

Günter Knebel

Von: bahnlaerm-public <bahnlaerm-public-bounces@lists.infoline-bahnlaerm.de> im Auftrag von info@infoline-bahnlaerm.de
Gesendet: Freitag, 29. Januar 2016 19:12
An: mailingliste@infoline-bahnlaerm.de
Betreff: [bahnlaerm-public] [BT-BR] Entscheidungen in der 152. Sitzung vom 28.01.2016 - Rheintalausbau, TEN-T-Strecken
Anlagen: Offenburg-TEN-T-Auszug-Plenarprotokoll-18_152.pdf; Groko-Antrag-TENT-T-BT-Drs-18-07365.pdf; Antrag-GroKo-Rheintalsausbau-BT-Drs-18-07364.pdf; Persönliche-Erklärung-Rheintalbahn.pdf; Unbenannte Anlage 00010.txt

Liebe Lärmgegner,

in der gestrigen Sitzung des Bundestages wurden nun die bereits im Dezember angekündigten, aber damals verschobenen Anträge zum umweltgerechten Ausbau der Rheintaltrasse und der TEN-T-Strecken behandelt. Das vollständige Plenarprotokoll findet man auf <http://dip21.bundestag.de/dip21/btp/18/18152.pdf>

Ein Auszug aus dem Plenarprotokoll, das die TOPs mit allen Redebeiträgen enthält, ist dieser Mail beigelegt.

Der gestrigen Sitzung waren heftige Gefechte zwischen GroKo-MdBs aus verschiedenen Regionen vorausgegangen. Diese Auseinandersetzungen und deren Motivation lassen sich aus den Redebeiträgen erschließen. Kernpunkt des Streits war, dass eine Gleichbehandlung des Rheintals mit anderen TEN-T-Strecken erreicht werden sollte; dies sollte durch den zweiten GroKo-Antrag erreicht werden.

Während die Änderungsanträge der Linken und der Grünen von den GroKo-Fraktionen abgelehnt wurden, wurden die beiden Anträge der GroKo einstimmig (d.h. auch von den Grünen und Linken angenommen). In der gestrigen Sitzung wurden damit die GroKo-Anträge 18/7364 (Rheintal) und 18/7365 (TEN-T-Strecken) angenommen, beide beiliegend.

Die Beschlüsse werfen zahlreiche rechtliche und materielle Fragen auf, die bislang alle ungeklärt sind, ja in der BT-Diskussion teilweise auch nur ansatzweise angesprochen wurden.

1. Aus keinem der Beschlüsse resultieren derzeit irgendwelche konkreten Ansprüche der Betroffenen. Während sich der "Rheintal-Beschluß" ganz konkret an die Bundesregierung richtet, die Vorstellungen des Bundestags umzusetzen, ist der "TEN-T-Schluß" kaum mehr als eine reine "Fensterrede".

2. Beide Beschlüsse werfen die Frage auf, ob sie womöglich gegen das verfassungsrechtliche Konnexitätsprinzip, Art. 104a GG, verstossen.

Denn beide Beschlüsse beinhalten, dass sich die Länder an der Finanzierung des Baus von Bahnstrecken beteiligen sollen; eine Finanzierung von Eisenbahnen ist aber alleinige Aufgabe des Bundes.

Zwar hat der VGH Stuttgart in seinem Urteil vom 21.4.2015, 1 S 1949/13

<http://infoline-bahnlaerm.de/urteile/VGH-Baden-Wuerttemberg-Urteil-vom-21-4-2015-1-S-1949-13.pdf>

entschieden, dass "Mit-Finanzierungen" anderer Hoheitsträger zulässig seien, wenn sich deren Verwaltungszuständigkeiten bei der Verwirklichung eines Projekts überschneiden, also jeder Hoheitsträger eigene, definierbare Aufgaben erfülle. Es wäre daher zulässig, mit einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auch andere als spezifisch verkehrliche Ziele zu verfolgen, etwa eine Minderung des Eisenbahnlärms oder - bei einer Verlegung von Betriebsanlagen der Eisenbahn - auch die Schaffung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten.

Der bayrische Innenminister Herrmann vertrat aber jedenfalls im April 2015 noch die Auffassung, dass eine Mitfinanzierung des Freistaats an Lärmschutzmaßnahmen am bayerischen Brennerzulauf wegen Verletzung des Konnexitätsprinzip ausscheidet (siehe beiliegend). Es wird interessant sein zu erfahren, ob Hr. Herrmann angesichts der BT-Beschlüsse an dieser Position festhält.

