

Mit zweierlei Maß: Schwarzbau Autobahnelektrifizierung?

VON FLORIAN J. ANDERS

Sie verbergen sich hinter kryptischen Abkürzungen wie „eHighway.SH“, „ELISA“ und „eWayBW“: Die Rede ist von den drei Pilotprojekten, mit denen Hybrid-Oberleitungs-Lkw auf öffentlichen Straßen getestet werden sollen. Treibende Kraft bei den Testläufen ist das Bundesumweltministerium mit dem Umweltbundesamt als nachgeordneter Behörde. Doch offenbar wollen die Protagonisten der „Autobahnelektrifizierung“ nicht nur die Technik testen, sondern beschreiten auch bei der Planung und Genehmigung des Vorhabens einen eher experimentellen Weg. Denn auf ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung glauben die politisch Verantwortlichen für den Bau der Oberleitung gleich ganz verzichten zu können. Mit Blick auf die teils langwierigen Planrechtsverfahren bei der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken ist hier zumindest eine Ungleichbehandlung festzustellen. Das forsche Vorgehen der „Straßenelektrifizierer“ scheint aber auch rechtlich ein sehr gewagtes Experiment der „Planungsbeschleunigung“ zu sein, mit dem eine neue Flanke aufgemacht wird. Offenbar soll der Oberleitungs-Lkw mit der Brechstange durchgesetzt werden. Doch heiligt der vermeintlich gute Zweck wirklich immer alle Mittel?

Mit „ELISA“ hat es die hessische Landesregierung eilig. „ELISA“ steht für „Elektrifizierter, innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen“ und ist offenbar das verkehrs- und umweltpolitische Hätschelkind des grünen Wirtschafts- und Verkehrsministers Tarek Al-Wazir. Die Teststrecke für den Oberleitungs-Lkw liegt auf der BAB 5 zwischen den Anschlussstellen Langen-Mörfelden und Weiterstadt, wo fünf Kilometer je Richtungsfahrbahn mit einer zweipoligen Gleichstromfahrlleitung versehen werden sollen. Die bisherige Terminliste des Pilotprojekts zeugt tatsächlich von hohem Tempo: Die Abstimmung mit dem Bundesumweltministerium und den Projektpartnern schloss die hessische Straßenbauverwaltung („Hessen mobil“) am 27.09.16 ab, und schon am 11.11. desselben Jahres richtete „Hessen mobil“ den Projektantrag an das Bundesumweltministerium, das seinerseits bereits am 14.12.16 grünes Licht in Form des Zuwendungsbescheids gab. Nach einem Jahr Planung starteten dann schon am 26.03.18 mit der Freigabe des Baufelds die Elektrifizierungsarbeiten entlang der Autobahn. Nach dem Setzen der Fahrleitungs Masten am Fahrbahnrand bzw. in Mittelstreifenlage konzentrieren sich die Arbeiten seit dem 20.07. auf das Spannen der Fahrleitung, das Ende August weitgehend abgeschlossen ist.

Angesichts des ungewöhnlich schnellen Ablaufs zwischen der Erteilung des Zu-

wendungsbescheids und dem aktuellen Baugeschehen stellt sich zwangsläufig die Frage, auf welcher rechtlichen Grundlage die Fahrleitungsanlagen und Speiseeinrichtungen für die „Autobahnelektrifizierung“ genehmigt wurden. Auf den Internetseiten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind mit Blick auf bauliche Änderungen bzw. den Neubau von Betriebsanlagen der Eisenbahn die Anforderungen an Planrechtsverfahren beschrieben. Vor Beginn einer Baumaßnahme ist danach zu klären,

- ob das Vorhaben technisch machbar ist
- ob die Planung den geltenden Regelwerken und Sicherheitsstandards entspricht
- ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist und ggf. zu welchem Ergebnis diese Prüfung führt
- ob das Vorhaben öffentliche Belange berührt
- ob das Vorhaben Rechte oder Belange Dritter berührt und
- wie die Rechte und Belange Dritter in der Planrechtsentscheidung zu berücksichtigen sind.

Vergleichbare planrechtliche Standards gelten auch für den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen einschließlich der für den Betrieb notwendigen Nebenanlagen. Geregelt sind die Anforderungen speziell im § 17 des Bundesfernstraßengesetzes („Erfordernis



Über die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof wird seit Jahren diskutiert. Der Einsatz von E-Lkw auf der weitgehend parallel führenden BAB 93 steht zwar aktuell noch nicht zur Debatte, doch in Anbetracht der gegenwärtigen Interpretation des Planrechts zugunsten der Straße könnte die Autobahnelektrifizierung womöglich noch vor der Eisenbahn erfolgen. Foto (bei Regenstauf-Hagenau, 30.09.16): Tobias Reisky

der Planfeststellung“; für das Eisenbahnrecht entspricht dem § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) und allgemein für jedes Planrechtsverfahren in den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Auf

wie „Hessen Mobil“ zu der Auffassung kommt, dass ein Planrechtsverfahren nicht erforderlich sei. Wie will die Straßenbauverwaltung die Umweltwirkungen des Vorhabens ermittelt haben, wenn sie keine entsprechenden Fach-

die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt. Der Vorhabenträger muss für diesen Zweck in der Regel eine Umweltverträglichkeitsprüfung, einen landschaftspflegerischen Begleitplan, einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung und -abschätzung sowie Schall- und Erschütterungsgutachten bzw. im Falle von Streckenelektrifizierungen auch die Prüfung von „Elektrosmog“ beauftragen. Die Behörden- und Gerichtsentscheidungen zu diesem Thema füllen Bände.

