

per E-Mail vom 8. April 2016

Liebe Lärmgegner,

die Bundesregierung beantwortete eine Grünen-Anfrage zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des E-BVWP2030 in der BT-Drs. 18/7995 vom 29.3.2016 (beiliegend mit farblichen Anmerkungen)
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/079/1807995.pdf>

Unter anderem weist die BR darauf hin, dass im Internet ein Projektinformationssystem (PRINS) mit den Ergebnissen der einzelnen Projektbewertungen bereitgestellt wird. Diese Bewertungen der Einzelprojekte findet man unter <http://www.bvwp-projekte.de/>

a) Die abgegebenen Stellungnahmen werden NICHT im BMVI selbst bearbeitet. Die BR schreibt: "Im Zuge der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP wird das BMVI bei der Erfassung, Bearbeitung und Bewertung der abgegebenen Äußerungen einschließlich der anzugebenden personenbezogenen Daten auch durch externe Dienstleister unterstützt. Dabei handelt es sich um die Dienstleister, die das BMVI auch bei der Erarbeitung bzw. Aufstellung des BVWP mit ihren fachlich-inhaltlichen Kenntnissen beraten haben."

Damit sagt das BMVI erstaunlicherweise, dass die BEWERTUNG der abgegebenen Stellungnahmen nicht durch das BMVI selbst erfolgt, sondern den - nicht offengelegten und intransparenten - Erwägungen privater Dritter unterworfen wird. Diese Auslagerung originärer Aufgaben der Verwaltung an private Dritte begegnet erheblichen rechtsstaatlichen Bedenken und - mangels einer gesetzlichen oder untergesetzlichen Ermächtigung der beauftragten Privaten - muß die Rechtmäßigkeit des Vorgehens bezweifelt werden; da das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung somit nicht als unabhängig von privaten Interessen angesehen werden kann (ein vergleichbarer Fall wie bei der von der DB AG und der Fa. MOPA kontrollierten Verbändeanhörung und -beteiligung bei der Novellierung der Schall03), wird den rechtsstaatlichen Anforderungen an die Unabhängigkeit des Verwaltungshandeln nicht genügt. Damit stellt sich auch die Frage der Rechtmäßigkeit des in der Folge als Gesetz verabschiedeten BVWP2030 und auch die Frage nach den Möglichkeiten einer isolierten (verfassungs)gerichtlichen Anfechtung des BVWP2030-Gesetzes.

b) Die BR weist erneut ausdrücklich darauf hin, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung NICHT dazu dient, das Pro + Contra zu einzelnen Projekten und deren Bewertungen erneut zu diskutieren.

Vielmehr sollen mögliche Umweltauswirkungen der Einzelprojekte auf den Gesamtplan diskutiert werden. Darunter ist z.B. zu verstehen, dass die Vielzahl der Schienenprojekte zu einer erheblichen Erhöhung der Verkehre auch in den Abschnitten des Bestandsnetzes führt, in denen keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind und es damit auch nicht möglich ist, die sich verschärfenden Lärmprobleme in nachgelagerten PFV zu lösen, d.h. in diesen Abschnitten wird die vorhandene Lärmbelastung, die bereits jetzt über der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegt, noch weiter erhöht. Eine weitere Erhöhung über diese Grenze hinaus ist dem Staat aber noch höchstrichtlicher Rechtsprechung verwehrt. Der E-BVWP2030 äußert sich dazu zu dieser verfassungsrechtlichen Dimension überhaupt nicht.

Bei der Beteiligung ist auch zu beachten: "Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung werden daher im Zuge des Beteiligungsverfahrens nicht berücksichtigt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgt daher keine Aufrechnung zwischen unterstützenden und ablehnenden Äußerungen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Sachargumenten werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt."

Leider müssen die uns bislang bekannten Stellungnahmen von Bahnlärm-BIs zum E-BVWP2030 im Hinblick auf diese Beschränkungen mit dem Etikett "Themaverfehlung" qualifiziert werden.

c) Laut einer Meldung der DVZ hat der Bundesrechnungshof bereits heftige Kritik an dem E-BVWP2030 geübt. So soll das Ministerium gutachterlich ermittelte Kostenuntergrenzen für die Gesamtkosten von Projekten willkürlich gesenkt und so dafür gesorgt haben, dass Projekte als plausibel eingestuft wurden. Auch im neuen Plan fänden sich unrealistische Kostenschätzungen, einzelne Projekte seien nicht miteinander vergleichbar. Auch sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Projekte nun weder verlässlicher noch besser untereinander vergleichbar. Der Rechnungshof empfiehlt unter anderem, bestimmte Neubauprojekte erneut auf ihre Plausibilität hin zu untersuchen.

Das BMVI weist darauf hin, dass beim Nutzen-Kosten-Verhältnis die Finanzierungskosten nur ein Kriterium von vielen seien, die ebenfalls berücksichtigt werden müssten - etwa Umweltfolgen, die volkswirtschaftliche Bedeutung oder kürzere Reisezeiten. Die Forderung nach einer Neubewertung von Projekten werde abgelehnt.

Wie schnell N/K-Verhältnisse manipuliert werden, konnten wir am Fall der TEN-T-Ausbaustrecke München-Rosenheim-Freilassing zufällig nachvollziehen. Noch am 29. März stand dieses Projekt mit der Version

2-008-V01 mit einem N/K-Verhältnis von nur 0,9 im PRINS und hatte demzufolge nur die Bewertung "zu niedriges NKV, Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben". Aber schon wenige Tage später (4. April) war im PRINS die Version 2-008-V02 und dort hatte das Projekt dann auf wundersame Weise ein N/K-Verhältnis von 1,2 mit der Dringlichkeitseinstufung "niedriges NKV, Engpassbeseitigung, keine hohe Umweltbetroffenheit, Schließung Elektrifizierungslücke, TEN-Kernnetzkorridor". Beide Versionen sind zur Veranschaulichung beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Ludwig Steininger Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München, Tel. +49-8091-4753 eMail info@kirchseeon-intern.de

eMail [info@infoline-bahnlaerm.de](mailto:info@info@infoline-bahnlaerm.de)

Spruch des Tages: MdB Sawade am 29.01.2016 im Bundestag:

"Bei der Mitgliederversammlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen in dieser Woche wurde daran erinnert, welche letzten Innovationsdurchbrüche es im Schienengüterverkehr bei der Bahn gab: 1903 kam die durchgehende Druckluftbremse bei Güterzügen zum Einsatz. Ab 1911 wurde dann auf elektrische Traktion umgestellt. Diese ist übrigens bis heute noch nicht zu 100 Prozent umgesetzt."