



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Referat G 10 (Grundsatzangelegenheiten, Fi-
nanz- und Wettbewerbspolitik)

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

BUNDESGESCHÄFTS-
STELLE BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade
3
10178 Berlin

████████████████████
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19

████████████████████
www.duh.de

18. Juni 2018

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich Ihr Schreiben vom 07.06.2018

Sehr geehrte Frau ██████████

besten Dank für Ihr Schreiben vom 07. Juni 2018. Anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zum oben genannten Gesetzentwurf mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung. Angesichts der knapp bemessenen Frist beschränken wir uns in unserer Stellungnahme auf einige - aus unserer Sicht - wesentliche Gesichtspunkte.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████
Bundesgeschäftsführer

Anlage

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Ver- kehrsbereich

Die **DUH** bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme und **begrüßt** die **grundsätzliche Zielrichtung** des Gesetzentwurfes, „**Planungs- und Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten, Schnittstellen einzusparen und mehr Transparenz zu schaffen.**“

Auch aus unserer Sicht ist es sinnvoll, Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich weiterhin zu optimieren. Das **Infrastrukturplanungsrecht** ist **hochkomplex**, zahlreichen Entwicklungen unterworfen und sollte immer wieder **auf seine Praktikabilität untersucht werden**. Denn Planungsverfahren für diese Projekte sollten überschaubar, vollzugsfreundlich und transparent sein. Nun hat es **in den vergangenen Jahrzehnten** mehrfach **Gesetzesvorhaben zur Beschleunigung der Planungsverfahren im Infrastrukturbereich** gegeben.¹

Um das Ziel zu erreichen, **Planungs- und Genehmigungsverfahren** noch weiter zu **optimieren**, sind unseres Erachtens denklogisch **folgende Schritte** erforderlich:

- Es bedarf zunächst einer **empirischen Untersuchung** darüber, **wie lange** einzelne **Verfahren** auf Grundlage der zahlreichen **Beschleunigungsgesetze** immer noch tatsächlich **dauern**.
- Im Anschluss daran muss geprüft werden, **warum** sich Verfahren (trotz Beschleunigungsgesetzen) **gegebenenfalls teilweise** immer noch über **mehrere Jahre** erstrecken, sich also sehr lange „hinziehen“.
- Im nächsten Schritt muss geprüft werden, inwiefern die **Anwendung** bereits **bestehender Rechtsinstrumente, Empfehlungen** (etwa des Sachverständigenrates für Umweltfragen und der EU-Kommission) und **Strategien** zur Straffung der Planungsphase beitragen können.
- **Darauf aufbauend** ist schließlich zu überlegen, an welchen Schnittstellen **Optimierungen** sinnvoll und möglich sind. Anhand dieser **Überlegungen** können **dann** entsprechend **sinnvolle Maßnahmen** ergriffen werden, die Verfahren effizienter machen.

Allein aus einer **validen Datengrundlage** über die tatsächlichen Gründe von Verzögerungen und Teuerungen bei Infrastrukturvorhaben lassen sich planungsrechtliche Notwendigkeiten ableiten. Anderenfalls fehlt es der Gesetzgebung an der verfassungsrechtlich gebotenen Erforderlichkeit.

¹ Unter anderem das Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I, S. 2174); das Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123) und das Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zur Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388).

Letztlich geht Beschleunigungsgesetzgebung ganz **allgemein** von der nicht verifizierten Prämisse aus, mit verkürzter Planungsphase ließen sich Vorhaben **schneller** realisieren. Diese Annahme lässt jegliche Datengrundlage vermissen. Verzögerungen und Teuerungen bekannter Infrastruktur-großvorhaben („Stuttgart 21“, BER, Küstenautobahn, „Jade-Weser-Port“) entstanden insbesondere erst in der Realisierungsphase. Den Rotstift im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung anzusetzen und sich hiervon unter Inkaufnahme von Informationsdefiziten in hochkomplexen Projekten mehr Effizienz zu erhoffen, erachten wir ganz grundsätzlich für zu kurz gedacht.

Erfahrungen mit Großprojekten zeigen, dass ein Projekterfolg v.a. auf sorgfältige Prüfung und Planung aufbaut. Verkürzungen im Verwaltungsverfahren dürfen in keinem Fall die Prüftiefe verringern, um negative Überraschungen während der Projektrealisierung zu vermeiden. Die Verkürzung der Öffentlichkeitsbeteiligung – etwa durch verkürzte Fristen oder die Streichung von bislang gesetzlich vorgesehenen Erörterungsterminen – birgt daher ein großes Risiko.

