

Anlage

Entwurf

Resolution

Lärmschutz in Ahrensburg

Die Stadt Ahrensburg begrüßt grundsätzlich die geplante neue S-Bahnlinie 4 und erkennt deren positive Auswirkungen für die gesamte Region. Der Stadt Ahrensburg ist bewusst, dass die Bahnlinie Hamburg-Lübeck einen erheblichen Einfluss auf die positive Entwicklung der Metropolregion Hamburg und damit auch der Stadt haben wird. Die Stadt Ahrensburg betrachtet jedoch die Planungen zur Errichtung von nahezu durchgängigen bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden insbesondere aus stadtplanerischer Sicht mit Sorge.

Die Stadt fordert deshalb die DB-Netz AG als planende Instanz sowie das Eisenbahnbundesamt als genehmigende Instanz auf,

1. den etwa 450 m langen innerstädtischen Schienenbereich zwischen S-Bahnhof und Querung der Manhagener Allee von – hohen – Lärmschutzwänden freizuhalten.
2. nachträgliche, detaillierte Untersuchungen aller übrigen Gleise vorzunehmen mit dem Ziel, auch dort auf hohe Lärmschutzwände zu verzichten, insbesondere im gesamten Bereich des Naturschutzgebietes Stellmoor-Ahrensburger Tunneltales.
3. eine Kombination niedriger Schallschutzwände (von bis zu 0,8 m Höhe) in Gleisnähe und allen technisch möglichen schallmindernden Maßnahmen am Gleis sowie passivem Schallschutz an Gebäuden in die Planungen einzubeziehen.
4. von der Planung eines Ausweichgleises für den Fernverkehr aus dem Gebiet der Stadt Ahrensburg Abstand zu nehmen.
5. die Stadt Ahrensburg von Fernverkehr durch Verlagerung auf alternative Strecken zu entlasten.

Begründung:

Die anvisierten überwiegend 6 m hohen Lärmschutzwände kollidieren mit den städtebaulichen Grundsätzen und Planungen der Stadt. Dies betrifft insbesondere den Erhalt der historisch gewachsenen und ortsbildprägenden städtebaulichen Strukturen.

Negative Auswirkungen auf den städtischen Erhaltungs- und Gestaltungsgrundsatz, insbesondere bezüglich der historisch-barocken Stadtstruktur und deren Sichtachsen sowie des gesamten Ortsbildes wären die Folge; weiterhin wäre die Stadt optisch gewissermaßen in zwei Hälften geteilt. Die prägende Struktur und das Image von Ahrensburg als grüne und schöne Stadt in der Metropolregion von Hamburg mit hoher Lebensqualität wären beeinträchtigt. Mit dem verfassungsrechtlich geschützten Selbstgestaltungsrecht hat die Stadt das Recht, die Struktur der Stadt mit den historischen Achsen zu bestimmen.

Weiterhin hat eine Analyse wirtschaftlicher Auswirkungen ergeben, dass die Errichtung der hohen Wände voraussichtlich negative Auswirkungen in der südlichen Innenstadt verursachen wird. Betroffen hiervon wären in erster Linie die Einzelhandelsgeschäfte in Gleisnähe, die an gewerblicher Lageattraktivität verlieren und somit Besucherfrequenz und Umsatz einbüßen würden. Dies beeinträchtigt zugleich die wirtschaftliche Struktur der Stadt und die von ihr dort vorgesehenen städtebaulichen Nutzungen.

Ein Rechtsgutachten hat bestätigt, dass die Stadt über Abwehrrechte aus ihrem Selbstverwaltungs- und Selbstgestaltungsrecht sowie der Planungshoheit verfügt, um die drohenden Beeinträchtigungen zu verhindern. Nach den dortigen Feststellungen ist die Stadt im Sinne des Selbstgestaltungsrechts im Kernbereich befugt, das Gepräge und die Struktur der Stadt selbst zu bestimmen. Die Stadt erhält ihre Prägung durch die Struktur der Sichtachsen als Verbindungen zum Schloss mit einem zentralen Platz als Ausgangspunkt der insgesamt vier Sicht- und Wegebeziehungen. Im Zusammenwirken mit der insgesamt niedrigen Bebauung macht das den besonderen Charakter der Stadt aus und prägt diese. Diese Position ist zugleich als Teil der Planungshoheit geschützt und im aktuellen bzw. im Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes verankert. Weitere Aspekte wie Denkmalschutz, Brandschutz, Schutz des Eigentums u. a. könnten ebenfalls Rechtsverletzungen begründen.

Die Stadt wird ihre Interessen zum Gegenstand von Einwendungen im Anhörungsverfahren des Planfeststellungsverfahrens machen und ist bereit, etwaige weitere notwendige Schritte zu unternehmen. Die Stadt ist zur weiteren Abstimmung jederzeit zu Gesprächen bereit, um bereits im Vorfeld des Anhörungsverfahrens eine Planung zu vermeiden, die mit den Rechten und Interessen der Stadt kollidiert.

Michael Sarach

Anlage
Rechtsgutachten



Anlage zur Resolution

Gutachtliche Stellungnahme
zu
**Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahn-Linie 4
im Gebiet der Stadt Ahrensburg**

**im Auftrag der
Stadt Ahrensburg
(BSU-3/0120/17)**

erstellt durch Brauner Schurgers-Brauner Uhlenhut Rechtsanwälte PartGmbB (BSU Legal)

hier: RA Dr. Bernd H. Uhlenhut

21. August 2017

Inhalt

A.	Zusammenfassung der Ergebnisse	S. 3
B.	Gutachtauftrag und zugrunde gelegte Dokumente	S. 5
C.	Sachverhalt	S. 6
I.	Projekt Neubau S-Bahn-Linie 4	S. 6
II.	Bisher geplante Lärmschutzmaßnahmen	S. 6
III.	Voraussichtliche Auswirkungen der Lärmschutzwände	S. 8
1.	Beeinträchtigung des Stadtbildes	S. 8
2.	Beeinträchtigung der städtebaulichen Planungen und Nutzungen	S. 12
3.	Auswirkungen auf den Brand- und Katastrophenschutz	S. 13
IV.	Alternative Lärmschutzmöglichkeiten	S. 14
D.	Rechtslage	S. 16
I.	Reichweite des Rechtsschutzes der Stadt Ahrensburg	S. 16
II.	Abstandflächenrecht	S. 19
III.	Denkmalschutz	S. 20
IV.	Recht auf Erhaltung des Ortsbildes und Selbstgestaltung	S. 21
V.	Planungshoheit der Stadt Ahrensburg	S. 23
VI.	Beeinträchtigung der kommunalen Wirtschaftsstruktur	S. 26
VII.	Brand- und Katastrophenschutz	S. 27
VIII.	Schutzansprüche Dritter	S. 29
IX.	Erheblichkeit etwaiger Abwägungsmängel	S. 33
1.	Offensichtlichkeit der drohenden Abwägungsmängel	S. 33
2.	Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis	S. 34
E.	Ergebnisse und Handlungsempfehlungen	S. 35

A.

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Die Stadt Ahrensburg kann sich gegen eine Beeinträchtigung ihres Stadtbildes, der Strukturen und Prägung ihrer Stadt durch die geplanten 6 m hohen Lärmschutzwände auf die verfassungsrechtliche Garantie der kommunalen Selbstverwaltung berufen. Soweit von den Wänden auch Grundeigentum der Stadt betroffen ist, handelt es sich dabei ebenfalls um eine wehrfähige Rechtsposition, die allerdings keine vollständige Prüfung der Planung erlaubt.
- Rechte Dritter wie beispielsweise von Grundstückseigentümern müssen diese selbst (und rechtzeitig) geltend machen.
- Hinsichtlich der Rechte und Belange der Stadt im Einzelnen gilt:
 - Verstöße gegen das Abstandflächenrecht müssten die betroffenen Grundeigentümer geltend machen, zu denen die Stadt gehören kann. Ob die Vorgaben eingehalten sind, ist noch offen.
 - Der Denkmalschutz dürfte keine über die Selbstverwaltungsgarantie hinausgehenden Positionen der Stadt begründen. Bei der Abwägung ist der Schutz der Denkmäler gleichwohl zu berücksichtigen.
 - Die Stadt Ahrensburg hat das verfassungsrechtlich geschützte Recht, das Gepräge und die Struktur der Stadt zu bestimmen (Selbstgestaltungsrecht). Zur geschützten Prägung gehören die Sichtachsen als Verbindungen zum Schloss mit einem zentralen Platz als Ausgangspunkt. Die 6 m hohen Wände würden diese Prägung voraussichtlich derart stark beeinträchtigen, dass die Berücksichtigung der Selbstgestaltung im Rahmen der Abwägung zwingend erscheint. Die Planung muss das Ortsbild bestmöglich schonen.
 - Gleiches folgt aus der verfassungsrechtlich geschützten Planungshoheit der Stadt. Die Berücksichtigung des Ausbaus der S-Bahn im Flächennutzungsplan dürfte dem nicht entgegenstehen.
 - Im Rahmen der Abwägung sind auch die Auswirkungen durch die Verschattungen und Unterbrechung von Sichtverbindungen durch 6 m hohe Schallschutzwände auf den Einzelhandel zu berücksichtigen. Das kann auch Rechte der betroffenen Nutzer und Eigentümer begründen, deren Interessen in der Abwägung zu berücksichtigen sein dürften.

- Die Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes der Stadt Ahrensburg genießen ebenfalls einen verfassungsrechtlichen Schutz. Ob und inwieweit die Aufgabenwahrnehmung beeinträchtigt ist, ist noch zu untersuchen.
- Die bisherige Planung der Schallschutzwände kann den immissionsschutzrechtlichen Abwehransprüchen Dritter entsprechen. Voraussichtlich wären dabei jedoch alternative Schallschutzmaßnahmen einzubeziehen.
- Beschränkungen des Baus von Schallschutzwänden lassen sich grundsätzlich durch anderenfalls drohende Beeinträchtigungen des Ortsbildes, Verschattungen und Sichtbeeinträchtigungen rechtfertigen. Angesichts der Bedeutung der Sichtachsen für die Prägung der Stadt Ahrensburg, kann das einen (teilweisen) Verzicht auf Lärmschutzwände, niedrigere Wände, transparente Elemente oder sogar eine Verlegung der Strecke in eine tiefere Lage oder einen Tunnel rechtfertigen.
- Mängel in der Abwägung dieser Gesichtspunkte sind – bei einer rechtzeitigen Geltendmachung als Einwendung – erheblich und können zur Begründung einer etwaigen Klage der Stadt Ahrensburg dienen.
- Wir schlagen folgende Schritte für das weitere Vorgehen vor:
 - Es sollte geprüft werden, ob ein weitergehender denkmalrechtlicher Schutz des Ortsbildes und des Bahnhofs besteht.
 - Betroffene Grundstücke der Stadt Ahrensburg sowie Betroffenheiten ihrer Einrichtungen sollten genau untersucht und dokumentiert werden. Die Feuerwehr sollte die Detailplanung ebenfalls prüfen.
 - Sämtliche Unzulänglichkeiten sind im Detail und als Einwendungen rechtzeitig im Verfahren geltend zu machen.

B.

Gutachtenauftrag und zugrunde gelegte Dokumente

Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Ahrensburg soll die S-Bahn-Linie 4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe neu gebaut werden. Die Maßnahme wird von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg finanziert. Vorhabenträgerin ist die DB Netz AG (DBN).

Nach der bisherigen Planung sollen im Zuge der Maßnahme parallel zu der bestehenden Strecke von Hamburg nach Lübeck intransparente Lärmschutzwände errichtet werden. Die Planung sieht vor, dass die Lärmschutzwände auf nahezu dem gesamten Gemeindegebiet der Stadt Ahrensburg errichtet werden und im Innenstadtbereich überwiegend eine Höhe von sechs Metern erreichen sollen.

