



Sachbereichsleitern 1 zur Bekanntgabe im
Sachbereich

AbtL 4, 2, Pr zur Kenntnis

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

23.10-23pv/003-2300#018

Bearbeitung: Dr. jur. Madeleine Hampel

Telefon: +49 (228) 9826-322

Telefax: +49 (228) 9826-9322

E-Mail: hampelm@eba.bund.de

Ref23@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 23.7.2014

VMS-Nummer:

Betreff: Zur Auslegung des "erheblichen baulichen Eingriffs" i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV

Bezug: Urteil des BVerwG vom 18.7.2013, Az. 7 A 9.12, juris RN 22

Anlagen: 1

Zur Auslegung des Begriffs „erheblicher baulicher Eingriff“ i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV im Rahmen einer gemäß § 18 AEG planfestzustellenden Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes wird folgende Verfügung erlassen:

Nach bisheriger ständiger höchstrichterlichen Rechtsprechung und dementsprechend der Verwaltungspraxis des EBA ist ein baulicher Eingriff in den Schienenweg dann erheblich, wenn äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, d. h. der Gleisanlage mit ihrem Oberbau, Unterbau einschließlich der Oberleitung, eingegriffen wird, soweit es sich nicht lediglich um Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere Baumaßnahmen handelt (vgl. BVerwG Urteil vom 20.5.1998, 11 C 3/97, juris RN 26; vom 14.11.2001, 11 A 31/00, juris RN 23 (Os 2) m. w. N.). Auch umfangreiche Eingriffe in die Substanz des Fahrweges können, wenn Lage und Höhe der Gleise sich nur unwesentlich verändern, lediglich Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen darstellen (vgl. BVerwG Urteil vom 17.11.1999, 11 A 4.98, juris RN 54 (Ls 1) und vom 12.4.2000, 11 A 18.98, juris RN 113).

Aufgrund des o. g. Urteils des BVerwG vom 18.7.2013 ist der Begriff des erheblichen baulichen Eingriffs darüber hinaus zukünftig funktional dahingehend auszulegen, dass ein derartiger Eingriff immer dann anzunehmen ist, wenn durch die Baumaßnahmen die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht wird. Dies ist wiederum anzunehmen, wenn die vorgesehenen Baumaßnahmen zu einer vermehrten Verkehrsaufnahme führen. Anhaltspunkte

für eine Verkehrsmehrung sind die Erhöhung der Streckenkapazität, der Streckengeschwindigkeit (z. B. für Personenzüge von 120 km/h auf 160 km/h) oder der Radsatzlast (z. B. für den Güterverkehr von 22,5 t auf 25 t).

Lässt sich ein Planfeststellungsabschnitt in baulich abtrennbare Abschnitte (Bauabschnitte) unterteilen, sind die vorgesehenen Baumaßnahmen dabei einer die einzelnen Bauabschnitte übergreifenden Betrachtungsweise zu unterziehen. Neben baulichen Maßnahmen, welche nach ihrer Durchführung äußerlich erkennbar zu einer Änderung des Schienenweges führen (Änderungsmaßnahmen) sind auch umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen mit in die Lärmbetrachtung einzubeziehen. Soweit es sich tatsächlich um ein einheitliches Vorhaben handelt, ist in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht eine einheitliche Behandlung und Entscheidung über diese baulichen Maßnahmen geboten.

Zu solchen umfangreichen Unterhaltungsmaßnahmen im Ober- oder Unterbau zählen z. B. Maßnahmen zur Beseitigung von Schwachstellen im Dammkörper zur Herstellung seiner Gebrauchstauglichkeit und Standsicherheit oder der Einbau einer Schutzschicht zur Sicherung der erforderlichen Tragfähigkeit mit dem Ziel, die vorgesehene Geschwindigkeitsanhebung oder Radsatzlastserhöhung zu gewährleisten. Das gilt auch dann, wenn die Lage und Höhe der Gleise in diesem Bauabschnitt nicht oder nur unwesentlich verändert wird.