Der **vorliegende Gesetzentwurf** beweist wiederum, dass Beschleunigungsgesetzgebung **eben gerade nicht** auf einer **sorgfältig austarierten Grundlage** basiert: anhand der Feststellung, dass Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben „weiterhin zu viel Zeit in Anspruch nehmen“², werden vorliegende Beschleunigungsmaßnahmen vorgeschlagen, die mehr auf **gesetzgeberischen Aktionismus** schließen lassen, als auf eine gut durchdachte, auf einer gründlichen Ursachenanalyse aufbauende Optimierungsstrategie.

Wie wir zu dieser Einschätzung kommen und was wir daraus für den vorliegenden Gesetzentwurf **schlussfolgern**, möchten wir **nachfolgend** anhand des Regelungsentwurfes **im Einzelnen** erläutern:

² Vorblatt des Gesetzentwurfes, S. 1. Die Aussage findet sich auch in der Begründung des Gesetzentwurfes wieder.

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, FStrG)

Zu § 17 Abs. 2 FStrG:

Mit der vorgeschlagenen „**vorläufigen Anordnung**“ soll ermöglicht werden, vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen durchzuführen.

Wir halten diese Regelung **grundsätzlich** für **problematisch** und fordern ihre **Streichung**.

Die Regelung ist **weder erforderlich noch** trägt sie dazu bei, **Planungsverfahren effizienter** zu gestalten bzw. zu beschleunigen.

Einen Bedarf nach vorläufigen Anordnungen gab es bisher nicht, sonst wären sie schon viel früher eingeführt worden, und es ist nicht ersichtlich, warum es ihrer zum heutigen Zeitpunkt bedarf. In der Begründung des Gesetzentwurfes heißt es lediglich, das dem Planfeststellungsbeschluss vorausgehende Planfeststellungsverfahren sei „oftmals sehr zeitaufwändig“³. Mit den vorgezogenen Maßnahmen sollen die „Planungs- und Bauzeiten von Straßenbaumaßnahmen ... beschleunigt werden“⁴.

Das vermag vorläufige Anordnungen nicht zu rechtfertigen. Die Begründung des Gesetzentwurfes **entbehrt** einer **empirischen Ursachenforschung** und entsprechender Belege darüber, was Verfahren (immer noch) zeitaufwändig macht. Beschleunigende Maßnahmen müssen aber genau dort ansetzen, wo die **Ursachen** zu finden sind, die verfahrensverzögernde Wirkung haben. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (**SRU**) äußerte sich bereits 2007 verwundert über die Beschleunigungsgesetzgebung im Infrastrukturbereich.⁵ Der SRU lastet Verfahrensverzögerungen in der Verkehrswegeplanung vor allem Mängeln auf höheren Planungsstufen und der „Vorratsplanung“ an, wonach mehr Vorhaben planfestgestellt als realisiert werden.⁶ Mit keiner Silbe setzt sich der vorliegende Gesetzentwurf mit diesen Argumenten auseinander.

Eine Beschleunigung tritt im Falle einer vorläufigen Anordnung nur in Bezug auf die **Realisierung** der Straßenbaumaßnahme selbst ein, **nicht** auf das **Verfahren** insgesamt. Wenn der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der Anordnung nicht übernimmt, verlängert sich das Verfahren sogar, indem die getroffenen Maßnahmen wieder rückgängig gemacht werden müssen, was oftmals nur schwer möglich sein wird. Die vorgezogenen Maßnahmen schaffen also vor allem Fakten, die schwer wieder rückgängig zu machen sind.

Anders gesagt: Die Maßnahmen infolge einer „vorläufigen Anordnung“ werden zu einem Zeitpunkt durchgeführt, an dem noch nicht klar ist, ob der Planfeststellungsbeschluss tatsächlich ergeht, ob das Vorhaben für zulässig erklärt wird und wenn ja, wie. Sie schaffen aber Tatsachen und haben damit die „**normative Kraft des Faktischen**“. Die vergleichbaren Regelungen im Umweltrecht zum

³ Begründung des Gesetzentwurfes, S. 21.

⁴ Ebda.

