

UNIV.-PROF. DR. JAN ZIEKOW

67361 FREISBACH, 1.3.2021
GARTENSTRASSE 3
TEL./FAX : 06344 / 5902

Prof. Dr. Jan Ziekow, Gartenstr. 3, D-67361 Freisbach

An das
Bundesverfassungsgericht
Postfach 1771

76006 Karlsruhe

In dem Verfahren der

Verfassungsbeschwerde

1. xxxx,
2. xxxx,
3. xxxx,
4. xxxx,
5. xxxx,
6. xxxx,

- Beschwerdeführer -,

– Verfahrensbevollmächtigter: Univ.-Prof. Dr. iur. Jan Ziekow, Garten-
straße 3, 67361 Freisbach – (Vollmachten der Beschwerdeführer zu 1
– 6 anbei),

gegen

1. den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Hannover, für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ in den Gemeinden Rastede und Wiefelstede im Landkreis Ammerland sowie in der Stadt Oldenburg (Oldbg.), Bahn-km 0,841 bis 9,722, der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven vom 5. 7. 2019, Az. 581ppa/006-2013#002
2. das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020, Aktenzeichen: BVerwG 7 A 9.19,

wegen Verletzung der Grundrechte der Beschwerdeführer aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 2 GG, Art. 14 GG, Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG und Art. 103 Abs. 1 GG.

Inhaltsverzeichnis

I. Sachverhalt	4
II. Zulässigkeit	25
1. Beschwerdefähigkeit	25
2. Beschwerdegegenstände	32
3. Beschwerdebefugnis	33
a) Behauptung einer Grundrechtsverletzung	33
aa) Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 5)	33
bb) Art. 14 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 5)	34
cc) Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)	35
dd) Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)	37
ee) Art. 103 Abs. 1 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)	39
ff) Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG (Beschwerdeführerin zu 6)	41
b) Eigene, gegenwärtige und unmittelbare Betroffenheit.....	42
4. Beschwerdefrist	42
5. Erschöpfung des Rechtswegs	42
6. Vorliegen der Voraussetzungen für die Annahme zur Entscheidung	43
a) Grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung	44
b) Durchsetzung der Grundrechte der Beschwerdeführer	47
III. Begründetheit	49
1. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG	49
a) Eingriff in das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG	50
b) Schutzpflichtverletzung	61
2. Art. 14 GG	66
3. Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG	68
4. Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG	69
5. Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG	76
a) Vorlagepflicht betr. Auslegung von Art. 10 Abs. 2 lit. b Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.....	81
b) Vorlagepflicht betr. Auslegung von Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU hinsichtlich Pflicht zur Auslegung der Verkehrsprognose 2030	83
6. Art. 103 Abs. 1 GG	86
Verzeichnis der Anlagen	93

I. Sachverhalt

Durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Hannover, für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ in den Gemeinden Rastede und Wiefelstede im Landkreis Ammerland sowie in der Stadt Oldenburg (Oldbg.), Bahn-km 0,841 bis 9,722, der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven vom 5. 7. 2019, Az. 581ppa/006-2013#002, (Anlage 1) wurde für diese eisenbahnrechtliche Strecke der Plan festgestellt. Dies umfasst u. a. die Elektrifizierung der Strecke, die Anpassung von Bahnübergängen, die Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, die Aufhebung eines Bahnübergangs und die Errichtung von Lärmschutzwänden.

Die von der Planfeststellung betroffene Schienenstrecke war bisher ohne nennenswerte verkehrliche Bedeutung und soll nunmehr zu einer Strecke des transeuropäischen Netzes (TEN) zur Bewältigung der Güterverkehre des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven ausgebaut werden. Dieser einzige deutsche Tiefseewasserhafen, der 2012 seinen Betrieb aufgenommen hat, soll künftig den Überseeverkehr zwischen Asien und der EU bedienen, weshalb in den letzten Jahren die Umschlagszahlen im Containerverkehr im Vergleich zu den anderen deutschen Nordseehäfen weit überdurchschnittlich gestiegen sind, im Jahr 2018 z.B. mit 18,3 % gegenüber dem Vorjahr. Um den Containerverkehr vom und zum neuen Hafen bewältigen zu können, muss der Hafen an das vorhandene Schienennetz angebunden werden. Die Güter sollen sodann über die – derzeit streckenweise einspurig geführte – Schienenverbindung Nr. 1522 zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg Richtung Skandinavien, Polen und in Richtung Süden transportiert werden. Um das zu erreichen, muss die Strecke durchgehend zweigleisig, mit Verstärkung des Unterbaus, Erhöhung der Radsatzlast auf 23,5 t, Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h und Elektrifizierung leistungsfähig als TEN-

Strecke der Klasse D 4 + ausgestattet werden (Anlage 1: dort Anlage 2 S. 11).

Die Vorhabenträgerin hat die Gesamt(ausbau)strecke von ca. 50 km in 6 Bauabschnitte unterteilt und entsprechende Teilgenehmigungen beantragt. Der hier genehmigte Planfeststellungsabschnitt PFA 1 betrifft ca. 9 km und führt mitten durch angestammte und z.T. dicht besiedelte Wohngebiete der Stadt Oldenburg. Die anderen Planungsabschnitte befinden sich nördlich von Oldenburg; die Anbindung an den Jade–Weser-Ports an die vorhandene Strecke bildet den PFA 6.

Die Beschwerdeführer zu 1 – 5 sind natürliche Personen, deren Gesundheit und Grundstücke durch den Ausbau der planfestgestellten Strecke bzw. deren späteren Betrieb beeinträchtigt werden:

Die Beschwerdeführer zu 1 und 2 sind Eigentümer eines an der planfestgestellten Strecke gelegenen Grundstücks, von dem rd. 10 v. H. der Grundstücksfläche der Enteignung, teils durch Erwerb, teils in Form einer dauerhaften Belastung unterfallen. Darüber hinaus werden für das Wohnhaus der Beschwerdeführer zu 1 und 2 nach der von der Vorhabenträgerin beauftragten Schalluntersuchung lärmimmissionsinduzierte Innenraumschallpegel von bis zu 57 db(A) tags und 58 dB(A) nachts bei passivem Lärmschutz durch eine Lärmschutzwand prognostiziert. Das von den Beschwerdeführern herbeigeführte Lärmgutachten des vereidigten Sachverständigen Dr. Nocke (Anlage 3) errechnet ohne Lärmschutzwand einen Mittelungspegel von bis zu 72 db(A) tags und 73 db(A) nachts.

Vom 705 qm großen Grundstück des Beschwerdeführers zu 3 sollen 241qm bauzeitlich in Anspruch genommen werden, um Arbeiten an der Böschung vorzunehmen. Darüber hinaus werden für das Wohnhaus des Beschwerdeführers zu 3 nach der von der Vorhabenträgerin beauftragten Schalluntersuchung lärmimmissionsinduzierte Innenraumschallpegel bei Abschirmung durch eine Lärmschutzwand von bis zu 56 dB(A) tags und 57 db(A) nachts prognostiziert. Das von

den Beschwerdeführern herbeigeführte Lärmgutachten des vereidigten Sachverständigen Dr. Nocke (Anlage 3) errechnet ohne passiven Lärmschutz einen Mittelungspegel von bis zu 72 db(A) tags und 74 dB(A) nachts.

Der Beschwerdeführer zu 4 ist Eigentümer eines Grundstücks mit einer Größe von 856 qm, von dem 10 qm durch Erwerb entfallen, 36 qm dauerhaft belastet und 74 qm bauzeitlich in Anspruch genommen werden sollen. Darüber hinaus werden für das Wohnhaus des Beschwerdeführers zu 4 nach der von der Vorhabenträgerin beauftragten Schalluntersuchung lärmimmissionsinduzierte Innenraumschallpegel bei Abschirmung durch eine Lärmschutzwand von bis zu 55 dB(A) tags und 57 db(A) nachts prognostiziert. Das von den Beschwerdeführern herbeigeführte Lärmgutachten des vereidigten Sachverständigen Dr. Nocke (Anlage 3) errechnet ohne passiven Lärmschutz einen Mittelungspegel von bis zu 69 db(A) tags und 70 dB(A) nachts.

Der Beschwerdeführer zu 5 ist Eigentümer eines Grundstücks mit einer Größe von 4.177 qm, von dem 3.639 qm bauzeitlich in Anspruch genommen werden sollen, um dort einen Lagerplatz für die Projektträgerin einzurichten, obwohl diese hierfür über hinreichend eigene Flächen verfügen würde.

Die Beschwerdeführerin zu 6 ist ein eingetragener Verein, zu dessen satzungsgemäßen Aufgaben ausweislich des § 2 der Satzung der Vereinigung (Anlage 4) u. a. die Förderung des Umweltschutzes gehört, insbesondere die Durchsetzung des Schutzes der Güter des § 2 UVPG, sowie das Daraufhinwirken bei Behörden, Institutionen, Verbänden und politischen Parteien, dass die durch Schienenverkehr hervorgerufenen störenden, gesundheitsgefährdenden oder gesundheitsschädigenden Geräuschemissionen reduziert und die Bürger hiervor geschützt werden. Mit dieser Aufgabenstellung ist die Beschwerdeführerin zu 5 durch Bescheid des Umwelt-Bundesamts vom 25.7.2011 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 2.11.2017 (Anlage 5) nach § 3 UmwRG anerkannt worden.

Mit ihrer am 30. 10. 2019 erhobenen Klage beim Bundesverwaltungsgericht (Anlage 6) haben die Beschwerdeführer geltend gemacht:

Bereits unabhängig von der Frage der Rechts- und Verfassungswidrigkeit der der Schallberechnung des Planfeststellungsbeschlusses noch zugrunde gelegten „Schall 03 – 1990“ und des der Projektträgerin noch zugestandenem „Schienenbonus“ ist das von der Projektträgerin vorgelegte Schallschutzkonzept der Firma A.I.T. GmbH stark fehlerhaft und mutet den seinerzeitigen Klägern und jetzigen Beschwerdeführern erhebliche grundrechtswidrige Gesundheitsgefährdungen und -schäden zu. Die von der Projektträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung stellt keine hinreichenden Anknüpfungstatsachen für ihre nachfolgenden Berechnungen dar, verwendet eine nachweislich fehlerhafte Methode, enthält Rechenfehler und führt so zu falschen Ergebnissen, die nicht einmal in sich plausibel sind. Die von der Projektträgerin mit der Begutachtung der Schallauswirkungen beauftragte Firma A.I.T. GmbH ist mit der gestellten Aufgabe überfordert gewesen; sie hat aufgrund einer Absprache mit der Beklagten in ihre Berechnungen Annahmen eingestellt, die weder den Vorgaben der „Schall 03 – 1990“ noch der Realität entsprechen.

Nach dem Gutachten des von den Klägern beauftragten öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Dr. Nocke vom 28. 10. 2019 (Anlage 3) ist davon auszugehen, dass selbst bei folgerichtiger Anwendung der „Schall 03 – 1990“ zahlreiche Wohnobjekte nicht einmal folgerichtig bewertet wurden. Das haben nicht nur stichprobenartige Überprüfungen des Sachverständigen Dr. Nocke mithilfe der zur „Schall 03 – 1990“ konformitätsbestätigten Rechenprogramme „IMMI“ der Fa. Wölfel und „CadnA“ der Fa. Datakustik ergeben, sondern auch die von der Stadt Oldenburg beim Sachverständigen Kohlen in Auftrag gegebenen Berechnungen, die in dem Parallelverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zum AZ 7 A 10.19 vorgelegt wurden, von den Beschwerdeführern Bezug genommen wurden

und Gegenstand der gemeinsamen mündlichen Verhandlung vor dem BVerwG am 15.10.2020 waren (Anlage 19). Der Sachverständige Dr. Nocke kommt zu dem Schluss, dass trotz der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen der Beurteilungspegel im verfassungsrechtlich relevanten Bereich von Belastungen über 60 dBA nachts Überschreitungen bei 186 Gebäuden auftreten (169 mehr als von der Firma A.I.T. angenommen). Aus diesem Grund ist das Schallschutzkonzept der Projektträgerin fehlerhaft berechnet. Ursache ist u.a. das von der Firma A.I.T. verwendete Softwareprogramm „Soundplan“ in der Version 6.5 aus dem Jahr 2008 der damaligen Firma Braunstein und Berndt aus Backnang. Diese Software ist für die gestellte Aufgabe ungeeignet, worauf der Hersteller in seiner „Konformitätserklärung“ auch ausdrücklich hingewiesen hat. Es heißt dort, dass Fälle von Schallreflexionen nicht gerechnet werden können.

Die mangelhafte Darstellung der Firma A.I.T. zur Topographie und dem zu berücksichtigenden Gebäudebestand und seinen einzelnen Ausmaßen zwingt zu dem Schluss, dass die Firma A.I.T. entgegen den Vorgaben der „Schall 03 – 1990“ von einer freien Schallausbreitung ausgeht, also Reflexionen nicht berücksichtigt, was sich insbesondere nachteilig für die der Schienenanlage abgewandte Gebäudeseite auswirkt. Dazu führt die Firma A.I.T. aus, dass Immissionen an den Rückseiten der Gebäude nicht realitätsgerecht bzw. regelkonform mit der von ihr verwendeten Software berechnet werden könnten.

Die von der Projektträgerin vorgelegte und dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Untersuchung (Anlage 1: Anlage 15 zum Planfeststellungsbeschluss) stellt weder die angewandte Methodik noch Grundlagen ihrer Rechenansätze dar. Die Daten zu den betroffenen oder in die Berechnung einzustellenden Gebäuden oder Reflexionsflächen werden nicht dargestellt; als Eingangsdaten wird lediglich ein Zugprogramm dargestellt, als Ergebnis nur eine Pegelliste. Der Berechnungsweg von der Schallemission der Züge zu den Beurteilungspegeln wird weder dargestellt noch erläu-

tert. Eine Kontrolle der Richtigkeit der Rechenschritte oder auch nur der Plausibilität der Ergebnisse ist so nicht möglich.

Darüber hinaus sind die dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten rechtlichen Vorgaben zur Ermittlung und Abschätzung der Schall- und Erschütterungsimmissionen rechts- und verfassungswidrig, weil sie gegen höherrangiges Recht, insbesondere gegen die sich aus Art. 2 Abs. 2 GG ergebende Schutzpflicht des Pflicht des Staates verstoßen, den Bürger gegen vermeidbare Gesundheitsgefährdungen zu schützen. Denn die Erfüllung dieser Verfassungspflicht setzt zwingend voraus, dass die durch die staatliche Genehmigung verursachten Gesundheitsgefährdungen zunächst einmal realistisch und gesetzeskonform ermittelt und bewertet werden. Es ist wissenschaftlich belegt, dass die für den Planfeststellungsbeschluss noch angewandten Regelungen nicht leisten können. Die im vorliegenden Fall angewandte „Schall 03 – 1990“ ist nicht geeignet, das bestehende Risiko einer Gesundheitsgefährdung durch Bau oder Veränderung einer Schienenstrecke zu erfassen, zu analysieren, zu bewerten und durch geeignete Schallschutzmaßnahmen auszuschließen. Denn die dazu eingestellten Beurteilungskriterien sind bereits im Ansatz ungeeignet, diese Fragen auch nur annähernd realitätsgerecht einzuschätzen. Dies gilt insbesondere für die aufgrund der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene 16. BImSchVO und die in der dortigen Anlage 2, genannt „Schall 03“, genannten Kriterien. Diese geben u.a. einen so genannten Beurteilungspegel vor, der für Tag und Nacht getrennte „Mittelungspegel“, also Durchschnittswerte, beschreibt, obwohl es offensichtlich ist, dass der schlafende Bahnanlieger nicht durch einen durch Pausenzeiten geminderten mittleren Dauerschallpegel in seiner Nachtruhe gestört wird, sondern durch die Typik des konkreten Lärmgeschehens des in der Wirklichkeit vorbeifahrenden Güterzuges, die durch plötzlich an- und abschwellige Spitzenpegel der in der Nähe vorbeifahrenden Züge bestimmt ist.

Die Analyse der Gesundheitsgefahren auf der Grundlage eines „äquivalenten Dauerschall-Mittelungspegels“ kann allenfalls zutreffen, wenn die Spitzenpegelbelastungen in sehr kurzen Abständen erfolgen. Diese Tatsache ist auch wissenschaftlich umfangreich belegt, so z.B. durch medizinische und psychologische Studien der Lärmwirkung ab dem Jahr 2008 (Brink et al) bis zu einer nationenweiten Kohortenstudie für die Schweiz, 2018 (Héretier et al); auch die im Auftrag des Bundeslandes Hessen erstellte und 2017 herausgegebene Studie (Möhler/Schreckenberger/Müller „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenlärm in der Nacht“) verneint ausdrücklich die Eignung des (alleinigen) Mittelungspegelkriteriums zum Ausschluss von Gesundheitsgefährdungen durch Schienenlärm. Die Abschätzung der Gesundheitsgefahren von Schienenlärm ist daher allein aufgrund eines „Mittelungspegels“, der einen so genannten äquivalenten Dauerschallpegel darstellen soll, im Hinblick auf die Bewertung von Gesundheitsrisiken ganz offensichtlich nicht verantwortbar; vielmehr ist dazu die Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums - wie es im Fluglärmschutz besteht - erforderlich. Prof. Dr. med. Zieger, Universität Oldenburg, hat die veröffentlichte wissenschaftliche Literatur der letzten 10 Jahren gesichtet und ausgewertet und kommt aufgrund von 42 Veröffentlichungen in seiner Literaturanalyse vom Mai 2018 (Anlage 7) ebenso zu diesem Schluss wie der mit eigenen Untersuchungen in der ausgewerteten Literatur ebenso vertretene Prof. Dr. med. Thomas Münzel, der sich zudem auf eigene Forschungsergebnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Flug- und Schienenlärm stützen kann. Prof. Münzel bestätigt dies in seiner Stellungnahme vom 18. Mai 2018 (Anlage 8). Die Beurteilung des Schienenlärms durch einen Mittelungspegel ist daher weder geeignet noch hinreichend oder gar erforderlich, da auch im Eisenbahnverkehr Spitzenpegel eindeutig abgeschätzt und in die Beurteilung eingestellt werden können, wie das in nahezu allen anderen, vergleichbaren Bereichen (z.B. beim Flug-, Industrie-, Arbeits- und Sportlärm) zum Schutz der Gesundheit auch seit langem erfolgt.

Grundlage der Risikoabschätzung ist nicht das Modell des Geschehens bei Vorbeifahrt eines Güterzuges, das durch steile Pegelan- und -abstiege und längere Ruhepausen gekennzeichnet ist, sondern ein aus der Anzahl der Vorfälle gebildeter so genannter „äquivalenter Mittelungspegel“. Ein solcher Mittelungspegel mag das Geschehen an einer dauerbeschallenden Autobahn einigermaßen zutreffend erfassen, steht aber in deutlichem Widerspruch zu dem Geschehen einer Vorbeifahrt eines Zuges. Dieses Ereignis ist am ehesten mit den Vorgängen beim Starten und Landen von Flugzeugen zu vergleichen.

Die Kritik an der mangelhaften Analyse der Gesundheitsgefährdungen erfasst auch den in der angewandten Verordnung noch vorgesehenen „Schienenbonus“ von 5 dB(A) zu Lasten der vom Bahnlärm Betroffenen. Auch er ist Teil des angewandten Systems eines so genannten „äquivalenten Dauerschallpegels“. Die Ähnlichkeit der Typik zwischen Flug- und Schienenlärm legt eher einen „Schienenmalus“ nahe, weil der Betroffene durch die nach Zeiten der Ruhe plötzlich auftretenden Spitzenpegel in seinem Schlaf beeinträchtigt wird und ein Bonus diese Wirkung in erheblichem Umfang verfälscht. Die Berücksichtigung eines Schienenbonus ist aus medizinischer Sicht unhaltbar, weil die biologisch-physiologischen und gesundheitlichen Auswirkungen von Schlafstörungen sich nicht durch den Betreiber oder die Art der Störquelle beeindrucken lassen, sondern allenfalls durch zeitliche Abfolge, Intensität und Frequenzspektrum der Quelle. Der Schienenbonus wurde seinerzeit auch nicht mit derartigen Faktoren begründet, sondern allein aufgrund einer sozialpsychologischen Annahme, deren Voraussetzungen nicht zutreffen.