Wie der *Bahn-Report* weiterhin erfahren hat, plant auch das Land Schleswig-Holstein bei seinem Pilotprojekt „eHighway.SH“ auf der BAB 1 kein übliches Planrechtsverfahren für den Bau der Fahrleitungsanlagen und der Speiseeinrichtungen, und in Baden-Württemberg ist beim „eWayBW“ ebenfalls der Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren bzw. eine Plangenehmigung zu erwarten. Das Stuttgarter Verkehrsministerium gab gegenüber dem *Bahn-Report* an, man gehe davon aus, dass „die Planfeststellungsbehörde die unwesentliche Bedeutung in Form eines so genannten Absehensentscheids feststellt“ und so die Erforderlichkeit der Planfeststellung entfallen könne.

Warum die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Elektrifizierung von Autobahnen nicht – wohl aber für jene von Schienenwegen – erforderlich sein soll, ist nicht nachvollziehbar.

Anfrage des *Bahn-Report* gab „Hessen Mobil“ die Auskunft, dass für die Elektrifizierung der BAB 5 zwischen Langen-Mörfelden und Weiterstadt weder ein Planfeststellungsverfahren noch ein bei kleineren Vorhaben mögliches Plangenehmigungsverfahren durchgeführt worden sei. Die Straßenbauverwaltung des Landes Hessen beruft sich dabei insbesondere auf den § 74 Abs. 7 VwVfG, wonach Planfeststellung und Plangenehmigung in Fällen „von unwesentlicher Bedeutung“ entfallen können. Voraussetzung dafür ist, dass „andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen“. Außerdem muss sichergestellt sein, dass „Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind“. Davon sind in der Praxis nur unkritische „Kleinstvorhaben“ umfasst, so etwa in der Praxis des EBA die Verschiebung der Lage einer Weiche innerhalb eines Gleisfeldes um wenige Zentimeter.

Vor dem Hintergrund dieser eindeutigen Rechtslage ist es nicht daher nachvollziehbar,

gutachten dazu angefertigt und öffentlich ausgelegt hat? Wie soll eine Abwägung der berechtigten Umweltbelange stattfinden, wenn die Stellungnahmen der Umweltverbände als „Anwälte der Natur“ nicht abgewogen werden könnten? Vergleicht man Elektrifizierungsvorhaben bei der Schiene mit diesem Vorgehen bei der „Autobahnelektrifizierung“, so kommt man unweigerlich zu dem Ergebnis, dass eine massive Ungleichbehandlung vorliegt, wird doch vom EBA regelmäßig (und zu Recht) dem Vorhabenträger eine Reihe von Untersuchungen abgefordert, mit denen dieser beispielsweise die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vornehmen

Die Tatsache, dass es sich bei den E-Lkw-Vorhaben um Pilotprojekte handelt, darf bei der rechtlichen Bewertung keine Rolle spielen.

muss. Dazu gehören etwa die Auswirkungen auf Fauna und Flora – man denke nur konkret an die Folgen der Oberleitung für die Vogeltwelt –, aber auch an den zusätzlichen Flächenbedarf für die neue „Strom-Infrastruktur“. Insoweit ist maßgeblich, ob das Vorhaben

Rechtlich dürften sich alle drei Vorhaben damit auf sehr dünnem Eis bewegen. Angesichts der klaren Rechtslage gehen die drei Vorhabenträger bzw. die Landesregierungen als „politische Auftraggeber“ ein erhebliches Genehmigungsrisiko („Schwarzbau“) ein, könnten doch betroffene Dritte und klageberechtigte Umweltverbände (auch der „Allianz pro Schiene“ wurde diese Möglichkeit unlängst im Prozess um die „Gigaliner“ zugebilligt) die Projekte vor Gericht zu Fall bringen. Daneben wird mit diesem leichtfertigen Vorgehen verkehrspolitischer Flurschaden in Kauf genommen. Denn wie soll einem von der Planung Betroffenen nachvollziehbar erklärt werden, dass die Elektrifizierung einer Autobahn quasi wie zu Staatsbahnzeiten behördenintern genehmigt wird, ohne dass sich Verbände und Privatpersonen dazu äußern können, im Falle einer Eisenbahnstrecke aber mehr als 1.000 Seiten Planunterlagen je Planfeststellungsabschnitt erstellt und öffentlich ausgelegt werden müssen? Von bürgerfreundlicher Planung kann bei den drei „E-Lkw-Projekten“ jedenfalls nicht die Rede sein, obwohl in Planfeststellungsverfahren gerade auch auf Seiten des Vorhabenträgers die Chance besteht, unter anderem durch Transparenz für die Akzeptanz des Vorhabens zu werben. Die Tatsache, dass es sich um Pilotprojekte handelt, dürfte demgegenüber bei der rechtlichen Beurteilung keine Rolle spielen, solange sie wie hier Auswirkungen auf Dritte und die Umwelt haben. Noch können die Landesregierungen von Hessen, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg (in Hessen zumindest nachträglich) klarstellen, dass der Zweck eben nicht alle Mittel heiligt. ■



Derzeit wird die Allgäustrecke München – Memmingen – Lindau ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Anlässlich dessen wurde am 23.03.18 SBB RABe 503 020 von 218 491 der DB zu Präsentationszwecken nach Memmingen überführt. Der Triebzug des Typs ETR 610 wird künftig durch das Allgäu verkehren. Für Ausbau und Elektrifizierung dieses süddeutschen Schienenweges sind zuvor aufwändige und langwierige Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden.
Foto: Christian Zimmer