Inhaltverzeichnis

Vorwort 5

1. Teil: Einleitung 17

A. Sachverhalt 17
I. Deutsch-Niederländische Vereinbarungen (Vereinbarung von Warnemünde von 1992 und Gemeinsame Absichtserklärung von 2007) 17
II. Aufnahme der Betuwe-Route in die TEN-Liste der Europäischen Union (1996/2004) 18
III. Inbetriebnahme der niederländischen Betuwe-Route im Juni 2007 19
IV. Beabsichtigter Ausbau der deutschen Eisenbahnstrecke Grenze NL/D – Emmerich – Oberhausen (ABS 46/2) 20
V. Gegenwärtiger Stand der Planung und Realisierung 22
1. Eisenbahnstellwerk (ESTW) Emmerich und Blockverdichtung 23
2. Bau des dritten Gleises 23
3. Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge und Lärmschutzmaßnahmen 24
4. Ausbau der Ausweichstrecke Venlo-Kaldenkirchen 25
VI. Besorgnisse in der Bevölkerung 25

B. Gegenstand und Gang der Untersuchung 25

2. Teil: Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem baulich-technischen Ist-Zustand 27

A. Überblick über den Rechtsrahmen des baulich-technischen Ist-Zustands 27

B. Lärmschutz 28
I. Keine Lärmschutzpflichten aus § 41 Abs. 1 BImSchG 28
II. Ausscheiden nachträglicher Anordnungen von Lärmschutzvorkehrungen gem. § 75 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG 29

Bibliografische Informationen
http://d-nb.info/1009231030

digitalisiert durch DEUTSCHE NATIONAL BIBLIOTHEK

III. Möglichkeit von Lärmsanierungsansprüchen im Falle des Überschreitens der verfassungsrechtlich hinzunehmenden Zumutbarkeitsgrenze 30

C. Verlängerung der Schrankenschließungszeiten 32

D. Eisenbahnsicherheit 32

E. Zwischenresümee zum baulich-technischen Ist-Zustand 33

3. Teil: Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Blockverdichtung 35

A. Überblick über den Rechtsrahmen der Blockverdichtung 35
I. Planrechtfertigung, hier: gesetzliche Bedarfsfeststellung im Bundesschienenwegeausbaugesetz 36
II. Planungsleitsätze, d.h. zwingendes, nicht wegwägbares Recht 37
III. Abwägung, § 18 S. 2 AEG 38

B. Lärmschutz 38
I. Lärmschutz gem. § 41 Abs. 1 BImSchG 38
1. Zur Anwendbarkeit des § 41 Abs. 1 BImSchG auf die Blockverdichtung 39
a) Änderung 39
aa) Allgemeine Anforderungen an das Gesetzesmerkmal „Änderung“ 39
bb) Blockverdichtung als Änderung i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG? 40
b) Wesentlichkeit der Änderung 43
aa) Wohl keine Erhöhung des Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A), § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, 1. Var. der 16. BImSchV 44
bb) Erhöhung des Verkehrslärms auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht, § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, 2. Var. der 16. BImSchV 45
cc) Erhöhung des Verkehrslärms, der bereits jetzt mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht beträgt, § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV 45
2. Rechtsfolgen des § 41 Abs. 1 BImSchG 46

II. Lärmschutz als Belang in der Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG 46
1. Lärmimmissionen oberhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle 47
2. Lärmimmissionen unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle 48
3. Steigerung des Gewichts des Belangs „Lärmschutz" infolge der „Vereinbarung über die Planung und die Finanzierungsaufteilung zur ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen" zwischen Bund, NRW und DB AG am 6.6.2002 48

C. Verlängerung der Schrankenschließungszeiten 49
I. Zur Einbeziehung in die Abwägung nach § 18 S. 2 AEG 50
II. Eisenbahnkreuzungsrechtlicher Rahmen 53

D. Zwischenresümee zur Blockverdichtung 55

4. Teil: Rechtsfragen im Zusammenhang mit Planung und Bau des dritten Gleises 57

A. Überblick zum Rechtsrahmen für Planung und Bau des dritten Gleises 57
I. Planfeststellung gem. § 18 S. 1 AEG 57
1. Planrechtfertigung, hier: gesetzliche Bedarfsfeststellung im Bundesschienenwegeausbaugesetz 57
2. Planungsleitsätze, d.h. zwingendes, nicht wegwägbares Recht 58
3. Abwägung, § 18 S. 2 AEG 58
a) Privilegierte Belange, insbesondere § 50 S. 1 BImSchG 58
b) Sonstige Belange, insbesondere Lärmschutz 59
c) Anordnung von Schutzvorkehrungen 60
II. Inbetriebnahmegenehmigung im Rahmen der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) 61

B. Lärmschutz 61
I. Trennungsgebot gem. § 50 S. 1 BImSchG 62
II. Lärmschutz gem. § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG 64
1. Bau oder wesentliche Änderung i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG 64