⁵ SRU, Sondergutachten „Umweltverwaltungen unter Reformdruck (Herausforderungen, Strategien, Perspektiven)“, Februar 2007. Dort heißt es in Tz. 247: „Auch im Hinblick auf das Gesetzgebungsvorhaben zur Beschleunigung der Infrastrukturplanung, ... muss die fehlende sachliche Begründung eines Beschleunigungsbedürfnisses erstaunen.“

⁶ Ebda, Tz. 247. Der SRU stellt dort ferner fest: „Ob angesichts der vergleichsweise guten Verkehrserschließung, die bereits heute in Deutschland existiert, generell ein besonderes Beschleunigungsbedürfnis für den Bau von Verkehrsinfrastruktur besteht, ist überdies zu bezweifeln...“

vorzeitigen Beginn⁷ unterscheiden sich insofern, als der vorzeitige Beginn nach diesen Regelungen nur dann zulässig ist, wenn „mit einer Entscheidung zugunsten des Antragstellers gerechnet werden kann“⁸. Das ist hier aber gerade nicht der Fall.

Zu § 17a Nummer 1 Satz 1 FStrG:

Die Regelung ermöglicht zukünftig, auf die **Erörterung** der erhobenen Einwendungen bei Vorhaben zu **verzichten**, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bedürfen.

Aus unserer Sicht ist diese Regelung zu **streichen**, da die **Erörterung** der erhobenen Einwendungen **im UVPG zwingend** vorgeschrieben ist, eine ganz **zentrale Bedeutung** für das Verfahren und **keine verfahrensverzögernde Wirkung** hat.

Der Erörterungstermin ist ein wichtiger Verfahrensschritt, der in **§ 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG** (i.V. mit § 73 Abs. 6 VwVfG) **zwingend** vorgeschrieben ist. Die geplante Regelung in § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG weicht von diesem Standard ab und „beachtet“ damit eine „wesentliche Anforderung“ des UVPG nicht. Deshalb wird die Regelung ihrerseits **vom UVPG verdrängt** (§ 1 Abs. 4 UVPG).

Der Erörterungstermin hat ferner eine ganz **zentrale Bedeutung** für das Verfahren: er bietet die Möglichkeit, die schriftlich erhobenen Einwendungen mit **allen** anderen Betroffenen und Verbänden sowie mit dem Vorhabenträger und der Behörde über das Vorhaben und seine Auswirkungen zu diskutieren. Es ist doch etwas ganz Anderes, ob jemand nur für sich eine Einwendung schriftlich formuliert oder aber sich über die Einwendung mit anderen Beteiligten mündlich austauschen kann. Eben dieser Austausch hat weitreichende Bedeutung. Er kann unter Umständen auch zu Absprachen zwischen Betroffenen und dem Vorhabenträger führen⁹ und deswegen sogar die **Akzeptanz** des Projektes in der Öffentlichkeit **fördern** und auf diese Weise dazu beitragen, dass **gerichtliche Verfahren vermieden** werden. Das Verfahren bis zur Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses wird durch den Erörterungstermin also möglicherweise **sogar verkürzt**.

An dieser Stelle sei bemerkt, dass das **BMVI** selbst in seinem 2014 veröffentlichten „**Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung**“ die **Vorzüge des Erörterungstermins** bei Großvorhaben betont. Dort heißt es zum Erörterungstermin:

„Diesem kommt bei Großvorhaben mit komplexen Problemlagen und Betroffenheiten auch eine besondere Bedeutung zu. Er bietet den unmittelbar betroffenen Bürgern die direkte Möglichkeit, die wesentlichen Argumente gegen das Vorhaben mündlich gegenüber der zuständigen Behörde vorzutragen. Die Behörde hat hierbei eine gute Gelegenheit, gegenüber den Bürgern Distanz abzubauen und Vertrauen zu gewinnen.“¹⁰

Ferner: Gerade wegen des **Wegfalls der materiellen Präklusion** müssen der Vorhabenträger und die Behörde ein **Interesse** daran haben, Einwände aus der Öffentlichkeit **frühzeitig** und **umfassend** zu erfahren, obwohl es keinen „Zwang“ der Betroffenen und Verbände mehr gibt, sich am Verfahren zu beteiligen; eine gute Gelegenheit dazu bietet eben der **Erörterungstermin!**

Die **EU-Kommission** hat im Bewusstsein der **Planungsvereinfachung** auf die Infrastrukturplanung übertragbare **Leitlinien zur Straffung der UVP**¹¹ entwickelt. Weitere gesetzliche Beschränkungen der UVP aus Effizienzerwägungen erscheinen vor diesem Hintergrund gänzlich nicht erforderlich. Bereits die Anwendung dieser Leitlinien dürfte für mehr Effizienz und eine schnellere Abwicklung sorgen.

