

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen
und ländlichen Raum · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI-1-061-k-06#2.137

Herrn

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Frau Preetz
Telefon 0611 815-2399
Telefax 0611 32 717 2399
E-Mail kirsten.preetz@wirtschaft.hessen.de

35447 Reiskirchen

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 30. August 2024

Datum 28.10.2024

B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth

Sehr geehrter Herr

mit Schreiben vom 30. August 2024 hat Herr in Ihrem Namen bei dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWW) beantragt, die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 2016 für die Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/ Lindenstruth festzustellen, hilfsweise, den Planfeststellungsbeschluss zurück zu nehmen oder in sonstiger Weise aufzuheben.

Über Ihre Anträge wurde mit Bescheid vom 24. Oktober 2024 entschieden. Anliegend erhalten Sie eine Ausfertigung des Bescheides. Den übrigen Antragstellern wird je eine Ausfertigung des Bescheides gesondert zugestellt.

Im Auftrag



Kirsten Preetz



Ausfertigung

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen
und ländlichen Raum · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI-1-061-k-06#2.137

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Frau Preetz
Telefon 0611 815-2399
Telefax 0611 32 717 2399
E-Mail kirsten.preetz@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 30. August 2024
Datum 24.10.2024

B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth

Auf die Anträge

1. [REDACTED]

ergeht nachfolgender

Bescheid

1. Die Anträge auf Feststellung der Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 2016 für die Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth (VI-1-E-061-k-06#2.137) werden abgelehnt.
2. Die Hilfsanträge, den Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 (VI-1-E-061-k-06#2.137) für die Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth zurückzunehmen oder in sonstiger Weise aufzuheben, werden abgelehnt.



A.

Die Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/ Lindenstruth (B 49) wurde mit Beschluss vom 21. Dezember 2016 planfestgestellt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden zwei Klagen erhoben, die mit Urteilen vom 5. Oktober 2022 (2 C 948/17.T und 2 C 949/17.T) abgewiesen wurden. Zur Begründung hat der Hessischen Verwaltungsgerichtshof (HessVGH) u.a. unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) ausgeführt, die Planrechtfertigung für die planfestgestellte Ortsumgehung liege vor. Das Vorhaben sei in der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (Bedarfsplan) i.d.F. des 6. Änderungsgesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I, S. 3354) in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB)“ aufgenommen worden. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben entsprächen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf bestehe, sei für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Diese Bindung gelte auch für das gerichtliche Verfahren und schließe grundsätzlich eine Nachprüfung des Verkehrsbedarfs aus. Die Klägerseite mache ohne Erfolg geltend, die im Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Variantenwahl zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchungen seien fehlerhaft.

Die Urteile des HessVGH sind rechtskräftig geworden, nachdem das BVerwG mit Beschluss vom 19. September 2023 (BVerwG 9 B 14.23) die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des HessVGH 2 C 949/17.T zurückgewiesen hatte. Der Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 ist damit bestandskräftig geworden.

Mit Schreiben vom 30. August 2024 haben sich die Antragsteller, vertreten durch Herrn [REDACTED], an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWW) gewandt und beantragt,

die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 2016 (VI-1-E-061-k-06#2.137) gemäß § 44 Abs. 5 HVwVfG festzustellen, hilfsweise wird die Rücknahme oder sonstige Aufhebung des rechtswidrigen Planfeststellungsbeschlusses nach § 48 HVwVfG beantragt.

Zur Begründung tragen die Antragsteller im Wesentlichen vor, der Planfeststellung liege eine falsche Prognose für die zu erwartenden Verkehrszahlen zugrunde. Auch die Bedarfsplanung des Bundes sei falsch und werde gesondert gegenüber der zuständigen Stelle angegriffen. Der gesamte Plan verstoße gegen den Erforderlichkeitsgrundsatz, das Sparsamkeits- und Transparenzgebot sowie das Verbot widersprüchlichen Handelns. Auch liege ein Verstoß gegen § 15 BNatSchG vor, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben seien in Gestalt einer Verkehrsberuhigung auf der vorhandenen Bundesstraße und

einer Stärkung der parallel verlaufenden Bahnstrecke. Der Verstoß gegen das Sparsamkeitsgebot wiege besonders schwer, weil der Sinn jeder Bedarfsplanung ausdrücklich auf dieses Gebot gestützt werde.