2. Überblick über die Rechtsfolgen des § 41 Abs. 1 BImSchG 65
a) Kein Hervorrufen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche 66
b) Vermeidbarkeit nach dem Stand der Technik 66
c) Sicherstellung aktiven Lärmschutzes 67
d) Passiver Lärmschutz, d.h. Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen (§ 42 Abs. 2 BImSchG) 68
e) Weitere Entschädigungsleistungen und Übernahmeanspruch (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) 68
3. Einzelfragen zur Bestimmung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV 68
a) Abweichen des tatsächlichen Gebietscharakters von der Festsetzung im Bebauungsplan 69
b) In Aufstellung befindlicher, noch nicht in Kraft getretener Bebauungsplan 71
aa) Ausgangspunkt: Prioritätsprinzip 72
bb) Maßgebliche Zeitpunkte für die hinreichende Konkretisierung von Bebauungsplan und Fachplan 73
cc) Konsequenzen 75
c) Schutz vor Lärmimmissionen im unbeplanten Innenbereich, § 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV 76
d) Schutz vor Lärmimmissionen im Außenbereich, § 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV 76
4. Einzelfragen zur Berechnung der Beurteilungspegel, § 3 i.V.m. Anlage 2 zu 16. BImSchV 77
a) Schienenbonus, Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV 77
aa) Bisherige Billigung des Schienenbonus in Rechtsprechung und Literatur 79
bb) Wachsende Kritik in Literatur und Politik am Schienenbonus aufgrund neuer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung 80
cc) Beobachtungs- und Anpassungspflicht des Verordnungsgebers 82
(1) Mittlerweile verdichtete Beobachtungspflicht 82
(2) Anpassungspflicht 83
b) Gleispflegeabschlag und besonders überwachtes Gleis 85
c) Keine gesonderte Berücksichtigung von Spitzenpegeln 86
d) Gesamtbetrachtung bei gestuftem Ausbau 87

5. Einzelfragen zum Lärmschutzkonzept 88
a) Grundlinien der Regelung des § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG 89
aa) Anspruch auf Vollschutz und Vorrang des aktiven Lärmschutzes 89
bb) Konstellationen der Mittelauswahl 90
cc) Abwägungsspielraum der Planfeststellungsbehörde 90
dd) Abwägungsbelange im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG 91
ee) Lärmschutzbezogene Maßnahmen außerhalb des Regelungsbereichs des § 41 Abs. 1 BImSchG 92
b) Anforderungen an das Lärmschutzkonzept für den Innenbereich 93
aa) Identifizierung in Betracht kommender Maßnahmen des aktiven Schallschutzes 94
bb) Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG 95
(1) Kosten der Schutzmaßnahme: finanzielle Aufwendungen und weitere Belange (z.B. Ortsbild) 95
(2) Angestrebter Schutzzweck: Immissionsschutz und weitere Belange (z.B. Schutz des Ortsbildes, Vermeidung der Trennungswirkung) 96
(3) Kein „außer Verhältnis stehen" 97
cc) Konsequenzen für die Auswahl der Lärmschutzinstrumente 99
(1) Vollschutz als Ausgangspunkt des Lärmschutzkonzeptes 100
(2) Gebot, alle verfügbaren Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (z.B. die Tieferlegung der Gleisanlagen) ernsthaft in Betracht zu ziehen 100
(3) Anhebung der Schwelle zur Unverhältnismäßigkeit durch die Gesamtumstände 102
c) Anforderungen an das Lärmschutzkonzept für den Außenbereich 103
III. Schutzvorkehrungen und Entschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG 104

1. Zum Verhältnis von § 74 Abs. 2 VwVfG zu § 41 Abs. 1 BImSchG 105
2. Entschädigungsanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG 105
3. Übernahmeanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG 107
a) Rechtsprechungshinweise zur Bestimmung der Voraussetzungen des Übernahmeanspruchs aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG 107
b) Parallelüberlegung: baurechtliche Zumutbarkeitsgrenzen und Übernahmeansprüche gem. §§ 40 Abs. 2, 42 Abs. 9, 145 Abs. 5 BauGB 108
c) Zwischenfazit: Voraussetzungen des Übernahmeanspruchs 110
IV. Lärmschutz als Belang im Rahmen der Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG 110
V. Lärmschutzbezogene Aspekte des Rechts auf kommunale Selbstverwaltung als Belange im Rahmen der Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG 113

C. Eisenbahnsicherheit 114
I. Sicherheit als Belang im Rahmen des Trennungsprinzips gem. § 50 S. 1 BImSchG 115
II. Sicherheit als Belang in der Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG 116
III. Sicherheit als Belang im Rahmen der Interoperabilität innerhalb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 116