Soweit die Rechtsprechung gleichwohl immer noch an der Gültigkeit dieser Vorschriften festhält und dazu auf die normative Verbindlichkeit der Vorgaben der „Schall 03 – 1990“ hinweist, wird nicht beachtet, dass die angewandten Normen wegen Widerspruchs zu höherrangigem Recht nichtig sind. Sie verstoßen u.a. gegen die Schutzpflichten des Staates aus Art 2 Abs. 2 GG, die in erster Linie voraus-

setzen, dass die von einer Anlage ausgehenden Gefahren in einem geeigneten Verfahren analysiert und bewertet werden, das auf der Realität beruht und nicht unrealistische theoretische Vorgaben bedient, die weit vom wirklichen Geschehen entfernt sind. Die Zubilligung des Schienenbonus von 5 dB(A) führt im Konkreten in zahlreichen Fällen in Oldenburg sogar zu einer tatsächlichen Überschreitung der so genannten Grundrechtswerte von 70/60 dB(A), die nur theoretisch durch unrealistische Vorgaben eingehalten werden können.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht am 30. 9. 2020 hat der seinerzeitige Prozessbevollmächtigte der Beschwerdeführer zwei Beweisanträge gestellt:

- Beweisantrag 1 (Anlage 9) bezog sich auf die von der Firma A.I.T. GmbH im Auftrag der Deutschen Bahn erstellte Schallimmissionsprognose. Es sollte Beweis erhoben werden über
 - die für Schallschutzberechnungen fehlende Sachkunde der Firma A.I.T. GmbH (1), nämlich
 - das Fehlen der für eine Schallimmissionsprognose erforderlichen Qualifikation,
 - die mangelnde Eigenschaft als amtlich bekannt gegebene Messstelle nach § 29b BImSchG,
 - die fehlende Qualifikation als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger im Bereich des Schallschutzes,
 - die Nichtbeschäftigung einer Person mit dieser Qualifikation durch die Firma A.I.T. GmbH,
 - die nicht erfolgte Hinzuziehung eines externen Sachverständigen mit dieser Qualifikation,
 - die Notwendigkeit, die Firma A.I.T. GmbH als Laien ohne entsprechend formale Ausbildung und Examen einzuordnen;

- die fehlende Unabhängigkeit der Firma A.I.T. GmbH zur objektiven Beurteilung der Schallimmissionen (2) mit Blick darauf, dass
 - o Aufträge der DB Netz AG die wesentliche und ggf. sogar alleinige Einnahmequelle der Firma A.I.T. GmbH sind,
 - o die Firma A.I.T. GmbH in einer Referenzliste in einem zwischenzeitlich gelöschten Internetauftritt als ihre einzige Auftraggeberin die DB Netz AG benannt hat,
 - o die DB Netz AG sich in vorangegangenen Planfeststellungsabschnitten der hier in Rede stehenden Strecke einer anderen Gutachterin mit entsprechenden Sachkundenachweisen, der FA Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH, Hannover, bedient hatte und deren sachverständige Ergebnisse offenbar nicht den Vorstellungen der DB Netz AG entsprachen;
- die Nichteinhaltung der Vorgaben der Vorgaben der 16. BImSchV bei der Berechnung der Schallausbreitung durch die Firma A.I.T. GmbH, die vielmehr vermutlich eine Mischung von Schall 03 (1990), der Richtlinie Akustik 23 (1997) und den Vorgaben aus der Software „Soundplan, Version 6.5“ darstellte, so dass die Ergebnisse nicht den Vorgaben der „Schall 03 1990“ entsprechen können und zu Lasten der Betroffenen davon wesentlich abweichen (3);
- die Ungeeignetheit der von der Firma A.I.T. GmbH verwendeten Rechensoftware „Soundplan 6.5“ zur Berechnung nach „Schall 03 1990“, weil der Hersteller insoweit keine Konformitätserklärung abgegeben hat (4);
- den Umstand, dass der Geschäftsführer der Firma A.I.T. GmbH durch Herr Braunstein, Fa. Braunstein + Berndt GmbH, Backnang, frühzeitig auf diese Mängel und

die Ungeeignetheit der Rechensoftware Soundplan 6.5 hingewiesen worden war (5).

- Mit Beweisantrag 2 (Anlage 10) wurde beantragt, Beweis darüber zu erheben, dass
 - die von der die 16. BImSchV bzw. Schall 03 (1990) vorgegebenen Berechnungsverfahren zur Ermittlung eines „äquivalenten Dauerschallpegels“ nicht den gesicherten, allgemein anerkannten Regeln der Technik bzw. dem Stand der Technik im Sinne des BImSchG im Bereich der Berechnung der Schallausbreitung im Freien entsprechen (1);
 - die Berechnungsvorgaben der „Schall 03 1990“ den Schallausbreitungsregeln des weltweit verwendeten und anerkannten Verfahrens nach ISO 9613-2 widersprechen und hierdurch den von Eisenbahnschall-Immissionen Betroffenen benachteiligen (2);
 - es weder nach physikalischen noch medizinischen oder psychologischen Erkenntnissen der Lärmwirkungsfor- schung begründbar und daher willkürlich ist, dass ausschließlich für den Schienenlärm von allgemein gültigen Erkenntnissen und Regeln abweichende Schallausbrei- tungsregeln gelten sollen, die das Ergebnis haben, den vom Bahnlärm Betroffenen gegenüber anderen Lärmbe- troffenen zu benachteiligen (3);
 - selbst bei richtiger Anwendung der „Schall 03 1990“ die Lärmbelastungswerte an den maßgeblichen Punkten bei den Beschwerdeführern die sog. Grundrechtsschwelle von 60/70 dB(A) überschreiten.

Beide Beweisanträge wurden durch Beschluss des Bundesverwal- tungsgerichts vom 30.9.2020 (Anlage 11) abgelehnt; zusammenge- fasst findet sich die Begründung zur Ablehnung der Beweisanträge auch im Urteil vom 15. 10. 2020 (Anlage 2, dort Rdnr. 87). Zur Be- gründung führte das Gericht zu Beweisantrag 1 aus, die von den sei-

nerzeitigen Klägern gestellten Beweisanträge seien teils einem Beweis nicht zugänglich, weil es sich um Rechtsfragen handele (Beweisantrag 1, Beweisfragen 1, 3 und 4) oder die Anträge im Tatsächlichen unsubstantiiert (Beweisantrag 1, Beweisfragen 2, 3 und 4) bzw. „ins Blaue hinein formuliert“ seien (Beweisantrag 2, Beweisfrage 4) oder keine Beweisbedürftigkeit bestehe, weil das fragliche Schreiben bereits Aktenbestandteil sei (Beweisantrag 1, Beweisfrage 5) bzw. die Beweisfragen nicht erheblich seien mit Blick darauf, dass Maßstab nicht der Stand der Technik, sondern die Vereinbarkeit der Schall 03 mit § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG und den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Gesundheitsschutzes sei (Beweisantrag 2, Beweisfrage 1), bzw. nicht entscheidungserheblich seien, weil die Berechnungsmethoden für die Schallausbreitung normativ verbindlich vorgegeben und nicht willkürlich seien (Beweisantrag 2, Beweisfragen 2 und 3).

Darüber hinaus regte der Prozessbevollmächtigte der Beschwerdeführer im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht neben einer Vorlage nach Art. 100 Abs. 1 GG an das Bundesverfassungsgericht (Anlage 12) auch die Einholung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs nach Art. 267 AEUV an (Anlage 13). Die im Einzelnen als durch den Europäischen Gerichtshof als klärungsbedürftig bezeichneten Fragen bezogen sich auf die Auslegung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 348/1 v. 20.12.2013) und der Richtlinie 2011/92/EU (Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 26/1 v. 28.1.2012, kodifizierter Text):

- Zur Auslegung des in Art. 10 Abs. 2a der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 unionsrechtlich formulierten Ziels der Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch negative Aus-

wirkungen des Schienenverkehrs wurden die Fragen formuliert, ob es mit diesem Ziel vereinbar ist, wenn

- eine vorhandene, bisher nahezu ausschließlich für den Personenverkehr benutzte Eisenbahnstrecke mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete zur Aufnahme des Güterverkehrs einer vollkommen neu geschaffenen Verkehrsquelle des einzigen deutschen Tiefseehafens (Jade-Weser-Port) als TEN-Strecke ausgebaut wird;
 - Nr. 28 der Anlage zu § 1 des Bundesschienenausbaugesetzes den Ausbau der Strecke ohne jede Prüfung von Alternativen gesetzlich vorschreibt;
 - die Genehmigungsbehörde die Bezeichnung „ABS“ (= Ausbaustrecke) in Nr. 28 der zuvor erwähnten Anlage als Verbot der Erwägung von Alternativen durch Umfahrung der Wohngebiete auslegt und anwendet.
- Hinsichtlich der Auslegung der in Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde es als durch den Europäischen Gerichtshof klärungsbedürftig bezeichnet, ob es mit diesen Regelungen vereinbar ist,
 - dass die Entscheidung für eine wesentliche Veränderung einer Eisenbahnstrecke durch Herstellung der Voraussetzungen zur Aufnahme eines durch eine neue Verkehrsquelle entstehenden Güterverkehrs eines neu errichteten Überseehafens durch die Bemerkung „ABS“ in der Anlage eines Gesetzes vorgeschrieben wird und damit Prüfungen und Erörterungen von Alternativen und jede Öffentlichkeitsbeteiligung verhindert werden;
 - dass gleichwohl erfolgte Überlegungen des Vorhabenträgers zur Bewertung von Alternativen nicht öffentlich ausgelegt und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden;
 - dass die Feststellungen zur so genannten „plangegebenen Vorbelastung“ einer bestehenden Verkehrsstrecke, die u.a. den Umfang der hinzunehmenden Immissionsbelastung

festlegt, nicht öffentlich ausgelegt und der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden;

- dass die historischen Genehmigungen für eine Eisenbahnstrecke, die für die Frage der „plangegebenen Vorbelastung“ vorgeflich sind, nicht öffentlich ausgelegt und der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden;
- dass aktualisierte Verkehrsprognosen und deren tatsächliche Grundlagen, die den Umfang des Immissionsschutzes bestimmen, nicht öffentlich auszulegen und der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden, zumindest dann, wenn die Prognosen hinter der so genannten plangegebenen Vorbelastung zurückbleiben.

Die Relevanz dieser Fragen zur Auslegung des europäischen Rechts für die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist seitens der Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingehend dargelegt worden (Klageschrift vom 28.10.2019 (Anlage 6), sub C, E I 1 und 7).

Gleichwohl hat das Bundesverwaltungsgericht von der Einholung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs abgesehen. Zur Begründung führt das Gericht in seinem Urteil vom 15. 10. 2020 (Anlage 2) aus:

- Da die Planfeststellungsbehörde zumindest hilfsweise eine Alternativenprüfung durchgeführt habe (Rdnr. 104), bestehe zur Gebotenheit einer fachplanerischen Alternativenprüfung kein unionsrechtlicher Klärungsbedarf (Rdnr. 107).
- Dass Art. 10 Abs. 2 lit. b Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dem Ausbau eines Schienenverkehrswegs durch dichtbesiedelte Wohngebiete entgegenstehen könnte, sei nicht ersichtlich. Da die Vorschrift lediglich regule, dass im Rahmen des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes Maßnahmen besondere Beachtung finden sollten, die für die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Aus-

wirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs erforderlich sind, könnten hieraus keine planerischen Beschränkungen für den Ausbau innerstädtischer Trassenführungen abgeleitet werden (Rdnr. 107).

- Die übrigen als der Klärung durch den Europäischen Gerichtshof bezeichneten Fragen zur Auslegung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 und der Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU mit Blick auf die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung beruhten auf der von den (seinerzeitigen) Klägern unterstellten Prämisse, dass die Listung des planfestgestellten Vorhabens als Ausbaustrecke ("ABS") im Bedarfsplan dazu führe, dass im Rahmen der fachplanerischen Abwägung auf eine Alternativenprüfung verzichtet werden dürfte oder müsste. Diese Prämisse sei jedoch unzutreffend (Rdnr. 107).
- Hinsichtlich der durch die Kläger als durch den EuGH klärungsbedürftigen Fragen zur Erstreckung der Pflicht zur Auslegung der Planunterlagen auf Verkehrsprognosen und Unterlagen zur „plangegebenen Vorbelastung“ bedürften keiner Überprüfung am Maßstab des Unionsrechts, da eine solche Pflicht für die Verkehrsprognose 2025 und die Informationen über die plangegebene Vorbelastung bereits nach deutschem Recht bestehe (Rdnr. 18 ff.).
- Keiner Auslegung habe dagegen die Verkehrsprognose 2030 bedurft, da sie zum Zeitpunkt der beiden durchgeführten öffentlichen Auslegungen von Planunterlagen noch nicht vorgelegen habe. Für derartige Unterlagen sei die Öffentlichkeit auf einen Informationszugang nach dem Umweltinformationsrecht verwiesen. Der Durchführung einer dritten Auslegung habe es nach den Vorschriften des UVPG nicht bedurft. Die Verkehrsprognose 2030 habe auch keine über die früheren Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Umweltbetroffenheiten enthalten und habe deshalb keine

entscheidungserheblichen zusätzlichen Informationen enthalten (Rdnr. 22 ff.).

- Ebenfalls nicht auslegungsbedürftig seien die historischen Genehmigungen für eine Eisenbahnstrecke, weil derartige Dokumente nicht verfügbar gewesen und weder für die Anstoßwirkung der Auslegung erforderlich seien noch zu den wichtigsten entscheidungserheblichen Unterlagen gehörten (Rdnr. 27 f.).

In der Sache hat das Bundesverwaltungsgericht die Klage durch Urteil vom 15. 10. 2020, Aktenzeichen 7 A 9.19, (Anlage 2) abgewiesen. Zur Begründung stellt das Bundesverwaltungsgericht im Wesentlichen darauf ab, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes zwar Verfahrensfehler aufweise, diese Fehler jedoch keine absoluten, sondern relative Verfahrensfehler und als solche ohne Einfluss auf die Entscheidung in der Sache gewesen und deshalb unerheblich seien (Rdnr. 11 ff.). Auch materielle Fehler weise der Planfeststellungsbeschluss nicht auf:

- Die Planrechtfertigung sei wegen der durch den Gesetzgeber vorgenommenen Bedarfsfeststellung gegeben (Rdnr. 33).
- Der Planfeststellungsbeschluss genüge auch den Anforderungen des Naturschutzrechts. Die fachgutachterlichen Untersuchungen entsprächen den anzulegenden Standards, die von den Klägern gerügten Untersuchungsdefizite bestünden nicht. Dies gelte sowohl für die Untersuchungen bezüglich der Hausgärten als auch hinsichtlich des Umgangs mit Amphibien. Nicht zu beanstanden sei auch die Feststellung des Planfeststellungsbeschlusses, dass im Gegensatz zum klägerischen Vorbringen die Beseitigung von Gehölzen im Zuge der Durchführung von Baumaßnahmen nicht vermeidbar sei und durch hinreichende anderweitige Maßnahmen ausgeglichen würden. Die naturschutzrechtliche oder landschaftspflegerische Aspek-

te betreffenden Hilfsanträge der Kläger seien nicht begründet (Rdnr. 34 ff.).

- Eine Nichtbeachtung von Vorschriften des Wasserrechts durch das planfestgestellte Vorhaben sei nicht ersichtlich. Dies gelte sowohl für das wasserrechtliche Verschlechtsverbot und die gerügte Beeinträchtigung eines Trinkwasserschutzgebiets als auch für die (nicht gegebene) Erforderlichkeit weiterer Untersuchungen (Rdnr. 47).
- Eingehalten seien auch die brand- und katastrophenschutzrechtlichen Vorschriften. Es bestehe bei dem planfestgestellten Vorhaben keine Atypik, die einer Anwendung der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamts betr. Brand- und Katastrophenschutz an Schienenwegen entgegenstehe. Die Vorgaben der Richtlinie für die Länge der Zuwegungen für die Heranführung von Rettungskräften würden eingehalten, ebenso die für die Mindestbreite für Zugänge und die Mindestbreite gleisparalleler Rettungswege. Unabhängig von der Frage der Möglichkeiten einer Verbesserung der Einsatzmöglichkeiten für die Feuerwehren seien die Brand- und Katastrophenschutzstandards hinreichend beachtet (Rdnr. 48 ff.).
- Dass für die fachplanerische Bewältigung des Verkehrslärms, der von dem planfestgestellten Vorhaben ausgeht, nicht auf die neuere Verkehrsprognose 2030, sondern auf die Verkehrsprognose 2025 abgestellt worden sei, entspreche der gesetzlichen Vorschrift des § 18g Satz 2 AEG, zumal die Verkehrsprognose 2030 gegenüber der Verkehrsprognose 2025 von einer Reduzierung der Gesamtzahl der Züge ausgehe (Rdnr. 54 ff.).
- Die Planfeststellungsbehörde habe für die Berechnung der Beurteilungspegel für die Lärmbewertung zutreffender Weise die bis zum 31. 12. 2014 geltende Fassung der Anlage 2 zu § 3 16.BImSchV (Schall 03 1990) herangezogen. Die Anwend-

barkeit auf den vorliegenden Fall ergebe sich aus § 4 Abs. 3 S. 1 16.BImSchV. Das Vorbringen der Kläger, dass die Schall 03 1990 nicht dem Stand der Technik und nicht den internationalen Regeln der Schallausbreitung entsprächen, sei rechtlich unerheblich, da die normative Verbindlichkeit der Schall 03 1990 nur bei einer Verletzung höherrangigen Rechts entfallen würde. Ein solcher Konflikt bestehe nicht mit Blick auf die §§ 41 ff. BImSchG, die für das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen gerade nicht vorgebe, dass dieses Verfahren dem Stand der Technik entsprechen müsse. Das dem Gesetz- und Ordnungsgeber bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten und der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung eingeräumte weite Einschätzungs-, Bewertungs- und Gestaltungsspielraum sei nicht überschritten. Es gebe keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Schallberechnung nach der Schall 03 1990 zu völlig wirklichkeitsfremden Ergebnissen und damit zu einem Verstoß gegen die Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 GG führe (Rdnr. 57 ff.).

Dies gelte zunächst für das ausschließliche Abstellen auf Mittelungspegel unter Nichtheranziehung von Maximalpegeln zur Belastungsbewertung in der Verkehrslärmschutzverordnung. Das dem Ordnungsgeber eingeräumte normative Ermessen erlaube unter der Voraussetzung der Wahrung der Korrelation mit den Lärmwirkungen bei der Erstellung einer Lärmschutzkonzeption auch die Berücksichtigung von gegenläufigen Interessen, seien es öffentliche, seien es private, sowie von weiteren Aspekten. Zu letzteren zählten beispielsweise Praktikabilitätsgesichtspunkte wie die Einfachheit des Verfahrens, einheitliche Anwendbarkeit und internationale Vergleichbarkeit. Auch die 2014 erfolgte Neufassung der Schall 03 stelle allein auf Mittelungspegel ab. Der Umstand, dass durch den Schienenverkehr zeitlich unterschiedliche Geräusche mit teil-

weise hohen Pegelspitzen erzeugt würden, begründe keine zur Berücksichtigung von Maximalpegeln zwingenden Ausnahmefall. Dem widerstreitende neue Forschungsergebnisse mit konkreten wissenschaftlichen Erkenntnissen hätten die Kläger nicht vorgelegt (Rdnr. 62 ff.).

Die Berücksichtigung des sog. Schienenbonus in der Schall 03 1900, mit dem ein Abschlag von 5 dB(A) von den sich rechnerisch ergebenden Mittelungspegeln für den Tag und die Nacht herbeigeführt wird, sei mit den gesetzlichen Vorgaben des Immissionsschutzrechts vereinbar und seine Berücksichtigung verstoße nicht gegen Verfassungsrecht. Ungeachtet des Umstands, dass durch von Schienenwegen ausgehenden Lärmbelastungen Gesundheitsbeeinträchtigungen zumindest mitverursacht werden könnten, seien durch eine Aufnahme des Schienenbonus in das Schutzkonzept der §§ 41 ff. BImSchG keine grundrechtsrelevanten Gefährdungen zu erwarten (Rdnr. 65 f.). Zur Begründung verweist das Gericht auf seine bisherige Rechtsprechung auf die im Zusammenhang der Begründetheit der vorliegenden Verfassungsbeschwerde eingegangen werden wird (unten III.1).

Das die Grundlage des Schallschutzkonzepts darstellende Gutachten der Firma A.I.T. GmbH sei unter rechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden. Substantiierte Zweifel an der Unparteilichkeit dieser Firma bestünden nicht und auch die Verwendung der Software SoundPLAN in der Version 6.5 aus dem Jahr 2008 für die Schalluntersuchung nach den Maßgaben der Schall 03 1990 sei rechtlich bedenkenfrei. Dies gelte auch für die Abbildung von Seiten- und Rückseitenpegeln bei Anwendung der Software in der Version 6.5. Das von den Klägern vorgelegte Gutachten des Sachverständigen Dr. Nocke könne die Belastbarkeit der der Planfeststellung zugrunde gelegten schalltechnischen Untersuchung nicht erschüttern. Entsprechendes gelte für die weiteren Einwände

der Kläger gegen die Belastbarkeit der schalltechnischen Untersuchung (Rdnr. 69 ff.).

Eine Darstellung und Erläuterung des Rechenwegs zur Kontrolle der Rechenschritte und der Plausibilität des Ergebnisses der schalltechnischen Untersuchung könnten die Kläger nicht verlangen. Rechtlich gefordert sei lediglich die Plausibilisierung, dass den rechnerischen Anforderungen der Schall 03 1990, vor allem mit Blick auf die nötigen Eingangsdaten, genügt wurde (Rdnr. 80 f.).

- Auch aus der Abarbeitung der betriebsbedingten Erschütterungen ließen sich keine Bedenken gegen den Planfeststellungsbeschluss ableiten, sei doch nach der maßgebenden Verkehrsprognose 2030 mit geringeren Erschütterungsbelastungen im Vergleich mit der plangegebenen Vorbelastung zu rechnen. Selbst bei Zugrundelegung der eine höhere Erschütterungsbelastung berechnenden Verkehrsprognose 2025 würde die Zumutbarkeitsschwelle für Erschütterungsbelastungen nicht einmal erreicht (Rdnr. 89 ff.).
- Ebenfalls nicht zu Rechtsfehlern des Planfeststellungsbeschlusses führe die Bewältigung der Lärm- und Erschütterungsbelastungen während der Bauphase. Zur Vorlage eines detaillierten Baugutachtens oder eines konkreten Bauablaufplans bereits mit den Planunterlagen sei die Vorhabenträgerin nicht verpflichtet gewesen. Die auf die genannten Belastungen bezogenen Hilfsanträge der Kläger seien als unbegründet abzulehnen. Als hinreichend anzusehen seien die zum Schutz vor baubedingten Erschütterungen getroffenen Vorkehrungen (Rdnr. 96 ff.).
- Rechtlich relevante Abwägungsmängel seien nicht festzustellen. Dies gelte zunächst für einen Abwägungsausfall wegen des Unterlassens einer Alternativenprüfung. Ungeachtet der fehlerhaften Interpretation der Reichweite der gesetzlichen

Bedarfsfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde, habe diese zumindest eine hilfsweise Alternativenprüfung mangelfrei durchgeführt habe. Dass dieser Alternativenprüfung sowie den weiteren Elementen der Abwägung die Verkehrsprognose 2020 zugrunde gelegt wurde, sei in Anbetracht des reduzierten gerichtlichen Prüfungsrahmens bei Verkehrsprognosen nicht zu beanstanden. Denn in dem so gezogenen Rahmen seien methodische Mängel der Verkehrsprognose 2030 nicht festzustellen. Selbst wenn die gegenüber dieser Prognose durch spätere Ereignisse erhöhte Zahl von Personenzügen zu berücksichtigen wäre, hätte dies keine Auswirkungen auf das Ergebnis der Planfeststellung. Belastbare Anhaltspunkte für eine noch höhere Zahl von Zugbewegungen, die derartige Auswirkungen zeitigen könnte, bestünden nicht (Rdnr. 102 ff.). Dass die von den Klägern präferierte Trassenvariante, die eine Umgehung des Stadtgebiets Oldenburg enthielte, im Rahmen der Grobprüfung ausgeschieden worden sein, unterliege keinen rechtlichen Bedenken. Die Ausscheidung dieser Variante habe fehlerfrei darauf gestützt werden können, dass diese Trassierung im Vergleich mit dem in der Planfeststellung bevorzugten Ausbau der Bestandsstrecke zu unverhältnismäßig „starken und erstmaligen Eingriffen sowohl in privates, nach Art. 14 GG verfassungsrechtlich geschütztes Eigentum als auch in Natur und Landschaft“ geführt hätte. Dabei seien die Vorteile, die sich bei der Wahl der Umgehungsvariante ergeben hätten, in der Abwägung hinreichend berücksichtigt worden (Rdnr. 123 ff.). Schließlich seien in der Planfeststellung alle zu bewältigenden Konflikte einbezogen und bewältigt worden, wobei die von den Klägern bezeichneten Konflikte für die Planfeststellung keine Lösungserfordernisse hervorgebracht hätten (Rdnr. 135 ff.).