Grundlage der Planfeststellung sei nicht nur die Bedarfsplanung des Bundes gewesen. Vielmehr seien im Planfeststellungsverfahren im Jahr 2014 die Verkehrszahlen überprüft worden mit dem Ergebnis, dass die ursprünglichen Prognosen falsch gewesen seien. 2014 sei ein Rückgang des Gesamtverkehrs festgestellt worden, diese Erkenntnis sei aber nicht in den Planfeststellungsbeschluss eingeflossen. Grundlage der Planfeststellung sei vielmehr die überhöhte Prognose 2020 (mit Zählung 2005) geblieben. Die Zahlen der Straßenverkehrszählung seien bewusst verworfen worden; diese Zahlen zeigten, dass der Verkehr seit den Zählungen im Jahr 2005, die der Planfeststellung zugrunde lägen, abgenommen habe. Für den Streckenabschnitt Reiskirchen bis Lindenstruth wiesen die Zählungen für das Jahr 2015 deutlich geringere Verkehrsmengen auf als für das Jahr 2005, als die Zählungen für die Planung der Ortsumgehung erfolgt seien. Auch die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 belegten die Fehlerhaftigkeit der der Planfeststellung zugrundeliegenden Prognose.

Der Bedarfsplan des Bundes basiere ebenso auf veralteten Prognosezahlen für das Jahr 2020. Die als Prognose geschätzten Verkehrsmengen für den Bedarfsplan und die Planfeststellung seien nicht eingetreten. Die tatsächlichen Zahlen hätten von Anfang an den Bau einer Ortsumgehung nicht gerechtfertigt. Der Bedarfsplan des Bundes und der Planfeststellungsbeschluss seien nichtig, weil wider besseren Wissens falsche Zahlen zur Grundlage genommen worden seien. Von der Ortsumgehung Betroffene und Unterstützer hätten im April und Mai 2024 eigene Verkehrszählungen durchgeführt, deren Ergebnisse denen der offiziellen Straßenverkehrszählungen ähnelten, wodurch ihre Richtigkeit erkennbar sei. Die Zählungen hätten ergeben, dass die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsprognose 2020 stark von der Realität abweiche. Der Verkehrsbedarf für die Ortsumgehung sei daher objektiv widerlegt, da der Zeithorizont der Verkehrsprognose überschritten sei und die faktischen Zahlen diejenigen des Prognosejahrs widerlegt hätten.

Die Wirkung der Ortsumgehung sei zudem bewusst übertrieben dargestellt worden. Karten in den Planfeststellungsunterlagen zeigten, dass zwei Drittel der Fahrzeuge, die am westlichen Ortsrand Reiskirchen über die B 49 erreichen, in Reiskirchen oder Lindenstruth verblieben. Dieses Übergewicht an Fahrbewegungen, die die Ortsumgehung nicht nutzten, betreffe auch alle früheren und aktuell geplanten Neubaugebiete in beiden Ortsteilen. Der prozentuale Anteil der innerorts oder nördlich verbleibenden Fahrzeuge werde sich daher noch erhöhen. Diese Planungen seien nicht beachtet worden. Alle vorhandenen und neuen Wohn- und Gewerbegebiete befänden sich nördlich und damit auf der der Ortsumgehung abgewandten Seite. Diese Tendenz verstärke sich im Entwurf des neuen Regionalplans. Die Planungen bewiesen, dass es den Planungsbehörden und der Gemeinde Reiskirchen nicht um eine Entlastung der Anwohner von Verkehr gehe.