Die Stadt Ahrensburg befürwortet grundsätzlich den Bau der S-Bahn-Linie 4 auf Grund der damit verbundenen positiven verkehrlichen Entwicklung für die Stadt. Sie befürchtet jedoch, dass durch die geplante Errichtung der **Lärmschutzwände** das **historische Ortsbild** insbesondere hinsichtlich der dieses **prägenden Sichtbeziehungen zerstört** wird. Weiterhin befürchtet sie, dass durch die Länge und Höhe der Lärmschutzwände dunkle, sozial nicht mehr kontrollierbare Bereiche entstehen, die sich negativ auf die Struktur und das Image der Stadt und den Fortbestand des Einzelhandels und der Dienstleistungen in den unmittelbar angrenzenden, zentralen Einkaufsstraßen auswirken könnte.

Auf Grund der zu erwartenden negativen Auswirkungen des Vorhabens bat die Stadt Ahrensburg um rechtliche Prüfung, ob und inwieweit sie über wehrfähige Rechtspositionen mit Blick auf die geplanten Lärmschutzwände verfügt. Die Ergebnisse des Gutachtens sollen dazu dienen, die zu erwartenden rechtlichen Widerstände gegenüber der DBN, dem Eisenbahnbundesamt sowie den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg darzustellen, um die Planung möglichst frühzeitig im Sinne der Stadt zu beeinflussen. Ferner sollen die Ergebnisse als Einwendungen in dem bevorstehenden Planfeststellungsverfahren verwendet werden können. Sie sollen schließlich die Basis einer möglichen Klage gegen die spätere Planfeststellung bieten. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die Aspekte der Gewährleistung von Sicherheitsanforderungen und des Katastrophenschutzes, der Einhaltung von Abstandsflächen, möglicher Rechtspositionen von betroffenen Grundstückseigentümern sowie der Beeinträchtigung des Schienenpersonennahverkehrs durch Bevorzugung des Güterverkehrs während der Bauzeit bewertet werden.

Der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme liegen mündlich erteilte Auskünfte, Betrachtungen zum Schallschutz durch die LAIRM Consult GmbH vom 07.07.2017, Untersuchungen alternativer Lärmschutzmaßnahmen durch die ted GmbH, ein Gutachten der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) über die Auswirkungen auf Handel und Dienstleistungen in der südlichen Innenstadt sowie allgemein zugängliche Literatur zugrunde.

C.

Sachverhalt

Wir sind von folgendem Sachverhalt ausgegangen:

I.

Projekt Neubau S-Bahn-Linie 4

1. Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg beabsichtigen das Netz der S-Bahn Hamburg um eine Linie 4 von Hamburg über Ahrensburg nach Bad Oldesloe zu erweitern. Diese S-Bahn-Linie 4 (S4) soll nach derzeitiger Planung ab spätestens 2026 die bestehende Regionalbahn-Linie 81 ersetzen und zwischen Hamburg und Ahrensburg in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verkehren.
2. Zur Realisierung des vorgesehenen Betriebs ist zwischen Hamburg-Hasselbrook und Bargteheide der **Neubau einer zusätzlichen Eisenbahnstrecke** (Strecke 1249) parallel zur bestehenden Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck (Strecke 1120) erforderlich, da die durch Mischverkehr von unterschiedlich schnellen Nahverkehrszügen sowie Fernverkehrs- und Güterzügen geprägte Bestandsstrecke 1120 den resultierenden Mehrverkehr nicht aufnehmen könnte. Zwischen Hamburg und Ahrensburg soll die neue Strecke **zweigleisig** ausgeführt werden, im weiteren Verlauf zwischen Ahrensburg und Bargteheide eingleisig. Im Rahmen des Baus der Strecke 1249 sind abschnittsweise auch Anpassungen und Verschwenkungen der Gleisanlagen der Strecke 1120 erforderlich. Die Maßnahmen dienen auch dazu, die künftig vermehrt zu erwartenden Güterverkehre in Richtung Dänemark in Folge der Verwirklichung der Fehmarnbelt-Querung auf den bereits vorhandenen Gleisen aufzunehmen.
3. Planung und Bauausführung erfolgen durch die DBN, die nach zwischenzeitlichem Abschluss der Vorentwurfsplanung derzeit an der Entwurfsplanung arbeitet. Es ist offenbar beabsichtigt im Sommer 2017 die Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zu beantragen.

II.

Bisher geplante Lärmschutzmaßnahmen

1. Zur Einhaltung der Vorgaben der den Verkehrslärm betreffenden 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) beinhaltet die Planung der DBN die **Errichtung von Lärmschutzwänden**. Diese sollen im Innen-

stadtbereich sowie im Bereich Fannyhöh/Kastanienallee auf beiden Seiten der Gleisanlagen mit einer **Höhe von sechs Metern** errichtet werden. Im Bereich der Wohngebiete Gartenholz und Am Scharberg sind weitere sechs Meter hohe Lärmschutzwände auf der Westseite der Gleise geplant. Die Planungen für das restliche Stadtgebiet sehen die nahezu durchgehende Errichtung von drei bis vier Meter hohen Wänden vor, teilweise auch im Bereich von Landschaftsschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebieten. Alle Lärmschutzwände sollen nach der bisherigen Planung intransparent ausgeführt werden.

Die geplanten Lärmschutzwände würden etwa zur Hälfte auf Grünflächen, zu etwa 2/5 auf Wohnflächen und zu einem kleinen Teil auf Verkehrsflächen errichtet werden. Die Grünflächen befinden sich dabei überwiegend auf der Südhälfte des Gemeindegebiets und die Verkehrsflächen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs.

Maßnahmen am Gleis, etwa die Verwendung von Schienenstegdämpfern oder niedrigen Schallschutzwänden unmittelbar neben den Gleisen sind bislang **nicht** vorgesehen.

2. Der Planung liegt ein Schallgutachten des Ingenieurbüros LAIRM-Consult, Bargtheide, zu Grunde, das nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) auf dem seit 2014 geltenden Stand, erstellt worden sein soll. Die Berechnung geht von den für das Jahr 2025 prognostizierten Zugzahlen aus und unterstellt, dass es sich zu diesem Zeitpunkt bei 80% aller eingesetzten Fahrzeuge um moderne, leise Fahrzeuge handeln wird.

Ausweislich des Gutachtens sollen in Ahrensburg ohne Lärmschutzmaßnahme 4.200 Wohneinheiten unmittelbar vom Schienenlärm betroffen sein, sodass sie in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV fielen. Durch die Errichtung der Lärmschutzwände soll die Anzahl der Schutzfälle (Überschreitung der Richtwerte tags oder nachts je Wohneinheit) auf 260 reduziert werden. Bei einer Unterbrechung der Schallschutzwand im Bereich der Innenstadt soll es zu 1.080 Schutzfällen kommen. An diesen weiterhin stark belasteten Wohneinheiten sollen passive Schallschutzmaßnahmen – etwa durch verbesserte Schallisolierung von Fenstern, Wänden und Dächern – erforderlich sein (Entschädigungszahlungen).

Bei der Verwendung transparenter Lärmschutzwände, die in etwa das Vierfache herkömmlicher Lärmschutzwände kosten sollen, müssten weitere 250 Wohneinheiten mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden. Maßnahmen am Gleis sowie die Errichtung gleisnaher niedriger Lärmschutzwände werden in dem Gutachten offenbar wegen ungünstiger Kosten-Nutzen-Verhältnisse und zu geringer Lärminderungswirkung abgelehnt.

III.

Auswirkung der Lärmschutzmaßnahmen

Die Umsetzung der bisherigen Planung lässt folgende Auswirkungen im Bereich des Gebietes der Stadt Ahrensburg erwarten:

1. Beeinträchtigungen des Stadtbildes

Das Stadtbild von Ahrensburg und die Auswirkungen der Lärmschutzwände darauf stellen sich wie folgt dar:

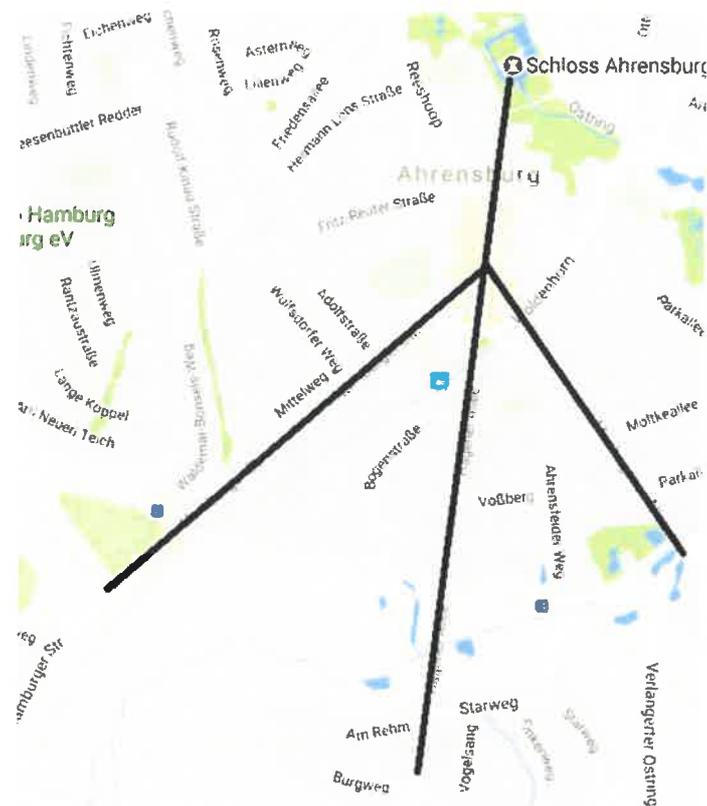
- a. Das Stadtbild von Ahrensburg wird seit Jahrhunderten durch das etwa 1585 errichtete **Schloss** mit seiner **Verbindung zur südlichen Innenstadt** geprägt. Die südliche Innenstadt besteht aus **überwiegend niedrigen Gebäuden**. Die Gebäude unterliegen teilweise dem Denkmalschutz.

Denkmalliste des Kreises Stormarn vom 08.06.2017, S. 1 – 5, abrufbar unter http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/LD/Downloads/Denkmallisten/Denkmalliste%20Stormarn.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

Dieser Bereich der Innenstadt geht in seiner Struktur auf Planungen zur Erweiterung der Anlagen des Ahrensburger Schlosses aus dem frühen 18. Jahrhundert zurück, nach denen Ahrensburg zu einer sog. Idealstadt umgestaltet werden sollte.

Vgl. *Lühning/Schadendorf*, Schloss Ahrensburg, 1991, S. 12.

Kernelement dieser 1766 abgeschlossenen Umgestaltung sind drei als Alleen ausgeführte Radialstraßen, die **Sichtachsen von mehreren Kilometern Länge** bis zur Siedlungsgrenze der Stadt, teils sogar darüber hinaus bilden.



(Abb. 1: historische Sichtachsen)

Die südliche Innenstadt und die mit ihr verbundenen Sichtbeziehungen tragen wesentlich zum **einheitlichen Gesamtbild** der Stadt bei, das durch die beschriebenen Strukturen und insbesondere die Sichtachsen geprägt ist.

- b. Die Stadt legt aus diesen Gründen bereits seit über 150 Jahren bei ihren Planungen und Nutzungen Wert darauf, diese Sichtachsen zu erhalten. Sie konnte dadurch erreichen, dass weder der Bau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck in den 1860er-Jahren, noch spätere städtebauliche oder verkehrliche Maßnahmen nennenswerten negativen Einfluss auf die Sichtachsen zwischen dem Schloss, der südlichen Innenstadt und den sich anschließenden Stadtbezirken ausübten.

In Bezug auf die Bahnstrecke konnte in Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn und später der DBN seit den 1980er-Jahren erreicht werden, dass neue Gleisquerungen von Straßen und Fußwegen nicht als Über- sondern als **Unterführung** gebaut wurden. Außerdem konnte der bereits im Rahmen des Bundesprogramms zur Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehene Bau von Lärmschutzwänden im Innenstadtbereich vermieden werden.