II. Zulässigkeit

Die Verfassungsbeschwerde ist zulässig und zur Entscheidung anzunehmen, weil ihr grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung zukommt und die Annahme zur Durchsetzung der Rechte der Beschwerdeführer aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 2 GG, Art. 14 GG, Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG und Art. 103 Abs. 1 GG angezeigt ist.

1. Beschwerdefähigkeit

Die für die Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde erforderliche Beschwerdefähigkeit ist gemäß § 90 Abs. 1 BVerfGG für „jedermann“ gegeben. Dabei ist „jedermann“ jede natürliche oder juristische Person, die Träger des Grundrechts sein kann, dessen Verletzung behauptet wird (Rüdiger Zuck, in: Lechner/Zuck, Bundesverfassungsgerichtsgesetz, 8. Aufl. 2019, § 90 Rdnr. 32).

Für die Beschwerdeführer zu 1 – 5, die als natürliche Personen eine Verletzung ihrer Grundrechte aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 2 GG, Art. 14 GG, Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG und Art. 103 Abs. 1 GG, rügen, ist die Beschwerdefähigkeit unzweifelhaft gegeben.

Die Beschwerdeführerin zu 6 ist als eingetragener Verein eine inländische juristische Person des Privatrechts. Ihre Beschwerdefähigkeit setzt voraus, dass die von ihm in Anspruch genommenen Grundrechte im Sinne von Art. 19 Abs. 3 GG ihrem Wesen nach auf ihn anwendbar sind. Die wesensmäßige Anwendbarkeit eines Grundrechts auf juristische Personen ist nicht gegeben, wenn das betreffende Grundrecht gerade an das Menschsein anknüpft, d. h. dort, „wo der Grundrechtsschutz an Eigenschaften, Äußerungsformen oder Beziehungen anknüpft, die nur natürlichen Personen wesenseigen sind“ (BVerfG, Beschl. v. 9.10.2002 – 1 BvR 1611/96 u.a. –,

BVerfGE 106, S. 28, 42), wie dies etwa für die Garantie der Menschenwürde (Art. 1 Abs. 1 GG) oder das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) der Fall ist (Michael Sachs, in: ders., Grundgesetz, 8. Aufl. 2018 Art. 19 Rdnr. 68). Ist umgekehrt die juristische Person in einer grundrechtstypischen Gefährdungslage, d. h. können die grundrechtlich geschützten Interessen auch von einer juristischen Person in Anspruch genommen werden, so ist das Grundrecht seinem Wesen nach auf sie anwendbar (BVerfG, Beschl. v. 9.10.2002 – 1 BvR 1611/96 u.a. –, BVerfGE 106, S. 28, 43).

Von diesem Ausgangspunkt aus ist es eindeutig, dass sich auch eine juristische Person hinsichtlich des Rechts auf den gesetzlichen Richter (Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG), des Rechts auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG) und des Grundrechts auf ein faires Verfahren in einer grundrechtstypischen Gefährdungslage befinden kann (vgl. BVerfG, Beschl. v. 19.7.2011 – 1 BvR 1916/09 –, juris Rdnr. 59). Insofern ist mithin die Beschwerdefähigkeit der Beschwerdeführerin zu 6 gegeben.

Im Ergebnis ist die Beschwerdefähigkeit der Beschwerdeführerin zu 6 auch insoweit gegeben, wie diese eine Verletzung ihres Grundrechts aus Art. 2 Abs. 1 GG mit Blick auf die nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz der Gesundheit genügenden methodischen Grundlagen der Berechnung des Schienenlärms rügt.

Das Bundesverfassungsgericht hat die Frage, ob sich eine anerkannte Umweltvereinigung im Verfahren der Verfassungsbeschwerde auf Art. 19 Abs. 4 GG berufen kann, in zwei Nichtannahmebeschlüssen aus den Jahren 2017 und 2018 offengelassen (BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 11; Beschl. v. 12.7.2018 – 1 BvR 1401/18 –, juris Rdnr. 3). Allerdings hat es durch die gewählte Formulierung nicht ausgeschlossen, dass es – für Art. 19 Abs. 4 GG – einen Klärungsbedarf sieht, inwieweit sich eine Umweltvereinigung auf den Schutz von Grundrechten berufen kann. Ein solcher Schutz

komme der Umweltvereinigung „nach herkömmlichem Verständnis“ „wohl“ nicht zugute (BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 11) – was gerade nicht ausschließt, dass ein neueres Verständnis zu einem anderen Ergebnis führen kann.

Hinsichtlich der verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz vor Schienenlärm beruft sich die Beschwerdeführerin zu 6 auf ein Interesse, das grundrechtlich durch Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG (und durch Art. 14 GG) geschützt ist. Zwar kann sich die Beschwerdeführerin zu 6 als juristische Person auf dieses Grundrecht nicht berufen. Doch ist darauf zu hinzuweisen, dass völkerrechtliche Vertragsnormen nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsrechts vor dem Hintergrund der Völkerrechtsfreundlichkeit des Grundgesetzes als „Auslegungshilfe für die Bestimmung des Inhalts und der Reichweite“ verfassungsrechtlicher Normen wirken (BVerfG, Beschl. v. 14.10.2004 – 2 BvR 1481/04 –, juris Rdnr. 32; Urt. v. 4.5.2011 – 2 BvR 2333/08 –, juris Rdnr. 88; Urt. v. 12.6.2018 – 2 BvR 1738/12 u.a. –, juris Rdnr. 128; Beschl. v. 29.1.2019 – 2 BvC 62/14 –, juris Rdnr. 62). Dabei hat das Gericht aber auch deutlich gemacht, dass völkerrechtliche Normen nicht den unter Anwendung der Methoden der Verfassungsauslegung generierten Inhalt verfassungsrechtlicher Bestimmungen modifizieren, sondern nur innerhalb dieser methodischen Standards die Auslegung des Grundgesetzes beeinflussen können (BVerfG, Beschl. v. 14.10.2004 – 2 BvR 1481/04 –, juris Rdnr. 32; Urt. v. 4.5.2011 – 2 BvR 2333/08 –, juris Rdnr. 93; Urt. v. 12.6.2018 – 2 BvR 1738/12 u.a. –, juris Rdnr. 133; Beschl. v. 29.1.2019 – 2 BvC 62/14 –, juris Rdnr. 63). Würden völkerrechtliche Bestimmungen gegen tragende Grundsätze des Grundgesetzes verstoßen, müssen sie außer Betracht bleiben (BVerfG, Beschl. v. 29.1.2019 – 2 BvC 62/14 –, juris Rdnr. 6).

Diesbezüglich ist auf Art. 9 Abs. 2 und Abs. 3 des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (sog. Aarhus-Konvention) hinzuweisen:

Abs. 2: „Jede Vertragspartei stellt im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, daß Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit,

(a) die ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ

(b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsprozeßrecht einer Vertragspartei dies als Voraussetzung erfordert,

Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht und/oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle haben, um die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die Artikel 6 und - sofern dies nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht vorgesehen ist und unbeschadet des Absatzes 3 - sonstige einschlägige Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten.

Was als ausreichendes Interesse und als Rechtsverletzung gilt, bestimmt sich nach den Erfordernissen innerstaatlichen Rechts und im Einklang mit dem Ziel, der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen dieses Übereinkommens einen weiten Zugang zu Gerichten zu gewähren. Zu diesem Zweck gilt das Interesse jeder nichtstaatlichen Organisation, welche die in Artikel 2 Nummer 5 genannten Voraussetzungen erfüllt, als ausreichend im Sinne des Buchstaben a. Derartige Organisationen gelten auch als Träger von Rechten, die im Sinne des Buchstaben b verletzt werden können.“

Abs. 3: „Zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren stellt jede Vertragspartei sicher, daß Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenom-

menen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzu-
fechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres in-
nerstaatlichen Rechts verstoßen.“

Bei dem mit der Verfassungsbeschwerde der Beschwerdeführerin zu 5 u.a. angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 5. 7. 2019 handelt es sich im Sinne von Art. 6 Abs. 1 lit. a Aarhus-Konvention um eine Entscheidung über eine in Anhang I zur Konvention (dort Abs. 8 lit. a) aufgeführte Tätigkeit. Des Weiteren genügt der Beschwerdeführer zu 6 als anerkannte Umweltvereinigung den Anforderungen des Art. 2 Nr. 5 Aarhus-Konvention, so dass die Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention erfüllt sind.

Angewendet auf den von der Beschwerdeführerin zu 6 mit dieser Verfassungsbeschwerde geltend gemachten Verfassungsverstoß durch die nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz der Gesundheit genügenden methodischen Grundlagen der Berechnung des Schienenlärms bedeutet dies, dass die Beschwerdeführerin zu 6 als anerkannte Umweltvereinigung das Recht haben muss, diese die materiell-rechtliche Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 betreffende Frage auch durch das Bundesverfassungsgericht prüfen zu lassen. Würde man der Beschwerdeführerin zu 6 den Zugang zur Verfassungsbeschwerde verweigern, so würde dies bedeuten, dass das völkerrechtliche Gebot des Art. 9 Abs. 2 und Abs. 3 Aarhus-Konvention gerade für die Rügbarkeit von Verfassungsverstößen im Bereich des Umwelt- und Gesundheitsschutzes weitgehend leerliefe. Verfehlen die Fachgerichte wie im vorliegenden Fall das Bundesverwaltungsgericht die verfassungsrechtlichen Anforderungen im Bereich des Gesundheitsschutzes, so ist eine Herstellung verfassungsgemäßer Zustände nur durch das Bundesverfassungsgericht möglich.

Da das Verfassungsprozessrecht keine § 2 Abs. 1 S. 1 UmwRG entsprechende Eröffnung des Zugangs zum Gericht auch ohne die Gel-

tendmachung einer Verletzung in eigenen Rechten kennt, bedarf es einer dem Ziel des Art. 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention, einen weiten Zugang zum gerichtlichen Rechtsschutz zur möglichst effektiven Sanktionierbarkeit von Rechtsverstößen bei der Zulassung umweltrelevanter Anlagen zu erreichen, Rechnung tragenden Auslegung der den Zugang zum verfassungsgerichtlichen Rechtsschutz eröffnenden Vorschriften. Das Compliance Committee zur Aarhus-Konvention hat in seinem Beschluss vom 20. 12. 2013 zur Handhabung auf lediglich subjektiven Rechtsschutz eröffnender nationaler Vorschriften festgestellt:

“A strict application of this principle (der Notwendigkeit der Berufung auf subjektive Rechte) in matters of access to justice under the Convention would imply non-compliance with article 9, paragraph 3, of the Convention, since many contraventions by public authorities and private persons would not be challengeable unless it could be proven that the contravention infringes a subjective right. The requirement of infringement of subjective rights would in many cases rule out the opportunity for environmental NGOs to access review procedures, since they engage in public interest litigation.” (UN Economic and Social Council, Economic Commission for Europe, Compliance Committee, Findings and recommendations with regard to communication ACCC/C/2008/31 concerning compliance by Germany v. 20.12.2013, ECE/MP.PP/C.1/2014/8, Rdnr. 95)

In Anbetracht dessen, dass für eine erweiternde Auslegung des § 90 BVerfGG wegen des insoweit nicht überwindbaren eindeutigen Wortlauts des Art. 93 Abs. 1 Nr. 4a GG kein Raum ist, ist es für anerkannte Umweltvereinigungen nur möglich, ihrer völkerrechtlich vorgesehenen Aufgabe zu genügen und umweltschutzrelevante Verfassungsverstöße zur Prüfung durch das Bundesverfassungsgericht zu stellen, wenn sie sich für ihre Aufgabenwahrnehmung auf den Schutz eines Grundrechts berufen können.

Diese Auslegungsnotwendigkeit wird bestätigt durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU und Art. 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention in Verbindung mit Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (EuGrCh). Nach dieser Rechtsprechung ist der nationale Richter gehalten, „sein nationales Recht im Hinblick auf die Gewährung eines effektiven gerichtlichen Rechtsschutzes in den vom Umweltrecht der Union erfassten Bereichen so auszulegen hat, dass es so weit wie möglich im Einklang mit den in Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus festgelegten Zielen steht“ (EuGH, Urt. v. 8.3.2011 – C-240/09 –, juris Rdnr. 50). Für Art. 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention hat der Gerichtshof entschieden, dass diese Bestimmung durch das Recht auf einen wirksamen gerichtlichen Rechtsschutz nach Art. 47 Abs. 1 EuGrCh grundrechtlich transformiert wird (vgl. EuGH, Urt. v. 8.11.2016 – C-243/15 –, juris Rdnr. 54 ff.). Entsprechendes gilt für Art. 9 Abs. 1 Aarhus-Konvention in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 EuGrCh (EuGH, Urt. v. 20.12.2017 – C-664/15 –, juris Rdnr. 44 f.). Hierfür hat der EuGH betont, dass das Recht einer Umweltvereinigung, einen Rechtsbehelf einzulegen, ausgehöhlt würde, wenn er nach den innerstaatlichen Vorschriften die Voraussetzungen für den Zugang zu diesem Rechtsbehelf nicht erfüllen kann. Denn dies würde die spezifische Aufgabe von Umweltorganisationen, im Umweltbereich gerade den Schutz von Allgemeininteressen jenseits des Schutzes der Rechtsgüter Einzelner wahrzunehmen, entfunktionalisieren (EuGH, Urt. v. 20.12.2017 – C-664/15 –, juris Rdnr. 47).

Diesen über das Unionsgrundrecht des Art. 47 Abs. 1 EuGrCh abgesicherten völkerrechtlichen Vorgaben könnte dadurch Rechnung getragen werden, dass man es anerkannten Umweltvereinigungen ermöglicht, sich im Verfassungsbeschwerdeverfahren auf ein Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG (in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG) auf Geltendmachung und Durchsetzung von umweltbezogenen Allgemeinwohlbelangen zu berufen, sofern sie ihre satzungsmäßigen Aufgaben wahrnehmen. Dass Einzelne, die in ihren Grundrechten durch

die in Rede stehenden Umweltauswirkungen betroffen sind, diese Umweltbelange ebenfalls mit der Verfassungsbeschwerde geltend machen können, steht dem nicht entgegen.

Die methodischen Standards der Auslegung des Grundgesetzes werden durch eine solche völker- und unionsrechtskonforme Interpretation des Art. 2 Abs. 1 GG nicht überschritten. Im Gegenteil hat das Bundesverfassungsgericht gerade bei der durch Unionsrecht geforderten Erweiterung der Grundrechtsfähigkeit juristischer Personen eine solche Erweiterung sogar entgegen dem ausdrücklichen Wortlaut der betreffenden Verfassungsnorm vorgenommen. Erinnerung sei insoweit an die Bejahung der Grundrechtsfähigkeit einer nach dem Recht eines anderen EU-Mitgliedstaats gegründeten juristischen Person, obwohl Art. 19 Abs. 3 GG die Geltung der Grundrechte nur für inländische juristische Personen vorsieht (BVerfG, Beschl. v. 19.7.2011 – 1 BvR 1916/09 –, juris Rdnr. 68 ff.). Diese Entscheidung unterstützt auch die oben entwickelte Argumentation, dass zur unionsrechtlich indizierten Wahrung der Rechte einer juristischen Person der fachgerichtliche Rechtsschutz nicht ausreicht, sondern auch der Zugang zur Verfassungsbeschwerde eröffnet sein muss (BVerfG, Beschl. v. 19.7.2011 – 1 BvR 1916/09 –, juris Rdnr. 77).

Im Ergebnis ist daher die Beschwerdefähigkeit der Beschwerdeführerin zu 6 auch insoweit gegeben, wie diese eine Verletzung ihres Grundrechts aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG mit Blick auf die nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit genügenden methodischen Grundlagen der Berechnung des Schienenlärms rügt.

2. Beschwerdegegenstände

Gegenstand einer Verfassungsbeschwerde können nach § 90 Abs. 1 GG alle Maßnahmen der öffentlichen Gewalt sein. Hierunter fallen sowohl der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 5. 7. 2019, Az. 581ppa/006-2013#002, als auch das Urteil des

Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020, Aktenzeichen: BVerwG 7 A 9.19.

3. Beschwerdebefugnis

Ausweislich des § 90 Abs. 1 BVerfGG ist für die Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde des Weiteren erforderlich, dass dem Beschwerdeführer die Behauptung gelingt, durch den angegriffenen Akt der öffentlichen Gewalt in einem seiner Grundrechte oder grundrechtsgleichen Rechte verletzt zu sein (unten II.3.a). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist darüber hinaus erforderlich, dass der Beschwerdeführer behaupten kann, durch den angegriffenen Akt selbst, gegenwärtig und mittelbar in einem seiner in § 90 Abs. 1 BVerfGG genannten Rechte verletzt zu sein (dazu unten III.3.b).

a) Behauptung einer Grundrechtsverletzung

aa) Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 5)

Das durch Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG gewährleistete Recht auf Leben und körperliche Unverletztheit schützt die Beschwerdeführer zu 1 bis 4 gegen Beeinträchtigungen ihrer körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit (BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 39). Die weitere Frage, ob sich der Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG nur „auf einen Schutz der körperlichen Unversehrtheit in biologisch-physiologischer Hinsicht beschränkt oder ob sie sich auch auf den geistig-seelischen Bereich, also das psychische Wohlbefinden erstreckt oder sogar das soziale Wohlbefinden umfasst“, ist vom Bundesverfassungsgericht offen gelassen worden (BVerfG, Beschl. v. 14.1.1981 – 1 BvR 612/72 –, juris Rdnr. 56; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 9).

Auch vorliegend kommt es auf diese Frage nicht an. Denn die Lärmimmissionen, die von der planfestgestellten Eisenbahnstrecke ausgehen werden, können bei den Beschwerdeführern zu 1 bis 5 zu körperlichen Reaktionen wie etwa Schlafstörungen führen, die die körperliche Unversehrtheit der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 beeinträchtigen (vgl. in diesem Sinne für Verkehrslärm BVerfG, Beschl. v. 14.1.1981 – 1 BvR 612/72 –, juris Rdnr. 56; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 9). Sie werden durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und das die Rechtmäßigkeit desselben betätigende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 in ihrem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG verletzt (im Einzelnen unten III.1).

bb) Art. 14 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 5)

Das Grundrecht der Beschwerdeführer zu 1 bis 4 aus Art. 14 GG umfasst auch den Schutz, dass die Nutzung ihres Grundeigentums ungeschmälert von durch hoheitliches Handeln eröffneten Beeinträchtigungen bleibt. Es ist in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts geklärt, dass Lärmimmissionen, die von einer hoheitlich zugelassenen Verkehrsinfrastruktur ausgehen, das durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Grundeigentum negativ berühren (vgl. BVerfG, Beschl. v. 30.11.1988 – 1 BvR 1301/84 –, juris Rdnr. 57; BVerfG, Beschl. v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 –, juris Rdnr. 16).

Im Ergebnis werden Beschwerdeführer zu 1 bis 5 durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und das die Rechtmäßigkeit desselben betätigende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 in ihrem Grundrecht aus Art. 14 Abs. 1 GG verletzt (im Einzelnen unten III.2).

cc) Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)

Dadurch, dass das Bundesverwaltungsgericht eine Vorlage der von den Beschwerdeführern in ihrem in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 gestellten Antrag auf Einholung einer Vorabentscheidung des EuGH (Anlage 13) bezeichneten Fragen zur Auslegung des Rechts der Europäischen Union nicht gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt hat, hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerdeführer zu 1 bis 6 in ihrem Recht auf den gesetzlichen Richter (Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG) berührt.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist auch der Europäische Gerichtshof gesetzlicher Richter im Sinne von Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG (BVerfG, Beschl. v. 31.5.1990 – 2 BvL 12/88 u.a. –, juris Rdnr. 136; BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 23; BVerfG, Ur. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 138). Art. 267 Abs. 2 AEUV verpflichtet ein Gericht eines Mitgliedstaates, dessen Entscheidungen nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, zur Anrufung des Europäischen Gerichtshofs, wenn sich in dem bei dem mitgliedstaatlichen Gericht anhängigen Verfahren eine Frage zur Auslegung von EU-Recht stellt. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt, da die Beschwerdeführer in dem vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängigen Verfahren die in ihrem Antrag formulierten Fragen zur Auslegung von Unionsrecht gestellt haben und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 eine (erst- und) letztinstanzliche Entscheidung darstellt.

Zusätzlich setzt das Entstehen der Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV unionsrechtlich voraus, dass die Klärung der Frage zur Auslegung des Unionsrechts für die Entscheidung des mitgliedstaatlichen Gerichts erforderlich, d. h. die Frage entscheidungserheblich ist (Art. 267 Abs. 2 AEUV) und dass aus unionsrechtlicher Perspektive tatsächlich eine Klärungsbedürftigkeit besteht. Ob diese Vorausset-

zungen erfüllt sind, kann nur mit Blick auf die konkreten Fragen, die sich zur Auslegung des Unionsrechts stellen, beantwortet werden.