Die Kosten-Nutzen-Analyse basiere nicht nur auf falschen Prognosen, sondern auch auf einer unzulässig reduzierten Nullvariante. Die Abwägung für die Ortsumgehung berücksichtige nicht eine Variante mit verkehrsreduzierenden Maßnahmen ohne Straßenneubau, z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung,

bauliche Fahrbeschränkungen oder eine Stärkung anderer Fortbewegungsformen, insbesondere die Einrichtung eines bisher fehlenden Bahnhalts in Lindenstruth.

Auch die Abwägung der Planfeststellungsbehörde zwischen vermeintlicher Entlastung und den Schäden eines Neubaus beruhe auf einer falschen Prognose. Geschädigt würden Natur und Landschaft, ebenso Betriebe und der Erholungswert. Der Nutzen der Ortsumgehung sei, ausgehend von den überhöhten Verkehrszahlen, bewusst überhöht dargestellt worden, um den Schaden zu überwiegen. Die Entlastung der Anwohner von Verkehrsbelastungen sei u.a. bei der Abwägung einer Existenzgefährdung ausschlaggebend gewesen; die konkrete Existenzgefährdung sei in der Planfeststellung ohnehin willkürlich behandelt worden.

In der Gesamtschau, insbesondere aufgrund einer grob falschen Verkehrsprognose und der Tatsache, dass dieser Fehler wissentlich nicht behoben worden sei, erweise sich die Planfeststellung als nichtig.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens wird auf das Schreiben der Antragsteller vom 30. August 2024 Bezug genommen.

B.

I. Das HMWEVV ist als für die Ortsumgehung Reiskirchen zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 17b Abs. 4 FStrG i. V. m. § 46 Abs. 1 HStrG) für die Entscheidung über die gestellten Anträge zuständig.

II. Die Hauptanträge sind abzulehnen.

1. Es spricht alles dafür, dass die Antragsteller - mit Ausnahme von Frau [REDACTED] [REDACTED] - bereits nicht antragsbefugt sind. Gemäß § 44 Abs. 5 HVwVfG ist auf Antrag die Nichtigkeit eines Verwaltungsakts festzustellen, wenn der Antragsteller hieran ein berechtigtes Interesse hat. Der Begriff des berechtigten Interesses im Sinne dieser Vorschrift erfasst dabei im Anschluss an die gleichlautende Formulierung in § 43 Abs. 1 VwGO nicht nur rechtliche, sondern auch schutzwürdige Interessen tatsächlicher, insbesondere wirtschaftlicher oder ideeller Art. Damit ist der Kreis der Antragsbefugten aber noch nicht abschließend umschrieben. Vielmehr ist auch hier ein Bezug des Verwaltungsakts zur Rechtssphäre des Antragstellers erforderlich. Im Rahmen der Nichtigkeitsfeststellungsklage wird dies durch die analoge Anwendung des § 42 Abs. 2 VwGO erreicht. Dies bedeutet, dass einen Anspruch auf Feststellung der Nichtigkeit eines Verwaltungsakts nach § 44 Abs. 5 HVwVfG nur geltend machen kann, wer von dem Verwaltungsakt in eigenen Rechten betroffen ist. Dies gilt auch für das Verwaltungsverfahren (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 31. März 2006 – 1 S 2115/05 – Juris, Rdnr. 38f. m.w.N.).

Eine Betroffenheit in eigenen Rechten ist von den Antragstellern weder dargetan noch – mit Ausnahme von Frau [REDACTED] [REDACTED] – für die Planfeststellungsbehörde erkennbar. Ob dem Antrag der Frau [REDACTED] die Rechtskraft des Urteils des Urteils des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 5. Oktober 2022 - 2 C 948/17.T – entgegensteht, kann an dieser Stelle offen bleiben.

