

C. Zusammenfassung

Ob ein Planfeststellungsverfahren für die Ertüchtigung der Strecke nötigen Arbeiten nötig ist, ist von der Ausgestaltung der konkret erforderlichen Maßnahmen abhängig. Nach derzeitiger Kenntnis ist die Frage tendenziell zu verneinen. Je umfangreicher sich die für eine Wiederherstellung der Strecke erforderlichen Maßnahmen gestalten, desto wahrscheinlicher ist es jedoch, dass sie nicht mehr als bloße Instandhaltungsarbeiten auf den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss gestützt werden können, sondern die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens erfordern.

Berücksichtigt man allerdings, dass der EuGH und in seinem Gefolge die nationalen Gerichte einen Bestandsschutz für nationale Genehmigungen, wie Planfeststellungsbeschlüsse, bei gesonderten, d. h. sich nicht wiederholenden Projekten, insbesondere unter Verweis auf das unionsrechtliche Effektivitätsgebot und die damit einhergehende begrenzte Reichweite des unionsrechtlichen Vertrauensschutzes ablehnen, ist es für die Bestimmung des Maßstabes zur Berücksichtigung des Naturschutzes ohnehin nicht von Belang, ob erneut ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. In jeder der beiden denkbaren Alternativen richtet sich die Prüfung dann nach den §§ 34 und 44 f. BNatSchG.

Dabei bildet die auf der ersten Stufe des § 34 BNatSchG erforderliche Vorprüfung lediglich einen groben Filter und verhindert ein Eintreten in die zweite Stufe der UVP nur dann, wenn offensichtlich keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des betreffenden Gebietes zu erwarten ist. Auch für den vorliegenden Fall kann trotz fehlender konkreter naturschutzrechtlicher Untersuchungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass die Erhaltungsziele des betreffenden FFH-Gebietes beeinträchtigt werden, und es ist deshalb dann in die detailliertere UVP einzusteigen.

Auf dieser zweiten Stufe muss zunächst ermittelt werden, ob das betrachtete Projekt, vorstehend also die Wiederinbetriebnahme der Strecke, zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele führt, d. h., der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten gefährdet wird. Das erfordert eine grundlegende naturschutzrechtliche Untersuchung, welche die vorliegende rechtliche Stellungnahme naturgemäß nicht zu leisten vermag. Nimmt man jedoch unter der Prämisse, dass etwa die im FFH-Gebiet lebenden Arten durch den Bahnlärm empfindlich gestört oder durch eine notwendige starke Abholzung geschützte Lebensräume gefährdet werden, an, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele durch die

Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse erfolgt, so muss im Anschluss daran geprüft werden, ob das Vorhaben dennoch nach den Abs. 3 oder 4 des § 34 BNatSchG als zulässig einzuordnen ist. Vor dem Hintergrund, dass sich im durch die Strecke tangierten FFH-Gebiet prioritäre Lebensräume und Arten finden, muss vorliegend allerdings das strengere Regime des Abs. 4 beachtet werden. Da keiner der in der Vorschrift genannten Gründe für den vorliegenden Fall zu bejahen ist, kann lediglich auf ungeschriebene Rechtfertigungsgründe zurückgegriffen werden. Zu beachten ist jedoch, dass auch ihnen das gleiche Gewicht wie den geschriebenen Gründen zukommen muss und zusätzlich eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen ist. Ob derart schwerwiegende Gründe für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke vorliegen, kann zwar auf den ersten Blick zunächst bezweifelt werden. Angesichts der verkehrspolitischen Bedeutung einer reaktivierten „Höllentalbahn“, die im Einzelnen darzulegen ist, erscheint eine Rechtfertigung jedoch als gut begründbar.

Eine parallele Bewertung ergibt sich hinsichtlich des in den §§ 44 f. BNatSchG darüber hinaus gesondert geregelten Artenschutzes. Mangels ausreichender biologischer Informationen ist auch hier eine abschließende Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG nicht möglich. Es kann im jetzigen Zeitpunkt lediglich herausgestellt werden, dass sich im untersuchten Naturschutzgebiet nicht nur besonders, sondern sogar streng geschützte Arten vorkommen, für die zusätzlich das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG Anwendung findet. Ist ein Verstoß gegen die genannten Tatbestände gegeben, vermag eine Zulässigkeit des Vorhabens nur noch über § 45 Abs. 7 BNatSchG begründet zu werden. Hierzu müssten aber erneut, in Entsprechung zu § 34 Abs. 4 BNatSchG, sehr gewichtige Gründe des Allgemeinwohles vorliegen, über deren Heranziehung die EU-Kommission zu informieren wäre. Auch diese Hürde könnte dabei mutmaßlich genommen werden.

Abschließend soll allerdings – gleichsam als „Ausblick“ auf die eingehendere naturgeschutzkundige Erhebung der konkreten Umstände – darauf hingewiesen werden, dass es bereits mehrere erfolgreiche „Reaktivierungen“ von Bahnstrecken in naturschutrechtlich relevanten Gebieten gab, die nachfolgend stichpunktartig aufgelistet sind. Je nach dem Ausgang der Tatsachenfeststellungen in Bezug auf den Naturschutz könnte es daher angezeigt sein, die dortigen (und mögliche weitere derartige) Fälle näher auf ihre Vergleichbarkeit mit dem vorliegenden zu untersuchen.

D. Denkbare Vergleichsfälle zur „Reaktivierung“ von Bahnstrecken in FFH-Gebieten

Es gibt folgende Vergleichsfälle zu einer auch rechtlich erfolgreichen „Reaktivierung“ von Bahnstrecken in FFH-Gebieten:

Strecke	Betriebsart	FFH-Gebiet	Prioritäre Arten bzw. Lebensraumtypen
Ilztalbahn Passau – Freyung	Stillgelegt von 2002 bis 2010; regelmäßiger Betrieb (Personen- und Güterverkehr) seit 2011	Ilztal-System ¹⁵⁸	Schlucht- und Hangmischwälder, Auenwald mit <i>alnus glutinosa</i> und <i>fraxinus excelsior</i> , Moorwälder Keine prioritären Arten
Herrmann-Hesse-Bahn Calw – Weil der Stadt	Stillgelegt; soll für S-Bahn-ähnlichen Verkehr reaktiviert werden	Calwer Heckengäu, Gäulandschaft an der Würm	Kalktuffquellen, Kalk-(Halb-)Trockenrasen und ihre Verbuschungsstadien (orchideenreiche Bestände, Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauenwälder an Fließgewässern (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>))
Edertalbahn Frankenberg – Korbach	Stillgelegt; wird für Regelzugbetrieb ab 2016 derzeit reaktiviert	Obere Eder	Artenreiche montane Borstgrasrasen, Auen-Wälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>

¹⁵⁸ www.lfu.bayern.de/natur/natura_2000_erhaltungsziele/datenboegen_7028_7942/doc/7246_371.pdf

Strecke	Betriebsart	FFH-Gebiet	Prioritäre Arten bzw. Lebensraum- typen
Wuppertal- bahn	Entwidmung als Bahn, Neuwidmung als Stra- ße (mit nächtlicher Nutzungsbeschrän- kung)	Fließgewässersys- tem Gelpe-Salbach- tal	Auen-Wälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior; Eisvogel

Passau, den 05.09.2018



Prof. Dr. Urs Kramer