Seitens der Beschwerdeführer sind dem Bundesverwaltungsgericht folgende Fragen zur Einholung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs vorgelegt worden:

„1. Ist es mit den in Art 10 Abs. 2a der EU-Verordnung 1315 definierten Zielen der Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch negative Auswirkungen des Schienenverkehrs vereinbar, wenn

- eine vorhandene, bisher nahezu ausschließlich für den Personenverkehr benutzte Eisenbahnstrecke mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete zur Aufnahme des Güterverkehrs einer vollkommen neu geschaffenen Verkehrsquelle des einzigen deutschen Tiefseehafens (Jade-Weser-Port) als TEN-Strecke ausgebaut wird,

- in Nr. 28 der Anlage zu § 1 des Bundesschienausbaugesetzes der Ausbau der Strecke ohne jede Prüfung von Alternativen gesetzlich vorgeschrieben ist,

- die Genehmigungsbehörde die Bezeichnung „ABS“ (= Ausbaustrecke) in Nr. 28 der zuvor erwähnten Anlage als Verbot der Erwägung von Alternativen durch Umfahrung der Wohngebiete auslegt und anwendet?

2. Ist es mit der Art. 2 ff., 11 der EU-Richtlinie 2011/92 vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung vereinbar,

- a) die Entscheidung für eine wesentliche Veränderung einer Eisenbahnstrecke durch Herstellung der Voraussetzungen zur Aufnahme eines durch eine neue Verkehrsquelle entstehenden Güterverkehrs eines neu errichteten Überseehafens, durch die Bemerkung „ABS“ in der Anlage eines Gesetzes vorzuschreiben und damit Prüfungen und Erörterungen von Alternativen und jede Öffentlichkeitsbeteiligung zu verhindern?

b) gleichwohl erfolgte Überlegungen des Vorhabenträgers zur Bewertung von Alternativen nicht öffentlich auszulegen und der Öffentlichkeit bekannt zu machen?

c) die Feststellungen zur so genannten „plangegebenen Vorbelastung“ einer bestehenden Verkehrsstrecke, die u.a. den Umfang der hinzunehmenden Immissionsbelastung festlegt, nicht öffentlich auszulegen und der Öffentlichkeit bekannt zu machen?

d) die historischen Genehmigungen für eine Eisenbahnstrecke, die für die Frage der „plangegebenen Vorbelastung“ vorgeflich sind, nicht öffentlich auszulegen und der Öffentlichkeit bekannt zu machen?

e) aktualisierte Verkehrsprognosen und deren tatsächliche Grundlagen, die den Umfang des Immissionsschutzes bestimmen, nicht öffentlich auszulegen und der Öffentlichkeit bekannt zu machen, zumindest dann, wenn die Prognosen hinter der so genannten plangegebenen Vorbelastung zurückbleiben?“

Durch die Nichtvorlage dieser entscheidungserheblichen Fragen an den Europäischen Gerichtshof hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerdeführer in ihrem Recht auf den gesetzlichen Richter aus Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG verletzt (dazu unten III.5).

dd) Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)

Die Beschwerdeführer zu 1 bis 6 sind durch die Ablehnung des von ihnen in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 vor dem Bundesverwaltungsgericht im Verfahren 7 A 9.19 gestellten Beweisanträge (Anlagen 9 und 10) in ihrem aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG abzuleitenden Recht auf ein faires Verfahren berührt.

Das Grundrecht auf ein faires Verfahren entfaltet zwar seine zentrale Bedeutung im Strafprozess, ist schutzbereichlich aber nicht auf diesen beschränkt. Vielmehr gilt das Grundrecht auf ein faires Verfahren in jedem Verfahren vor einem staatlichen Gericht und damit auch im Verwaltungsprozess (vgl. nur BVerwG, Beschl. v. 24.1.2018 – BVerwG 2 B 38.17 –, Rdnr. 16). Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist der Gewährleistungsgehalt sachspezifisch zu bestimmen (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 33).

Das Recht auf ein faires Verfahren zieht der Ausgestaltung des Verfahrensrechts und der Durchführung des gerichtlichen Verfahrens nur eine äußerste Grenze, die erst dann überschritten ist, wenn in einer Gesamtschau „rechtsstaatlich zwingende Folgerungen nicht gezogen worden sind oder rechtsstaatlich Unverzichtbares preisgegeben worden ist“ (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 33; vgl. auch BVerfG, Beschl. v. 26. 5. 1981 – 2 BvR 215/81 –, BVerfGE 57, S. 250, 276; BVerfG, Beschl. v. 3. 6. 1992 – 2 BvR 1041/88 u.a. –, BVerfGE 86, S. 288, 317; BVerfG, Beschl. v. 15. 1. 2009 – 2 BvR 2044/07 –, BVerfGE 122, S. 248, 272). Insbesondere führt nicht bereits jede Verfahrensgestaltung, bei der eine Position eines Verfahrensbeteiligten zurückgesetzt wird, zu einem Verstoß gegen das Recht auf ein faires Verfahren, sofern dies im Interesse einer funktionstüchtigen und wirksamen Rechtspflege erfolgt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 15. 1. 2009 – 2 BvR 2044/07 –, BVerfGE 122, S. 248, 272; BVerfG, Ur. v. 19. 3. 2013 – 2 BvR 2628/10 u.a. –, BVerfGE 133, S. 168, 201; BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 35).

Hingegen ist die Grenze zu einer Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren überschritten, wenn der Verfahrensbeteiligte zu einem bloßen Objekt des Verfahrens wird, ihm insbesondere nicht die Möglichkeit gegeben wird, „zur Wahrung seiner Rechte auf den Gang und das Ergebnis des Verfahrens Einfluss zu nehmen“ (vgl. BVerfG, Beschl. 18. 10. 1983 – 2 BvR 462/82 –, juris Rdnr. 15; BVerfG, Beschl.

v. 28. 3. 1984 – 2 BvR 275/83 –, juris Rdnr. 15; BVerfG, Urt. v. 19. 3. 2013 – 2 BvR 2628/10 u.a. –, BVerfGE 133, S. 168, 201; BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 34).

Durch die Ablehnung des von den Beschwerdeführern in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht im Verfahren 7 A 9.19 gestellten Beweisanträge (Anlagen 9 und 10) sind die Beschwerdeführer in ihrem aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG abzuleitenden Recht auf ein faires Verfahren verletzt (im Einzelnen unten III.4).

ee) Art. 103 Abs. 1 GG (Beschwerdeführer zu 1 bis 6)

Die Beschwerdeführer zu 1 bis 6 sind durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 dadurch in ihrem durch Art. 103 Abs. 1 GG gewährleisteten Recht auf rechtliches Gehör berührt, dass das Bundesverwaltungsgericht die in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 gestellten Beweisanträge (Anlagen 9 und 10) der seinerzeitigen Kläger in einer keine Stütze im Verwaltungsprozessrecht mehr findenden Weise zurückgewiesen hat.

Ebenfalls unberücksichtigt gelassen hat das Bundesverwaltungsgericht das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass die gegenüber der Verkehrsprognose 2025 in der Verkehrsprognose 2030 deutlich niedrigere Zahl der Zugbewegungen dazu Anlass hätte geben müssen, die Planrechtfertigung zu überprüfen (Klage vom 28. 10. 2019, Anlage 6, sub E.II.2).

Art. 103 Abs. 1 GG gewährt den Beteiligten eines gerichtlichen Verfahrens das Recht, dass ihre Ausführungen durch das Gericht erstens zur Kenntnis genommen und zweitens in Erwägung gezogen werden (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 9; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 682/12 –, juris Rdnr. 19; BVerfG, Beschl. v. 26.11.2020 – 2 BvR 1510/20 – Rdnr. 30). Hiervon umfasst ist auch das Recht, dass das Fachgericht nach dem jeweiligen Prozessrecht erhebliche Beweisanträge berücksichtigt (BVerfG,

Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 9). Dies bedeutet allerdings nicht, dass die Prozessbeteiligten ein durch Art. 103 Abs. 1 GG gewährleistetes Recht auf Richtigkeit der vom Fachgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen oder auf Ordnungsgemäßheit der vom Gericht vorgenommenen Subsumtion oder auf Nachvollziehbarkeit der gegebenen Begründung haben (BVerfG, Beschl. v. 26.11.2020 – 2 BvR 1510/20 – Rdnr. 30). Das Gericht ist auch nicht gehalten, sich in der Begründung seiner Entscheidung explizit mit sämtlichem Vorbringen der Prozessbeteiligten auseinanderzusetzen (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 11; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 682/12 –, juris Rdnr. 19). Ebenso wenig wird durch das Recht auf rechtliches Gehör geboten, dass das Gericht der Rechtsansicht eines Prozessbeteiligten folgt (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 11; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 682/12 –, juris Rdnr. 19). Das Recht auf rechtliches Gehör verhindert auch nicht, „dass das Vorbringen eines Beteiligten aus Gründen des formellen oder materiellen Rechts teilweise oder ganz unberücksichtigt bleibt“ (BVerfG, Beschl. v. 26.11.2020 – 2 BvR 1510/20 – Rdnr. 30).

Diesen Maßstäben ist das Bundesverwaltungsgericht im Verfahren 7 A 9.19 und seinem in diesem Verfahren ergangenen Urteil vom 15. 10. 2020 nicht gerecht geworden und hat die Beschwerdeführer dadurch in ihrem Recht auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG verletzt (im Einzelnen unten III.6).

Über die von den Beschwerdeführern wegen der Verletzung ihres Rechts auf rechtliches Gehör von den Beschwerdeführern am 18.02. 2021 beim Bundesverwaltungsgericht erhobene Anhörungsrüge nach § 152a VwGO (AZ 7 A 1.21, Anlage 20) lag zum Zeitpunkt der Erhebung dieser Verfassungsbeschwerde noch keine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vor. Da dies der Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde nicht entgegensteht (unten II.5), wird nach Vorliegen der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die

Anhörungsrüge eine ergänzende Auseinandersetzung mit dieser Entscheidung erfolgen, soweit das Gericht der Rüge nicht abhilft.

ff) Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG (Beschwerdeführerin zu 6)

Das Recht der Beschwerdeführerin zu 6 aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG auf Einhaltung der verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz vor Schienenlärm zum Schutz der menschlichen Gesundheit (oben II.1) wird durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 beeinträchtigt.

Der Schutzbereich dieses Rechts ist nicht auf die Geltendmachung von Verletzungen von Umweltschutzvorschriften beschränkt, sondern erstreckt sich auf alle Rechtsvorschriften, die für die objektive Rechtmäßigkeit der Zulassung des betreffenden Vorhabens von Bedeutung sind. Voraussetzung ist lediglich, dass das Vorhaben „seiner Art nach den satzungsgemäßen Aufgabenbereich der klagenden Vereinigung berührt“ (vgl. BVerwG, Urt. v. 29. 6. 2017 – BVerwG 3 A 1.16 –, Rdnr. 28 für die Verbandsklagebefugnis nach dem UmwRG). Im Ergebnis kann dies allerdings dahinstehen, da eine Umweltvereinigung, zu deren satzungsgemäßen Aufgaben der Schutz vor Schienenlärm gehört, in jedem Fall Verstöße gegen dem Schutz vor Schienenlärm dienende Rechtsvorschriften gelten machen kann (so BVerwG, Urt. v. 29. 6. 2017 – BVerwG 3 A 1.16 –, Rdnr. 28 für die Verbandsklagebefugnis nach dem UmwRG).

In diesem Recht wird die Beschwerdeführerin zu 6 durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 verletzt (im Einzelnen unten III.3).

b) Eigene, gegenwärtige und unmittelbare Betroffenheit

Die Beschwerdeführer sind durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 in ihren oben II.3.a. genannten Rechten auch selbst, gegenwärtig und unmittelbar betroffen. Eine gegenwärtige Beschwerde geht von dem genannten Planfeststellungsbeschluss auch für die Grundrechte der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 GG aus. Zwar treten die Beeinträchtigungen erst mit der Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses und der späteren Benutzung der planfestgestellten Bahnstrecke ein. Doch entfaltet der unanfechtbare Planfeststellungsbeschluss bereits aktuell gegenüber den Beschwerdeführern Genehmigungs-, Gestaltungs- und Duldungswirkung sowie enteignungsrechtliche Vorwirkung (zu diesen Wirkungen Ziekow, VwVfG, 4. Aufl. 2020, § 75 Rdnr. 4 ff.).

4. Beschwerdefrist

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 ist dem im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht Prozessbevollmächtigten der Beschwerdeführer am 5. 2. 2021 zugestellt worden, so dass die Beschwerdefrist nach § 93 Abs. 1 BVerfGG gewahrt ist.

5. Erschöpfung des Rechtswegs

Durch das erst- und letztinstanzliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 ist der Rechtsweg gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 im Sinne des § 90 Abs. 2 BVerfGG erschöpft, da gegen dieses Urteil förmliche Rechtsbehelfe nicht zur Verfügung stehen.

Die wegen des Grundsatzes der Subsidiarität der Verfassungsbeschwerde hinsichtlich der gerügten Verletzung der Beschwerdeführer

in ihrem Recht auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG (II.3.a.ee) erforderliche Anhörungsrüge nach § 152a VwGO ist von den Beschwerdeführern am 18./20.02.2021 beim Bundesverwaltungsgericht erhoben worden (Anlage 20). Obwohl das Bundesverwaltungsgericht über diese Rüge noch nicht entschieden hat, ist zur Gewährleistung der Einhaltung der Beschwerdefrist die Erhebung der Verfassungsbeschwerde bereits geboten und zulässig. Zwar ist auch die Anhörungsrüge Bestandteil des vor der Erhebung der Verfassungsbeschwerde zu erschöpfenden Rechtswegs (BVerfG, Beschl. v. 25. 4. 2005 – 1 BvR 644/05 –, juris Rdnr. 10) und beginnt der Lauf der Beschwerdefrist nach § 93 Abs. 1 BVerfGG an und für sich erst mit dem Beschluss über die Zurückweisung der Anhörungsrüge. Doch gilt letzteres nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur dann, wenn die Anhörungsrüge nicht offensichtlich unzulässig oder aussichtslos war (BVerfG, Beschl. v. 12. 10. 2020 – 2 BvR 2460/18 –, juris Rdnr. 4). Ob dies der Fall ist oder nicht, beurteilt das Bundesverfassungsgericht unabhängig von der Bewertung durch das Fachgericht (BVerfG, Beschl. v. 14. 5. 2007 – 1 BvR 730/07 –, juris Rdnr. 12). In Anbetracht der dadurch bestehenden Unsicherheit wäre es den Beschwerdeführern nicht zumutbar, mit der Erhebung der Verfassungsbeschwerde bis zur Entscheidung über die beim Bundesverwaltungsgericht eingelegte Anhörungsrüge abwarten zu müssen.

6. Vorliegen der Voraussetzungen für die Annahme zur Entscheidung

Die Verfassungsbeschwerde ist zur Entscheidung anzunehmen, weil ihr im Sinne des § 93a Abs. 2 BVerfGG sowohl grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung zukommt als auch sie zur Durchsetzung der von den Beschwerdeführern als verletzt gerügten Rechte angezeigt ist.

a) Grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung

Der Verfassungsbeschwerde kommt eine grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung im Sinne von § 93a Abs. 2 lit. a BVerfGG zu.

Eine grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung in diesem Sinne ist gegeben, „wenn die Verfassungsbeschwerde eine verfassungsrechtliche Frage aufwirft, die sich nicht ohne weiteres aus dem Grundgesetz beantworten läßt und noch nicht durch die verfassungsgerichtliche Rechtsprechung geklärt oder die durch veränderte Verhältnisse erneut klärungsbedürftig geworden ist. Über die Beantwortung der verfassungsrechtlichen Frage müssen also ernsthafte Zweifel bestehen. Anhaltspunkt für eine grundsätzliche Bedeutung in diesem Sinne kann sein, daß die Frage in der Fachliteratur kontrovers diskutiert oder in der Rechtsprechung der Fachgerichte unterschiedlich beantwortet wird. An ihrer Klärung muß zudem ein über den Einzelfall hinausgehendes Interesse bestehen. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn sie für eine nicht unerhebliche Anzahl von Streitigkeiten bedeutsam ist oder ein Problem von einigem Gewicht betrifft, das in künftigen Fällen erneut Bedeutung erlangen kann. Bei der Prüfung der Annahme muß bereits absehbar sein, daß sich das Bundesverfassungsgericht bei seiner Entscheidung über die Verfassungsbeschwerde mit der Grundsatzfrage befassen muß. Kommt es auf sie hingegen nicht entscheidungserheblich an, ist eine Annahme nach § 93 a Abs. 2 Buchstabe a BVerfGG nicht geboten“ (BVerfG, Beschl. v. 8. 2. 1994 – 1 BvR 1693/92 –, BVerfGE 90, S. 22, 24 f.).

Hinsichtlich der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 ist die Frage, ob bei der hoheitlichen Zulassung einer Verkehrsinfrastruktur (nur) die Schutzpflichtdimension des Grundrechtsschutzes aufgerufen ist oder in den Fällen, in denen diese Infrastruktur zumindest zu einem hohen Maße auch durch ein sich vollständig in öffentlicher Hand befindliches Transportunternehmen, von dem die die Beschwerdeführer beeinträchtigenden Lärmimmissionen ausgehen, genutzt wird, die Grund-

rechte in ihrer Funktion als Eingriffsabwehrrechte eingreifen (dazu unten III.1.b), von grundsätzlicher Bedeutung für eine große Zahl von durch Schienenlärm Betroffene und durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nicht geklärt. Diese Frage ist für die vorliegende Verfassungsbeschwerde auch erheblich, da sich die verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Rechtfertigung eines Eingriffs in einen grundrechtlich geschützten Freiheitsbereich einerseits und an die Erfüllung einer Schutzpflicht andererseits unterscheiden (dazu unten III.1) und dieser Unterschied an diesem für die materielle Verfassungsmäßigkeit der angegriffenen Akte zentralen Punkt zu unterschiedlichen Ergebnissen für die Begründetheit der Verfassungsbeschwerde führen kann.

Hinsichtlich der Beschwerdeführerin zu 6 ist die Frage, ob es anerkannten Umweltvereinigungen in völkerrechtsfreundlicher und unionsrechtskonformer Auslegung zu ermöglichen ist, sich im Verfassungsbeschwerdeverfahren auf ein Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG (in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG) auf Geltendmachung und Durchsetzung von umweltbezogenen Allgemeinwohlbelangen einzuräumen, sofern sie ihre satzungsmäßigen Aufgaben wahrnehmen, zu berufen (im Einzelnen oben II.3.a.ff), in der Literatur umstritten. Teilweise wird – insbesondere von im Justizdienst beschäftigten Autoren – vertreten, anerkannte Umweltvereinigungen könnten sich – anders als bei den sog. Justizgrundrechten und Fällen eigener Grundrechtsträgerschaft z. B. als Grundstückseigentümer – nicht auf Grundrechte zur Wahrnehmung ihrer satzungsmäßigen Aufgaben berufen (vgl. nur Dietz, UPR 2016, S. 469; Buchheister, in: Rubel/Ziekow, Die Verwaltung und ihr Recht, 2019, S. 67, 78). Von anderen Autoren wird darauf hingewiesen, dass eine Verweigerung verfassungsgerichtlichen Rechtsschutzes gegen Völker- und Unionsrecht verstößt und deshalb entweder eine völker- und unionsrechtsfreundliche Auslegung oder eine Ergänzung des Grundgesetzes zu erfolgen habe (Kment, in: Das Zusammenwirken von deutschem und europäischem

Öffentlichem Recht. Festschrift für Hans D. Jarass zum 70. Geb., 2015, S. 301, 313 ff.).

Dem Bundesverfassungsgericht lag die Frage, ob sich eine anerkannte Umweltvereinigung im Verfahren der Verfassungsbeschwerde auf Grundrechte – in concreto Art. 19 Abs. 4 GG – berufen kann, in zwei Verfahren vor. In den beiden Nichtannahmebeschlüssen aus den Jahren 2017 und 2018 hat das Gericht die Frage offengelassen (BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 11; BVerfG, Beschl. v. 12.7.2018 – 1 BvR 1401/18 –, juris Rdnr. 3).

Hieraus ergibt sich, dass über die Beantwortung der verfassungsrechtlichen Frage ernsthafte Zweifel bestehen.

Des Weiteren besteht an der Klärung dieser Frage ein über den Einzelfall hinausgehendes Interesse. Dies wird zum einen daran deutlich, dass die Frage bereits zweimal dem Bundesverfassungsgericht vorlag. Zum anderen ist auf das neuere Bestreben des Gesetzgebers hinzuweisen, die völker- und unionsrechtlich vorgesehenen Klagemöglichkeiten anerkannter Umweltvereinigungen dadurch ins Leere laufen zu lassen, dass die Genehmigung von Projekten anstatt durch Verwaltungsakt unmittelbar durch ein vom Parlament beschlossenes Gesetz erfolgt. In diesem Zusammenhang zu nennen sind das Gesetz zur Suche und Auswahl eines Standortes für ein Endlager für hochradioaktive Abfälle vom 5. 5. 2017 und das Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich vom 22. 3. 2020. Es ist davon auszugehen, dass diese Gesetze in größerer Zahl zur Anrufung des Bundesverfassungsgerichts durch anerkannte Umweltvereinigungen führen, so dass die hinsichtlich der Verfassungsbeschwerde der Beschwerdeführerin zu 5. aufgeworfene verfassungsrechtliche Frage für eine nicht unerhebliche Anzahl von Streitigkeiten bedeutsam ist.

Schließlich ist bereits absehbar, dass sich das Bundesverfassungsgericht bei seiner Entscheidung über die Verfassungsbeschwerde der Beschwerdeführerin zu 6 mit der aufgeworfenen Grundsatzfrage

befassen muss. Die Frage ist entscheidungserheblich, da das Bundesverfassungsgericht ohne ihre Beantwortung nicht feststellen kann, ob die von der Beschwerdeführerin zu 6 gerügte Verletzung ihres Grundrechts aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG mit Blick auf die nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit genügenden methodischen Grundlagen der Berechnung des Schienenlärms vorliegt oder nicht.

b) Durchsetzung der Grundrechte der Beschwerdeführer

Die Annahme der Verfassungsbeschwerde ist auch gemäß § 93a Abs. 2 lit. b BVerfGG zur Durchsetzung der geltend gemachten Rechte der Beschwerdeführer angezeigt.