D. Zwischenresümee zur Planung des dritten Gleises 116

5. Teil: Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems – insbesondere Lärmschutz und Sicherheit 123

A. Überblick über den Rechtsrahmen des transeuropäischen Eisenbahnsystems 123
I. Die Betuwe-Route als Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems 123
II. Rechtsrahmen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitssystem 124
III. Inbetriebnahmegenehmigung gem. § 6 Abs. 1 TEIV zur Sicherung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems 126

B. Lärmschutz innerhalb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems 128
I. Schutz vor Schienenlärm als ein zentraler Belang der Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union 128
II. Lärmschutz als Bestandteil der grundlegenden Anforderungen und der Technischen Spezifikationen (TSI) 129
1. Grundlegende Anforderungen an den Lärmschutz 130
2. Technische Spezifikationen (TSI) zum Lärmschutz 130
3. Verhältnis der Lärmschutzvorgaben in den Technischen Spezifikationen zu den allgemeinen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben 133

C. Eisenbahnsicherheit innerhalb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 134
I. Sicherheit als ein zentraler Belang der Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union 134
II. Sicherheit als Bestandteil der grundlegenden Anforderungen und der Technischen Spezifikationen (TSI) 135
1. Grundlegende Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit 136
2. Technische Spezifikationen zur Eisenbahnsicherheit 136
a) Rettungswege 137
b) Seitenräume 137

D. Zwischenresümee zum europäischen Rechtsrahmen 139

6. Teil: Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge 141

A. Überblick über den Rechtsrahmen für die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge 141

B. Zur Pflicht der Kommunen, sich zu einem Drittel an den Kosten zu beteiligen (§ 13 Abs. 1 EKrG) 143
I. Rechtspolitische Bedenken hinsichtlich der Drittelregelung des § 13 Abs. 1 EKrG 143
II. Zur Verfassungskonformität der Drittelregelung des § 13 Abs. 1 EKrG 145
1. Vereinbarkeit mit dem grundgesetzlichen Schutz kommunaler Finanzhoheit, Art. 28 Abs. 2 GG 145
a) Überblick über den verfassungsrechtlichen Schutz kommunaler Finanzhoheit 145

b) Verletzung der kommunalen Finanzhoheit durch die Drittelregelung des § 13 Abs. 1 EKrG? 147
2. Vereinbarkeit mit dem landesverfassungsrechtlichen Schutz der Finanzhoheit, Art. 78 Abs. 1 und 2 LV NRW 149
III. Ausnahmen von der Drittelregelung aufgrund einfachen Rechts? 149
1. Keine Berücksichtigung der fehlenden Leistungsfähigkeit der Kommunen, des Veranlassungsprinzips, der Vor- und Nachteile für die Beteiligten oder allgemeiner Gerechtigkeitserwägungen bei der Anwendung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG 150
2. Freistellung der Kommune durch die Deutsche Bahn im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Abs. 1 EKrG 152
3. Alleinige Kostentragung durch Bund oder Deutsche Bahn nach § 5 Abs. 2 EKrG 153

C. Möglichkeiten zur Förderung oder Entlastung der Kommunen hinsichtlich der Kosten für die Bahnüberführungen 154
I. Überblick über den finanzverfassungsrechtlichen Rahmen der Finanzförderung von Kommunen durch den Bund 154
II. Förderung der Kommunen durch Bundesmittel bei Zwischenschaltung des Landes NRW 155
1. Vorhandene Fördertöpfe zugunsten der Kommunen 155
a) Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz 156
b) Regionalisierungsgesetz Bund (RegG) und Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) 156
2. Schaffung neuer Fördertöpfe zugunsten der Kommunen 157
III. Unmittelbare Finanzförderung von Kommunen durch den Bund – ohne Zwischenschaltung des Landes 158
1. Kommunaler Anspruch auf Ausgleich gem. Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG 158
2. Zuwendungen für fremde Träger der Straßenbaulast gem. § 5a S. 1 FStrG 159
3. Förderzuschüsse für die Beseitigung von Bahnübergängen gem. § 17 EKrG 160
IV. Indirekte Förderung der Kommunen durch den Bund 161
1. Vollständige Übernahme der Kreuzungskosten durch den Bund gem.§ 5 Abs. 2 EKrG 161

2. Vollständige Übernahme der Kosten durch die Deutsche Bahn AG gem. § 5 Abs. 2 EKrG und Förderung der Deutschen Bahn AG durch den Bund 162
V. Föderale Solidarität zwischen Bund und Kommunen 164

D. Zwischenresümee zur Finanzierung der Bahnüberführungen 165

7. Teil: Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse 167

A. Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem baulich-technischen Ist-Zustand (2. Teil) 167

B. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Blockverdichtung (3. Teil) 167

C. Rechtsfragen im Zusammenhang mit Planung und Bau des dritten Gleises (4. Teil) 168

D. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems – insbesondere Lärmschutz und Sicherheit (5. Teil) 173

E. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge (6. Teil) 174