In Fortführung dieser Maßnahmen der Stadt ist in dem in Aufstellung befindlichen neuen **Flächennutzungsplan** der Stadt Ahrensburg die Sicherung der

historischen Sichtachsen und Wegebeziehungen als wesentliches Ziel der Stadtentwicklung vorgesehen.

Begründung zum Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Ahrensburg vom 13.10.2016, S. 110, abrufbar unter der Internetadresse http://www.ahrensburg.de/media/custom/2603_597_1.PDF?1479195137.

Das entspricht den Zielen des in 1974 aufgestellten bisherigen Flächennutzungsplans. Dort heißt es im Erläuterungsbericht:

„Hervorragende Ereignisse in der städtebaulichen Entwicklung Ahrensburgs waren der Bau des Schlosses und der Schloßkirche durch Peter Rantzau um 1595 und die Errichtung einer kleinen barocken Stadtanlage in den Jahren 1759 bis 1765 durch Heinrich Carl Schimmelmann. Schloß, Schloßkirche und die historische Stadtanlage mit Marktplatz, Großer Straße und den drei vom Rondeel gleichmäßig ausstrahlenden Alleen (Hamburger Straße, Hagener Allee, Manhagener Allee) prägen bis heute den Ahrensburger Kernbereich und sollen als Keimzelle Ahrensburgs und kulturhistorisch wertvolle städtebauliche Situation auch bei künftigen Sanierungsmaßnahmen erhalten bleiben.“ (S. 11)

Der Erläuterungsbericht ist abrufbar unter http://www.ahrensburg.de/media/custom/2603_1160_1.PDF?1497612020.

Der Bau der S-Bahn ist dort ebenfalls bereits angelegt:

„Zu einem späteren Zeitpunkt ist der Bau einer elektrischen S-Bahn auf eigenem Bahnkörper von Hamburg nach Ahrensburg parallel zur vorhandenen Bahnlinie vorgesehen. Diese S-Bahn-Strecke soll mindestens bis zum Kremerberggebiet durchgeführt werden und hier eine Abstellgruppe und einen Haltepunkt erhalten, der das Gewerbegebiet "Nord" und das geplante Wohngebiet Kremerberg bedient. Die erforderlichen Flächen für die S-Bahn und die Abstellanlage sind im Flächennutzungsplan als Bahngelände freigehalten.“ (S. 35)

- c. Durch die nun geplante Errichtung von sechs Meter hohen Lärmschutzwänden entlang der quer durch die Stadt verlaufenden Eisenbahnstrecke würden zwei der Sichtachsen unmittelbar hinter ihrem Ausgangspunkt **vollständig unterbrochen**. Dadurch würde das dargestellte Kernelement des Stadtbilds **zerstört**.



(Abb. 2: Abschneiden der Sichtachsen durch Lärmschutzwände (rot))

Zugleich würde die quer durch die Stadt verlaufende Lärmschutzwand, die teilweise die **Höhe der umstehenden Gebäude** erreichen würde, optisch und physisch die Stadt in **ihrem Kernbereich teilen**. Schließlich würde dem Bahnhofsgebäude von Ahrensburg, das zur Aufnahme in die Denkmalliste vorgesehen ist,

Interne Denkmalliste der Stadt Ahrensburg von Juli 2017; Objekt-ID 22804.

durch die Lärmschutzwände seine besondere architektonische Wirkung genommen, da es von den Wänden geradezu eingerahmt würde.



(Abb. 3: Aussehen des Bahnhofs Ahrensburg nach Errichtung der Lärmschutzwände)

2. Beeinträchtigung der städtebaulichen Planungen und Nutzungen

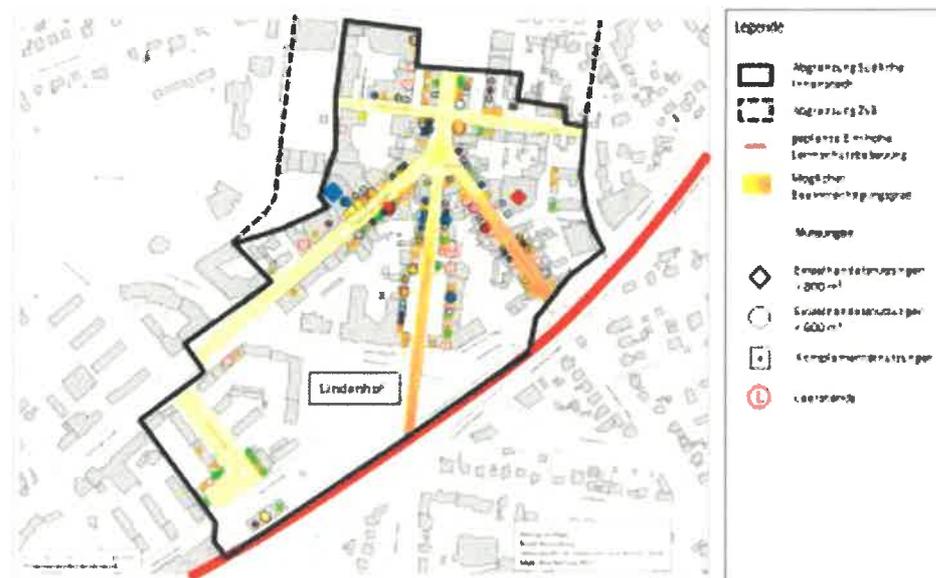
Aufgrund der Höhe und Lage der Lärmschutzwände sind weitere Folgen für das Umfeld der Bahnanlagen und die dortigen Nutzungen zu erwarten. Das kann schließlich Auswirkungen auf die wirtschaftliche Struktur im Gebiet der Stadt Ahrensburg haben.

- a. Im Umfeld der Lärmschutzwände sind durch den damit einhergehenden **Schattenwurf** und die Verwendung **undurchsichtiger Baumaterialien** dunkle und nur schwer einsehbare und dadurch sozial nur eingeschränkt kontrollierbare Bereiche zu erwarten. Es ist dadurch mit einem verminderten Sicherheitsgefühl oder sogar entsprechenden Vorfällen aufgrund der eingeschränkten Kontrolle zu rechnen. Dadurch würde ein breiter und mehrere Kilometer langer Streifen im Gemeindegebiet an Nutzbarkeit und Attraktivität für Bürger und Besucher einbüßen. Die Wirkungen der bisherigen städtebaulichen Planungen und Maßnahmen, die zu einer positiven Entwicklung des Bahnumfelds hin zu einer Gegend geführt haben, in der sich Menschen gerne aufhalten, würden im Bereich des Streifens beeinträchtigt.
- b. Da die geplanten Lärmschutzwände auch unmittelbar an den Grenzen der historischen südlichen Innenstadt, die zugleich Kernelement des Einzelhandels in Ahrensburg ist, verlaufen sollen, würde sich der Schattenwurf und die Blockade von Sichtbeziehungen auch auf diesen Bereich erheblich auswirken, so dass zu befürchten ist, dass die Attraktivität des Einzelhandels und der dortigen Dienstleistungen unter der Errichtung der Lärmschutzwände leiden würde. Eine Untersuchung der genauen Auswirkungen auf den Einzelhandel hat insoweit ergeben, dass vor allem die beiden Straßenzüge Manhagener Allee

und Hagener Allee an Lagequalität und in der Folge Frequentierung und Umsatz einbüßen würden. Die Untersuchung erwartet dadurch für die südliche Innenstadt einen **trading-down-Strudel** (fortschreitender Imageverfall).

Wirtschaftliche Auswirkungen bisheriger Lärmschutzmaßnahmen auf den Essenshandel in der südlichen Innenstadt von Ahrensburg

3. Mögliche Beeinträchtigung durch geplante Lärmschutzbebauung in der südlichen Innenstadt von Ahrensburg



(Abb. 4: Auszug aus der Präsentation der GMA vom 12.07.2017)

Eine Beeinträchtigung der zentralörtlichen Versorgungsfunktion der Innenstadt ist nach der Untersuchung hingegen voraussichtlich nicht zu erwarten.

3. Auswirkungen auf den Brand- und Katastrophenschutz

Aufgrund des Ausbaus der Infrastrukturanlagen kann das Vorhaben Auswirkungen auf den Brand- und Katastrophenschutz haben. Gleiches gilt für die Durchschneidung des Gemeindegebietes durch die Lärmschutzwände und die Abschottung der (auszubauenden) Infrastrukturanlagen durch die Wände.

- a. Bisher liegen uns noch keine Detailpläne vor, um die genaue Gestaltung der Lärmschutzwände und das Sicherheitskonzept der DBN bewerten zu können. In den jüngeren Planfeststellungsbeschlüssen des EBA hat sich die Behörde dabei an den Vorgaben einer Verwaltungsvorschrift, der sog. VV Freie Strecke orientiert. Daraus ergeben sich Vorgaben insbesondere für die Breite von Türen in Lärmschutzwänden (1,60 m) sowie deren Abstand voneinander (alle 1.000 m).

Diese Gestaltung ist – neben anderen Beanstandungen – bei einem Ausbauprojekt im Bereich der niederländischen Grenze von den dortigen Feuerwehren als unzureichend gerügt worden. Insbesondere wurden eine Türbreite von 2,50 m und ein Abstand von maximal 200 m verlangt. Darüber hinaus gab es die Forderung nach Öffnungen für die Löschwasserversorgung alle 100 m.

- b. Bisher ist uns nicht bekannt, ob neben Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes im Bereich der Eisenbahnanlagen evtl. auch die diesbezügliche Aufgabenwahrnehmung der Stadt im übrigen Gemeindegebiet in der Nähe der Gleisanlagen beeinträchtigt wird. Das könnte sich aus einer beeinträchtigten Zugänglichkeit dieser Bereiche ergeben.

IV.

Alternative Lärmschutzmöglichkeiten

Es sind von der bisherigen Planung abweichende Lärmschutzmaßnahmen denkbar, bei denen die vorangehend beschriebenen Auswirkungen verringert oder sogar vollständig verhindert werden könnten.

1. In Betracht kommt zunächst eine **geringere Höhe** der geplanten Lärmschutzwände. Diese würde allerdings nicht verhindern, dass die Sichtachsen unterbrochen würden. Das gilt auch für eine mögliche Beeinträchtigung der Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes. Verringern würden sich hingegen die Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl und die Beeinträchtigung der baulichen Nutzungen im Nahbereich der Bahnanlagen, da die Verschattung und die Unterbrechung der Einsichtsmöglichkeiten im Sinne der sozialen Kontrolle geringer ausfielen. Die Lärmbelastung wäre im Gegenzug höher.
2. Denkbar sind des Weiteren Lärmschutzwände, die in **unmittelbarer Gleisnähe** errichtet werden und eine Höhe von nur 0,6 bis 0,8 Meter aufweisen. Die Beeinträchtigungen durch die 6 m hohen Lärmschutzwände am Rande des Gleisbereichs könnten dadurch weit überwiegend vermieden werden. Die Schallimmissionen lassen sich dadurch reduzieren, was allerdings nach dem Gutachten der ted GmbH hinter den Wirkungen von 6 m hohen Schallschutzwänden zurückbleibt. Zwei Varianten der niedrigen Schallschutzwandsysteme sind **befristet zugelassen**.

Zulassungsbescheide des Eisenbahn Bundesamtes vom 15.12.2016 – 21.51-21izbia/024-2101#010-(019/15-ZUL –, mit einer Befristung bis zum 31.12.2021 und vom 12.05.2017 21.51-21izbia/028-2101#004-(008/17-ZUL) –, Befristung bis 31.05.2022, jeweils abrufbar unter www.eba.bund.de.

3. Soweit die vorgenannten Maßnahmen nicht ausreichen sollten, um den Anforderungen des Immissionsschutzrechtes zu genügen, könnten sie durch Maßnahmen am Gleis, etwa durch den Einsatz von **Schienenstegdämpfern** ergänzt werden. Eine Variante der Schienenstegdämpfer ist befristet bis zum 31.12.2019 zugelassen.

Zulassungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 12.11.2014 – 21.63-21izbo/019-2101#007 –, abrufbar unter www.eba.bund.de.

4. Neben den vorgenannten alternativen Maßnahmen empfiehlt die Untersuchung der ted GmbH eine Ergänzung um das sog. **besonders überwachte Gleis**. Dabei können durch regelmäßige Schleifarbeiten die Emissionen des Rad-Schiene-Systems reduziert werden.
5. Nach der Untersuchung der ted GmbH führt eine **Kombination** der alternativen Schallschutzmöglichkeiten zur deutlichen Reduzierung der Schallimmissionen. Dabei sind die im Innenstadtbereich vorhandenen Gebäude und natürlichen Gegebenheiten noch nicht berücksichtigt. Werden diese einbezogen, fallen die Immissionen noch einmal deutlich geringer aus. Voraussichtlich lassen sich damit die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV allerdings auch dann nicht vollständig einhalten, sodass ergänzend **passive Schallschutzmaßnahmen** an betroffenen Gebäuden vorgesehen werden müssten. Der genaue Umfang dieser sog. Schutzfälle konnte mangels hinreichender Datenlagen noch nicht bestimmt werden.

D.

Rechtsslage

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ist auf Lärmschutzwände im Bereich der Sichtachsen der Stadt Ahrensburg zu verzichten, wenn die Errichtung der Lärmschutzwände gegen zwingende rechtliche Vorgaben verstoßen würde oder abwägungsfehlerhaft wäre. Den Verzicht kann die Stadt verwaltungsgerichtlich durchsetzen, falls durch eine entsprechend fehlerhafte Entscheidung subjektive Rechte der Stadt verletzt würden.

Vgl. *Kramer*, in: Kunz/ders., Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1 Erl. zu § 18e AEG Rn. 17.

Ebenfalls in Betracht kommt ein Anspruch auf Reduktion der Höhe der Wände, Verwendung transparenter Materialien und/oder Unterbrechungen der Wände, um die Sichtachsen zu wahren. Sollten auftretende Konflikte nicht lösbar sein, ist sogar die Aufhebung eines entsprechenden Planfeststellungsbeschlusses denkbar.

Zur Prüfung derartiger Ansprüche ist zunächst die Reichweite der sich daraus für die Stadt ergebenden Rechtsschutzmöglichkeiten zu bestimmen (I.). Anschließend sollen die einzelnen möglichen Rechtsverstöße und durch die aktuelle Planung betroffenen Belange der Stadt untersucht werden (ab II.). Schließlich ist die Erheblichkeit etwaiger Planungsfehler zu prüfen (IX.).

I.

Reichweite des Rechtsschutzes der Stadt Ahrensburg

Eine Verletzung von Rechten der Stadt durch einen Planfeststellungsbeschluss kann sich sowohl aus Verstößen gegen zwingend zu beachtende Vorgaben als auch Verstößen gegen die Vorgaben des Abwägungsgebotes aus § 18 S. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ergeben.

Kramer, in: Kunz/ders., Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1 Erl. zu § 18e AEG Rn. 17.

1. Wie weit die gerichtliche Kontrolle bei zwingenden Vorgaben reicht, hängt vom jeweiligen subjektiven Recht ab. Bei der Stadt Ahrensburg können sich subjektive Rechte in erster Linie aus der **Selbstverwaltungsgarantie** nach Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein (LVerf) oder **einfachrechtlichen Rechtspositionen** – wie dem Grundstückseigentum – ergeben.

Nach herkömmlicher Auffassung kommt einer Gemeinde als Grundstückseigentümer allerdings **kein Recht auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung** zu,

da sich dieses aus dem Grundrechtsschutz nach Art. 14 GG ergibt, der den Gemeinden als Teil des Staates nicht zusteht.

BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002 – 9 VR 14/02 –, Rn. 17, zitiert nach JurionRS 2002, 22881; BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 17, JurionRS 1999, 15344; *Hoppe/Schlarman/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 611; *Steinberg/Wickel/Müller*, Fachplanung, 2012, § 6 Rn. 127.

Eine Gemeinde kann zudem keine Rechtspositionen ihrer Gemeindemitglieder stellvertretend geltend machen.

BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002 – 9 VR 14/02 –, Rn. 17, zitiert nach JurionRS 2002, 22881; BVerwG, Urt. v. 12.04.2000 – 11 A 18.98 –, Rn. 99 f., zitiert nach JurionRS 2000, 17630; BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 40, JurionRS 1999, 15344; VGH Bayern, Urt. v. 11.03.2005 – 22 A 04.40063 –, Rn. 25, zitiert nach JurionRS 2005, 11546; *Kramer*, Planung von Eisenbahninfrastrukturen – Rechtsschutz von Verbänden, Kommunen und Aufgabenträgern, in: Brauner/Kühlwetter, Eisenbahnrechtliche Beiträge, Band 7, 2016, S. 24, 25.

Diese müssten deshalb mögliche Rechtsverletzungen selbst geltend machen und insbesondere rechtzeitig im anstehenden Anhörungsverfahren nach § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (VwVfG) Einwendungen erheben, um damit nicht ausgeschlossen zu werden (sog. Präklusion).

Das gilt gleichermaßen für die Stadt, die wie jeder sonstige Betroffene ihre **Einwendungen als solche** und **rechtzeitig** im Verfahren **geltend machen** muss. Diese müssen dabei die Beeinträchtigung von Grundstückseigentum im Einzelnen darlegen, da sie sich aus den genannten Gründen nicht auf einen Anspruch auf umfassende Prüfung berufen können.

Kramer, Planung von Eisenbahninfrastrukturen – Rechtsschutz von Verbänden, Kommunen und Aufgabenträgern, in: Brauner/Kühlwetter, Eisenbahnrechtliche Beiträge, Band 7, 2016, S. 24, 31.

2. Sofern man aus den noch zu betrachtenden Aspekten keine Verletzung wehrfähiger Rechte der Stadt aufgrund zwingender Bindungen bei der Planfeststellung entnehmen sollte, können die beeinträchtigten Interessen aufgrund des **Rechtes auf gerechte Abwägung** zu berücksichtigen sein und begründen bei einer Verletzung **Abwehrrechte** der betroffenen Gemeinde.

Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 2012, § 6 Rn. 133.

Soweit sich die Stadt deshalb auf Belange berufen kann, die in der Abwägung zu berücksichtigen sind, unterliegt die Abwägung dabei einer **eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle**, da nur sog. **Abwägungsmängel** für die gerichtliche Bewertung relevant sind. Das Abwägungsgebot verlangt nach diesen Grundsätzen, dass

- eine Abwägung überhaupt stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und
- weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

BVerwG, Beschl. v. 13.03.1995 – 11 VR 2/95 –, Rn. 26, JurionRS 1995, 13521; *Valendar/Wurster*, in: *Hermes/Sellner, AEG*, 2014, § 18 Rn. 143.

Verletzte subjektive Rechte der Stadt können sich aus solchen Abwägungsfehlern ergeben, wenn sie sich auf Belange der Stadt beziehen, die im Rahmen der Abwägung nicht oder im vorangehend dargestellten Sinne fehlerhaft berücksichtigt worden sind. Die Abwägungsmängel sind nach § 75 Abs. 1a S. 1 VwVfG schließlich nur dann erheblich, wenn sie **offensichtlich** sind und **Einfluss auf das Abwägungsergebnis** haben.

3. Die Reichweite der Kontrolle besagt noch nichts über die Folgen möglicher Verstöße. Abwägungsmängel und Form- und Verfahrensfehler führen nur dann zur Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 113 Abs. 1 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO), wenn sie sich nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren beheben lassen (§ 75 Abs. 1a S. 2 VwVfG). Das gilt nach der Rechtsprechung auch für verletzte zwingende Vorschriften, wenn eine Heilung durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren möglich ist.

BVerwG, Urt. 01.04.2004 – 4 C 2.03 –, Rn. 28, zitiert nach JurionRS 2004, 13296; *Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 641.

Es kommt auch eine Teilaufhebung in Betracht, wenn sich die Rechtsverletzung auf einen abtrennbaren Teil des Plans bezieht.

Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 647 f.

Schließlich gibt es noch die Variante, in der das Gericht nicht auszuschließen vermag, dass bei einer erneuten Abwägung der Planfeststellungsbeschluss aufrechterhalten bleibt. In diesem Fall wird lediglich die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses ausgesprochen.

Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 644 f.

II.

Abstandflächenrecht

Verstöße gegen zwingende Vorgaben durch die vorgesehenen Lärmschutzwände könnten sich zunächst für den Fall ergeben, dass die DBN Abstände nach dem Bauordnungsrecht nicht berücksichtigen sollte.

1. Die entsprechenden landesrechtlichen Vorgaben der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) sind im Rahmen einer Planfeststellung als sog. **Planungsleitsätze** zu berücksichtigen und lassen sich deshalb nicht im Rahmen der Abwägung überwinden.

Kramer, in: Kunz/ders, Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1, Erl. zu § 18 AEG Rn. 15.

Bei 6 m hohen Wänden gelten nach § 6 Abs. 5 LBO grundsätzlich Abstände vom 0,4-fachen der Wandhöhe. Abhängig von der nach Abs. 4 maßgeblichen Geländehöhe, die sich abstrakt nicht bestimmen lässt, wäre bei einer Wandhöhe von 6 m der **Mindestabstand von 3 m** einzuhalten. Sollte die Geländehöhe unterhalb der unteren Kante der Lärmschutzwände liegen, wären u. U. **größere Abstände** einzuhalten.

Die entsprechend zu berechnenden Abstände müssten grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück der Vorhabenträgerin nachgewiesen werden. Abweichend davon können sie nach § 6 Abs. 2 LBO bis zur Mitte insbesondere von Verkehrs- und Grünflächen liegen. Soweit anhand der uns vorliegenden Pläne ersichtlich, dürfte ein Großteil der an die Lärmschutzwände angrenzenden Bereiche derartige Zweckbestimmungen aufweisen.

2. Da uns keine detaillierten Unterlagen mit den im Einzelnen berechneten und eingezeichneten Abständen vorliegen, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass gegen diese Vorgaben verstoßen wird. Jede Überschreitung der vorgeschriebenen Flächen führte dann zu einem Rechtsverstoß, der im Klagewege geltend gemacht werden kann. Dabei kommt es nicht auf eine konkrete Beeinträchtigung an, sodass jede Unterschreitung der vorgeschriebenen Abstände auch nur im Zentimeterbereich zur Rechtsverletzung führt.

OVG NRW, Beschl. v. 05.03.2007 – 10 B 274/07 –, Rn. 15, JurionRS 2007, 33946; *Johlen*, in: Gädtke/Czepuck/ders./Plietz/Wenzel, BauO NRW, 2011, § 6 Rn. 42.

Die Einwendungen müssten dann vom jeweiligen Grundstückseigentümer erhoben und ggf. gerichtlich geltend gemacht werden. Das gilt gleichermaßen, sollten die Planungen Enteignungen vorsehen, was insbesondere zur Umsetzung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen notwendig sein kann.

III.

Denkmalschutz

Wehrfähige Positionen oder für die Abwägung relevante Belange können sich aus dem Denkmalschutz im Bereich der Innenstadt von Ahrensburg ergeben.

1. Nach den uns vorliegenden Informationen besteht (noch) kein Denkmalschutz der Sichtachsen im Bereich der Innenstadt von Ahrensburg sowie das Bahnhofsgebäude. Es ist deshalb nicht ersichtlich, dass Denkmalschutzbelange unmittelbar beeinträchtigt würden. Etwas anderes könnte für das Bahnhofsgebäude gelten, sollte dieses noch unter Schutz gestellt werden. Unterschutzstellungen nach Landesrecht hat eine Planfeststellungsbehörde **grundsätzlich zu berücksichtigen**.