Die Voraussetzungen des § 93a Abs. 2 lit. b BVerfGG sind erfüllt, „wenn die geltend gemachte Verletzung von Grundrechten oder grundrechtsgleichen Rechten besonderes Gewicht hat oder den Beschwerdeführer in existentieller Weise betrifft. Besonders gewichtig ist eine Grundrechtsverletzung, die auf eine generelle Vernachlässigung von Grundrechten hindeutet oder wegen ihrer Wirkung geeignet ist, von der Ausübung von Grundrechten abzuhalten. Eine geltend gemachte Verletzung hat ferner dann besonderes Gewicht, wenn sie auf einer groben Verkennung des durch ein Grundrecht gewährten Schutzes oder einem geradezu leichtfertigen Umgang mit grundrechtlich geschützten Positionen beruht oder rechtsstaatliche Grundsätze kraß verletzt. Eine existentielle Betroffenheit des Beschwerdeführers kann sich vor allem aus dem Gegenstand der angegriffenen Entscheidung oder seiner aus ihr folgenden Belastung ergeben. Ein besonders schwerer Nachteil ist jedoch dann nicht anzunehmen, wenn die Verfassungsbeschwerde keine hinreichende Aussicht auf Erfolg hat oder wenn deutlich abzusehen ist, daß der Beschwerdeführer auch im Falle einer Zurückverweisung an das

Ausgangsgericht im Ergebnis keinen Erfolg haben würde“ (BVerfG, Beschl. v. 8. 2. 1994 – 1 BvR 1693/92 –, BVerfGE 90, S. 22, 25 f.).

Für die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 hat die gerügte Verletzung ihrer Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 GG und Art. 14 GG ein besonders hohes Gewicht. Infolge der methodischen Unbrauchbarkeit der von der Firma A.I.T. im Auftrag der Deutschen Bahn erstellten schalltechnischen Untersuchung, auf der der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 beruht und die vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 15. 10. 2020 trotz der dezidierten Darlegungen der Beschwerdeführer nicht beanstandet wurde, werden sich die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 Lärmimmissionen ausgesetzt sehen, die ihre Gesundheit und die Nutzung ihres Grundeigentums massiv beeinträchtigen.

Darüber hinaus lässt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 die verfassungsrechtlichen Anforderungen des Rechts auf den gesetzlichen Richter, des Rechts auf rechtliches Gehör und des Rechts auf ein faires Verfahren in einem so hohen Grade außer Betracht, dass es einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bedarf, um dem Verfassungsrecht zur Geltung zu verhelfen.

III. Begründetheit

Die Verfassungsbeschwerden der Beschwerdeführer zu 1 bis 6 sind auch begründet. Die Beschwerdeführer sind durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 in ihren Rechten aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG, Art. 2 Abs. 2, Art. 14, Art. 101 Abs. 1 S. 2 und Art. 103 Abs. 1 GG verletzt.

1. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG

Wie dargelegt (oben II.3.a.aa) werden die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 in ihrem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG auf körperliche Unversehrtheit beeinträchtigt.

Überwiegend wird davon ausgegangen, dass die Zulassung einer Verkehrsinfrastruktur durch einen behördlichen Akt mit Blick auf die durch die Nutzung der Infrastruktur entstehenden für Anlieger entstehenden Immissionen nicht zu einem Eingriff in das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG führt. Denn die Grundrechtsbeeinträchtigung durch Verkehrslärm erfolgt in aller Regel nicht durch die öffentliche Hand, sondern durch die privaten Nutzer der hoheitlich zugelassenen Verkehrsinfrastrukturen (Kämper, UPR 2015, S. 424, 426; Voßkuhle, NVwZ 2013, S. 1, 6). Ein Eingriff in das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ist damit nicht verbunden, soweit die Grundrechtsbeeinträchtigungen tatsächlich von privaten Nutzern ausgehen – wie es für die Verkehrsträger Luftverkehr und Straße nahezu ausnahmslos gilt. Insoweit ist vielmehr die Schutzpflichtdimension der Grundrechte aufgerufen (unten III.1.b).

Für Verkehrslärmimmissionen, die durch die Befahrung von Eisenbahnstrecken hervorgerufen werden, gilt dies hingegen nicht ausnahmslos. Soweit die Eisenbahnstrecke von Zügen, die von Tochter-

unternehmen der Deutschen Bahn betrieben werden, befahren wird, stellen sich die Immissionsbelastungen als Grundrechtseingriff dar (unten III.1.b).

a) Eingriff in das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG

Soweit die die körperliche Unversehrtheit der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 beeinträchtigen Lärmimmissionen von Tochterunternehmen der Deutschen Bahn verursacht werden, stellen sich die Immissionsbelastungen als Grundrechtseingriff dar und verletzen die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 in ihrem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG.

Die verbreitete Auffassung, dass wie der durch den Flug- und den Straßenverkehr verursachte auch der von der Nutzung von Schienenwegen ausgehende Verkehrslärm nicht die abwehrrechtliche Dimension, sondern allein die Dimension der Grundrechte als Schutzpflichten aufrufe (vgl. Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag, Rechtsfragen der Lärmsanierung und Lärmvorsorge nach dem BImSchG, WD 7 - 3000 – 013/18, S. 5), ist unzutreffend. Das Argument, dass die Deutsche Bahn AG – ebenso wie ihre Tochterunternehmen – privatrechtlich verfasst sei und deshalb die von Fahrzeugen dieser Unternehmen verursachten Lärmimmissionen nicht dem Staat zuzurechnen sein können (so Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag, Rechtsfragen der Lärmsanierung und Lärmvorsorge nach dem BImSchG, WD 7 - 3000 – 013/18, S. 5), verfehlt die Grundlagen der Grundrechtsbindung der öffentlichen Gewalt.

Nach der Struktur der Grundrechte des Grundgesetzes kann ein Rechtssubjekt nur entweder grundrechtsgebunden oder grundrechtsberechtigt sein (BVerfG, Urt. v. 22.2.2011 – 1 BvR 699/06 –, juris Rdnr. 58). Wie sich der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts entnehmen lässt, kann allein die Nutzung privatrechtlicher Organisationsformen nicht dazu führen, dass sich der Staat der Grundrechtsbindung entzieht und zum Grundrechtsberechtigten wird. Vielmehr führt bereits die Beherrschung eines privatrechtlich organi-

sierten Unternehmens, an dem auch Private beteiligt sind, durch die öffentliche Hand dazu, dass das Unternehmen in vollem Umfang an die Grundrechte gebunden ist (BVerfG, Urt. v. 22.2.2011 – 1 BvR 699/06 –, juris Rdnr. 46 ff.).

Die Anteile an der Deutsche Bahn AG sowie ihren als Eisenbahnen des Bundes fungierenden Tochterunternehmen liegen zu 100 v. H. bei der Bundesrepublik Deutschland. An der Grundrechtsbindung der Deutsche Bahn AG und ihrer Tochterunternehmen besteht deshalb keinerlei Zweifel. Wer an die Grundrechte gebunden ist, ist verpflichtet, Eingriffe in den Schutzbereich der Grundrechte zu unterlassen bzw. solche nur dann vorzunehmen, wenn sie auf der Grundlage der Grundrechtsschranken gerechtfertigt werden können. Wird durch ein Verhalten eines grundrechtsgebundenen Rechtssubjekts die Beeinträchtigung einer grundrechtlich geschützten Freiheit hervorgerufen, so liegt darin – bei Erfüllung der Anforderungen an das Vorliegen eines Eingriffs (dazu sogleich) – ein Grundrechtseingriff. Ob es sich dabei um ein hoheitliches im Sinne eines auf der Grundlage des öffentlichen Rechts erfolgendes Verhalten handelt, ist nicht für das Vorliegen eines Eingriffs, sondern allenfalls für die Unterscheidung zwischen einem sog. klassischen und einem sog. faktischen Grundrechtseingriff und für den einschlägigen fachgerichtlichen Rechtsweg von Bedeutung.

Entsprechend der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte und der Zivilgerichte liegt in der von einem Grundrechtsgebundenen verursachten Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen ein faktischer Grundrechtseingriff (vgl. nur OVG Lüneburg, Beschl. v. 24. 1. 2018 – 7 ME 110/17 –, juris Rdnr. 8; BGH, Beschl. v. 20. 9. 2001 – III ZR 210/01 –, juris). Ein solcher Eingriff kann gerechtfertigt sein, wenn er sich auf eine gesetzliche Grundlage stützen kann und die Beeinträchtigungen das Maß des Zumutbaren nicht übersteigen. Für die Beurteilung, wo diese Grenze der Zumutbarkeit zu ziehen ist, sind – vorbehaltlich der unmittelbar aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG abgeleiteten

grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle – die einfachrechtlichen Regelungen zum Immissionsschutz maßgebend.

Zwar gehen die diesen Eingriff in das Grundrecht der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 1 S. 1 GG erzeugenden Lärmimmissionen unmittelbar von dem durch die Deutsche Bahn durchgeführten Zugverkehr und nicht von dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 aus. Doch liegt gleichwohl ein durch ein staatliches Handeln verursachter Grundrechtseingriff vor. Nach dem gegenwärtigen Stand der Grundrechtsdogmatik ist die Zuordnung einer grundrechtsbeeinträchtigenden Wirkung zu einem Handeln eines Grundrechtsverpflichteten als Eingriff möglich, wenn der Staat durch sein Handeln ein beeinträchtigendes Drittverhalten gezielt fördert oder gewollt ermöglicht (vgl. statt vieler Sachs, in: ders., Grundgesetz, 8. Aufl. 2018, Vor Art. 1 Rdnr. 89 f.). Da es gerade Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 ist, den Ausbau der Eisenbahnstrecke zu ermöglichen, um eine Benutzung durch eine wesentlich größere Zahl von Zügen als im bisherigen Zustand zu ermöglichen, ermöglicht er gewollt die Beeinträchtigung des Grundrechts der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG durch einen seinerseits ebenfalls der Grundrechtsbindung unterliegenden weiteren Verursacher.

aa) Anforderungen an die Eingriffsrechtfertigung

Der durch die Zulassung des Ausbaus der Bahnstrecke erfolgende Eingriff in das Grundrecht der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG beruht auf den §§ 18 ff. AEG sowie den weiteren bei der Vorhabenzulassung zu beachtenden Rechtsvorschriften, hinsichtlich der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche den §§ 41, 43 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV.

Anders als zur Erfüllung einer grundrechtlichen Schutzpflicht schuldet der Gesetzgeber zur Rechtfertigung eines Grundrechtseingriffs nicht nur ein inhaltlich unbestimmtes Tun in Form des Erlasses eines nicht völlig unbrauchbaren Gesetzes, sondern einen Erfolg, nämlich das Unterlassen eines Eingriffs, soweit er nicht gerechtfertigt werden kann:

„Die aus den Grundrechten folgenden subjektiven Abwehrrechte gegen staatliche Eingriffe einerseits und die sich aus der objektiven Bedeutung der Grundrechte ergebenden Schutzpflichten andererseits unterscheiden sich insofern grundlegend voneinander, als das Abwehrrecht in Zielsetzung und Inhalt ein bestimmtes staatliches Verhalten verbietet, während die Schutzpflicht grundsätzlich unbestimmt ist“ (BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 39 ff.; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 12; BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38).

Die für die Möglichkeit des Bundesverfassungsgerichts zur Feststellung der Verletzung der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG bestehende hohe Hürde, dass das Gericht eine solche Verletzung nur feststellen kann, wenn Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen sind, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder wenn sie erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 12; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38), gilt für die Verfassungswidrigkeit eines Eingriffs in das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG nicht. Hierfür

gilt die allgemeine Eingriffsdogmatik, dass die den Eingriff herbeiführende Maßnahme zur Erreichung des verfolgten Ziels geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein muss.

bb) Rechtmäßigkeit der die Lärmberechnung regelnden Normen

Das dem Lärmschutzkonzept des mit dieser Verfassungsbeschwerde angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes zugrundeliegende Regelwerk verfehlt die verfassungsrechtlichen Anforderungen an die tatsächliche Grundlage von Normen, die einen Eingriff in das Recht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG tragen können. Bereits aus diesem Grund ist der Eingriff in die Grundrechte der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG nicht rechtfertigungsfähig und der Planfeststellungsbeschluss sowie das ihn bestätigende Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 5. 10. 2020 nicht mit Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG vereinbar.

Normative Grundlage für die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Lärmberechnung ist die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16.BImSchV und dort die Anlage 2, die Schall 03 zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege. Deren Berechnungsregeln weisen bestimmte Spezifika auf, die von den Beschwerdeführern im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht im Einzelnen gerügt worden sind (Klage vom 28. 10. 2019, Anlage 6, sub 6.6.7):

- Die in der Schall 03 genannten Kriterien geben u.a. einen „Beurteilungspegel vor, der für Tag und Nacht getrennte „Mittelungspegel“, also Durchschnittswerte, beschreibt, obwohl es offensichtlich ist, dass der schlafende Bahnanlieger nicht durch einen durch Pausenzeiten geminderten mittleren Dauerschallpegel in seiner Nachtruhe gestört wird, sondern durch die Typik des konkreten Lärmgeschehens des in der Wirklichkeit vorbeifahrenden Güterzuges, die durch plötzlich an- und

abschwellenden Spitzenpegel der in der Nähe vorbeifahrenden Züge bestimmt ist“.

- Der in der angewandten Fassung 1990 der Schall 03 „vorgesehene „Schienenbonus“ von 5 dB(A) zu Lasten der vom Bahnlärm Betroffenen ... ist Teil des angewandten Systems eines so genannten „äquivalenten Dauerschallpegels“. Die Ähnlichkeit der Typik zwischen Flug- und Schienenlärm legt eher einen „Schienenmalus“ nahe, weil der Betroffene durch die nach Zeiten der Ruhe plötzlich auftretenden Spitzenpegel in seinem Schlaf beeinträchtigt wird und ein Bonus diese Wirkung in erheblichem Umfang verfälscht. ... Die Berücksichtigung eines Schienenbonus ist aus medizinischer Sicht vollkommen unhaltbar, weil die biologisch-physiologischen und gesundheitlichen Auswirkungen von Schlafstörungen sich nicht durch den Betreiber oder die Art der Störquelle beeindrucken lassen, sondern allenfalls durch zeitliche Abfolge, Intensität Frequenzspektrum der Quelle. Der Schienenbonus wurde seinerzeit auch nicht mit derartigen Faktoren begründet, sondern allein aufgrund einer sozialpsychologischen Annahme, deren Voraussetzungen nicht zutreffen.“

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Einwände der Beschwerdeführer gegen die Rechtmäßigkeit der Schall 03 1990 für nicht stichhaltig erachtet. Dies gelte zunächst für das ausschließliche Abstellen auf Mittelungspegel unter Nichtheranziehung von Maximalpegeln zur Belastungsbewertung in der Verkehrslärmschutzverordnung. Das dem Verordnungsgeber eingeräumte normative Ermessen erlaube unter der Voraussetzung der Wahrung der Korrelation mit den Lärmwirkungen bei der Erstellung einer Lärmschutzkonzeption auch die Berücksichtigung von gegenläufigen Interessen, seien es öffentliche, seien es private, sowie von weiteren Aspekten. Zu letzteren zählten beispielsweise Praktikabilitätsgesichtspunkte wie die Einfachheit des Verfahrens, einheitliche Anwendbarkeit und internationale Vergleichbarkeit. Auch die 2014 erfolgte Neufassung der Schall 03 stelle allein

auf Mittelungspegel ab. Der Umstand, dass durch den Schienenverkehr zeitlich unterschiedliche Geräusche mit teilweise hohen Pegelspitzen erzeugt würden, begründe keine zur Berücksichtigung von Maximalpegeln zwingenden Ausnahmefall. Dem widerstreitende neue Forschungsergebnisse mit konkreten wissenschaftlichen Erkenntnissen hätten die Kläger nicht vorgelegt (Urteil vom 15. 10. 2020, Anlage 2, Rdnr. 62 ff.). Ergänzend hinzuweisen ist auf die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Notwendigkeit der Berücksichtigung von Maximalpegeln. Danach lagen dem Gesetzgeber für Fluglärm „Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung über die Wirkungen von Maximalpegeln vor, die es möglich und sinnvoll scheinen ließen, sie neben Mittelungspegeln zu berücksichtigen. Die Kläger ... (hätten aufzeigen müssen), dass für Schienenverkehrslärm entsprechend konkrete, über den Aussagewert von Beurteilungspegeln hinausgehende Erkenntnisse vorliegen, und der Gesetz- oder Verordnungsgeber seinen Spielraum durch Nichtbeachtung dieser Erkenntnisse überschreiten würde“ (BVerwG, Urt. v. 29. 6. 2017 – BVerwG 3 A 1.16 –, Rdnr. 65 f.).

Die Berücksichtigung des sog. Schienenbonus in der Schall 03 1900 sei mit den gesetzlichen Vorgaben des Immissionsschutzrechts vereinbar und seine Berücksichtigung verstoße nicht gegen Verfassungsrecht. Ungeachtet des Umstands, dass durch von Schienenwegen ausgehenden Lärmbelastungen Gesundheitsbeeinträchtigungen zumindest mitverursacht werden könnten, seien durch eine Aufnahme des Schienenbonus in das Schutzkonzept der §§ 41 ff. BImSchG keine grundrechtsrelevanten Gefährdungen zu erwarten (Urteil vom 15. 10. 2020, Anlage 2, Rdnr. 65 f.). Zur Begründung verweist das Gericht auf seine bisherige Rechtsprechung. Diese ist im Wesentlichen darauf gestützt, dass es nicht darauf ankomme, dass nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung langfristige Einwirkungen von Schienenverkehrsgeräuschen in einer abstrakten Betrachtung mitursächlich für Gesundheitsbeeinträchtigungen sein können. Maßgeblich sei vielmehr, ob im konkreten Einzelfall grundrechtsrelevante

Gefährdungen zu erwarten sind, wenn der Schienenbonus Bestandteil des Schutzkonzepts der §§ 41 ff. BImSchG ist (BVerwG, Urt. v. 8. 9. 2016 – 3 A 5.15 –, juris Rdnr. 52). Hierfür komme es auch darauf an, ob durch Maßnahmen des aktiven oder des passiven Schallschutzes eine Unterschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sichergestellt werden kann (BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5.15 –, juris Rdnr. 54). In Anbetracht der in der Lärmwirkungsfor- schung bestehenden Unsicherheiten gebe es keine gesicherten Er- kenntnisse, dass durch die Anwendung des Schienenbonus verfas- sungsrechtlich nicht mehr hinnehmbare Risiken entstünden (BVerwG, Urt. v. 29. 6. 2017 – BVerwG 3 A 1.16 –, Rdnr. 70). Zu Problemen könne der Schienenbonus allenfalls in Situationen mit – insbesondere durch ein hohes Güterverkehrsaufkommen könne es allerdings erst dann zu einem Verstoß gegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG durch die Berücksichtigung des Schienenbonus kommen, wenn nur durch diese Berücksichtigung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle unterschritten werden kann und dies nicht auch bereits durch Maßnahmen des aktiven oder des passiven Schallschutzes erreicht werden kann (BVerwG, Urt. v. 29. 6. 2017 – BVerwG 3 A 1.16 –, Rdnr. 71).

Die vorgenannte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verfehlt die Anforderungen an die tatsächliche Grundlage von Nor- men, die einen Eingriff in das Recht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG tragen können. Nach allgemeinen metho- dischen Grundsätzen ist die Bildung der Tatsachengrundlage für die normative Entscheidung zu unterscheiden von den an die Tatsa- chengrundlage geknüpften Folgerungen. Auf der Tatsachenseite hat der Normgeber nur ausnahmsweise einen Einschätzungsspielraum. Sein Bestehen und sein Umfang hängen „von der Möglichkeit des Gesetzgebers ab, sich im Zeitpunkt der Entscheidung ein hinrei- chend sicheres Urteil zu bilden“ (BVerfG, Beschl. v. 26.1.1993 – 1 BvL 38/92 –, BVerfGE 88, 87, 97). Je geringer diese Möglichkeit, desto größer der Einschätzungs- und Prognosespielraum, je größer

die Möglichkeit zur Bildung eines im Tatsächlichen sicheren Urteils, desto kleiner der verbleibende Spielraum. Zu den grundrechtlichen Anforderungen zählt auch, Eingriffe nur „auf hinreichend fundierte Kenntnisse von Tatsachen und Wirkzusammenhängen zu stützen“ (BVerfG, Urt. v. 6.12.2016 – 1 BvR 2821/11 u.a. –, juris Rdnr. 275). „Hinreichend fundiert“ sind die Kenntnisse, wenn sie es einerseits rechtfertigen, dass der Gesetzgeber aus ihnen die ergriffenen Maßnahmen ableitet, der Gesetzgeber sich aber andererseits davon überzeugt hat, dass es keine diese Ableitung ggf. erschütternden substanziellen Gegenaspekte gibt.

Die physikalische Messung der vom Schienenverkehr ausgehenden Lärmimmissionen ist naturwissenschaftlich unproblematisch. Hierfür gibt es durch fachwissenschaftliche Kreise erarbeitete und implementierte Regelwerke wie die DIN 4109-2 Schallschutz im Hochbau, Teil 2: Rechnerische Nachweise, und die DIN ISO 9613-2 Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren. Beide Regelwerke berücksichtigen neben Mittelungspegeln auch Maximalpegel. Diesbezüglich sind naturwissenschaftliche Tatsachen und Wirkungszusammenhänge mithin eindeutig geklärt und belassen dem Normgeber der Schall 03 1990 keinen Einschätzungsspielraum zur Nichtberücksichtigung von Maximalpegeln.

Dass die Schall 03 1990 Maximalpegel nicht einbezieht, beruht nicht auf physikalischen Tatsachen der Schallmessung und -berechnung, sondern auf der auf der Folgenseite verorteten Wertung, dass bei Schienenlärm die Berücksichtigung eines Mittelungspegels den gesundheitlichen Auswirkungen des Schienenlärms hinreichend Rechnung trägt und es deshalb keine zusätzliche Berücksichtigung der Maximalpegel erforderlich ist. In der Tat kommt dem Normgeber hinsichtlich der Bewertung der vorhandenen Daten und der Auswahl und Ausgestaltung der normativen Maßnahme ein Bewertungs- und Einschätzungsspielraum zu, der größer ist als auf der Tatsachenseite. Allerdings setzt auch die Bewertung, dass zum Schutz der körper-

lichen Unversehrtheit vor Schienenlärm keine Berücksichtigung von Maximalpegeln erforderlich ist, voraus, dass der Normgeber die Tatsachengrundlage seiner Bewertung auf hinreichend fundierte Erkenntnisse stützt.