3. Die im "TEN-T-Beschluss" formulierte obligatorische Mitfinanzierung durch das jeweiligen Bundesland wirft neben der verfassungsrechtlichen Frage der Verletzung des Konnexitätsprinzips auch die Frage der Gleichbehandlung auf. Denn es ist offensichtlich, dass sich ein finanzstarkes Land wie BW Zuschüsse in mehrfacher Millionenhöhe leisten kann; bei finanzschwachen Ländern wie Berlin, Hamburg, Bremen sieht das schon ganz anders aus. Soll die Gewährung des Schutzes der Gesundheit und des Lebens jetzt von der Finanzkraft eines Bundesland abhängen ? Das kann und darf nicht sein !

4. Keineswegs klar ist auch, wie die Bundesregierung (an die sich der "Rheintal-Beschluß" richtet) die Beschlüsse des Bundestags konkret umsetzen soll/könnte. Es ist nicht ersichtlich, wie dies ohne umfangreiche Gesetzesänderungen, angefangen von der BHO über das BImSchG (insbesondere §41 Abs. 2 BImSchG) und die 16. BImSchV möglich sein soll. Denn noch sind die Bundesregierung und der Bundestag an Recht und Gesetz gebunden und die Bundesregierung kann nicht einfach bestimmen, dass es auf Nutzen/Kosten-Betrachtungen nicht mehr ankäme und die DB Netz AG unabhängig von BImSchG/16. BImSchV planen könne.

Es ist der Bundesregierung daher derzeit haushaltsrechtlich auch verwehrt, ohne rechtliche Grundlage 1,2 Mrd. für das Rheintal im Haushalt einzuplanen und zu verausgaben - es dürfte interessant werden zu erfahren, was der Bundesrechnungshof zu einem solchen Vorgehen sagt.

Und da das Rheintal als Vorlage für ähnliche Projekte an den TEN-T-Strecken dienen soll, kommt die Bundesregierung und der Bundestag nicht an Gesetzesänderungen (denen mindestens teilweise auch der Bundesrat zustimmen müßte) vorbei, wenn dieser Staat nicht vollends zur Bananenrepublik verkommen soll.

5. Die Vorstellungen des Bundestags zu den TEN-T-Strecken enthalten ein hohes Maß am Willkür - die Hoffnung ist wohl, auf diese Weise alle Begehrlichkeiten <http://www.mittelbayerische.de/politik-nachrichten/bundestag-weniger-laerm-an-guetertrassen-21771-art1335499.html>

<http://www.nrwspd-landesgruppe.de/wp-content/uploads/2016/01/Pers%C3%B6nliche-Erkl%C3%A4rung-Rheintalbahn.pdf>

ganz schnell wieder im Keim zu ersticken.

Was soll der Begriff "in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit"

bedeuten? Kann es noch etwas unverbindlicheres als die Formulierung im TEN-T-Beschluss "um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen - über das gesetzliche Maß hinausgehenden - Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können." geben? Und was ist unter der "rechtlichen Gleichstellung von Ausbaustrecken und Neubaustrecken" zu verstehen ? Und haben nur solche TEN-T-Strecken eine Chance auf einen "über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schutz", wenn zusätzliche Gleise gelegt werden oder auch dann, wenn allein durch signaltechnische Maßnahmen und sog.

"Unterhaltungsmaßnahmen" aus einer 160kmh-Strecke eine 230kmh-Strecke wird oder bereits geworden ist ?

Unser Fazit:

Der Berg kreite und er gebar ein Muslein. Nur schöne Worte für die BT-Besucher aus dem Rheintal, aber überhaupt nichts Konkretes und schon gar keine rechtlich einklagbaren Ansprüche für die Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen.

Jetzt geht es darum, aus diesen schönen, aber unverbindlichen Worten einen "über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schutz" für alle in Gesetzestext zu erzwingen.

Mit freundlichen Grüssen

Burgergruppe 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

Spruch des Tages:

Ein Verkehrsmittel, das jährlich Milliarden Lärmschäden verursacht und Tausende Menschen durch Lärm tötet, ist nicht umweltfreundlich.