OVG NRW, Urt. v. 18.08.1994 – 20 A 2935/92 –; *Kramer*, in: Kunz, Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1, Erl. zu § 18 Rn. 15; *Spannowsky*, Planfeststellung und Denkmalschutz, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts V, 2000, S. 65, 83.

2. Das spricht für die Möglichkeit, dass die daraus folgenden Belange in der Abwägung überwunden werden könnten. Zum Teil wird dabei verlangt, dass die landesrechtlichen Regelungen angewendet werden.

Spannowsky, Planfeststellung und Denkmalschutz, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts V, 2000, S. 65, 93,

Soweit die Ziele des Denkmalschutzes dabei den von Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 LVerf erfassten gemeindlichen Aufgaben entsprechen, kann eine Gemeinde diese Ziele zudem als Teil ihrer – verfassungsrechtlich geschützten – Aufgaben verfolgen.

BVerwG, Urt. v. 18.05.2001 – 4 CN 4/00 –, Rn. 11 f., zitiert nach JurionRS 2001, 18613; offengelassen bei BVerwG, Gerichtsbb. v. 03.06.2003 – 9 A 60.02 –, wobei ein darüber hinausgehender Schutz der Gemeinde ausdrücklich abgelehnt wird; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 333.

Aufgrund dieser Einordnung des Denkmalschutzes dürfte ein solcher Schutz jedenfalls keine über die Aspekte der Selbstverwaltungsgarantie hinausgehenden Positionen zugunsten der Stadt begründen, da diese einem besonderen verfassungsrechtlichen Schutz unterliegen. Inwieweit Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 LVerf geschützte Positionen begründen, ist im Anschluss gesondert zu untersuchen.

Der Denkmalschutz kann schließlich – unabhängig von der Möglichkeit der Stadt, sich darauf zu berufen – im Rahmen der Abwägung gegen eine Beeinträchtigung des Ortsbildes und der dortigen Gebäude einschließlich des Bahnhofs wirken.

IV.

Recht auf Erhaltung des Ortsbildes und Selbstgestaltung

Eine nach den zum Rechtsschutz dargelegten Grundsätzen wehrfähige Position der Stadt Ahrensburg könnte sich – unabhängig von etwaigen denkmalrechtlichen Bindungen – aus dem durch die Sichtachsen geprägten Ortsbild ergeben, die den Charakter der zentralen Bereiche der Stadt seit der Barockzeit ausmachen.

1. Unter dem insoweit zu betrachtenden Recht auf Erhaltung des Ortsbildes und die Selbstgestaltung einer Gemeinde wird das von besonderen Vorschriften unabhängige Recht einer Gemeinde verstanden, das **Gepräge und die Struktur des Ortes** selbst zu bestimmen.

BVerwG, Urt. v. 19.03.1976 – VII C 71.72 –, Rn. 20, zitiert nach JurionRS 1976, 14228; OVG Bautzen, Beschl. v. 21.04.2010 – 1 B 299/09 –; *Kirchberg/Boll/Schütz*, NVwZ 2002, 550, 556; *Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 600; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 333.

Aus den zahlreichen Einflüssen auf die Gestaltung von Gemeinden – beispielsweise durch die Landesplanung oder andere Vorgaben aus dem Bereich der Raumordnung – lässt sich dabei ableiten, dass der Schutz eingeschränkt ist. Das Selbstgestaltungsrecht ist deshalb als Teil der Selbstverwaltungsgarantie aufgrund der vielfältigen Bindungen der Gemeinden (nur) in einem **Kernbereich** geschützt. Es soll nach der Rechtsprechung deshalb dann betroffen sein, wenn **grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges**, der örtlichen **Struktur** und der **Identität** einer Gemeinde drohen.

BVerwG, Urt. v. 15.12.2006 – 7 C 1/06 –, Rn. 21, JurionRS 1987, 12597; BVerwG, Urt. v. 19.03.1976 – VII C 71.72 –, Rn. 20, zitiert nach JurionRS 1976, 14228, wonach eine Abwehr voraussetze, dass das Selbstgestaltungsrecht „innerlich ausgehöhlt und fast wertlos“ würde; BVerwG, Urt. v. 18.03.1987 – 7 C 28.85, BVerwGE 77, 128, 133; BVerwG, Urt. v. 18.03.1987 – 7 C 31.85 –, BVerwGE 77, 134, 138; OVG MV, Beschl. v. 09.01.2004 – 1 M 112/03 –; VGH München, Urt. v. 08.06.1989 – 8 B 87.308 –, BayVBl 1990, 48, 50; *Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 600; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 333.

2. Zunächst ist nach diesen Grundsätzen somit zu prüfen, was den Charakter der Stadt Ahrensburg bestimmt. Der innerstädtische Bereich der Stadt Ahrensburg ist seit mehreren hundert Jahren von der Stellung des **Schlosses mit seiner Verbindung zur südlichen Innenstadt** geprägt. Im Zusammenwirken mit den niedrigen Gebäuden im Innenstadtbereich macht das den Charakter der städtischen Struktur und Bebauung aus. Das genügt sogar dann den Anforderungen an den Schutz des Ortsbildes und der Selbstgestaltung, wenn man die planungsrechtlichen Konkretisierungen der

Schutzwürdigkeit von Ortsbildern betrachtet. Danach soll ein Ortsbild nicht automatisch dadurch schützenswert sein, weil es eine gewisse Einheitlichkeit bietet. Vielmehr soll eine besondere Charakteristik erforderlich sein, die über das Übliche hinausgeht.

VGH Bayern, Urt. v. 06.03.2009 – 22 A 07.40036 –, Rn. 25, zitiert nach JurionRS 2009, 12347 zur Frage, ob ein Modulgebäude eines Elektronischen Stellwerks das Ortsbild beeinträchtigt, dabei anknüpfend an BVerwG, Urt. v. 11.05.2000 – 4 C 14.98 – (ergangen zum Begriff des Einfügens im Rahmen des § 34 BauGB).

Das wird durch das Zusammenspiel von kilometerlangen Sichtachsen und der dadurch geschaffenen Struktur des Ortes u. E. erfüllt. Die Gestaltung weicht insbesondere von der verbreiteten Struktur eines ursprünglich von Stadtmauern geprägten Kernbereichs ab, der sich nach und nach durch Ansiedlung erweitert hat.

3. Dieses Ortsbild müsste durch die geplanten Schallschutzwände im Sinne der für einen Eingriff in den Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts beeinträchtigt werden.
 - a. Die geplanten Wände würden zwei der für das Gepräge zentralen vier Sichtachsen unterbrechen. Dadurch ginge auch das Zusammenwirken der vier Achsen mit einem zentralen Platz als Ausgangspunkt verloren. Der Kern der Gestaltung des Ortsbildes wäre dadurch stark betroffen.

Das dürfte sogar noch über die bloße Trennung von Ortsteilen durch den Neubau einer Eisenbahnstrecke auf einem dafür zu errichtenden quer durch ein Gemeindegebiet verlaufenden Damm hinausgehen, für den das Bundesverwaltungsgericht einen Eingriff in das Selbstgestaltungsrecht angenommen hat. Das wurde aus der erheblichen Beeinträchtigung des Ortsbildes und die endgültige Trennung bestehender Ortsteile abgeleitet.

BVerwG, Beschl. v. 05.12.1996 – 11 VR 8/96 –, Rn. 22, zitiert nach juris.

- b. Hinzu kommt die Höhe der Wände im Vergleich zu den angrenzenden Gebäuden. Insoweit ginge ebenfalls ein Teil des Charakters des Ortsbildes – über die bloße Unterbrechung der Sichtachsen hinaus – verloren. Auch dieser zweite Aspekt, der die Stadt Ahrensburg prägt, würde durch die vorgesehenen Wände somit beeinträchtigt.
 - c. An der durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigung dürfte die bereits vorhandene Eisenbahninfrastruktur nichts ändern, da sie durch ihre Gestaltung bislang die Sichtachsen nicht unterbricht. Vielmehr konnte bisher gerade bei den Planungen erreicht werden, dass auf das Ortsbild Rücksicht genommen wird.

Ein Ortsbild kann zudem auch dann beeinträchtigt sein, wenn die zu errichtende Eisenbahninfrastruktur eine lediglich zusätzliche Belastung darstellt, die wie ein „optischer Schandfleck“ wirkt. Wenn das Ortsbild bereits durch eine bestehende Eisenbahnstrecke vorgeprägt ist und auf Grund dessen schon nicht mehr einheitlich wirkt – was aufgrund der bisher geschützten Sichtachsen bei der Stadt Ahrensburg nicht einmal anzunehmen ist – muss eine Gemeinde **unnötige zusätzliche Belastungen** durch hinzukommende Eisenbahninfrastrukturanlagen **nicht hinnehmen**.

OVG Niedersachsen, Beschl. v. 24.09.2002 – 7 MS 180/02 – Rn. 17, zur Beeinträchtigung des Ortsbildes durch einen Eisenbahn-Funkmasten.

Sogar bei einer solchen Vorprägung ist nach der Rechtsprechung aus den verschiedenen in Betracht kommenden Bauausführungen die **Variante** zu wählen, die **mit dem Ortsbild am besten vereinbar** ist.

OVG Niedersachsen, Beschl. v. 24.09.2002 – 7 MS 180/02 – Rn. 17.

Aus den genannten Gründen ist voraussichtlich ein Eingriff in den Kernbereich des Selbstgestaltungsrechts der Stadt Ahrensburg anzunehmen. Ein solcher Eingriff ist dann zwingend in der Abwägung zu berücksichtigen.

BVerwG, Beschl. v. 05.12.1996 – 11 VR 8/96 –, Rn. 23, zitiert nach juris.

Welche Konsequenzen daraus für die Planung folgen, hängt von den weiteren betroffenen Belangen ab.

V.

Planungshoheit der Stadt Ahrensburg

Mit dem Ortsbild und den Nutzungen im Bereich der Bahnstrecke eng verbunden ist die Planungshoheit der Stadt Ahrensburg, die ebenfalls beeinträchtigt sein kann. Die Planungen und Einrichtungen einer Gemeinde können in einem solchen Fall subjektive Rechte im Sinne von §§ 42, 113 VwGO begründen.

1. Nach § 7 S. 1 BauGB ist die eisenbahnrechtliche Fachplanung an den **Flächennutzungsplan der Gemeinde** anzupassen (Anpassungsgebot). Es besteht dabei die gleiche Bindung wie für die Aufstellung von Bebauungsplänen. Eine Fachplanung wie diejenige der DBN beim Neubau der S4 ist deshalb so zu gestalten, dass sie als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten kann. Mit dem Begriff des Entwickelns ist dabei eine gewisse Gestaltungsfreiheit verbunden, soweit die Planung nicht der

Grundkonzeption des Flächennutzungsplans widerspricht und sich die Abweichungen vom Flächennutzungsplan aus dem **Übergang in eine stärker verdeutlichende Planstufe** rechtfertigen.

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – BVerwG 9 A 13.09 –, Rn. 39, zitiert nach JurionRS 2010, 34539; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 125.

Die Vorschrift dient dabei der **Planungshoheit der betroffenen Gemeinde**.

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – BVerwG 9 A 13.09 –, Rn. 36 ff., zitiert nach JurionRS 2010, 34539; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 125.

Nach der ständigen Rechtsprechung vermittelt die Planungshoheit – über das Anpassungsgebot hinaus – eine **wehrfähige und in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition** gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt.

BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. Rn. 37, zitiert nach JurionRS 1999, 15344; BVerwG, Beschl. v. 05.12.1996 – 11 VR 8/96 –, Rn. 21, zitiert nach juris; BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 26/94 –, Rn. 27, zitiert nach juris; BVerwG, Urt. v. 27.03.1992 – BVerwG 7 C 18.91 –, Rn. 15, zitiert nach JurionRS 1992, 12997; *Koppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 595.