Dies hat der Normgeber der Schall 03 1990 nicht getan. Erkenntnis, dass Maximalpegel gegenüber dem Abstellen allein auf Mittelungspegel keine zusätzlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen hervorrufen, gibt es nicht. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall. Soweit sich die neuere Forschung mit dieser Frage befasst, kommt sie einmütig zu dem Ergebnis, dass zur Abbildung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schienenlärms die Berücksichtigung auch der Maximalpegel erforderlich ist. Dies wird durch eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes vom 1. 2. 2021 (Anlage 18) bestätigt. Genannt seien aus der unübersehbaren Zahl entsprechender wissenschaftlicher Untersuchungen nur:

- In einer Studie aus dem Jahre 2010 wiesen Lercher u.a. nach, dass die Anstiegsgeschwindigkeit des Schallpegels von ebenso großer gesundheitlicher Bedeutung ist wie die Maximalpegel. Aus diesem Grunde hielten sie etwa einen Schienenbonus aus lärmmedizinischer Sicht für nicht akzeptabel (Lercher/Brink/Rudisser u.a., *The effects of railway noise on sleep medication intake*, *Noise & Health*, 2010, Vol. 12, 47, S. 110 ff., Anlage 14).
- Auch die Studie von Aasvang aus dem Jahre 2011 kam zu dem Ergebnis, dass für Schienenlärm mehr noch als für Straßenlärm gilt, dass die Maximalpegel zentral für die Ermittlung der gesundheitlichen Lärmwirkungen sind (Aasvang, *A field study of effects of road traffic and railway noise on polysomnographic sleep parameters*, *The Journal of the Acoustical Society of America* 129, 3716 (2011), Anlage 15).
- Im Auftrag des hessischen Umweltministeriums erarbeiteten Möhler u. a. eine im Jahre 2017 vorgelegte, breit angelegte

Studie zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm (Möhler/Liepert/Skowronek u.a., Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht, 2017, Anlage 16). Auch diese Studie hält die Einführung eines Maximalpegelkriteriums für erforderlich.

- Ebenfalls aus dem Jahre 2017 datiert die Untersuchung von Foraster u. a., die zu dem Schluss kamen, dass der Einfluss des Schienenlärms auf die Arterienversteifung mit der Zahl von Maximalpegeln steigt (Foraster/Eze/Schaffner u.a., Exposure to Road, Railway, and Aircraft Noise and Arterial Stiffness in the SAPALDIA Study, Environ. Health Perspect. 2017 Sep 7;125(9):097004, Anlage 17).
- In einer umfassenden Metastudie (Anlage 7) kommt Zieger im Jahre 2018 zu dem Ergebnis, dass aus medizinischer wie aus lärmpsychologischer Sicht die Berücksichtigung des Maximalpegels als Beurteilungskriterium zwingend geboten ist.
- Die Stellungnahme Münzels aus dem Jahre 2018 (Anlage 8) bestätigt auf der Grundlage der umfassenden eigenen Forschungen des Autors, dass die Typik des Lärmgeschehens des Schienenverkehrs die Berücksichtigung von Maximalpegeln erfordert und dass dies durch verschiedene wissenschaftliche Publikationen belegt ist.

Anders als das Bundesverwaltungsgericht meint, ist es nicht an den Beschwerdeführern, die Einschätzung des Normgebers der Schall 03 1990 durch neuere gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse zu widerlegen. Vielmehr gebieten es die verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Rechtfertigung eines Grundrechtseingriffs, dass sich die Norm, soweit sie sich auf naturwissenschaftliche und medizinische Tatsachen bezieht, auf diese in dem nach dem Stand der Wissenschaft möglichen Umfang stützt. Dies hat der Normgeber der

Schall 03 1990 nicht getan, sondern sich zu Unrecht einen Einschätzungsspielraum auf der Tatsachenseite zugebilligt und vorhandene lärmmedizinische Erkenntnisse ignoriert.

Darüber hinaus ist das für das Lärmschutzkonzept im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts zugrunde gelegte Regelwerk zur Lärmberechnung auch deshalb völlig unzulänglich und verstößt gegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG, weil die durch § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG übergangsweise noch zugelassene übergangsweise Anwendung des sog. Schienenbonus eines Abschlags in Höhe von 5 dB(A) mit den grundrechtlichen Wertungen des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG nicht in Einklang steht. Auch für die Inanspruchnahme des Schienenbonus nimmt der Normgeber einen Bewertungsspielraum für sich in Anspruch, der ihm für die auf der Tatsachenseite erfolgende Ermittlung des Schienenlärms nicht zusteht. Keineswegs steht es dem Normgeber frei, andere, seien es öffentliche, seien es private Interessen, in die Frage der Lärmmessung einzubeziehen.

Erst wenn der Normgeber anhand der allgemeingültigen wissenschaftlichen Standards die Lärmmessung geregelt hat – was für die Schall 03 1990 nicht erfolgt ist –, stellt sich auf der Folgenseite die Frage des Bestehens eines Einschätzungs- oder Bewertungsspielraums. Soweit in Abwägung mit dem hohen Schutzgut der körperlichen Unversehrtheit überhaupt ein solcher Spielraum überhaupt denkbar ist, hat der Normgeber des Schutzkonzepts der §§ 41 ff. BImSchG für den Schienenlärm diesen Spielraum schon deshalb nicht in der einen Grundrechtseingriff rechtfertigen könnenden Weise ausgefüllt, weil die Tatsachengrundlage dieser Bewertung fehlerhaft war.

b) Schutzpflichtverletzung

Auch bei einer Heranziehung nicht der Eingriffs-, sondern der Schutzpflichtdimension des Grundrechts der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG würde sich an der Verfassungswid-

rigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 nichts ändern.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts enthält Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG auch die Pflicht des Staates, sich schützend und fördernd vor die Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit zu stellen und sie vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren BVerfG, Beschl. v. 14.1.1981 – 1 BvR 612/72 –, juris Rdnr. 52; BVerfG, Beschl. v. 30.11.1988 – 1 BvR 1301/84 –, juris Rdnr. 81; BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 37; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 39). Der Normgeber ist verpflichtet, Regelungen zu schaffen, die den Schutz des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit vor Verkehrsimmissionen gewährleisten. Hierfür gelten folgende Grundsätze (BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 39 ff.):

„Eine auf Grundrechtsgefährdungen bezogene Risikovorsorge kann ebenfalls von der Schutzpflicht der staatlichen Organe umfasst sein (vgl. ebenso etwa BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 10; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 37). Die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Schutzpflicht erfordert auch Maßnahmen zum Schutz vor gesundheitsschädigenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von ... (Verkehrslärm) (vgl. ebenso etwa BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 10; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1

BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 37).

Die aus den Grundrechten folgenden subjektiven Abwehrrechte gegen staatliche Eingriffe einerseits und die sich aus der objektiven Bedeutung der Grundrechte ergebenden Schutzpflichten andererseits unterscheiden sich insofern grundlegend voneinander, als das Abwehrrecht in Zielsetzung und Inhalt ein bestimmtes staatliches Verhalten verbietet, während die Schutzpflicht grundsätzlich unbestimmt ist. Die Aufstellung und normative Umsetzung eines Schutzkonzepts ist Sache des Gesetzgebers, dem grundsätzlich auch dann ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zukommt, wenn er dem Grunde nach verpflichtet ist, Maßnahmen zum Schutz eines Rechtsguts zu ergreifen. Dieser lässt auch Raum, etwa konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen (vgl. ebenso etwa BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 12; BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38).

Das Bundesverfassungsgericht kann die Verletzung einer solchen Schutzpflicht nur feststellen, wenn Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen sind, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder wenn sie erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben. Die Entscheidung, welche Maßnahmen geboten sind, um den Schutz zu gewähren, ist verfassungsgerichtlich damit nur begrenzt überprüfbar. Nur unter besonderen Umständen kann sich die Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers in der Weise verengen, dass allein durch eine bestimmte Maßnahme der Schutzpflicht Genüge getan werden kann (vgl. ebenso etwa

BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 78; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 12; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3522/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38).“

Ist der dem Normgeber zustehende Spielraum gewahrt, so ist zur Bewältigung des Konflikts zwischen den von dem Verkehrsweg ausgehenden Immissionen das hierfür geschaffene Regelungswerk maßgebend und eine eigenständig gegen das Vorhaben aufrufbare Position aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ausgeschlossen.

Allerdings ist auch ein materiell innerhalb des gesetzgeberischen Regelungsspielraums liegendes Regelungswerk verfassungsgerichtlich darauf zu überprüfen, ob die durch Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG an das Verfahren gestellten Anforderungen beachtet wurden (vgl. BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 37). Demensprechend müssen die vom Normgeber entwickelten Regelungen auf sorgfältigen Tatsachenermittlungen und vertretbaren Einschätzungen beruhen (BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 12; BVerfG, Beschl. v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38).

Eine Verletzung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit kann das Bundesverfassungsgericht diesbezüglich unter zwei Aspekten feststellen: Erstens können die einfachrechtlichen Regelungen zum Lärmschutz in der insoweit maßgeblichen Auslegung durch die Fachgerichte ungeeignet oder unzulänglich sein, um das grundrechtlich gebotene Schutzziel zu erreichen. Zweitens kann das auf der Grundlage der verfassungsrechtlichen Schutzanforderungen erstellte Lärmschutzkonzept seinerseits die Maßstäbe des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG verfehlen (BVerfG, Beschl. v. 24.6.2015 – 1 BvR 467/13 –, juris Rdnr. 30). Dies ist allerdings nur dann möglich, wenn trotz aller vor-

gesehenen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes eine das verfassungsrechtlich Zumutbare überschreitende Lärmbelastung verbleibt (BVerfG, Beschl. v. 24.6.2015 – 1 BvR 467/13 –, juris Rdnr. 38). In diesem Fall ist eine Abwägung mit eventuell gegenläufigen Belangen zu Lasten des Immissionsbetroffenen nicht mehr möglich (vgl. BVerfG, Beschl. v. 29. 7. 2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 19). Das Bundesverwaltungsgericht setzt diese „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (BVerwG, Beschl. v. 30.7.2013 – BVerwG 7 B 40/12 –, juris Rdnr. 10). Dies gilt auch dann, wenn eine Reduzierung dieser Lärmbelastung auf das zumutbare Maß technisch (noch) nicht möglich ist (BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 13).

Die grundrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG fordert dem Normgeber auch ab, die einfachrechtlichen Regelungen zum Lärmschutz zu überprüfen und ggf. nachzubessern, wenn die Grundlage der getroffenen Regelungen durch neue, im Zeitpunkt des Normerlasses noch nicht abzusehende Entwicklungen entscheidend in Frage gestellt wird (BVerfG, Beschl. v. 14.1.1981 – 1 BvR 612/72 –, juris Rdnr. 62 f.; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 11; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 42). Dies ist dann der Fall, wenn „evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden ist (BVerfG, Beschl. v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 –, juris Rdnr. 38; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 43). Handelt es sich insoweit um neue wissenschaftliche Erkenntnisse, so gebietet die grundrechtliche Schutzpflicht deren Berücksichtigung erst dann, wenn sich diese Erkenntnisse in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt haben (BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 –, juris Rdnr. 50).

An den vorstehenden Grundsätzen gemessen ist vorliegend die grundrechtliche Pflicht zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit

der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 durch das normative Regelungs-
werk zum Schallschutz verletzt. Die vom Normgeber zum Schutz vor
Schienenlärm in den §§ 41 ff. BImSchG und dem aufgrund der dortigen
Verordnungsermächtigung erlassenen 16.BImSchV einschließlich der im vorliegenden Fall angewendeten Schall 03 1990 geschaf-
fenen Regelungen sind völlig unzulänglich, das gebotene Ziel des
Schutzes der menschlichen Gesundheit vor Schienenlärm zu errei-
chen bzw. bleiben erheblich hinter diesem Schutzziel zurück. Wie
dargelegt (oben III.1.a) verfehlen diese Regelungen in der ihnen
durch das Bundesverwaltungsgericht gegebenen Auslegung die An-
forderungen an die tatsächliche Grundlage von Normen, die zum
Schutz des Rechts auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2
S. 1 GG erlassen worden sind, vollständig.

Auf der dem Normgeber durch das Bundesverfassungsgericht aufer-
legten sorgfältigen Tatsachenermittlung beruhen weder die Berück-
sichtigung des sog. Schienenbonus noch die Nichtberücksichtigung
von Maximalpegeln. Da nur die Außerachtlassung des Schienenbo-
nus und die Berücksichtigung von Maximalpegeln der verfassungs-
rechtlichen Anforderungen genügen würde, liegen die Voraussetzun-
gen für die verfassungsgerichtliche Feststellung einer Schutzpflicht-
verletzung vor.

2. Art. 14 GG

Wie ausgeführt werden die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 durch die
Lärmimmissionen, die von der planfestgestellten, hoheitlich zugelas-
senen Eisenbahnstrecke ausgehen, in ihrem durch Art. 14 Abs. 1 GG
geschützten Grundeigentum negativ berührt (oben II.3.a.bb). Nach
ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts liegt hier-
in keine Enteignung im Sinne des Art. 14 Abs. 3 GG, da der verfas-
sungsrechtliche Enteignungsbegriff an den vollständigen oder teil-
weise Entzug als Eigentum geschützter konkreter Rechtspositionen
unmittelbar durch Gesetz oder durch einen auf gesetzlicher Ermäch-

tigung beruhenden Vollzugsakt anknüpft. Die durch einen Planfeststellungsbeschluss einem Grundstückseigentümer auferlegte Pflicht zur Duldung von dem zugelassenen Vorhaben ausgehender Immissionen erfüllt diese Voraussetzung nicht (BVerfG, Beschl. v. 30.11.1988 – 1 BvR 1301/84 –, juris Rdnr. 58; BVerfG, Beschl. v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 –, juris Rdnr. 17).

Jedoch stellen die Vorschriften, die die Belange eines einer hoheitlichen Zulassung seines Vorhabens bedürftigen Vorhabenträgers einerseits und der durch von der Verwirklichung oder dem Betrieb des Vorhabens ausgehenden Inanspruchnahmen und Immissionen beeinträchtigen Grundeigentümer andererseits zu einem gerechten Ausgleich bringen, Inhalts- und Schrankenbestimmungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG dar (BVerfG, Beschl. v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 –, juris Rdnr. 18; BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 54; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 32). Der vorzunehmende Ausgleich muss sich daher in den durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gezogenen Grenzen halten (BVerfG, Beschl. v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 –, juris Rdnr. 18). Dies gilt auch für Planfeststellungsbeschlüsse über Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur (vgl. BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 54; BVerfG, Beschl. v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 –, juris Rdnr. 32).

Beruhet die hoheitliche Zulassungsentscheidung – wie vorliegend der angegriffene Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 – auf einer von der Behörde vorzunehmenden Abwägung der widerstreitenden Belange, so ist aus Sicht des Verfassungsrechts das Grundrecht eines betroffenen Eigentümers aus Art. 14 GG in einer durch das Bundesverfassungsgericht sanktionierbaren Weise nicht mehr hinreichend beachtet, wenn

„der erhebliche Sachverhalt (nicht) zutreffend und vollständig ermittelt, das heißt insbesondere die Betroffenen (nicht) angehört wurden, und ... anhand dieses Sachverhalts nicht alle sachlich beteiligten Belange und Interessen der Entscheidung

zugrunde gelegt sowie umfassend und in nachvollziehbarer Weise abgewogen worden sind. Soweit hierbei über Ziele, Wertungen und Prognosen zu befinden ist, hat das Bundesverfassungsgericht seine Nachprüfungen darauf zu beschränken, ob diese Einschätzungen und Entscheidungen offensichtlich fehlerhaft oder eindeutig widerlegbar sind oder der verfassungsrechtlichen Ordnung widersprechen“ (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 56).

Hat sich die Behörde bei ihrer Zulassungsentscheidung an die einfachrechtlich geregelten Maßstäbe gehalten, so entzieht sich dies einer Nachprüfung durch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG, Beschl. v. 30.11.1988 – 1 BvR 1301/84 –, juris Rdnr. 78). Anderes muss allerdings gelten, wenn diese Maßstäbe ihrerseits nicht den durch das Verfassungsrecht formulierten Anforderungen genügen. In diesem Fall schlägt die Verfassungswidrigkeit der Maßstabsnormen auf die behördliche Zulassungsentscheidung und sie bestätigende Entscheidungen der Fachgerichte durch.

Bei Anlegung dieser Maßstäbe werden die Beschwerdeführer zu 1 bis 5 in Ihrem Grundrecht aus Art. 14 GG verletzt. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und damit auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 halten sich nicht in den durch Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG vorgegebenen Grenzen, entsprechen doch die einfachrechtlichen Regelungen für die Schallberechnung nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen (vgl. dazu oben III.1.a).

3. Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG

In das durch Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG geschützte Recht der Beschwerdeführerin zu 6, jedenfalls die von ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich umfasste Einhaltung der dem Schutz vor Schienenlärm dienenden Rechtsvorschriften, zu denen auch das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG gehört, geltend

machen zu können, wird durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eingegriffen, ohne dass dieser Eingriff verfassungsrechtlich gerechtfertigt werden kann. Insoweit gilt nichts anderes als für die Verletzung der Beschwerdeführer zu 1 bis 5 in ihrem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG (dazu oben III.1.a).

4. Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG

Wie dargelegt ist die Grenze zu einer Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG überschritten, wenn der Verfahrensbeteiligte zu einem bloßen Objekt des Verfahrens wird, ihm insbesondere nicht die Möglichkeit gegeben wird, zur Wahrung seiner Rechte auf den Gang und das Ergebnis des Verfahrens Einfluss zu nehmen (oben II.3.a.dd). Eine Vorenthaltung der Möglichkeit zur Einflussnahme auf Gang und Ergebnis des Verfahrens kann auch darin bestehen, dass einem Verfahrensbeteiligten der beantragte Zugang zu Daten und Prozessdokumentationen eines Messverfahrens verweigert wird. Dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 12.11.2020 lag ein Sachverhalt zugrunde, in dem der Vorwurf einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf einer Geschwindigkeitsmessung durch ein Geschwindigkeitsmessgerät mit einem standardisierten Messverfahren beruhte. Unter einem derartigen „standardisierten Messverfahren ... (ist) ein durch Normenvereinheitlichtes [technisches] Verfahren (zu verstehen), bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf derart festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind, wobei dies nicht bedeutet, dass die Messung in einem voll automatisierten, menschliche Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfindet. Regelmäßig werden technische Messsysteme, deren Bauart von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zur Eichung zugelassen ist,

von den Gerichten als standardisierte Messverfahren ... anerkannt“ (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 41).

Das Bundesverfassungsgericht wies darauf hin, dass es bei der Verwendung standardisierter Messverfahren verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden sein, wenn die Fachgerichte eine reduzierte Sachverhaltsaufklärungs- und Darlegungspflicht zugrunde legen würden (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 39). Denn bei einer Verwendung des geeichten Messgeräts entsprechend der Betriebsanleitung und den Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt müsse das Gericht keine weiteren technischen Prüfungen, etwa zur Funktionsweise des Messgerätes, veranlassen. Etwas anderes gelte nur dann, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler vorliegen (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 43).

Verfassungsrechtlich sei die Zurücknahme der Überprüfungsichte in Ordnungswidrigkeitenverfahren gerechtfertigt, weil es sich dabei um Massenverfahren handele, die „nicht der Ahndung kriminellen Unrechts, sondern (lediglich) der verwaltungsrechtlichen Pflichtenmahnung“ dienen. Daher sei ein vereinfachter Verfahrensgang zulässig, der nicht die Überprüfung der Richtigkeit des Messverfahrens und der Messung in jedem Einzelfall erfordere (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 48).

Dabei müsse es dem Betroffenen, dem aufgrund der Messdaten eine Verurteilung drohe, offenstehen, durch das Stellen von Beweisanträgen, Beweisermittlungsanträgen und Beweisanregungen dem Gericht eventuelle Zweifel an der Ordnungsgemäßheit der Messung vorzutragen, wobei diese Zweifel nicht auf allgemeinen Behauptungen beruhen dürften, sondern konkrete Anhaltspunkte vorgetragen werden müssten (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 45 f.). Um den Betroffenen überhaupt in den Stand zu setzen, derartige Zweifel zu formulieren, gebiete es das Recht auf ein faires Verfahren, dass der Betroffene einen „möglichst frühzeitigen und umfassenden Zugang zu Beweismitteln und Ermittlungsvorgängen und

auf die Vermittlung der erforderlichen materiell- und prozessrechtlichen Informationen (haben müsse), ohne die er seine Rechte nicht wirkungsvoll wahrnehmen könnte“ Dies gelte auch für Informationen, die nicht Bestandteil der Verfahrensakten seien (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 50 f.).

Diese für das Strafverfahren entwickelten Grundsätze gälten auch für das Ordnungswidrigkeitenverfahren, da die „technische Komplexität der bei Geschwindigkeitsmessungen zum Einsatz kommenden Messmethoden und die bei standardisierten Messverfahren verringerten Anforderungen an die Beweiserhebung und die Urteilsfeststellungen der Fachgerichte ... das Bedürfnis der Betroffenen am Zugang zu weiteren die Messung betreffenden Informationen ... nachvollziehbar erscheinen“ ließen (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 54). Für dieses Recht auf Informationszugang im Ordnungswidrigkeitenverfahren auf Antrag des Betroffenen hat das Bundesverfassungsgericht folgende Grundsätze entwickelt:

„Die begehrten, hinreichend konkret benannten Informationen müssen deshalb zum einen in einem sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Ordnungswidrigkeitenvorwurf stehen und zum anderen erkennbar eine Relevanz für die Verteidigung aufweisen. Insofern ist maßgeblich auf die Perspektive des Betroffenen beziehungsweise seines Verteidigers abzustellen. Entscheidend ist, ob dieser eine Information verständiger Weise für die Beurteilung des Ordnungswidrigkeitenvorwurfs für bedeutsam halten darf. Die Verteidigung kann grundsätzlich jeder auch bloß theoretischen Aufklärungschance nachgehen, wohingegen die Bußgeldbehörden und schließlich die Gerichte von einer weitergehenden Aufklärung gerade in Fällen standardisierter Messverfahren grundsätzlich entbunden sind. Es kommt deshalb insofern nicht darauf an, ob die Bußgeldbehörde oder das Gericht die in Rede stehende Information zur Überzeugung von dem Verstoß für erforderlich erachtet“ (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 57).

