

## Anmerkungen zur Klagebegründung:

1.

Im Vorspann definiert die Klageschrift einen Güterzugverkehr, der "nicht erforderlich" und "bereits deshalb unzumutbar" ist, weil es Alternativen dazu gibt.

2.

Das OVG hatte die Frage der Zuständigkeit aufgeworfen (OVG oder BVG), darauf geht die Klageschrift auf S. 2 und 3 ein.

3.

Das OVG hatte Erläuterungen gewünscht, inwiefern RA Huschke "auch als Vertreter der Anwohnerinitiative im Gete-Viertel" klagt, dazu wird auf S. 4 bis 5 Stellung genommen und aus der damaligen Einwendung ausführlich zitiert (S. 4 - 6).

4.

Die Klageschrift nennt zwei Verfahrensmängel, die "zwangsläufig" zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen:

- die fehlende Berücksichtigung der Belange der Einwender aus Roon- und St.-Jürgen-Straße (S. 8),
- die unterlassene "Variantenprüfung" (S. 14).

4.1.

Die fehlende Berücksichtigung der Belange wird deutlich in dem "Sammelrundschreiben" der DB ProjektBau vom 19.07.2010 an alle Einwender, in dem es heißt, dass die Einwender u.a. aus der Roon- und St.-Jürgen-Straße "in diesem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden" (S. 8).

Dieser Verfahrensmangel wird vom EBA (Herr König) im Schreiben vom 03.11.2011 an Herrn Oetting von DB ProjektBau ausdrücklich gerügt und angefordert wird *"eine Stellungnahme aus Sicht der Trägerin des Vorhabens zu jeder einzelnen privaten Einwendung (...). Eine derartige Stellungnahme der Trägerin des Vorhabens erfolgt üblicherweise bereits im Anhörungsverfahren. Ich kann den mir vorliegenden Unterlagen jedoch nur entnehmen, dass es bislang lediglich eine pauschale Erwiderung der Trägerin des Vorhabens gegeben hat. Auch im Hinblick auf die vorliegende Planänderung (Blaudrucke) bedarf es einer daran angepassten Erwiderung von Ihrer Seite."*

Diese angemahnte Stellungnahme ist nie erfolgt.

4.2.

Bezüglich der unterlassenen Variantenprüfung verweist die Klageschrift auf den Schriftwechsel zwischen der ProjektBau GmbH (Schreiben vom 24.02.2011, 24.20.2011, 22.11.2011) und dem EBA (Schreiben vom 05.10.2011, 03.11.2011) (S. 13).

### Exkurs: Der Inhalt des Schriftverkehrs zwischen DB ProjektBau und EBA

Da mit der Verlängerung von Gleis 1 eine Erhöhung der Kapazität des Bahnhofs erfolgen soll, stellt die Anhörungsbehörde in ihrer Stellungnahme vom 28.12.2010 an das EBA ein mögliches "Planungsdefizit" fest, da keine Alternativen untersucht worden sind.

Dazu nimmt DB ProjektBau am 24.2.2011 Stellung und erklärt, es handle sich *"nicht um eine Kapazitätserhöhungsmaßnahme (...). Alternativstrecken wären nur*

*dann in die Betrachtung einzubeziehen gewesen, wenn das Planungsziel die Erhöhung der Kapazität durch Hinzufügen neuer durchgehender Gleise gewesen wäre".*

Aber genau das soll passieren: Gleis 1 soll durchgehend werden.

Das EBA ist mit dieser Stellungnahme nicht zufrieden und schreibt am 05.10.2011 an DB ProjektBau:

*"Angesichts der Tatsache, dass den in der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde auf den Seiten 3ff angesprochenen Punkten von der Anhörungsbehörde offensichtlich besonderes Gewicht beigemessen wird, halte ich die Stellungnahme vom 24.02.2011 aus Ihrem Hause für nicht ausreichend, um die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben in einer gerichtsfesten Form nachzuvollziehen.*

*Ich bitte Sie daher nochmals, mir auf die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde eine ausführliche und nachvollziehbare Erwiderung zukommen zu lassen".*

Dazu nimmt DB ProjektBau (Peter Behrend und Michael Dreßler) mit Schreiben vom 24.10.2011 in recht widersprüchlicher Weise Stellung, denn "an und für sich" bedürften die erforderlichen Baumaßnahmen "keiner Planfeststellung", und die *"Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich nur aus dem Umstand, dass aus zwei Abstellgleisen ein durchgehendes Gleis entsteht"*.

