keine ausreichenden räumlichen Kapazitäten für einen rechtmäßigen Überholungsvorgang, wird von einem solchen abzusehen sein. Dies erscheint aufgrund der geringen Ausbaulänge der in Rede stehende Mischverkehrsfläche entgegen der Auffassung der Kläger auch zumutbar.

Schließlich ist für die Bewertung der Rechtmäßigkeit der vorliegend angefochtenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen, dass die Große Kreisstadt Filderstadt als Trägerin der Straßenbaulast ausweislich den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (vgl. Seite 251) keine Bedenken gegen die Breite und Ausgestaltung der Mischverkehrsfläche vorgebracht hat und die vorgesehene Breite in der vorliegenden Konstellation ausdrücklich für ausreichend erachtet. Dieser Bewertung durch eine von der Planfeststellungsbehörde und der Beigeladenen unabhängige Fachbehörde kommt besonderes Gewicht zu. Denn solche fachbehördlichen Auskünfte beruhen regelmäßig auf der besonderen Sachvertrautheit und der Kenntnis der jeweiligen spezifischen Anforderungen der in Rede stehenden Sachmaterie. Diese besondere, unabhängige Sachkompetenz verleiht ihrer Stellungnahme einen hohen Stellenwert (vgl. BVerwG, Urteil vom 3.11.2020 - 9 A 7.19 - BVerwGE 170, 138, juris Rn. 144 m. w. N.). Daran ändert es nichts, dass die Kläger von dieser fachbehördlichen Einschätzung keine Kenntnis hatten. Denn offensichtlich hat sie Eingang in die Abwägung gefunden und wurde auch im Rahmen der Einwendungsbearbeitung abgearbeitet. Insoweit weist die Beigeladene zu Recht darauf hin, dass die Einschätzung der Großen Kreisstadt Filderstadt zur ausreichenden Ausbaubreite der in Rede stehende Mischverkehrsfläche den Einwendungen der Klägerin zu 5 im Rahmen der synoptischen Abarbeitung der widerstreitenden Belange entgegengehalten wurde.

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO in Verbindung mit § 100 Abs. 1 ZPO, § 159 Satz 2, § 162 Abs. 3 VwGO. Da die Beigeladene einen Antrag gestellt und damit nach § 154 Abs. 3 Halbs. 1 VwGO ein Kostenrisiko eingegangen ist, entspricht es der Billigkeit im Sinne des § 162 Abs. 3 VwGO, ihre außergerichtlichen Kosten den Klägern aufzuerlegen.

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Mannheim, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen.

Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne von § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten

und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne von § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten. Die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe von § 67 Abs. 4 Satz 3, 5 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Dr. Albrecht

Matejka

Hepperle

Beschluss vom 4. Mai 2023

Der Streitwert wird gemäß § 63 Abs. 2 Satz 1, § 52 Abs. 1 GKG in Verbindung mit den Empfehlungen in Nr. 34.2.1.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 auf 45.000 Euro festgesetzt.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Dr. Albrecht

Matejka

Hepperle