⁷ Vgl. § 8a BImSchG und § 37 KrWG.

⁸ § 8a Abs. 1 Nr. 1 BImSchG.

⁹ Etwa über zusätzliche Schutzvorrichtungen oder über einen besseren Schutz gefährdeter Arten.

¹⁰ Veröffentlicht auf der Internetseite des BMVI, ebda, S. 68.

¹¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52016XC0727\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52016XC0727(01))

Zu § 17b Abs.1 Nr. 1 FStrG:

Die Regelung erweitert - auf Dauer angelegt - die Möglichkeiten, ein **Plangenehmigungsverfahren** statt eines Planfeststellungsverfahrens für Vorhaben durchzuführen, für die eine UVP erforderlich ist. Konsequenz aus den Regelungen in Satz 2 ist, dass auf einen **Erörterungstermin verzichtet** werden kann, die **Öffentlichkeitsbeteiligung** somit nur **schriftlich** erfolgt.

Wir plädieren auch hier für eine **Streichung**, da die Regelung das Infrastrukturplanungsrecht **komplizierter** macht, statt effizienter.

Die Regelung eröffnet im Grunde dauerhaft eine weitere Verfahrenskategorie. Neben Planfeststellungsverfahren (mit Öffentlichkeitsbeteiligung) und Plangenehmigungsverfahren (ohne Öffentlichkeitsbeteiligung) soll es fortan noch das **Plangenehmigungsverfahren mit schriftlicher Öffentlichkeitsbeteiligung ohne Erörterungstermin** geben.

Inwieweit diese Entscheidungsform das Verfahren effizienter machen soll, ist **völlig unklar**. Plangenehmigungsverfahren zeichnen sich bisher gerade dadurch aus, dass sie vor **allem** keine Öffentlichkeitsbeteiligung einschließen (§ 74 Abs. 6 Satz 2 VwVfG). Im hier vorgeschlagenen Regelfall muss die Öffentlichkeit aber auch künftig beteiligt werden. Gerade der Erörterungstermin hat aber, wie vorstehend erläutert, keine verfahrensverzögernde Wirkung und ist von essentieller Bedeutung für das Verfahren. Dann kann man es **gleich** bei der Planfeststellung lassen und das Planungsrecht nicht noch um eine weitere Verfahrenskategorie erweitern.

Zu § 17e Abs. 5 FStrG:

Mit dieser Regelung soll eine einheitliche **Klagebegründungsfrist** von **sechs Wochen** vorgeschrieben werden.

Das ist aus unserer Sicht **nicht akzeptabel**. Hier wäre wichtig, die Klagebegründungsfrist (mindestens) auf **zehn Wochen** festzusetzen (ebenso wie in § 6 UmwRG). Noch besser wäre es, **alle** diese Spezialregelungen im Infrastrukturplanungsrecht zu streichen, weil dann § 6 UmwRG einheitlich gälte. Die Sechs-Wochen-Frist ist vor **allem** für anerkannte Umweltverbände unter Umständen sehr knapp, wenn dafür umfangreiche Akten durchgesehen werden müssen oder wenn mehrere Verbände gleichzeitig Rechtsbehelfe eingelegt haben, aber die Akten nur nacheinander einsehen können.

Die **kurze Klagebegründungsfrist** (sechs oder auch zehn Wochen) steht außerdem **nicht in Einklang** mit dem **EU-rechtlichen Äquivalenzprinzip**, wonach unionsrechtlich begründete Sachverhalte nicht ungünstiger geregelt werden dürfen als „rein innerstaatlich“ begründete. Die einschlägigen Vorschriften des deutschen Infrastrukturplanungsrechts und des UmwRG betreffen durchweg (oder fast durchweg) EU-rechtlich begründete Sachverhalte: Diese gehen auf die UVP-Richtlinie und außerdem auf Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention zurück; die Aarhus-Konvention gehört nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 8.11.2016¹² ebenfalls zum Bestand des Unionsrechts.

Jegliche gegenüber dem Status quo des UmwRG erfolgende weitere Einschränkung prozessualer Rechte werden **letztlich** im Falle einer Klärung vor dem **Europäischen Gerichtshof** europarechtlich keinen Bestand haben.