Das gilt auch dann, wenn die Planungen (noch) nicht mit einem Bebauungsplan umgesetzt worden sind.

Vallendar/Wurster, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 338.

Insoweit genügt die Konkretisierung und Manifestierung durch einen Planaufstellungsbeschluss.

Koppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 596.

Darüber hinaus sind selbst ganz allgemeine, noch nicht näher konkretisierte Planungen einer Gemeinde durch ihre Planungshoheit geschützt. Je unkonkreter die Planung ausgestaltet ist, desto weniger genau muss sie zwar im Rahmen fremder Fachplanung berücksichtigt werden, sie darf jedoch jedenfalls nicht ohne Notwendigkeit vollständig behindert oder gar verhindert werden.

BVerwG, Beschl. v. 26.09.2013 – 4 VR 1/13 –, Rn. 49, zitiert nach Juris; BVerwG, Beschl. v. 05.12.1996 – 11 VR 8/96 –, Rn. 21, zitiert nach Juris; BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 26/94 –, Rn. 28, zitiert nach Juris.

Im Übrigen gilt hinsichtlich der gegenseitigen Beachtung von Fachplanung und kommunaler Planung wechselseitig das **Prioritätsprinzip**. Diejenige Stelle, die später mit ihrer Planung beginnt, muss daher auf bereits bestehende Planung der anderen Stelle Rücksicht nehmen.

BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 26/94 –, BVerwGE 100, 388, 394; *Mehde*, in: Maunz/Düring (Hrsg.), GG, Stand Dezember 2016, Art. 28, Rn. 60.

2. Sowohl dem **Flächennutzungsplan von 1974** als auch dem **aktuellen Entwurf** lässt sich entnehmen, dass die Stadt Ahrensburg in den Sichtachsen ein zentrales Strukturelement sieht und schützen will. Der Schutz dieser Prägung zeigt sich zudem darin, dass diese Elemente **über mehrere hundert Jahre erhalten** geblieben sind. Insbesondere hat sich diese Planung der Gemeinde bei der **bisherigen Gestaltung der Verkehrswege** einschließlich der Eisenbahninfrastrukturanlagen von der Stadt durchsetzen lassen. Die Wahrung der Sichtachsen lässt sich deshalb als von der Planungshoheit der Gemeinde geschützt feststellen.

Dem dürfte die Darstellung von Flächen für den Bau der S-Bahn im Flächennutzungsplan nicht entgegenstehen, wie die derzeitige Situation zeigt. Denn eine Unterbrechung der Sichtachsen konnte bislang gerade verhindert werden. Die planerische Vorstellung der Stadt wird deshalb stets von einem solchen verträglichen Nebeneinander ausgegangen sein und nicht eine Zerstörung der Sichtbeziehungen durch Eisenbahnanlagen vorhergesehen oder gar akzeptiert haben.

Für den Vorrang dieses Konzepts dürfte mit Blick auf das Prioritätsprinzip auch die lange Geschichte dieser städtebaulichen Gestaltung sprechen, wenn auch der Ausbau der S-Bahn im Flächennutzungsplan parallel erwähnt wird.

3. Wie schon im Zusammenhang mit dem Recht auf Selbstgestaltung dargestellt, würden die vorgesehenen Schallschutzwände das Element der Sichtachsen und damit das Gepräge des innerstädtischen Bereichs der Stadt Ahrensburg zerstören. Das könnte folglich auch nicht mehr als Fortentwicklung des Flächennutzungsplans angesehen werden, da dies einen **Bruch mit der Grundkonzeption** (nicht nur) aus dem Flächennutzungsplan darstellen würde – sofern man nicht aus dem vorangehend diskutierten Nebeneinander kollidierender Ziele etwas anderes schließt.

Ein Verstoß gegen die Rechte einer Gemeinde aus der verfassungsrechtlichen Planungshoheit und insbesondere gegen das Anpassungsgebot aus § 7 BauGB verletzt die subjektiven Rechte der Gemeinde. Zugleich wird durch einen Verstoß die Fehlerhaftigkeit der Abwägung begründet.

BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. Rn. 53 f., zitiert nach JurionRS 1999, 15344;

Abschließend kann das wiederum erst unter Berücksichtigung der weiteren Gesichtspunkte bewertet werden, soweit anhand der bisher nur im Groben bekannten Planung möglich.

VI.

Beeinträchtigung der kommunalen Wirtschaftsstruktur

Die nachteiligen Wirkungen auf die städtebaulichen Nutzungen im Bereich der geplanten Lärmschutzwände könnten auch dadurch Rechte der Stadt verletzen, dass sie die kommunale Wirtschaftsstruktur beeinträchtigen.

1. Nicht ausreichend ist nach der Rechtsprechung für eine relevante Belastung eine bloß nachteilige Wirkung. Es bedarf vielmehr **massiver und nachhaltiger Beeinträchtigungen**.

BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, JurionRS 1999, 15344; *Vallendar*, UPR 2003, 41, 42; *Kirchberg/Boll/Schütz*, NVwZ 2002, 550, 551; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 334.

Das wird beispielsweise von einer entsprechenden Verschlechterung der Wirtschaftszweige erfüllt, wenn eine Gemeinde durch Landwirtschaft und Fremdenverkehr geprägt ist.

BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 42, zitiert nach JurionRS 1999, 15344; *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 334.

2. Eine derart grundlegende Beeinträchtigung dürfte sich aus den zu erwartenden „Angsträumen“ und verschatteten Bereichen an den Lärmschutzwänden noch nicht ableiten lassen. Allerdings lässt die Untersuchung der GMA neben den Beeinträchtigungen des Einzelhandels und von Dienstleistungen im südlichen Bereich der Innenstadt ein drohender trading-down-Effekt entnehmen, der über die Belastung einzelner Objekte hinausgeht. Derartige Auswirkungen sind deshalb im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 42, zitiert nach JurionRS 1999, 15344.

Die nachteiligen Auswirkungen auf die südliche Innenstadt hinsichtlich der Strukturen von Einzelhandel und Dienstleistungen sprechen neben den Aspekten der Selbstgestaltung und Planungshoheit für die Forderung der Stadt Ahrensburg, auf die 6 m hohen Schallschutzwände zu verzichten.

VII.

Brand- und Katastrophenschutz

Rechte der Stadt könnten weiterhin verletzt sein, wenn die Stadt durch den Neubau der S4 und die damit verbundene Errichtung der geplanten Lärmschutzwände hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes unangemessen benachteiligt würde.

1. Der Brand- und Katastrophenschutz zählt nach § 2 des schleswig-holsteinischen Brandschutzgesetzes (BrSchG) zu den Selbstverwaltungsaufgaben der Gemeinden. Das dürfte eine Zuordnung zu den von Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 LVerf geschützten Selbstverwaltungsangelegenheiten der Gemeinden erlauben. Eine Beeinträchtigung der Wahrnehmung dieser Aufgabe kann deshalb mit der Selbstverwaltungsgarantie unvereinbar sein und damit zugleich eine Verletzung der subjektiven Rechte der Gemeinde ergeben.

BVerwG, Ur. v. 28.04.2016 – 9 A 8/15 –, Rn. 15, zitiert nach JurionRS 2016, 24159; BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005 – 9 B 43/04 –, Rn. 24, JurionRS 2005, 15341.

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beschränkt die Rechtsschutzmöglichkeiten der Gemeinden auf Basis dieser Zuordnung allerdings. Es ergebe sich daraus **kein Anspruch auf Durchsetzung eines bestimmten Rettungs- oder Sicherheitskonzepts** bei planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen. Das bauliche Sicherheitskonzept habe lediglich Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen bei Schadensfällen, zu denen die Feuerwehr verpflichtet sei. Darauf habe sie sich grundsätzlich einzustellen.

BVerwG, Beschl. v. 15.12.2016 – 3 VR 4.16 –, Rn. 14, zitiert nach JurionRS 2016, 31623; BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 – 9 B 43.04 –, Rn. 24.

Eine Klagebefugnis der Gebietskörperschaft kann hingegen bestehen, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Vorhaben die **Erfüllung der Selbstverwaltungsaufgabe wesentlich erschwert**.

BVerwG, Beschl. v. 15.12.2016 – 3 VR 4.16 –, Rn. 14, zitiert nach JurionRS 2016, 31623; BVerwG, Ur. v. 28.04.2016 – 9 A 11.15 – Rn. 13, 18.

2. Die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur obliegt zunächst der DBN als gemäß § 4 Abs. 1 AEG für den sicheren Bau der Eisenbahninfrastruktur verantwortliches Unternehmen. Sie hat im Rahmen der Planung der Infrastruktur daher die Änderung der Gefahrenlage infolge der Infrastrukturmaßnahmen zu ermitteln, bewerten und ein **Sicherheitskonzept** mit den erforderlichen Maßnahmen zur Abwehr der neuen Gefahren zu erstellen.

Neue oder erhöhte Gefahren können sich insbesondere ergeben, durch

- nunmehr bis zu **vier parallele Gleise** statt zwei
- mit **Begegnungsverkehr**
- bei Zusammentreffen **verschiedener Verkehrsarten**,
- bei einer Zunahme des Schienengüterverkehrs und
- der transportierten **Gefahrgüter**,
- eine erschwerte Zugänglichkeit von Unfallstellen im Gleisbereich durch die **zusätzlichen Gleise** und **Lärmschutzwände** sowie
- einen erschwerten Zugang zu gleisnahen Gebäuden in Folge der **Lärmschutzwände**.

3. Ob die Planungen den Sicherheitsanforderungen aufgrund der eisenbahnrechtlichen Bindungen der DBN genügen, kann vor der Offenlage nicht bewertet werden. Eine Verletzung von Rechten der Gemeinde müsste dann aus der Beeinträchtigung des Brand- und Katastrophenschutzes bzw. der Einrichtung einer städtischen Feuerwehr abgeleitet werden. Voraussichtlich werden dazu nicht die Erschwernisse bei Rettungs-, Bergungs- oder Löscharbeiten im Bereich der Betriebsanlagen der Eisenbahn genügen.

Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.12.2016 – 3 VR 4.16 –, Rn. 14, zitiert nach JurionRS 2016, 31623; BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 – 9 B 43.04 –, Rn. 24.

Ein fehlendes oder unzureichendes Sicherheitskonzept könnte schließlich noch die Verletzung von Rechten der Stadt aufgrund der umweltrechtlichen Vorgaben begründen. Sowohl die Umweltprüfung als auch das Abwägungsgebot verlangen eine Berücksichtigung sowohl der Eintrittswahrscheinlichkeit von Schadensfällen als auch der dabei drohenden Folgen.

BVerwG, Ur. v. 26.06.2014 – 4 C 2.13 –, Rn. 21 f., zitiert nach JurionRS 2014, 22002.

Belastungen der Stadt mit zusätzlichen oder neuen Risiken sind vor diesem Hintergrund im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu prüfen. Sie können ebenfalls gegen die Errichtung der Schallschutzwände sprechen und bei der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen sein.

VIII.

Schutzansprüche Dritter

Die genannten Gesichtspunkte könnten sich im Rahmen der Abwägung zugunsten der bisher vorgesehenen Lärmschutzwände überwinden lassen, falls die Lärmschutzwände notwendig sind, um anderenfalls eintretende Rechtsverletzungen Dritter zu verhindern. Das ist namentlich dann der Fall, wenn die betroffenen Dritten einen Anspruch auf die Lärmschutzwände haben, da anderenfalls ihre Rechte aus dem Immissionsschutzrecht verletzt würden. Die dortigen Vorgaben sind als drittschützend anerkannt und können somit grundsätzlich verwaltungsgerichtlich durchgesetzt werden.

OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13.OVG –, zitiert nach JurionRS 2014, 13338; Jarass, BImSchG, 2015, § 41 Rn. 76.

