



An die  
Staatskanzleien und  
Verkehrsministerien  
der Bundesländer

Berlin, 14.11.2018

**Bundesrat 23.11.2018;  
hier Planungsbeschleunigungsgesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der o.a. Sitzung liegt Ihnen der vom Bundestag am 8.11.2018 beschlossene Gesetzesentwurf vor. Die von mir vertretene „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm“ begrüßt jede sinnvolle Maßnahme zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben, so z.B. die in dieser Sache ebenfalls am 8.11.2018 gefasste der Entschließung des Bundestages (Buchstabe b auf Drucksache 19/5580), die dem Ergebnis und den Empfehlungen der Sachverständigen in der Anhörung vom 15.10.2018 im federführenden Ausschuss Rechnung trägt. Diese Anregungen können bei frühzeitiger Bürgerbeteiligung und Entkoppelung der Trassenwahl (ggf. auch der Entscheidung für eine Nullvariante) tatsächlich zu einer nennenswerten Beschleunigung führen.

Hingegen verfehlt das Ihnen nun zur Zustimmung vorgelegte Gesetz das gesetzte Ziel und ist eher kontraproduktiv. Der dort verfolgte Ansatz wird das vorhandene Misstrauen der Bürger gegen die Politik bestärken und letztlich sogar zur Verzögerung von Verfahren führen.

Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm erhebt insbesondere gegen zwei Regelungsansätze ihren Widerspruch:

1. Die Abschaffung/Einschränkung der gebotenen Bürgerbeteiligung.
2. Den Versuch, durch Eingriffe in verfassungsrechtlich- und materiellrechtlich gebotene Schutzrechte eine Beschleunigungswirkung zu erreichen (Art 18 g AEG nF).

Diese Einwendungen habe ich in meiner Anhörung als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Bundestages am 15.10.2018 mündlich und schriftlich vorgebracht (siehe ANL).

Alle in der Ausschusssitzung angehörten Juristen (RA Dr. Weiß, RA Posch) haben meine Kritik an den Veränderungen des materiellen Rechts geteilt und davor gewarnt. Ich selbst bin ebenfalls ein Jurist, der sich beruflich mit Planfeststellungsverfahren befasst.

Offensichtlich hat sich die Mehrheit des Ausschusses dieser Kritik auch angeschlossen. Denn sie hat daraufhin eine Änderung der ursprünglichen Fassung des Art 18g AEG angebracht. Diese Vorschrift soll **nun** lauten:

#### „§ 18g

##### Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. ~~Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung um weniger als 3 dB(A) erhöhen wird.“~~

**„Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dürfen nicht erstmalig überschritten werden.“**

Die nun eingefügten „Leitplanken“ sind der mE untaugliche Versuch, den Regelungsansatz zu halten und vor dem Hintergrund der so genannten „Grundrechtswerte“ verfassungsfest zu machen, sie verkennen aber, dass diese „Grundrechtswerte“ von den obersten Gerichten (BGH und BVerwG) vor dem Hintergrund des Art 14 GG entwickelt wurden und es dazu im Hinblick auf das Schutzgut des Art 2 GG bisher noch keine einzige Entscheidung des Bundesverfas-

sungsgerichts gibt. Ein solches Verfahren ist allerdings ist unter Beteiligung der BVS derzeit ein in Karlsruhe anhängig (AZ 1 BvR 1160/18) (ANL).

Unbeschadet des fraglichen Zwecks der nun angebrachten Änderungen, stellt sich nun bei nüchterner Betrachtung die Frage, welche praktische Relevanz das nun entstandene Regelungsgebilde des § 18g AEG hat:

Es dürfte keinen einzigen Fall geben, in dem bei Zunahme des Verkehrs und der Immissionsbelastungen nicht zumindest e i n neuer Betroffener auszumachen sein wird, bei dem die gesetzte Immissionsgrenze überschritten wird.

Auch vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen als langjähriger Mitarbeiter im Bundesministerium der Justiz in Berlin, bitte ich Sie dringend darum, das nun entstandene unübersichtliche und komplizierte gesetzgeberische Unterfangen abubrechen und zumindest die Regelung des § 18g AEG ersatzlos zu streichen:

- Sie hat keinerlei Beschleunigungswirkung. Die Überprüfung und ggf. erforderliche Anpassung der Auswirkungen einer geänderten Verkehrsprognose kostet im Zeitalter des Computers nur einen „Mausklick“.
- Sie hat keine praktische Relevanz, weil abzusehen ist, dass sie die notwendige Überprüfung in keinem einzigen Fall ersparen kann.
- Hingegen ist sie, wie jede komplizierte Regelung, geeignet, Unsicherheiten in der Anwendung zu begründen und eine weitere Quelle juristischer Streitereien zu sein.
- Sie verstärkt das Misstrauen der Bürger in die Redlichkeit des Bemühens der Politik, die Belange des Gesundheitsschutzes ernst zu nehmen.
- Sie hat den Anschein der Fortsetzung der Politik des unsäglichen „Dieselskandals“, diesmal auf dem Gebiet der Infrastrukturplanung, also als Priorisierung wirtschaftlicher Erwägungen gegenüber dem Schutzgut der Gesundheit.
- Sie verhindert die Akzeptanz des Bürgers bei der gebotenen Ausweitung des Schienenverkehrs.

Beste Grüße

Dr. Armin Frühauf