Ferner dürfen **verspätete Erklärungen und Beweismittel nicht ausschließlich dann zugelassen** werden, **wenn** der Kläger die Verspätung **genügend entschuldigt**. Der jetzige Entwurf übernimmt damit zwar die Regelung des § 6 Satz 2 UmwRG; es **widerspricht** aber dem **Verhältnis-**

¹² C-243/15, Rn. 45.

mäßigkeitsgrundsatz, wenn das Gericht bei der Entscheidung, ob die Erklärungen oder Beweismittel zugelassen werden sollen, nicht immer ebenfalls den Umstand berücksichtigt, ob die Verspätung überhaupt dazu führt, dass sich der **Abschluss des Rechtsstreits verzögert**. Diese letztere Frage muss **vorrangig** geklärt werden. Dasselbe Problem besteht bei § 6 UmwRG.

Zu § 17g FStrG:

Die Vorschrift betrifft die **Zugänglichmachung** von **Informationen** über das **Internet**. Die Nutzung der Möglichkeiten des Internets **begrüßen wir im Grunde ausdrücklich**.

Gleichwohl ist anzumerken, dass die hier vorgeschlagene Regelung wohl kaum eine praktische Bedeutung haben wird, weil die Internet-Veröffentlichung in den UVP-Fällen bereits in § 20 UVPG geregelt ist und § 27a VwVfG, der die übrigen Fälle betrifft, als „Soll“-Regelung formuliert ist.

Der vorgeschlagene § 17g FStrG verlangt im Übrigen nicht, auch die **abschließende Entscheidung** der Behörde (Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung) ins Internet einzustellen. Das UVP-Recht (§ 27 Satz 2 UVPG) schreibt dies jedoch vor; auch nach § 27a VwVfG muss der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung ebenfalls im Internet publiziert werden, wenn die Behörde sich gemäß § 74 Abs. 5 (ggf. i.V.m. Abs. 6 Satz 2) VwVfG für die öffentliche Bekanntmachung entscheidet. Wird § 17g FStrG beibehalten, schlagen wir vor, die Regelung um einen weiteren Satz dahin zu ergänzen, dass auch der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung **über das Internet zugänglich zu machen** ist.

Zu § 17h FStrG:

Mit dieser Regelung wird der Anhörungsbehörde ermöglicht, einen Dritten als **Projektmanager** in die Planung einzubeziehen.

Wir halten die Einbeziehung von Dritten als Projektmanager durchaus für ein **probates Mittel**, um **Verfahren effizienter** und transparenter zu gestalten, da Behörden entlastet werden.

Allerdings muss darauf geachtet werden, dass der Projektmanager keine Kompetenz zur **Entscheidung** über das Straßenvorhaben erhält. Wenn der Manager nach der vorgeschlagenen Regelung u.a. den Entwurf des Anhörungsberichts (Nr. 4) und die Leitung des Erörterungstermins (Nr. 7) übernehmen kann, ist das aber bereits **problematisch**.

Grundsätzlich ist uns auch noch nicht klar, welche Bedeutung die Einführung eines Projektmanagers auf die weiteren organisatorischen Veränderungen des Infrastrukturplanungsrechts hat: Von 2021 an übernimmt das neue Fernstraßen-Bundesamt u.a. die Aufgabe der Planfeststellung und Plangenehmigung für Bundesfernstraßen;¹³ die Aufgabe des Vorhabenträgers liegt dann bei der neu zu gründenden Infrastrukturgesellschaft¹⁴. Wir fragen uns, inwieweit es dann noch zusätzlich in den einzelnen Verfahren einen Projektmanager braucht.

¹³ Landesrechtliche Ausnahmen sind zulässig, s. § 3 Abs. 3 des Gesetzes zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes.

¹⁴ Art. 13 und 14 des Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems [...] vom 14. August 2017, BGBl. I S. 3122.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, AEG):

Die vorgeschlagenen Regelungen entsprechen denen zur Änderung des FStrG.

Das vorstehend **Gesagte** zum **FStrG** gilt auf die einzelnen Regelungen bezogen **entsprechend**.