2. Ein Nichtigkeitsgrund nach § 44 Abs. 1 HVwVfG liegt jedenfalls nicht vor. Nach § 44 Abs. 1 HVwVfG ist ein Verwaltungsakt nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offensichtlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG fällt ein Fehler besonders schwer ins Gewicht, wenn sich der Verwaltungsakt als unvereinbar mit tragenden Verfassungsprinzipien oder grundlegenden Wertvorstellungen der Rechtsordnung erweist. Die an ein rechtsstaatliches Vorgehen zu stellenden Anforderungen müssen so drastisch verfehlt werden, dass es unerträglich wäre, dem Verwaltungsakt Wirksamkeit und damit Rechtsverbindlichkeit zuzuerkennen. Offensichtlich ist ein solcher Fehler, wenn ein verständiger Betrachter erkennen kann, dass der Verwaltungsakt unhaltbar ist. Diese Anforderungen zeigen, dass im Falle von Rechtsfehlern eines Verwaltungsakts dessen Rechtswidrigkeit die Regel, die Nichtigkeit und der damit verbundene Verlust des Geltungsanspruchs dagegen die seltene Ausnahme ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Januar 2021 - 6 C 26/19 – Juris, Rdnr. 50).

Ein schwerwiegender Fehler ergibt sich aus dem Vorbringen der Antragsteller nicht. Die vorgetragene Fehler liegen nicht vor; ob sie schwerwiegend im dargelegten Sinne wären, braucht daher nicht entschieden zu werden.

Die Planrechtfertigung für die planfestgestellte Ortsumgehung folgt nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 daraus, dass sie im Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen worden ist. Im Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 wurde weiter ausgeführt, es bestünden keine Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens bei der Bedarfsfeststellung überschritten habe. Im Hinblick auf die bestehende und künftig zu erwartende Verkehrsbelastung sowie im Hinblick auf die Notwendigkeit der Entlastung der Ortslagen von Reiskirchen und dem Ortsteil Lindenstruth bestehe weiterhin die Notwendigkeit, das Vorhaben zu realisieren. Dies zeige die Verkehrsuntersuchung „Fortschreibung 2014“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 66 ff.). Diese Unterlage wurde im August 2016 erstellt und hat den Prognosehorizont 2025; sie liegt den Antragstellern offensichtlich vor, denn ihre Antragsschrift enthält Auszüge daraus. Damit trifft die Auffassung der Antragsteller, die Erkenntnisse aus der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2014 seien nicht in den Planfeststellungsbeschluss eingeflossen, diesem lägen vielmehr die im Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsmengen zugrunde, nicht zu. Die von den Antragstellern vorgenommenen Vergleiche der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 und privater Verkehrszählungen von Mai 2024 mit Prognosezahlen 2020 (S. 5, 7 der Antragsschrift) sind damit nicht geeignet, eine Fehlerhaftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu belegen.

Eine Diskrepanz zwischen der Straßenverkehrszählung 2021 zu der der Planfeststellung zugrundeliegenden Verkehrsprognose 2025 besteht im Übrigen nicht. Die Verkehrsuntersuchung „Fortschreibung 2014“ weist für die B 49 zwischen Reiskirchen und Lindenstruth im Prognose-Null-Fall 2025 eine Belastung DTVw von 10.234 Kfz/24h aus (Abb. D 1). In der

Verkehrsmengenkarte der Straßenverkehrszählung 2021 wird für die B 49 zwischen Reiskirchen und Lindenstruth ein DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 9.154 Kfz/24 h ausgewiesen (vgl. <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte>). Diese Werte sind nicht miteinander vergleichbar, denn der DTV bildet einen Mittelwert über alle Tage des Jahres ab (einschließlich Sonn- und Feiertagen), während der DTVw den durchschnittlichen Verkehr an Werktagen angibt.

