

**(Kurz-) Kommentar aus Kirchseeon bei München**, übermittelt am 12. Februar 2014 per E-Mail:

Das BVerwG hat die Urteilsbegründung für die PFA2 und 3 der "ABS Oldenburg - Wilhelmshaven: Ausbaustufe III" veröffentlicht. Die Entscheidung erging bereits am 21.11.2013.

<http://www.bverwg.de/entscheidungen/pdf/211113U7A28.12.0.pdf>  
(siehe auch beiliegend mit farblichen Anmerkungen).

Wesentliche Feststellungen des Gerichts:

1. Die Kläger in den (nachfolgenden) Planschnitten, in denen der Plan nicht ausgelegt wurde, sind nicht präkludiert (ausgeschlossen). Denn die Präklusion (der Ausschluss) beschränkt sich auf diejenigen Betroffenen, die in dem von der Anhörungsbehörde gewählten Auslegungsbereich wohnen.

Dies muss das EBA veranlassen, künftig den Plan eines PFA auch in allen folgenden Planabschnitten auszulegen, sofern das Vorhaben auch "mittelbare Fernwirkungen entfalten kann" (UA Rn. 21).

"Die Feststellung, dass zurechenbare Auswirkungen auf anderen Streckenabschnitten hervorgerufen werden können, ist nur notwendige, nicht jedoch hinreichende Bedingung für die Erweiterung des räumlichen Bereichs der Auslegung." (UA Rn. 24)

"Ausnahmen vom Grundsatz der abschnittsbezogenen Auslegung sind demnach dann zu machen, wenn die Konfliktbewältigung NICHT in die Entscheidung über den nachfolgenden Abschnitt verschoben werden kann." (UA Rn. 26) "Das kann zum einen dann der Fall sein, wenn das Gesamtvorhaben mit dem nunmehr geplanten Abschnitt endet und es an einer daran anschließenden Planung überhaupt fehlt. Zum anderen kann ungeachtet einer vorgesehenen Anschlussplanung der Verweis auf die dann anstehende Möglichkeit der Konfliktbewältigung wegen der zeitlichen Verhältnisse unzureichend sein."

2. Nach Auffassung des BVerwG hat sich jedoch dieser Verfahrensfehler (einer ungenügenden Auslegung des Plans in den Nachfolgeabschnitten) nicht entscheidend auf das Ergebnis ausgewirkt; vielmehr lassen sich die Mängel im Wege der Planergänzung beheben. Die Abschnittsbildung als solche war jedenfalls nicht zu beanstanden. Fehler in der auf die Bewältigung der Lärmsituation bezogenen Abwägung sind nicht geeignet, die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage zu stellen.

3. Die Hilfsanträge haben teilweise Erfolg.

3.1 Das BVerwG sieht alle Anlieger der gesamten Ausbaustrecke als "planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft" und verlangt, dass über die Gewährung eines auf die Übergangszeit bezogenen (interimistischen) Lärmschutzes unter Würdigung der konkreten Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist.

Das BVerwG erkennt selbst, dass es sich mit dieser Anordnung von Schutzvorkehrungen für Anlieger AUSSERHALB des PFA juristisches Neuland betritt, denn "der unmittelbare Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist hier „, nicht eröffnet." Daher bemüht sich das BVerwG verkrampft und rechtlich wenig überzeugend, eine rechtliche Grundlage für seine Entscheidung zu finden (UA Rn. 50-54). Ja, es versteigt sich sogar zu der Feststellung, dass in den Abschnitten ausserhalb des PFA "Baumaßnahmen an der Strecke, insbesondere temporäre Lärmschutzwände, dürften jedoch in aller Regel auscheiden."(UA Rn.

55). Eine Begründung dafür bleibt das BVerwG aber völlig schuldig: denn eine "Interimszeit" könnte - z.B. wegen geänderter Planungskonzepte - nicht nur wenige Jahre, sondern Jahrzehnte oder gar ewig dauern...siehe z.B. auch die Verfahren am Oberrhein, die sich auch schon Jahre/Jahrzehnte hinziehen.

Ein echter Fortschritt ist dagegen die Feststellung des BVerwG, **dass betriebsregelnde Maßnahmen im PFB festgeschrieben werden könnten** (UA Rn. 55). Zwar will sich das BVerwG nicht äußern, ob solche Beschränkungen auch dauerhaft und nicht nur während der "Interimszeit" statthaft sind. Aber das BVerwG beendet so zumindest die Diskussion, ob betriebsregelnde Maßnahmen in PFB (formal) überhaupt zulässig sind (UA Rn. 55-56).

Insbesondere betont das BVerwG, dass auch EU-Recht solchen betriebsbeschränkenden Maßnahmen nicht entgegen steht. Damit eröffnet das BVerwG den rechtlichen Weg, dass das EBA betriebsbeschränkende Regelungen auch im Rahmen der Anordnung nachträglicher Schutzvorkehrungen (§75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) anordnet.

3.2 Hinsichtlich der Dimensionierung des passiven Lärmschutzes bei den Anliegern der Nachfolgeabschnitte meint das BVerwG, dass die Bemessung nicht nach der 24. BImSchV zu erfolgen habe, weil dies "überschießend" wäre. "Im Grundsatz reicht es demgegenüber aus, die Schalldämmung der Räume jeweils so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, kompensiert wird." Gleichzeitig "ist es angezeigt zur Vermeidung einer reinen Übergangslösung, die für die Beigeladene mit nach Ablauf dieser Zeit nutzlosen finanziellen Aufwendungen und für die Betroffenen mit wiederholten Unannehmlichkeiten durch Umbaumaßnahmen verbunden sein kann, bereits dieses zukünftige Lärmschutzkonzept - zumindest in seinen großen Zügen - in die Überlegungen mit einzubeziehen."

Fazit:

Anstatt den Mut zu besitzen, das verkorkste Schutzkonzept der 16. BImSchV vollständig über den Haufen zu werfen, erfindet das BVerwG diverse Rechtsfiguren, um den in Oldenburg und in anderen Fällen mit abschnittsweiser Planfeststellung (z.B. wie den sich schon über Jahre(Jahrzehnte?) hinziehenden Ausbaumaßnahmen am Oberrhein oder demnächst dem Brennerzulauf München-Rosenheim-Kufstein) aufgeworfenen materiellen Problemen des Lärmschutzes einigermaßen gerecht zu werden. Die "Bauchschmerzen", die dieses Richterrecht erzeugt, müssen vom Bundesgesetzgeber durch eine grundlegende Novellierung der Schutzkonzepte der 16. BImSchV aufgegriffen werden, und zwar möglichst bald.

übermittelt durch:

Mit freundlichen Grüessen

**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](mailto:info@kirchseeon-intern.de)

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

Spruch des Tages:

Wir werden niemanden wählen, der weiterhin mit einer technischen Infrastruktur des 19. Jahrhunderts, mit rollendem Material aus der Mitte des 20. Jahrhunderts den Güterverkehr des 21. Jahrhunderts bewegen will (OB Jürgen Nimptsch, Bahnlärm-Demo Bonn 28. April 2013).