Eine "Kapazitätserhöhung" finde nicht statt.

Die Redewendung, dass - lediglich - zwei Abstellgleise miteinander verbunden würden, taucht zum ersten Mal in dem "Sammelrundschreiben" der DB ProjektBau vom 19.07.2010 auf:

*"Ziel des Verfahrens ist es ein Baurecht dafür zu erlangen, die vorhandenen beiden Abstellgleise in ein durchgehendes Gleis umzuwandeln."*

Im Erläuterungsbericht Anlage 2 zu Planfeststellung vom 15.12.2009 heißt es dagegen:

*"Die Strecke 1500 / Gleis 1 wird in der Lage des ehemaligen Gleis 14 bis zum Anschluss an die Strecke 1401 in km 4,303 verlängert."*

Offenbar soll durch die neue Sprachregelung die Bedeutung der Baumaßnahme bagatellisiert werden.

Nachdem das EBA mit Schreiben vom 03.11.2011 weitere Erläuterungen angefordert hat, nimmt DB ProjektBau am 22.11.2011 nochmals zur Alternativenprüfung Stellung und schickt im Wesentlichen den gleichen Text wie am 24.10.2011 (!). Wieder wird davon gesprochen, "zwei vorhandene Abstellgleise zu verbinden", und:

*"Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahme ist allerdings eine Kapazitätserhöhung nicht verbunden, weil die Kapazitätsobergrenze nicht erhöht wird."*

Den "Einwendern aus der Roonstraße" wird zugesagt, dass sie "Leistungen gemäß §42 Bundesimmissionsschutzgesetz erhalten", wenn sie ihren Anspruch aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 noch nicht in Anspruch genommen haben:

*"Im Falle einer Klage von von diesem Sachverhalt betroffenen Einwendern würde ein erhebliches Prozessrisiko bestehen."*

Unklar ist: Für wen besteht dieses Prozessrisiko - für die Bahn oder die Kläger?

Erstaunlicherweise hat das EBA die falsche Argumentation von DB ProjektBau in den Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 übernommen, bei der Baumaßnahme handle es sich lediglich um die "Verbindung zweier vorhandener Abstellgleise" (S. 15). Und das EBA übernimmt die Darstellung, mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen sei eine "Erhöhung der Kapazität nicht verbunden." Übernommen wird auch die hahnebüchene Begründung: *"Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, dass aufgrund der Herstellung eines neuen kurzen Gleisstückes keine zusätzlichen Züge fahren können"*, (S. 16) während es doch aufgrund der Planunterlagen um eine Steigerung der Güterzugzahlen von täglich 218 auf 280 geht.

5.

Die Klageschrift legt die Betroffenheit der Kläger dar, weil durch die Baumaßnahme die Zahl der täglichen Güterzüge nach Angabe der Bahn von 218 auf 280 ansteigen soll. Diese Zahlen werden als zu niedrig hinterfragt (S. 9). Die tatsächliche Betroffenheit der Kläger wird in der Schalltechnischen Untersuchung und im Erschütterungsgutachten nicht erfasst, da nur der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Schwachhauser Heerstraße untersucht wurde (S. 10).

6.

Die Betroffenheit der Kläger ist sogar noch größer als die der Anwohner im Baubereich, da die Güterzüge vorrangig auf den Gleisen an der Südseite des Bahndammes (Strecke 1401) fahren sollen (S. 11). Dadurch leben die Anwohner "in ständiger Angst" vor einem Unglück vor den Auswirkungen eines Unfalles mit Gefahrguttransporten: "Diese Angst macht krank" (S. 11).

7.

Schienenstegdämpfer sind mittlerweile im Bereich Roonstraße / Dammweg eingebaut, in der Manteuffelstraße nicht (Dort gibt es allerdings auch eine Lärmschutzwand).

8.

Die "Häufigkeit der Erschütterungsereignisse" hat die "Zumutbarkeitsgrenze bereits weit überschritten" (S. 14). Es sei falsch, die Schutzmaßnahmen nur am "Zuwachs an Immissionen" zu bemessen (S. 14). Aber selbst dieser Zuwachs ist bei den Klägern höher als im Bereich der Baumaßnahme, weil bei den Klägern ein Zuggeschwindigkeit von 100 km/h zulässig ist, während im Bereich der Gleisverlängerung nur 60 km/h gefahren werden dürfen (S. 15).