Unzutreffend ist auch die Auffassung der Antragsteller, der Bedarfsplan des Bundes basiere auf Prognosezahlen für das Jahr 2020. Nach dem Projektinformationssystem (PRINS) liegen dem Bundesverkehrswegeplan und dem Bedarfsplan die für das Jahr 2030 zu erwartenden KfZ- und Lkw-Belastungen zugrunde (vgl. [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B49-G10-HE \(bvwp-projekte.de\)](http://bundesverkehrswegeplan2030.bvwp-projekte.de)). Die von den Antragstellern zitierte Passage aus PRINS, in der Bezug genommen wird auf das Analysejahr 2005 (S. 3 der Antragsschrift) betrifft Aussagen der hessischen Straßenbauverwaltung im Zusammenhang mit der Anmeldung des Projekts zur Aufnahme in den Bedarfsplan. Der Bund hat erkennbar nicht diese Aussagen, sondern eine eigene Prognose seiner Entscheidung über die Aufnahme der Ortsumgehung in den Bedarfsplan zugrunde gelegt.

Ebenfalls unzutreffend ist die Auffassung der Antragsteller, die Wirkung der Ortsumgehung sei übertrieben dargestellt worden, weil die beabsichtigte Entlastung auf der alten B 49 nicht bewirkt werde und kommunale Planungen auf der der Ortsumgehung abgewandten Seite, die das innerörtliche Straßennetz zusätzlich belasteten, nicht berücksichtigt worden seien. Diese Auffassung verkennt, dass sich der Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 mit der Entlastungswirkung der Ortsumgehung auch im Hinblick auf kommunale Planungen ausdrücklich auseinandergesetzt hat. Im Planfeststellungsbeschluss ist ausführt, dass die planfestgestellte Südvariante der Ortsumgehung die im nördlichen Siedlungsraum, dem siedlungsplanerischen Entwicklungsraum der Gemeinde, entstehenden Quell- und Zielverkehre in geringeren Anteilen aufnimmt als die Nordumgehungsvariante Ib. Allerdings wirke die Südvariante stärker auf die vom Süden einströmenden Quell- und Zielverkehre und entlaste die Siedlungsgebiete in höheren Anteilen und optimal von den Durchgangsverkehren, insbesondere den alten Ortskern mit dem bestehenden Bahnübergang. Den Durchgangsverkehren wird im Planfeststellungsbeschluss eine höhere Bedeutung beigemessen, weil sie die Anwohner der Ortsdurchfahrt in ganzer Länge beeinträchtigen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 82). Hinsichtlich der Entlastungswirkung der planfestgestellten Ortsumgehung im Einzelnen nimmt der Planfeststellungsbeschluss Bezug auf die Verkehrsuntersuchung „Fortschreibung 2014“, mit der eine Verringerung des innerörtlichen Verkehrs im Prognosejahr 2025 von bis zu 75 % ermittelt wurde (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 67f.). Darauf hinzuweisen sei, dass die planfestgestellte Ortsumgehung dem Ergebnis der Linienbestimmung des Bundesverkehrsministeriums vom 14. November 2002 und der raumordnerischen Abstimmung, wie sie im Ziel 7.1.3-3 des Regionalplans Mittelhessen 2010 abschließend Ausdruck gefunden hat (Planfeststellungsbeschluss, S. 25f.). Aus den Festlegungen des

Regionalplans resultiert die Bindungswirkung für die Bauleitplanung der Gemeinde Reiskirchen, § 1 Abs. 4 BauGB. Entsprechend hat die Gemeinde Reiskirchen ihre Siedlungserweiterungsflächen nördlich der Bestandsgemeinde geplant.

Der Vortrag der Antragsteller, im Planfeststellungsverfahren sei die Variantenprüfung fehlerhaft reduziert worden, vermag einen Fehler ebenfalls nicht zu begründen. Für die als Alternative zur Ortsumgehung angeführte Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Planfeststellungsbehörde nicht zuständig. Zum einen ist die Ortsdurchfahrt nicht Teil des Neubauprojekts der Ortsumgehung; im Planfeststellungsbeschluss ist lediglich ihre Abstufung vorgesehen (Planfeststellungsbeschluss, S. 15, 148). Zum anderen liegen die Voraussetzungen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen allein im Verkehrsrecht, nicht im Fachplanungsrecht. Auch für die von den Antragstellern als Alternativen zur Ortsumgehung angeführten baulichen Fahrbeschränkungen oder eine Stärkung anderer Fortbewegungsformen, insbesondere die Einrichtung eines bisher fehlenden Bahnhalts in Lindenstruth, wäre die Planfeststellungsbehörde nicht zuständig.