„Ermittelt der Betroffene ... konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses, hat das Gericht ... entsprechend seiner Amtsaufklärungspflicht ... die Korrektheit des Messergebnisses dann individuell – gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen – zu überprüfen und seine Überzeugung im Urteil darzulegen“ (BVerfG, Beschl. v. 12. 11. 2020 – 2 BvR 1616/18 –, Rdnr. 60).

Diese für das Ordnungswidrigkeitenverfahren entwickelten Grundsätze sind auf das verwaltungsgerichtliche Verfahren zu übertragen. Dass das Grundrecht auf faires Verfahren auch für den Verwaltungsprozess gilt, ist unstrittig (vgl. nur BVerwG, Beschl. v. 24.1.2018 – BVerwG 2 B 38/17 –, Rdnr. 16; Christoph Degenhart, in: Sachs, Grundgesetz, 8. Aufl. 2018, Art. 103 Rdnr. 49). Wie das gerichtliche Verfahren in Ordnungswidrigkeitensachen beruht das verwaltungsgerichtliche Verfahren auf einem vorgängigen Handeln einer Behörde mit der Pflicht zur Amtsermittlung. Auch im Verwaltungsprozess, in dem der Betroffene sich wie im Ordnungswidrigkeitenverfahren gerichtlich gegen eine behördliche Entscheidung zur Wehr setzt, sieht sich der Betroffene mit einer von der Behörde durchgeführten Sachverhaltsermittlung konfrontiert, in die er zwar im behördlichen Verfahren einbezogen war, über deren Reichweite jedoch die Behörde entscheidet. Die Verletzung seiner subjektiven Rechte, gegen die sich der Betroffene zur Wehr setzt, beruht also in beiden Fällen auf einem behördlichen Handeln. Des Weiteren gilt in beiden gerichtlichen Verfahren, dem nach dem OWiG und dem nach der VwGO, der Amtsermittlungsgrundsatz. Auch im Verwaltungsprozess entscheidet daher über die Frage, ob es für den Ausgang des Verfahrens relevante Messergebnisse als ordnungsgemäß zustande gekommen und verlässlich ansieht, das Gericht.

Auch im Verwaltungsprozess besteht prozessrechtlich für die Verfahrensbeteiligten nur die Möglichkeit, auf die Sachverhaltsermittlung über die Stellung von Beweisanträgen einzuwirken. Ebenso wie den Betroffenen im gerichtlichen Verfahren nach §§ 71 ff. OWiG stellt

dies den Kläger im Verwaltungsprozess vor das für ihn nicht lösbare Problem, dass ihm unter Umständen bei der Behörde vorhandene Informationen fehlen, die er benötigt, um überhaupt einen Beweisantrag formulieren und seine subjektiven Rechte wahren zu können. Auch im Verwaltungsprozess muss zumindest ein seine Grundrechte verteidigender privater Kläger aus dem Recht auf ein faires Verfahren beanspruchen können, hinreichend konkret benannte Informationen zu erhalten, die – aus der insoweit maßgeblichen Perspektive des Klägers – erkennbar relevant für die Verteidigung seiner Rechte sind. Es kommt hingegen nicht darauf an, ob das Gericht die in Rede stehende Information zur Bildung der Überzeugung des Gerichts im Sinne von § 108 Abs. 1 VwGO für erforderlich erachtet.

Sowohl in der Klageschrift im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (Klageschrift vom 28. 10. 2019, Anlage 6, sub E II 6.6.) als auch mit ihrem in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 gestellten Beweisantrag (Anlage 9) haben die seinerzeitigen Kläger und heutigen Beschwerdeführer dargelegt, dass sie die von der Firma A.I.T. GmbH im Auftrag der Vorhabenträgerin erstellte schalltechnische Untersuchung für grob fehlerhaft halten, weil diese methodisch nachweislich fehlerhaft sei und Rechenfehler enthalte. Zur Erschütterung der Ordnungsgemäßheit der Untersuchung der Firma A.I.T. haben die Beschwerdeführer ihrerseits eine schalltechnische Untersuchung durch einen vereidigten Sachverständigen veranlasst und dessen Gutachten dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt (Anlage 3). Dieses Gutachten kommt zu deutlich höheren Lärmbetroffenheiten als die Untersuchung der Firma A.I.T. Insbesondere habe die Verwendung einer völlig veralteten und für die vorzunehmende Berechnung ungeeigneten Software dazu geführt, dass das Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin fehlerhaft sei. Darüber hinaus haben die Beschwerdeführer auf weitere Unstimmigkeiten in der Untersuchung der Firma A.I.T. hingewiesen, die für die Ergebnisse der Schalluntersuchung von Bedeutung sind. Sie hoben ausdrücklich hervor, dass eine genauere Überprüfung auch nur der Plausibili-

tät, erst recht nicht der Richtigkeit der Rechenschritte nicht möglich sei, da weder die zentralen Daten und anderen Grundlagen noch die Methodik der Untersuchung der Firma A.I.T. offengelegt worden seien.

Obwohl sich hieraus völlig unmissverständlich ergab, dass die seinerzeitigen Kläger und heutigen Beschwerdeführer einen Zugang zu diesen Informationen verlangten, um auf der Grundlage dieser Informationen noch substantiierter vortragen und das Bundesverwaltungsgericht zur Bildung einer die Untersuchung der Firma A.I.T. nicht berücksichtigenden Tatsachengrundlage veranlassen zu können, haben sie dieses Informationsrecht noch einmal in ihrem in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht gestellten Beweisantrag 1 wiederholt (Anlage 9) –, ohne dass dies noch zusätzlich erforderlich gewesen wäre.

Das Bundesverwaltungsgericht hat den gestellten Beweisantrag durch Beschluss vom 30. 9. 2020 (Anlage 11) zurückgewiesen. Die die methodische Belastbarkeit der Berechnung durch die Firma A.I.T. betreffenden Nummer 3 und 4 des Beweisantrags bezeichnete das Bundesverwaltungsgericht als Rechtsfragen und in tatsächlicher Hinsicht als unsubstantiiert. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 (Rdnr. 97) hat diese Begründung aufgenommen.

Dadurch, dass das Bundesverwaltungsgericht dem Antrag der seinerzeitigen Kläger und heutigen Beschwerdeführer auf Zugang zu Informationen über die zentralen Daten und anderen Grundlagen sowie die Methodik, welche der Untersuchung von der Firma A.I.T. zugrunde gelegt wurden, nicht stattgegeben hat, hat es die Beschwerdeführer in ihrem Grundrecht auf ein faires Verfahren (Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG) verletzt.

Dies gilt umso mehr, als es sich anders in dem dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 12. 11. 2020 zugrundeliegenden Sachverhalt vorliegend nicht um ein standardisiertes Messverfahren in einem Massenverfahren, sondern um eine die differenzierten kon-

kreten Gegebenheiten vor Ort berücksichtigende Schalluntersuchung in einer hochkomplexen Planfeststellung eines Schienenweges handelt. Anders als vom Bundesverfassungsgericht für standardisierte Messverfahren verlangt, handelt es sich bei der von der Firma A.I.T. verwendeten Software gerade um kein technisches Messsystem, dessen Bauart von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zur Eichung zugelassen ist. In Anbetracht dessen kann die Schalluntersuchung der Firma A.I.T. von vornherein nicht von der vom Bundesverfassungsgericht für verfassungsrechtlich zulässig gehaltenen Rücknahme der gerichtlichen Amtsermittlungspflicht bei standardisierten Messverfahren profitieren.

Aber selbst dann, wenn man die vorstehende Frage anders beantworten wollte, haben die Beschwerdeführer den Anforderungen an die Geltendmachung des vom Bundesverfassungsgericht als Element des Rechts auf ein faires Verfahren herausgearbeiteten Anspruchs auf Informationen, die eine Beurteilung der Ordnungsgemäßheit der durchgeführten Messungen überhaupt erst ermöglichen, erfüllt: Sie haben durch Vorlage des von Ihnen selbst beauftragten Gutachtens des vereidigten Sachverständigen Dr. Nocke belegt, dass die von der Firma A.I.T. errechneten Lärmbelastungen offensichtlich zu niedrig angesetzt waren und dadurch die Fragen der Gesundheitsgefährdung der Beschwerdeführer und der Tiefe des Eingriffs in ihr Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 GG falsch beurteilt worden waren. Sie haben zusätzlich auf der Grundlage der Ihnen zugänglichen Informationen erläutert, woraus die Abweichungen in der Untersuchung der Firma A.I.T. möglicherweise resultieren könnten und dass ihnen ohne den begehrten Informationszugang eine weitere Substantiierung nicht möglich sei. Mehr konnte von den Beschwerdeführern nicht erwartet werden und musste es aus verfassungsrechtlicher Sicht auch nicht. Einen höheren Grad von Substantiierung von einem Antrag auf Gewährung von Informationen, die diese Substantiierung überhaupt erst ermöglichen sollen, zu fordern, entleerte das Recht der Beschwerdeführer auf ein faires Verfahren.

5. Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG

Dadurch, dass das Bundesverwaltungsgericht eine Vorlage der von den Beschwerdeführern in ihrem in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 gestellten Antrag auf Einholung einer Vorabentscheidung des EuGH (Anlage 13) bezeichneten Fragen zur Auslegung des Rechts der Europäischen Union nicht gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt hat, hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerdeführer zu 1 bis 6 in ihrem Recht auf den gesetzlichen Richter (Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG) verletzt.

Das Entstehen der Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV setzt unionsrechtlich voraus, dass die Klärung der Frage zur Auslegung des Unionsrechts für die Entscheidung des mitgliedstaatlichen Gerichts erforderlich, d. h. die Frage entscheidungserheblich ist (Art. 267 Abs. 2 AEUV) und dass aus unionsrechtlicher Perspektive tatsächlich eine Klärungsbedürftigkeit besteht. Soweit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 entnehmbar, hat es für die von den Beschwerdeführern zur Vorlage angeregten Fragen (oben II.3.a.cc) teils die Entscheidungserheblichkeit, teils die unionsrechtliche Klärungsbedürftigkeit verneint.

Als nicht am Maßstab des Unionsrechts klärungsbedürftig hat das Bundesverwaltungsgericht die Fragen angesehen,

- ob es mit dem in Art. 10 Abs. 2b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 formulierten Ziel der Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch negative Auswirkungen des Schienenverkehrs vereinbar ist, wenn eine vorhandene, bisher nahezu ausschließlich für den Personenverkehr benutzte Eisenbahnstrecke mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete zur Aufnahme des Güterverkehrs einer vollkommen neu geschaffenen Verkehrsquelle des einzigen deutschen Tiefseehafens (Jade-Weser-Port) als TEN-Strecke ausgebaut wird,

- ob es mit Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU vereinbar ist, dass aktualisierte Verkehrsprognosen und deren tatsächliche Grundlagen, die den Umfang des Immissionsschutzes bestimmen, nicht öffentlich ausgelegt und der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entfällt die unionsrechtliche Klärungsbedürftigkeit entscheidungserheblicher Fragen, wenn es sich bei der Rechtsfrage um einen *acte claire* oder um einen *acte éclairé* handelt. Ein *acte claire* liegt vor, wenn die gebotene Auslegung des Unionsrechts in der betreffenden Rechtsfrage offenkundig und insoweit keinerlei Raum für vernünftige Zweifel bleibt. Von einem *acte éclairé* ist auszugehen, wenn die sich stellende Frage in der konsolidierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bereits beantwortet wurde (vgl. B. Wegener, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 5. Aufl. 2016, Art. 267 AEUV Rdnr. 33 m. Nachw. der Rechtsprechung des EuGH).

Im Anschluss an diese Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs fordert das Bundesverfassungsgericht für eine Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter bei einer unterlassenen Vorlage an den Europäischen Gerichtshof auf einer ersten Stufe, dass die in Rede stehende Vorschrift des EU-Rechts noch keiner Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof unterzogen wurde und ihre richtige Auslegung nicht in einer keine vernünftigen Zweifel zulassenden Weise offenkundig ist (BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 24; BVerfG, Urt. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 139; BVerfG, Beschl. v. 22.7.2019 – 2 BvR 1702/18 –, juris Rdnr. 19).

Auf einer zweiten Stufe reduziert das Bundesverfassungsgericht dann den verfassungsgerichtlichen Maßstab im Rahmen der Prüfung einer Verletzung des Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG auf die offensichtliche Unhaltbarkeit und Unverständlichkeit der fachgerichtlichen Anwendung der Bestimmung des Art. 267 Abs. 3 AEUV (BVerfG, Beschl. v. 31.5.1990 – 2 BvL 12/88 u.a. –, juris Rdnr. 143; BVerfG, Beschl. v.

18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 26; BVerfG, Urt. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 141; BVerfG, Beschl. v. 22.7.2019 – 2 BvR 1702/18 –, juris Rdnr. 19; BVerfG, Beschl. v. 14.5.2020 – 2 BvR 993/15 u.a. –, juris Rdnr. 62). Hierfür hat das Bundesverfassungsgericht folgende Fallgruppen entwickelt:

- Das letztinstanzliche Fachgericht zieht – trotz bejahter Entscheidungserheblichkeit – eine Vorlage überhaupt nicht in Erwägung, „obwohl es selbst Zweifel hinsichtlich der richtigen Beantwortung der Frage hegt und das Unionsrecht somit eigenständig fortbildet (grundsätzliche Verkennung der Vorlagepflicht). Dies gilt erst recht, wenn sich das Gericht hinsichtlich des (materiellen) Unionsrechts nicht hinreichend kundig macht. Es verkennt dann regelmäßig die Bedingungen für die Vorlagepflicht. Dies gilt auch, wenn es offenkundig einschlägige Rechtsprechung des EuGH nicht auswertet. Um eine Kontrolle am Maßstab des Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG zu ermöglichen, hat es die Gründe für seine Entscheidung über die Vorlagepflicht anzugeben“ (BVerfG, Beschl. v. 22.7.2019 – 2 BvR 1702/18 –, juris Rdnr. 22; vgl. schon BVerfG, Beschl. v. 31.5.1990 – 2 BvL 12/88 u.a. –, juris Rdnr. 144; BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Urt. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 142; BVerfG, Beschl. v. 14.5.2020 – 2 BvR 993/15 u.a. –, juris Rdnr. 63).
- Die zweite Fallgruppe umfasst das bewusste Abweichen des letztinstanzlichen Fachgerichts ohne Vorlagebereitschaft. Hier weicht das Fachgericht „in seiner Entscheidung bewusst von der Rechtsprechung des EuGH zu entscheidungserheblichen Fragen ... (ab) und (legt) gleichwohl nicht oder nicht neuerlich ... (vor). Dies ist der Fall, wenn sich aus den Entscheidungsgründen selbst oder aufgrund anderer Anhaltspunkte ergibt,

dass sich das Gericht bewusst über die ihm bekannte Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union hinwegsetzt. Maßgeblich (hierfür) ist, ob sich das Gericht der Pflicht zur Vorlage in objektiv willkürlicher Weise entzogen hat oder sich das Gericht in Einklang mit der EuGH-Rechtsprechung sieht und seine Entscheidung maßgeblich auf Schlussfolgerungen aus EuGH-Entscheidungen gestützt hat“ (BVerfG, Beschl. v. 22.7.2019 – 2 BvR 1702/18 –, juris Rdnr. 23; vgl. schon BVerfG, Beschl. v. 31.5.1990 – 2 BvL 12/88 u.a. –, juris Rdnr. 144; BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 28; BVerfG, Urt. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 142; BVerfG, Beschl. v. 14.5.2020 – 2 BvR 993/15 u.a. –, juris Rdnr. 63).

- Die Fallgruppe der Unvollständigkeit der Rechtsprechung umfasst die Konstellationen, dass „zu einer entscheidungserheblichen Frage des Unionsrechts einschlägige Rechtsprechung des EuGH ... noch nicht vor(liegt), ... die bestehende Rechtsprechung die entscheidungserhebliche Frage möglicherweise noch nicht erschöpfend beantwortet (hat) oder ... eine Fortentwicklung der Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht nur als entfernte Möglichkeit“ erscheint. Hier liegt eine Verletzung des Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG jedenfalls dann vor, „wenn die Fachgerichte das Vorliegen eines "acte clair" oder eines "acte éclairé" willkürlich bejahen. Das Gericht muss sich daher hinsichtlich des materiellen Unionsrechts hinreichend kundig machen. Etwaige einschlägige Rechtsprechung des EuGH muss es auswerten und seine Entscheidung hieran orientieren. Auf dieser Grundlage muss das Fachgericht unter Anwendung und Auslegung des materiellen Unionsrechts die vertretbare Überzeugung bilden, dass die Rechtslage entweder von vornherein eindeutig ("acte clair") oder durch Rechtsprechung in einer Weise geklärt ist, die keinen vernünftigen

Zweifel offenlässt ("acte éclairé"). Unvertretbar gehandhabt wird Art. 267 Abs. 3 AEUV im Falle der Unvollständigkeit der Rechtsprechung insbesondere dann, wenn das Fachgericht eine von vornherein eindeutige oder zweifelsfrei geklärte Rechtslage ohne sachliche Begründung bejaht“ (BVerfG, Beschl. v. 22.7.2019 – 2 BvR 1702/18 –, juris Rdnr. 24; vgl. schon BVerfG, Beschl. v. 31.5.1990 – 2 BvL 12/88 u.a. –, juris Rdnr. 144; BVerfG, Beschl. v. 18.9.2017 – 1 BvR 361/12 –, juris Rdnr. 27; BVerfG, Beschl. v. 9.5.2018 – 2 BvR 37/18 –, juris Rdnr. 29; BVerfG, Urte. v. 18.7.2018 – 1 BvR 1675/16 u.a. –, juris Rdnr. 142 f.; BVerfG, Beschl. v. 14.5.2020 – 2 BvR 993/15 u.a. –, juris Rdnr. 63).

Die fehlende unionsrechtliche Klärungsbedürftigkeit der beiden oben zur Vorlage an den Europäischen Gerichtshof angeregten Fragen hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 15. 10. 2020 (Anlage 2) wie folgt begründet:

- Dass Art. 10 Abs. 2 lit. b Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dem Ausbau eines Schienenverkehrswegs durch dichtbesiedelte Wohngebiete entgegenstehen könnte, sei nicht ersichtlich. Da die Vorschrift lediglich regelt, dass im Rahmen des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes Maßnahmen besondere Beachtung finden sollten, die für die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs erforderlich sind, könnten hieraus keine planerischen Beschränkungen für den Ausbau innerstädtischer Trassenführungen abgeleitet werden (Rdnr. 107).
- Am Maßstab der Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU keiner Auslegung habe die Verkehrsprognose 2030 bedurft, da sie zum Zeitpunkt der beiden durchgeführten öffentlichen Auslegungen von Planunterlagen noch nicht vorgelegen habe. Für derartige Unterlagen sei die Öffentlichkeit auf einen Informationszugang nach dem Umweltinformationsrecht ver-

wiesen. Der Durchführung einer dritten Auslegung habe es nach den Vorschriften des UVPG nicht bedurft. Die Verkehrsprognose 2030 habe auch keine über die früheren Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Umweltbetroffenheiten enthalten und habe deshalb keine entscheidungserheblichen zusätzlichen Informationen enthalten (Rdnr. 22 ff.).

a) Vorlagepflicht betr. Auslegung von Art. 10 Abs. 2 lit. b Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

Zur Auslegung des Art. 10 Abs. 2 lit. b Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 liegt bislang keine Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs vor, so dass insoweit die Fallgruppe der Unvollständigkeit der Rechtsprechung einschlägig ist. Dass die von den Beschwerdeführern in dem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht formulierte Vorlagevorfrage in diesem Verfahren entscheidungserheblich war, ist offensichtlich und vom Bundesverwaltungsgericht auch nicht in Abrede gestellt worden. Wäre Art. 10 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dahingehend auszulegen, dass Belastungen städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienenverkehrs im Sinne eines Optimierungsgebots verringert werden müssen, d. h. immer dann, wenn eine außerstädtische Alternativstrecke zur Verfügung steht, diese bevorzugt werden muss oder nur unter besonderen Anforderungen nicht gewählt werden darf, so wäre dies für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 von entscheidender Bedeutung.

Die vom Bundesverwaltungsgericht für die mangelnde unionsrechtliche Klärungsbedürftigkeit der von den Beschwerdeführern formulierten Vorlagefrage gegebene „Begründung“ stellt eine unvertretbare Handhabung des Art. 267 Abs. 3 AEUV dar. Das Gericht beschränkt

sich auf eine formelhafte Wiederholung des Normtextes von Art. 10 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ohne die Methoden der Auslegung unionsrechtlicher Normen auch nur ansatzweise zur Anwendung zu bringen. Das vom Bundesverwaltungsgericht apodiktisch zum Ausdruck gebrachte Normverständnis, der Vorschrift ließen sich keine planerischen Beschränkungen für den Ausbau innerstädtischer Trassenführungen entnehmen, stellt eine reine Behauptung dar und bejaht eine von vornherein eindeutige Rechtslage (*acte claire*) ohne jede sachliche Begründung.

Dass Art. 10 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 – wie vom Bundesverwaltungsgericht begründungsfrei angenommen – in der Weise auszulegen ist, dass aus der Vorschrift keine planerischen Beschränkungen für den Ausbau innerstädtischer Trassenführungen abgeleitet werden können, mag so sein oder eben auch nicht. Ebenso gut ist ein Normverständnis denkbar, dass bei einer Vermeidbarkeit der Belastung städtischer Gebiete durch den Schienenverkehr diese Vermeidbarkeit „besonders“ zu beachten, d. h. bei der Planung zu priorisieren ist. Auch weitere Auslegungen kommen in Betracht. Dies zu klären, ist nach der in Art. 267 AEUV zum Ausdruck gebrachten Zuständigkeitsverteilung zwischen mitgliedstaatlichen und europäischen Gerichten bei der Auslegung des Unionsrechts explizit Aufgabe des Europäischen Gerichtshofs.