1. Im Rahmen der Planfeststellung nach § 18 AEG sind auch die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen an das planfeststellungsbedürftige Vorhaben zu berücksichtigen. Dazu gehören die Grundanforderungen des § 22 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), wonach schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern sind, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Soweit danach schädliche Umwelteinwirkungen unvermeidbar sind, müssen sie auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Bei Verkehrsanlagen der Eisenbahn werden diese Anforderungen durch **§§ 41 – 43 BImSchG** sowie die **16. BImSchV** konkretisiert.
 - a. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen aus § 41 Abs. 1 BImSchG setzt den Bau oder die wesentliche (bauliche) Änderung einer Eisenbahn voraus. Dazu genügt nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV die Erweiterung um ein Gleis, sodass die Vorgaben der Verordnung auf den Neubau der S4 anwendbar sind, auch wenn man darin (lediglich) eine Gleiserweiterung der bisher vorhandenen Anlagen sehen kann.
 - b. Unbeachtlich ist dabei, ob und inwieweit die Änderung eines Verkehrswegs die Umwelteinwirkungen verursacht. Bei der Bewertung ist vielmehr immer die **Gesamtbelastung** zu berücksichtigen, die auf die Anlagen des gesamten Verkehrsweges einschließlich der bestehenden Komponenten zurückzuführen ist.

BVerwG, Urt. v. 15.03.2000 – 11 A 31/97 – Rn. 69, zitiert nach JurionRS 2000, 17670; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 23.12.2014 – 8 B 11123/14 –; VGH Bayern, Urt. v. 25.02.2003 – 22 A 02/40013 –; Jarass, BImSchG, § 41, Rn. 34.

- c. Es gelten dann die **Immissionsgrenzwerte** nach § 2 der 16. BImSchV. Danach sind beispielsweise in reinen und allgemeinen Wohngebieten Werte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) sowie in Kern- und Mischgebieten 64 dB(A) bzw. 54 dB(A) einzuhalten. Soweit im Bereich der Stadt Ahrensburg bauliche

Anlagen im Außenbereich betroffen sind, sind diese gem. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV nach ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Der für die Einhaltung der Grenzwerte maßgebliche Beurteilungspegel ist gem. § 4 der 16. BImSchV nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV (sog. **Schall 03**) zu berechnen. Dabei ist mit Wirkung zum 01.01.2015 der sog. **Schienenbonus entfallen**, der einen Abzug von 5 dB(A) im Vergleich zum Straßenverkehrslärm erlaubte.

Die Vorgaben für die Berechnung sehen bisher nicht die Berücksichtigung aller denkbaren Schallschutzmaßnahmen vor. Abweichende Bahntechnik oder schalltechnische Innovationen dürfen gem. § 5 Abs. 1 der 16. BImSchV bei der Berechnung des Beurteilungspegels nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde in einem Verfahren nach Maßgabe der Abs. 2 bis 4 für die Berechnung akustische Kennwerte festgelegt hat.

Im Rahmen der Abwägung sind schließlich auch unterhalb der angegebenen Werte auftretende Belastungen zu berücksichtigen. Das lässt sich beispielsweise der jüngsten Entscheidung des OVG NRW zur Betriebszeitenverlängerung am Flughafen Dortmund entnehmen, bei der die Bezirksregierung sich lediglich auf die Einhaltung von Grenzwerten gestützt hatte.

OVG NRW, Ur. v. 03.12.2015 – 20 D 78/14.AK, 79/14.AK, 95/14.AK, 98/14.AK –, s. Pressemitteilung des OVG NRW vom 03.12.2015, abrufbar unter www.ovg.nrw.de.

- d. Aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV folgt dabei, dass die Einhaltung der genannten Grenzwerte als **zwingendes Recht** zu beachten ist. Diese Pflicht wird allerdings in § 41 Abs. 2 BImSchG dahingehend eingeschränkt, dass ausnahmsweise von diesem Maßstab abgewichen werden kann, wenn sich die Kosten der gebotenen Maßnahmen als unverhältnismäßig darstellen. In diesem Fall ist die gegenüber dem sog. Vollschutz gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Lärmsituation zu ermitteln. Eine solche Abweichung kann sich im Rahmen der Abwägung schließlich als notwendig erweisen, um insbesondere den **Belangen der Stadtbildpflege, drohenden Verschattungen oder Sichtbeeinträchtigungen** sowie anderen öffentlichen Belangen zu genügen.

BVerwG, Ur. v. 08.09.2016 – 3 A 5.15 – Rn. 58; OVG Rheinland-Pfalz, Ur. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13.OVG –, zitiert nach JurionRS 2014, 13338.

2. Aus diesen Vorgaben könnte sich für den Bau der S4 die Notwendigkeit ergeben, die bisher geplanten Schallschutzwände vorzusehen, wobei auch die Mehrverkehre in Folge der Verwirklichung des Fehmarnbelt-Tunnels zu berücksichtigen wären, die die Eisenbahnstrecke im Bereich Ahrensburg nutzen werden.

- a. Dass die genannten Grenzwerte nur eingehalten werden, wenn die vorgesehenen Schallschutzwände errichtet werden, erscheint nach der Untersuchung der ted GmbH als wahrscheinlich. Eine endgültige Aussage wird sich aber erst an Hand des uns noch nicht zur Verfügung stehenden Gutachten im Auftrag der DBN tätigen lassen. Daraus folgt jedoch nicht die Notwendigkeit einer entsprechenden Gestaltung des Lärmschutzes, da der beschriebene Maßstab des Immissionsschutzrechts verlangen dürfte, auch „**alternative Schallschutzmaßnahmen**“ zu prüfen, um die Abwägung zwischen dem Vollschutz und etwaig unverhältnismäßigen Kosten sowie den gegenläufigen Belangen herzustellen.

OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13.OVG –, zitiert nach JurionRS 2014, 13338, noch zur Fassung der 16. BImSchV ohne die Regelung in § 5.

Zu diesen Maßnahmen gehören niedrige Schallschutzwände (nSSW) sowie transparente Schallschutzelemente, die Verschattungen und Sichtbehinderungen verringern können.

OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13.OVG –, zitiert nach JurionRS 2014, 13338.

- b. Das Bundesverwaltungsgericht folgert aus der Ende 2014 erfolgten Regelung zu derartigen Maßnahmen in § 5 der 16. BImSchV allerdings, dass nur solche Maßnahmen verpflichtend vorgesehen werden können, die dem **Stand der Technik** entsprechen. Dazu sollen innovative Maßnahmen, die sich **noch in der Erprobung** befinden bzw. noch nicht allgemein zugelassen sind, **nicht zählen**.

BVerwG, Urt. v. 08.09.2016 – 3 A 5.15 – Rn. 58.

Die seitens der Stadt vorgeschlagenen Maßnahmen (s. o. unter IV.), befinden sich zwar nicht mehr in der Phase der Betriebserprobung, sind nach heutigem Stand zwar nur **befristet zugelassen**. Der Wortlaut des § 3 Abs. 6 BImSchG, wonach „**fortschrittliche Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen**“ einzusetzen sind, spricht jedoch sogar für die Berücksichtigung von Maßnahmen, die u. U. noch nicht im Betrieb erprobt wurden. Es könnte dann ausreichen, dass keine Erkenntnisse bestehen, die für ein unangemessen hohes Risiko im Betrieb sprechen.

OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13 – zitiert nach JurionRS 2014, 13338; *Jarass*, in: ders., BImSchG, 2015, § 41 Rn. 57; *Bracher*, in: Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand September 2016, § 41 Rn. 65; *Storost*, in: Ule/Laubinger/Repkewitz, BImSchG, § 41 Rn. C 28; *Feldhaus*, Beste verfügbare Techniken und Stand der Technik, NVwZ 2001, 1, 3,

Das OVG Rheinland-Pfalz formulierte konkret in Bezug auf niedrige Lärmschutzwände:

„[Es] ist der Beklagten anzuraten, [...] auch die Möglichkeit der Errichtung einer (vom Kläger favorisierten) gleisnahen Niedrighschallschutzwand [...] zu prüfen. Nach Auffassung des Senats kann die Ablehnung des Einsatzes einer solch innovativen Maßnahme des aktiven Schallschutzes nicht [...] maßgeblich darauf gestützt werden, dass niedrige Schallschutzwände als Neuentwicklung in der derzeitigen Fassung der Schall 03 noch nicht als anerkannte Maßnahme des aktiven Schallschutzes vorgesehen sind. [...]“

Danach wird es zunächst darauf ankommen, zu prüfen, ob dem Einsatz einer niedrigen Schallschutzwand in dem genannten Bereich etwa zwingende technische Gründe entgegenstehen. Ist dies nicht der Fall, dürfte zu ermitteln sein, ob eine niedrige Schallschutzwand [...] tatsächlich geeignet wäre, einen wirksamen Lärmschutz zu bieten, ohne gravierende Folgewirkungen negativer Art für Dritte aufzuweisen, und ob die Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen bei dieser Maßnahme insbesondere auf unter Berücksichtigung etwaiger zusätzlicher Kosten für ergänzenden passiven Schallschutz an Anwesen Dritter gegeben ist.“

OVG Rheinland-Pfalz, Ur. v. 26.03.2014 – 8 C 10763/13 – zitiert nach JurionRS 2014, 13338.

Im Rahmen der Abwägung nach § 41 BImSchG könnten deshalb erst recht Maßnahmen zu erwägen sein, bei denen die reine Betriebserprobungsphase bereits abgeschlossen und eine Genehmigung der Eisenbahnaufsicht – wenn auch befristet – bereits erteilt ist. Das dürfte auch nicht zwingend der Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts widersprechen, das sich dem Wortlaut nach wohl auf die im damaligen Verfahren unwiderlegt gebliebene Aussage der DBN stützt, dass die geplanten Maßnahmen (hier Schienenstegdämpfer und hochelastische Schienenbefestigungen) nicht einsatzbereit seien, weil sie – was angesichts der bereits am 12.11.2014 erteilten Genehmigung für eine Version des Schienenstegdämpfers allerdings verwundert – weder ausgereift noch zugelassen seien.

3. Es besteht somit die Möglichkeit, dass sich die Belange der Stadt Ahrensburg gegenüber den Notwendigkeiten, aktive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, durchsetzen. Voraussichtlich lassen sich dabei die alternativen Schallschutzmaßnahmen nutzen, um möglichst weitgehend den Vollschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG herzustellen.

Die Bedeutung der Sichtachsen und der Rang ihres Schutzes aus Art. 28 Abs. 2 S. 2 GG, Art. 54 LVerf lassen es auch als gerechtfertigt erscheinen, im Bereich der Sichtachsen vollständig auf Schallschutzwände zu verzichten, jedenfalls aber nur geringere Höhen und transparente Bauteile vorzusehen. Die seit Jahrhunderten bestehenden Sichtverbindungen stellen sich dann u. E. nicht anders dar, als bestehende Bahnübergänge, die durchgehende Schallschutzwände verhindern.

Vgl. BVerwG, Urt. v. 08.09.2016 – 3 A 5.15 – Rn. 71.

Angesichts der Wirkung von 6 m hohen Wänden in einem insgesamt niedrig bebauten Innenstadtbereich dürfte es auch verhältnismäßig sein, zur Vermeidung der Verschattungen, Sichtbehinderungen und der Folgen für den Einzelhandel sowie die übrigen baulichen Nutzungen, soweit wie möglich nur geringere Höhen und transparente Wände vorzusehen.

Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen stehen somit voraussichtlich nicht einem Verzicht auf die Lärmschutzwände im Bereich der Sichtachsen, geringer Höhen und einer Verwendung transparenter Schutzwände entgegen. Die Maßnahmen dürften mit alternativen Schallschutzeinrichtungen zu ergänzen sein. Details hängen von den jeweils damit verbundenen Folgen für die Anzahl der Schutzfälle und den zu erwartenden Kosten ab, die sich voraussichtlich erst an Hand der umfassenden schalltechnischen Untersuchung der DBN abschließend bewerten lassen werden.