Zu Artikel 3 (Weitere Änderung des AEG):

Zu § 18g AEG:

Die Regelung soll die Planung von Schienenverkehrswegen erleichtern und betrifft die **Berechnung des Beurteilungspegels** für vom Schienenweg ausgehenden **Verkehrslärm**. In der Begründung des Gesetzentwurfes heißt es hierzu:

„Ziel der Regelung ist es, das Betriebsprogramm des Vorhabenträgers, das zu Beginn des Verfahrens eingereicht werden muss, im Laufe des Verfahrens aufgrund einer erneuten Prognose nur dann zu aktualisieren, wenn signifikante Verkehrssteigerungen zu erwarten sind.“¹⁵

Wir halten die vorgeschlagene Regelung für **problematisch** und fordern deren **Streichung**.

Es lässt sich in jedem Fall erwarten, dass gerade der voraussichtliche **Schienenlärm erhebliche Konflikte** verursachen wird.¹⁶ Diese Konflikte sollten nicht noch dadurch **verschärft** werden, dass jeweils die schon zur Zeit der Planeinreichung erstellte Verkehrsentwicklungsprognose maßgeblich sein soll. Gerade weil die Planungsverfahren so viel Zeit in Anspruch nehmen, darf die abschließende **Planfeststellung nicht auf Prognosen gestützt** werden, die bei ihrer Fertigstellung möglicherweise schon **veraltet** sind. Das gilt unabhängig davon, ob der Lärm in der Zwischenzeit weniger oder mehr als 3 dB (A) zugenommen hat. Die Regelung berücksichtigt außerdem nicht, dass sich die Lärmsituation in den betroffenen Gebieten häufig auch durch andere Ursachen verschlechtert (z.B. Bau einer Straße neben der geplanten Schienenstrecke).

Anders als in der Begründung angeführt, handelt es sich ferner bei § 18g Satz 2 AEG nicht um eine „ähnliche Regelung“ wie § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG. Die letztere Vorschrift betrifft die Abschaffung des Schienenbonus, also eine Vergünstigung für die Betroffenen, § 18g Satz 2 AEG legt dagegen eine Verschlechterung fest. Bei dem ebenfalls in der Begründung angeführten § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV handelt es sich um eine Übergangsvorschrift für Planfeststellungsverfahren, die am 31. Dezember 2014 bereits liefen und in denen die Auslegung des Plans bereits öffentlich bekannt gemacht worden ist. Der vorgeschlagene § 18g Satz 2 AEG soll dagegen auf Dauer gelten.

In der Begründung des Gesetzentwurfes heißt es des Weiteren zu der in § 18g Satz 2 AEG formulierten Voraussetzung „und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung um nicht mehr als 3 dB(A) erhöhen wird“:

„Zum Schutz von Betroffenen regelt der Ausnahmetatbestand des § 18 g AEG, dass in Fällen besonders hoher prognostizierter Verkehrszunahme auf die aktuellen Verkehrsprognosen abzustellen ist. Dabei wurde als Schwellenwert eine Erhöhung um mehr als 3 db (A) festgelegt. Bei 3 db (A) ist die Schwelle erreicht, bei der die Lärmerhöhung erstmalig vom Menschen wahrnehmbar wird.“¹⁷

¹⁵ Vgl. Begründung des Gesetzentwurfes S. 33.

¹⁶ S. z.B. Rheintalbahn; Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin.

¹⁷ Begründung des Gesetzentwurfes, S. 34.

Diese Aussage ist unseriös. Es geht ja nicht um die Zunahme der Geräusche von 0 auf 3 dB (A), sondern um die Erhöhung eines bereits bestehenden erheblichen Lärmschutzpegels. Die Stärke des Lärms nimmt bei einer Erhöhung eines bereits bestehenden Lärmschutzpegels indes um ein Mehrfaches zu.

Zu Art. 5 (Änderung des Wasserstraßengesetzes, WaStrG):

Die vorgeschlagenen Regelungen entsprechen ebenfalls denen zur Änderung des FStrG.

Auch hier gilt das vorstehend **Gesagte** zum **FStrG** auf die einzelnen Regelungen bezogen **entsprechend**.

Zusätzlich merken wir zu § 14f an, dass der Projektmanager hier – anders als nach § 17h E FStrG und § 17a E AEG – nicht die Kompetenz haben soll, den Entwurf eines Anhörungstermins zu erstellen. Der Unterschied leuchtet uns nicht ein. Die Begründung sagt dazu nichts aus.

Für Rückfragen:


Leiterin Recht


Projektmanager Rechtsangelegenheiten