Schließlich liegt der von den Antragstellern vorgetragene Abwägungsfehler im Hinblick auf die Auswirkungen der Ortsumgehung auf Natur und Landschaft und angrenzende Betriebe nicht vor. Die Antragsteller sind der Auffassung, der Planfeststellung liege eine falsche Verkehrsprognose zugrunde, weshalb der Ortsumgehung zu Unrecht ein zu hohes Gewicht gegenüber betroffenen Belangen eingeräumt worden sei. Wie oben dargelegt, trifft die Auffassung der Antragsteller nicht zu. Sie irren mit ihrer Annahme, der Planfeststellung liege die Verkehrsprognose 2020 (mit Zählungen 2005) zugrunde.

III. Die Hilfsanträge sind ebenfalls abzulehnen.

1. Der Antrag von Frau [REDACTED], den Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 für die Ortsumgehung Reiskirchen wegen Rechtswidrigkeit zurück zu nehmen, ist abzulehnen, da ihm die Rechtskraft des Urteils des HessVGH vom 5. Oktober 2022 - 2 C 948/17.T - entgegensteht. Frau [REDACTED] war Klägerin in diesem Verfahren. Der HessVGH hat ihre Klage als unbegründet abgewiesen und ausgeführt, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 leide an keinen materiellen Fehlern. Nachdem Frau [REDACTED] ihre Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des HessVGH zurückgenommen hatte, ist das Urteil rechtskräftig geworden. Ein rechtskräftiges Urteil bindet nach § 121 Nr. 1 VwGO die Beteiligten und ihre Rechtsnachfolger, soweit über den Streitgegenstand entschieden worden ist. Die Vorschrift des § 121 VwGO über die Rechtskraft dient dem Rechtsfrieden und der Rechtssicherheit. Neue Verfahren über dieselbe Streitsache sollen verhindert werden (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 13. August 2012 – 5 S 1200/12 – Juris, Rdnr. 11 m.w.N.). Ausgehend von diesen Grundsätzen steht der Antragstellerin Frau [REDACTED] der geltend gemachte Anspruch nach § 48 VwVfG auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses die Rechtskraft des Urteils des HessVGH vom 5. Oktober 2022 – 2 C 948/17.T - entgegen. Denn er betrifft denselben Streitgegenstand wie das Urteil des HessVGH. Frau [REDACTED]

begehrt mit vorliegendem Antrag - wie im Gerichtsverfahren - die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, weil sie ihn für von Anfang an rechtswidrig hält. Darüber ist bereits rechtskräftig negativ entschieden worden; diese Entscheidung ist nach § 121 VwGO für die Beteiligten bindend.

2. Im Übrigen liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rücknahme oder sonstige Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 2016 für die Ortsumgehung Reiskirchen nicht vor. Ein Rücknahmeermessen ist der Planfeststellungsbehörde daher nicht eröffnet.

Nach § 48 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG kann ein rechtswidriger Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft oder für die Vergangenheit zurückgenommen werden. Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage bei seinem Erlass (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 17. Januar 2013 - 7 B 18.12 – Juris, Rdnr. 27 m.w.N.).

Die von den Antragstellern vorgetragene Fehlerhaftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht gegeben. Zur näheren Begründung wird auf die Ausführungen unter B.II.2 verwiesen.

Eine sonstige Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses kommt ebenfalls nicht in Betracht.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 - 43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das ist das Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. 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.

Im Auftrag

Kirsten Preetz
Kirsten Preetz

Areeb



Ausgefertigt:

Wiesbaden, den 28.10.2024



Im Auftrag

Musd
Angestellte