Für das Vorliegen einer Verletzung des durch Art. 101 Abs. 1 S. 2 GG gewährleisteten Rechts auf den gesetzlichen Richter ist des Weiteren erforderlich, dass die fachgerichtliche Entscheidung auf dem betreffenden Verfahrensfehler beruht, d. h. ohne den Verfahrensfehler möglicherweise eine andere Entscheidung ergangen wäre (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 46). Dies ist hinsichtlich der nach Art. 267 Abs. 3 AEUV gebotenen Vorlage der Frage zur Auslegung des Art. 10 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 der Fall. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Zulässigkeit der Bevorzugung der durch innerstädtisches Gebiet der Stadt Oldenburg verlaufenden Variante gegenüber der Umgehungs-

variante damit begründet, dass der zur Realisierung der Umgehungsvariante „erforderliche Trassenneubau mit unverhältnismäßig starken und erstmaligen Eingriffen sowohl in privates, nach Art. 14 GG verfassungsrechtlich geschütztes Eigentum als auch in Natur und Landschaft verbunden wäre, wohingegen der planfestgestellte Ausbau der Bestandsstrecke auf eine bereits langjährig eisenbahngeprägte Umgebung trifft“ (Urteil vom 15. 10. 2020, Anlage 2, Rdnr. 127). Würde eine Auslegung des Art. 10 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 durch den Europäischen Gerichtshof zu dem Ergebnis führen, dass Trassenführungen oder Streckenausbauten durch innerstädtische Gebiete zu unterlassen sind, wenn außerstädtische Alternativtrassierungen möglich sind, so wäre die vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte Trassenwahl im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 offensichtlich abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig.

b) Vorlagepflicht betr. Auslegung von Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU hinsichtlich Pflicht zur Auslegung der Verkehrsprognose 2030

Die von den Beschwerdeführern im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht angeregte Vorlage der Frage, ob es mit Art. 2 ff., Art. 11 Richtlinie 2011/92/EU vereinbar ist, dass aktualisierte Verkehrsprognosen und deren tatsächliche Grundlagen, die den Umfang des Immissionsschutzes bestimmen, nicht öffentlich ausgelegt und der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden, an den Europäischen Gerichtshof ist vom Bundesverwaltungsgericht unter Verstoß gegen Art. 267 Abs. 3 AEUV abgelehnt worden.

Auch diese Vorlagefrage war für den Ausgang des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht offensichtlich entscheidungserheblich. Nach der vom Bundesverwaltungsgericht vorgenommenen Bewertung habe die Verkehrsprognose 2030 keine über die früheren Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Um-

weltbetroffenheiten und deshalb keine entscheidungserheblichen zusätzlichen Informationen enthalten (Urteil vom 15. 10. 2020, Anlage 2, Rdnr. 22 ff.). Auf die Unrichtigkeit einer solchen Bewertung haben die seinerzeitigen Kläger und heutigen Beschwerdeführer bereits in ihrer Klageschrift vom 28. 10. 2019 (Anlage 6, dort sub E.I.1.2) ausdrücklich hingewiesen:

„ ... die neue „Prognose 2030“ geht erstmalig von einem Zugaufkommen noch unterhalb der so genannten „plangegebenen Vorbelastung“ aus. Das verändert nach der Begründung der Beklagten die Anforderungen an ihre Entscheidungskriterien fundamental; die Betroffenen sind im Fall der „Fehlprognose“ in den Auswirkungen der Genehmigung erheblich gravierender belastet als durch Fehlprognose mit überhöhten Zahlen.

Die Verkehrsprognose bestimmt wesentlich und fundamental den Umfang des notwendigen Immissionsschutzes; zudem verändert/verschärft sie die Prüfungstiefe und das Abwägungsgewicht; unterbleibt das wegen einer fehlerhaft zu niedrigen Prognose, gefährdet sie die Schutz- und Abwehrrechte der Betroffenen in einem unerträglichen Maße. Sie entlastet die Projektträgerin darüber hinaus bei den Themen der Variantenprüfung, Konfliktbewältigung, Umweltfragen, Schrankenschließzeiten, Bahnübergänge und Emissionen. Das Zurückbleiben der neuen Prognose wirkt sich mindernd auf die in der Planfeststellung in den Blick zu nehmenden Konflikte aus, wie die Beklagte ausführt.“

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die – nichtausgelegte – Verkehrsprognose 2020 gegenüber der früheren Verkehrsprognose 2025 die Zahl der pro Tag zu erwartenden Güterzüge nahezu halbiert. Dies ist mit Blick darauf, dass die erforderliche Planrechtfertigung begründende Ausweisung der Ausbaustrecke im Bedarfsplan gerade mit Blick auf die Aufnahme des Güterverkehrs zum einzigen deutschen Tiefseehafen (Jade-Weser-Port) erfolgte. Wenn das Volumen dieses Güterverkehrs sich nach der Verkehrsprognose 2030

nun nur noch als halb so hoch wie ursprünglich prognostiziert herausstellt, so kann dies auch nicht ohne Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit der Bedarfsfestlegung bleiben.

Da die sehr knappen Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts auch zu dieser Vorlagefrage keinerlei Auseinandersetzung mit dem Unionsrecht erkennen lassen, ist davon auszugehen, dass das Gericht hinsichtlich des EU-Rechts klärungsbedürftige Fragen verneint hat. Diesbezüglich liegt im Sinne der dritten vom Bundesverfassungsgericht zur Verletzung der Vorlagepflicht nach Art. 267 AEUV entwickelten Fallgruppen eine willkürliche Bejahung eines „acte claire“ durch das Bundesverwaltungsgericht vor. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Prüfung allein anhand der Vorschriften des deutschen UVPG, insbesondere des § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG 2010 vorgenommen, ohne unionsrechtliche Einflüsse auf die Auslegung dieser Vorschrift zu hinterfragen.

Nach § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG 2010 sind „weitere“ Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sein können und die der zuständigen Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorliegen, der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen“, d. h. nicht in einem erneuten Beteiligungsverfahren auszulegen. Das Bundesverwaltungsgericht setzt das Wort „weitere“ offenbar in zeitlichen Bezug in dem Sinne, dass es sich um Informationen handelt, die noch nicht in der nach § 9 Abs. 1b S. 1 UVPG 2010 durchzuführenden Auslegung enthalten sein könnten. Das zugrundeliegende Unionsrecht formuliert jedoch anders: Danach geht es für die Anwendung des Umweltinformationsrecht um „andere als die in Absatz 2“ des Art. 6 Richtlinie 2011/92/EU genannten Informationen (1. Voraussetzung), die erst zugänglich werden, nachdem die betroffene Öffentlichkeit nach Absatz 2 dieses Artikels informiert wurde (2. Voraussetzung). Die 1. Voraussetzung der „anderen“ Informationen ist daher inhaltlicher und nur die 2. Voraussetzung zeitlicher Art.

Da das Bundesverwaltungsgericht die Verkehrsprognose 2025 als nach UVP-Recht auslegungspflichtig qualifiziert hat (Urteil vom 15.10.2020, Anlage 2, Rdnr. 19), muss hinsichtlich der qualitativen Bewertung nach der Art der Information die Verkehrsprognose 2030 ebenso zu qualifizieren sein. Dann aber wäre ein Informationszugang der Öffentlichkeit nur über den Umweltinformationsanspruch nicht mehr ausreichend. Vor diesem Hintergrund ist es unvertretbar, dass das Bundesverwaltungsgericht von einer eindeutig geklärten Rechtslage ausgegangen ist.

Für die Prüfung der Frage der Entscheidungserheblichkeit der zu klärenden Vorlagefrage ist zu unterstellen, dass eine Vorlage an den EuGH zu einer Klärung im Sinne der von den seinerzeitigen Klägern als zutreffend angesehenen Auslegung des Unionsrechts geführt hätte. In diesem Fall wäre Art. 6 Abs. 2 und 3 Richtlinie 2011/92/EU dahingehend auszulegen, dass hinsichtlich der Verkehrsprognose 2030 eine weitere Auslegung mit Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich gewesen wäre. Dann aber wäre davon auszugehen, dass ein absoluter Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 UmwRG vorliegt, zumindest nach § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 UmwRG. Dementsprechend hätte die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht Erfolg gehabt.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich bereits zwingend, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auf dem betreffenden Verfahrensfehler in Gestalt der Verletzung der Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV beruht.

6. Art. 103 Abs. 1 GG

Art. 103 Abs. 1 GG gewährt den Beteiligten eines gerichtlichen Verfahrens das Recht, dass ihre Ausführungen durch das Gericht erstens zur Kenntnis genommen und zweitens in Erwägung gezogen werden (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr.

9; BVerfG, Beschl. v. 2.7.2018 – 1 BvR 682/12 –, juris Rdnr. 19; BVerfG, Beschl. v. 26.11.2020 – 2 BvR 1510/20 – Rdnr. 30).

Das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass die gegenüber der Verkehrsprognose 2025 in der Verkehrsprognose 2030 deutlich niedrigere Zahl der Zugbewegungen dazu Anlass geben müssen, die Planrechtfertigung zu überprüfen (Klage vom 28. 10. 2019, Anlage 6, sub E.II.2), ist vom Bundesverwaltungsgericht nicht in aus den Urteilsgründen auch nur im Ansatz erkennbarer Weise in Erwägung gezogen worden. Vielmehr hat das Gericht zur Planrechtfertigung lediglich ausgeführt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung gerichtlich nicht überprüft werden könne (Urteil vom 15. 10. 2020, Anlage 1, Rdnr. 33). Hierdurch hat das Gericht deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es sich mit dem genannten Vorbringen der Beschwerdeführer inhaltlich in keiner Weise auseinandergesetzt hat. Der vom Bundesverwaltungsgericht offenbar angenommene Ausschluss der gerichtlichen Überprüfbarkeit der durch Gesetz erfolgenden Bedarfsfeststellung besteht nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sind die Fachgerichte vielmehr verpflichtet, die Bedarfsfeststellung darauf zu überprüfen, ob sie evident unsachlich ist (BVerfG, Beschl. v. 8. 6. 1998 – 1 BvR 650/97 u.a. –, juris Rdnr. 10). Das Bundesverwaltungsgericht selbst hat den Eintritt einer evidenten Unsachlichkeit unter bestimmten Umständen auch durch eine grundlegende Wandlung der Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers für möglich gehalten (BVerwG, Urt. v. 3. 5 2013 – 9 A 16/12 –, juris Rdnr. 21). Hätte das Bundesverwaltungsgericht diese Prüfung vorgenommen, so hätte es das Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 Abs. 1 GG anrufen müssen. Dadurch, dass es bereits diese Prüfung unterlassen hat, hat das Bundesverwaltungsgericht das Vorbringen der Beschwerdeführer in einer den Anforderungen des Art. 103 Abs. 1 GG nicht genügenden Weise unberücksichtigt gelassen.

Eine Verletzung des Rechts auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG setzt des Weiteren voraus, dass die angegriffene Gerichtsent-

scheidung auf dem Gehörmangel beruht. Dies ist dann der Fall, wenn eine andere Entscheidung des Gerichts bei einer den verfassungsrechtlichen Anforderungen entsprechenden Gewährung des Gehörs nicht auszuschließen ist (BVerfG, Beschl. v. 19. 5. 1992 – 1 BvR 986/91 –, BVerfGE 86, S. 133, 147; BVerfG, Beschl. v. 8. 2. 1994 – 1 BvR 765/89 u. a. –, BVerfGE 89, S. 381, 392; BVerfG, Beschl. v. 26. 5. 2014 – 2 BvR 683/12 –, juris Rdnr. 15). Da das Bundesverwaltungsgericht in seinem angegriffenen Urteil die gebotene Prüfung des Vorliegens und der Folgen eines grundlegenden Wandels der Verhältnisse nicht durchgeführt hat, ist mangels diesbezüglicher Argumentation eine Auseinandersetzung mit der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts nicht möglich. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass eine Prüfung durch das Bundesverwaltungsgericht in Anbetracht der gravierenden Reduzierung der zu erwartenden Zahl der Züge durch die Verkehrsprognose 2030 dem Gericht Anlass zu einer Vorlage nach Art. 100 Abs. 1 GG an das Bundesverfassungsgericht gegeben hätte.

Des Weiteren sind die Beschwerdeführer zu 1 bis 6 durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020 dadurch in ihrem durch Art. 103 Abs. 1 GG gewährleisteten Recht auf rechtliches Gehör berührt, dass das Bundesverwaltungsgericht die in der mündlichen Verhandlung am 30. 9. 2020 gestellten Beweisanträge (Anlagen 9 und 10) der seinerzeitigen Kläger in einer keine Stütze im Verwaltungsprozessrecht mehr findenden Weise zurückgewiesen hat. Von Art. 103 Abs. 1 GG umfasst ist auch das Recht, dass das Fachgericht nach dem jeweiligen Prozessrecht erhebliche Beweisanträge berücksichtigt (BVerfG, Beschl. v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 –, juris Rdnr. 9).

Nach den gemäß § 98 VwGO entsprechend im Verwaltungsprozess anzuwendenden zivilprozessualen Beweisregeln muss das Gericht einem formgerecht gestellten Beweisantrag stattgeben, sofern nicht eine der Voraussetzungen vorliegt, unter denen ein Beweisantrag angelehnt werden darf (Lang, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl.

2018, § 98 Rdnr. 38 m. Nachw. der Rspr. des BVerwG). In einer diese Maßstäbe grob verfehlenden Weise hat das Bundesverwaltungsgericht die folgenden Beweisanträge durch Beschluss vom 30. 9. 2020 (Anlage 11) zurückgewiesen:

- Die seinerzeitigen Kläger und heutigen Beschwerdeführer hatten beantragt, Beweis zu erheben über die fehlende Unabhängigkeit der Firma A.I.T. GmbH zur objektiven Beurteilung der Schallimmissionen mit Blick darauf, dass
 - Aufträge der DB Netz AG die wesentliche und ggf. sogar alleinige Einnahmequelle der Firma A.I.T. GmbH sind,
 - die Firma A.I.T. GmbH in einer Referenzliste in einem zwischenzeitlich gelöschten Internetauftritt als ihre einzige Auftraggeberin die DB Netz AG benannt hat,
 - die DB Netz AG sich in vorangegangenen Planfeststellungsabschnitten der hier in Rede stehenden Strecke einer anderen Gutachterin mit entsprechenden Sachkundenachweisen, der FA Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH, Hannover, bedient hatte und deren sachverständige Ergebnisse offenbar nicht den Vorstellungen der DB Netz AG entsprachen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Beweisantrag als unsubstantiiert zurückgewiesen. Die Substantiierung eines Beweisantrags im Verwaltungsprozess erfordert zum einen die Benennung des Beweisthemas, zum anderen die Angabe des Beweismittels und seine Relevanz für das Beweisthema (Lang, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 98 Rdnr. 32 m. Nachw. der Rspr. des BVerwG). Diese Voraussetzungen erfüllt der Beweisantrag der Beschwerdeführer völlig eindeutig: Er formulierte die nach § 21 VwVfG relevante Besorgnis der Befangenheit gegenüber der Firma A.I.T. GmbH als

Schallgutachterin, benannte konkrete Anhaltspunkte für diese Besorgnis und bezeichnete genau die Beweismittel, die diese Anhaltspunkte durch Tatsachen belegen können. Einen solchen Beweisantrag ohne weitere Ausführungen als unsubstantiiert zurückzuweisen, findet keine Stütze im Verwaltungsprozessrecht mehr.

- Im Ergebnis Gleiches gilt für die Ablehnung des Beweisantrags, dass die von der die 16. BImSchV bzw. Schall 03 (1990) vorgegebenen Berechnungsverfahren zur Ermittlung eines „äquivalenten Dauerschallpegels“ nicht den gesicherten, allgemein anerkannten Regeln der Technik bzw. dem Stand der Technik im Sinne des BImSchG im Bereich der Berechnung der Schallausbreitung im Freien entsprechen (Anlage 10). Diese Beweisfrage hat das Bundesverwaltungsgericht mit Blick darauf als nicht erheblich angesehen, dass Maßstab nicht der Stand der Technik, sondern die Vereinbarkeit der Schall 03 mit § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG und den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Gesundheitsschutzes sei (Anlage 11). Die Ablehnung eines Beweisantrags wegen Unerheblichkeit ist nur zulässig, wenn es auf die Beweisfrage für die Entscheidung des Rechtsstreits von vornherein nicht ankommen kann. Dabei hat das Gericht das Verbot antizipierter Beweiswürdigung zu beachten (Lang, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 98 Rdnr. 44 ff. m. Nachw. der Rspr. des BVerwG).

Eine solche unzulässige antizipierte Beweiswürdigung durch das Bundesverwaltungsgericht ist offensichtlich. Die vom Bundesverwaltungsgericht herangezogene Vorschrift des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigt zum Erlass von Rechtsverordnungen zur Durchführung u. a. des § 41 BImSchG. Nach der letztgenannten Bestimmung ist beim Bau von Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden

können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit die Schall 03 1990 den Anforderungen des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG genügen kann, muss sie das Verfahren zur Ermittlung von Emissionen oder Immissionen mithin so beschreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Immissionen auch tatsächlich vermieden werden können. Ist schon das Ermittlungsverfahren fehlerhaft und steht nicht als durch den Stand der Technik abgesichert fest, welche Immissionen tatsächlich entstehen, so fehlt einem Konzept zur Immissionsreduzierung eine valide Datengrundlage. Es ist daher zwingend, dass das Ermittlungsverfahren dem Stand der Technik entspricht. Genügt es diesem Standard nicht, so lässt sich diese Festschreibung nicht auf § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG stützen.

Der vom Bundesverwaltungsgericht abgelehnte Beweisantrag 2, Beweisfrage 1, die durch die Beweisfragen 2 und 3 weiter konkretisiert wird, bezog sich auf die Erhebung des Beweises durch Sachverständigengutachten darüber, dass das Verfahren der Schall 03 1990 nicht dem Stand der Technik entspricht und deshalb nicht angewendet werden darf. Während letzteres eine Rechtsfrage ist, ist der Stand der Technik der Lärmberechnung eine dem Beweis zugängliche Tatsache. Die Verneinung der rechtlichen Maßgeblichkeit des Standes der Technik ist rechtlich unzutreffend und antizipiert in offensichtlich unzulässiger Weise das Ergebnis der Würdigung des beantragten Beweises.

Der von den Beschwerdeführern im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht war auch entscheidungserheblich. Wäre durch ein Sachverständigengutachten, dessen Einholung beantragt war, festgestellt worden, dass die Regeln der Schall 03 1990 nicht dem Stand der Technik entsprechen, so hätte die Schall 03 1990 mangels Erfüllung der Voraussetzungen der Verordnungsermächtigung § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BIm-

SchG nicht für die dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Lärmmessung herangezogen werden dürfen. Dass eine dem Stand der Technik entsprechende Lärmmessung zu anderen Ergebnissen als nach der Schall 03 1990 geführt hätte und für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses relevant gewesen wäre, haben die Beschwerdeführer unter Nr. 6.6.7 ihrer Klageschrift vom 28. 10. 2019 (Anlage 6) im Einzelnen dargelegt.

Verzeichnis der Anlagen

1. Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Hannover, für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ in den Gemeinden Rastede und Wiefelstede im Landkreis Ammerland sowie in der Stadt Oldenburg (Oldbg.), Bahn-km 0,841 bis 9,722, der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven vom 5. 7. 2019, Az. 581ppa/006-2013#002 (mit Anlagen, Nr.n 1.1 – 1.4)
2. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020, Aktenzeichen: BVerwG 7 A 9.19
3. Christian Nocke, Gutachten zu schalltechnischen Fragestellungen im Planfeststellungsbeschluss vom 5.7.2019 für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ vom 28. 10. 2019
4. Satzung der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. Geänderte Fassung nach Beschluss der Mitgliederversammlung vom 7.10.2018
5. Anerkennungsbescheid nach § 3 UmwRG des Umweltbundesamts vom 27. 7. 2011 (5.0) mit Änderungsbescheid vom 2. 11. 2017 (5.1)
6. Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. 7. 2019 vor dem BVerwG vom 28. 10. 2019
7. Andreas Zieger, Medizinische Stellungnahme vom 22. 5. 2018
8. Thomas Münzel, Stellungnahme „Thema: Auswirkungen von Schienenlärm auf die Gesundheit unter dem Aspekt Vergleich äquivalente Dauerschallpegel vs. intermittierende Maximalpegel“ vom 18. 5. 2018
9. Beweisantrag 1 im Verfahren vor dem BVerwG 7 A 9.19
10. Beweisantrag 2 im Verfahren vor dem BVerwG 7 A 9.19

11. Beschluss des BVerwG über die Beweisanträge im Verfahren 7 A 9.19
12. Anregung auf Vorlage zum BVerfG im Verfahren vor dem BVerwG 7 A 9.19
13. Antrag auf Vorabentscheidung des EuGH im Verfahren vor dem BVerwG 7 A 9.19
14. Lercher/Brink/Rudisser u.a., The effects of railway noise on sleep medication intake, *Noise & Health*, 2010, Vol. 12, 47, S. 110 ff.
15. Aasvang, A field study of effects of road traffic and railway noise on polysomnographic sleep parameters, *The Journal of the Acoustical Society of America* 129, 3716 (2011)
16. Möhler/Liepert/Skowronek u.a., Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht, 2017
17. Foraster/Eze/Schaffner u.a., Exposure to Road, Railway, and Aircraft Noise and Arterial Stiffness in the SAPALDIA Study, *Environ. Health Perspect.* 2017 Sep 7;125(9):097004
18. Auswirkungen von Schienen- und Luftverkehrslärm auf die menschliche Gesundheit / UBA-Einschätzung vom 1. 2. 2021
19. Schalltechnischer Bericht, Vergleichende Berechnungen Soundplan 6.5 – IMMI 2015 Planfeststellungsverfahren ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, Strecke 1522, Planfeststellungsabschnitt 1
20. Anhörungsrüge vom 18. 2. 2021 gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. 10. 2020, Aktenzeichen BVerwG 7 A 9.19



(Univ.-Prof. Dr. J. Ziekow)