IX.

Erheblichkeit etwaiger Abwägungsmängel

Aus den genannten Gründen dürfte die Planung lückenloser Schallschutzwände von 6 m Höhe abwägungsfehlerhaft sein. Soweit dabei die Belange der Stadt Ahrensburg betroffen sind, könnte die Stadt dagegen grundsätzlich Rechtsschutz begehren. Die Abwägungsmängel sind allerdings nur dann für die gerichtliche Bewertung erheblich, wenn sie **offensichtlich** und auf das Abwägungsergebnis **von Einfluss** sind, § 75 Abs. 1a S. 1 VwVfG.

1. Offensichtlichkeit der drohenden Abwägungsmängel

Die Mängel in der Abwägung müssten **offensichtlich** im Sinne von § 75 Abs. 1a VwVfG sein. Dazu genügt es, wenn sie sich aus den Verfahrensakten ergeben.

BVerwG, Urt. v. 12.04.2000 – 11 A 18.98 –, Rn. 102, zitiert nach JurionRS 2000, 17630; *Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 622; zur gleichlautenden früheren Regelung im

AEG: *Kramer*, in: Kunz, Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1, Erl. zu § 18e AEG Rn. 36.

Abwägungsmängel sind zudem offensichtlich, wenn sich die entsprechenden Belange aufdrängen mussten oder ein Betroffener sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ins Verfahren einbringt.

BVerwG, Urt. v. 27.03.1992 – 7 C 18/91 –; *Kopp/Ramsauer*, VwVfG, 2015, § 75 Rn. 26; *Valendar*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2014, § 18 Rn. 156.

Die erwähnten Gesichtspunkte müssen im Verfahren als Einwendungen geltend gemacht werden, damit sie nicht aufgrund der Präklusion ausgeschlossen sind. Sie werden sich dadurch zugleich den Verwaltungsvorgängen entnehmen lassen. Die Offensichtlichkeit lässt sich deshalb sicherstellen.

2. Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis

Die Abwägungsfehler müssten sich gem. § 75 Abs. 1a VwVfG **auf das Abwägungsergebnis auswirken**. Von Einfluss auf das Ergebnis ist der Abwägungsmangel grundsätzlich dann, wenn nach den Umständen des Einzelfalls die **konkrete Möglichkeit** besteht, dass ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre.

BayVGH, Urt. v. 07.10.2009 – 22 A 09.40002 –; BVerwG, Urt. v. 12.04.2000 – 11 A 18.98 –, Rn. 103, zitiert nach JurionRS 2000, 17630; *Kopp/Ramsauer*, VwVfG, 2015, § 75 Rn. 27; *Kramer*, in: Kunz, Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1, § 18e AEG Rn. 36; *Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch*, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 2011, Rn. 627.

Die Planung würde ohne die Mängel anders ausfallen, da ohne die dargelegten Defizite auf die historischen Sichtachsen des Ortsbildes und die weiteren Beeinträchtigungen durch die 6 m hohen Wände Rücksicht genommen würde. Die Sichtachsen würden bei abwägungsfehlerfreier Betrachtung voraussichtlich nicht durch die geplanten Lärmschutzwände unterbrochen und deren sonstigen Wirkungen würden durch geringere Höhen und zumindest transparente Abschnitte verringert. Das notwendige Lärmschutzniveau würde schließlich durch die alternativen Lärmschutzmaßnahmen und ergänzend den passiven Lärmschutz erreicht.

Die Abwägungsfehler wären aus diesen Gründen erheblich im Sinne von § 75 Abs. 1a S. 1 VwVfG. Sie könnten deshalb von der Stadt Ahrensburg gerichtlich geltend gemacht werden, sofern die Einwendungen der Stadt auf Basis der beschriebenen Beeinträchtigungen ihrer Rechte und Belange nicht im anstehenden Anhörungsverfahren hinreichend berücksichtigt werden.

E.

Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

1. Hinsichtlich der **Reichweite des Rechtsschutzes** der Stadt Ahrensburg gilt:
 - a. Als wesentliche Rechtsposition, die subjektive Abwehrrechte und zumindest ein Recht auf Berücksichtigung bei der Abwägung begründen kann, kommt das verfassungsrechtlich geschützte **Selbstverwaltungsrecht** nach Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 LVerf als Grundlage in Betracht.
 - b. Neben der Selbstverwaltungsgarantie ist eine Berufung auf einfachrechtliche Positionen möglich, zu denen in erster Linie das **Grundstückseigentum** gehört. Der Stadt kommt dabei – anders als betroffenen Grundrechtsträgern – kein Recht auf eine umfassende objektiv-rechtliche Prüfung der Planungen zu.
 - c. Rechte und Belange ihrer Einwohner kann die Stadt **nicht stellvertretend** geltend machen. Das gilt insbesondere für Beeinträchtigungen des Grundstückseigentums Dritter. Betroffene Einwohner müssen ihre Einwendungen selbst und rechtzeitig im Planfeststellungsverfahren erheben, um nicht präkludiert zu werden.
 - d. Soweit der Stadt eigene Rechte oder zu berücksichtigende Belange zukommen, muss sie diese **rechtzeitig** im Anhörungsverfahren als **Einwendungen** geltend machen, um damit nicht sowohl im weiteren Planfeststellungsverfahren als auch bei einer möglichen gerichtlichen Auseinandersetzung ausgeschlossen zu sein.
2. Bei der Panfeststellung sind die Vorgaben des **Abstandflächenrechts** zu beachten. Ob diese eingehalten werden, wird sich erst anhand der Detailplanung bewerten lassen. Etwaige Verstöße müssten dann die betroffenen Grundstückseigentümer geltend machen, zu denen die Stadt Ahrensburg gehören kann.
3. Der **Denkmalschutz** dürfte keine über den Schutz der Selbstverwaltungsangelegenheiten hinausgehenden Positionen der Stadt begründen.
4. Die Stadt Ahrensburg ist verfassungsrechtlich in einem Kernbereich geschützt, das Gepräge und die Struktur der Stadt zu bestimmen (**Selbstgestaltung**). Der Schutz ist gegen grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges, der Struktur und ihrer Identität gerichtet.

- a. Die Stadt erhält ihre Prägung durch die Struktur der **Sichtachsen** als Verbindungen zum Schloss mit einem zentralen Platz als Ausgangspunkt der insgesamt vier Sicht- und Wegebeziehungen. Im Zusammenwirken mit der insgesamt **niedrigen Bebauung** macht das den besonderen Charakter der Stadt aus und prägt diese seit mehreren Jahrhunderten.
 - b. Die Unterbrechung von zwei der vier Sichtachsen würde deren Wirkung und das Gleichgewicht der vier Verbindungen zerstören. Das kann als **starke Beeinträchtigung** der verfassungsrechtlich geschützten Selbstgestaltung der Stadt eingeordnet werden.
 - c. Daran dürften die bereits vorhandenen Eisenbahnanlagen nichts ändern, da diese mit ihrer bisherigen Gestaltung auf die Sichtachsen Rücksicht nehmen.
 - d. Der verfassungsrechtliche Schutz gebietet eine Gestaltung des Vorhabens der DBN, die mit dem Ortsbild der Stadt Ahrensburg bestmöglich vereinbar ist. Eine Berücksichtigung in der Abwägung erscheint zwingend.
5. Eine weitere wehrfähige und in die Abwägung einzubeziehende Position der Stadt folgt aus ihrer **Planungshoheit**.
- a. Die Erhaltung der Sichtachsen lässt sich dem aktuellen Flächennutzungsplan und dem Entwurf für seine künftige Gestaltung entnehmen. Hinzu kommt der Erhalt dieser Strukturmerkmale über mehreren hundert Jahre. Das gilt auch für die im Vergleich zu 6 m hohen Wänden niedrige Bebauung. Es kann deshalb von einer **verfassungsrechtlichen geschützten Planung** ausgegangen werden.
 - b. Der Ausbau der S-Bahn ist im Flächennutzungsplan von 1974 ebenfalls berücksichtigt, lässt jedoch keinen Verzicht auf den Erhalt der Sichtachsen erkennen. Es bestehen allerdings Bewertungsspielräume.
 - c. Aufgrund des Anpassungsgebotes aus § 7 BauGB und des Prioritätsprinzips kann die Stadt Ahrensburg auch aufgrund ihrer Planungshoheit voraussichtlich die Rücksichtnahme auf ihre städtebauliche Gestaltung verlangen.
6. Im Rahmen der Abwägung sind auch die Auswirkungen durch die Verschattungen und Unterbrechung von Sichtverbindungen durch 6 m hohe Schallschutzwände zu berücksichtigen. Das gilt insbesondere für negative Auswirkungen auf den Einzelhandel und sonstige wirtschaftliche Strukturen, die die Stadt prägen. Daneben dürften Rechte der betroffenen Nutzer bestehen, die diese selbst geltend machen können.

7. Die Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes der Stadt Ahrensburg genießen ebenfalls einen verfassungsrechtlichen Schutz über Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 54 LVerf. Dieser Schutz dürfte allerdings kein Recht begründen, die Gestaltung der Betriebsanlagen der Eisenbahn im Einzelnen vorzugeben. Ob und inwieweit die Aufgabenwahrnehmung über die Betriebsanlagen hinaus beeinträchtigt ist, ist noch offen.
8. Die bisherige Planung der Schallschutzwände kann den immissionsschutzrechtlichen Abwehransprüchen Dritter entsprechen. Insoweit gilt:
- a. Grundsätzlich sind nach § 41 Abs. 1 BImSchG die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Im Rahmen ihrer Reichweite begründen sie **subjektive Rechte** der von den Immissionen betroffenen Nachbarn.
 - b. Sofern mit den Schallschutzwänden unverhältnismäßig hohe Kosten verbunden sind, kann das nach § 41 Abs. 2 BImSchG **Einschränkungen** des Schallschutzes rechtfertigen.
 - c. Bei der Gestaltung des Schallschutzes sind voraussichtlich auch **alternative Schallschutzmaßnahmen** einzubeziehen.
 - d. **Einschränkungen** des Schallschutzes können sich auch aufgrund von **Beinträchtigungen des Ortsbildes, Verschattungen** und **Sichtbeeinträchtigungen** rechtfertigen lassen. Angesichts der Bedeutung der Sichtachsen für die Prägung der Stadt Ahrensburg, ihrer Historie und historischen Bedeutung kann das
 - einen (teilweisen) Verzicht auf Lärmschutzwände,
 - niedrigere Wände,
 - transparente Elemente sowie
 - das Ausweichen auf alternative Lärmschutzmöglichkeiten und
 - passiven Lärmschutz
 rechtfertigen. Einzelheiten hängen dabei noch von den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung und der technischen Machbarkeit und wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit der alternativen Gestaltung ab.
9. Mängel in der Abwägung dieser Gesichtspunkte sind bei einer rechtzeitigen Geltendmachung erheblich und können einer Klage der Stadt Ahrensburg Aussicht auf Erfolg vermitteln.

10. Wir schlagen folgende Schritte für das weitere Vorgehen vor:
- a. Hinsichtlich des denkmalrechtlichen Schutzes sollte geprüft werden, ob mittlerweile ein weitergehender Schutz der Sichtachsen bzw. des Ortsbildes sowie des Bahnhofsgebäudes geboten ist oder bereits besteht.
 - b. Die Feuerwehr sollte in die Prüfung der Detailplanung eingebunden werden, um etwaige Beanstandungen als Teil der Einwendungen geltend machen zu können.
 - c. Betroffene Grundstücke der Stadt Ahrensburg sowie ihrer Einrichtungen sollten genau untersucht und dokumentiert werden.
 - d. Sämtliche (drohenden) Unzulänglichkeiten der Planung sind im Detail und als Einwendungen rechtzeitig im Verfahren geltend zu machen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Uhlenhut'.

- Dr. Uhlenhut -
Rechtsanwalt