A.

Demnach sind Unterhaltungsmaßnahmen am Schienenweg, die im Antrag auf ein planfestzustellendes Vorhaben mit aufgeführt werden, als erheblicher baulicher Eingriff zu behandeln, wenn

- sie umfangreich sind,
- sie dazu dienen, dass höhere Geschwindigkeiten oder Radsatzlasten gefahren werden können als ursprünglich vorausgesetzt oder planerisch gewollt, und
- sie zusammen mit den äußerlich erkennbaren Änderungsmaßnahmen dazu dienen, dass auf dem gesamten vom Antrag umfassten Schienenweg mehr Verkehr gefahren werden soll.

Sie unterliegen als unselbständiger Teil eines einheitlichen planfestzustellenden Vorhabens dann ebenfalls der Behandlung und Entscheidung gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV.

Das führt dazu, dass in Schallgutachten der zu untersuchende Bereich nicht länger nur auf die Bauabschnitte beschränkt ist, die Änderungsmaßnahmen ausweisen. In den vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen ist zukünftig darauf zu achten, dass die Ausdehnung des Lärmschutzbereichs bei linienhaften Vorhaben (vgl. Umweltleitfaden Teil VI Pkt. 4.2.4) auch den

Bereich des beantragten Vorhabens umfasst, in dem durch die oben beschriebenen umfangreichen Unterhaltungsmaßnahmen in den bestehenden Schienenweg eingegriffen wird.

B.

Liegen keine baulichen Maßnahmen vor, die einen erheblichen baulichen Eingriff im vorgenannten Sinne darstellen, ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV für diese Maßnahmen nicht eröffnet. Derart nicht von einem erheblichen baulichen Eingriff betroffene Streckenabschnitte könnten aber nach folgenden Grundsätzen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sein:

1. Außerhalb des beantragten planfestzustellenden Vorhabens

Nimmt als Folge des beantragten planfestzustellenden Vorhabens der Verkehr auf einem bereits vorhandenen Nachbarabschnitt zu, ist der dadurch ausgelöste Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das entspricht insoweit dem Abwägungsgebot, als dass in die Abwägung nicht nur Belange einzustellen sind, in die durch das Vorhaben unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern auch solche Belange zu berücksichtigen sind, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt. Der Lärmzuwachs ist dann zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem beantragten planfestzustellenden Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem bereits vorhandenen Nachbarabschnitt besteht (vgl. BVerwG Urteil vom 17.3.2005, 4 A 18/04, juris Ls 2, RN 18; Beschluss vom 9.9.2013, 7 B 2/13, juris RN 11 m. w. N.; Urteil vom 21.11.2013, 7 A 28/12, juris RN 22 ff.).

2. Innerhalb des beantragten planfestzustellenden Vorhabens

Soweit innerhalb des beantragten planfestzustellenden Vorhabens in Streckenbereichen kein erheblicher baulicher Eingriff vorgenommen wird, sich die vermehrte Verkehrsaufnahme aber auch auf diesen Bereich auswirkt, ist ein damit einhergehender Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Andernfalls würden die in unmittelbaren Einwirkungsbereich des Vorhabens lebenden Betroffenen schlechter gestellt als diejenigen, deren Berücksichtigung die Rechtsprechung aufgrund der unter B. 1. genannten Voraussetzungen verlangt. Der Lärmzuwachs ist deshalb auch für diesen Streckenbereich zu berücksichtigen, wenn der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem erheblichen baulichen Eingriff und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem nicht davon betroffenen Streckenbereich besteht.

C.

Im Übrigen verbleibt es bei der in der Planfeststellungsrichtlinie und dem Umwelleitfaden ausgewiesenen Verwaltungspraxis zu Änderungsmaßnahmen und Unterhaltungsmaßnahmen und ihrer schalltechnischen Berücksichtigung.

gez. i.A. Dr. Hampel

(elektronisch)