

## Anmerkungen zur Klageerwiderung der DB Netz AG vom 29.03.2012:

### 1. Zulässigkeit der Klage

#### 1.1 Zulässigkeit der Anfechtungsklage

Die Anfechtungsklage ist gerechtfertigt und zulässig, da die Beigeladene zwei gravierende Verfahrensfehler begangen hat, die zwangsläufig zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen:

- a) die fehlende Berücksichtigung der Belange der Einwender aus der Roon- und St.-Jürgen-Straße,
- b) eine unterlassene Variantenprüfung.

Der Verfahrensmangel zu a):

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 Eisenbahnbundesamt [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, eine Information über die erfolgten Planänderungen (Blaudrucke) wurde nie erteilt.

Verfahrensmangel zu b):

Bezüglich der unterlassenen Variantenprüfung verweist die Klageschrift hin auf den Schriftwechsel zwischen der ProjektBau GmbH (Schreiben vom 24.02.2011, 24.10.2011, 22.11.2011) und dem EBA (Schreiben vom 05.10.2011, 03.11.2011) (S. 13).

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 24.02.2011 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 und die Strecke 1500 (Oldenburg) mit der Strecke 1401 (Sebaldsbrück) direkt verbinden, um eine höhere Güterzugzahl bewältigen zu können.

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"*.

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, da die Beigeladene mittlerweile die Brisanz der nicht durchgeführten Alternativenprüfung erkannt hat.

Nachdem das EBA mit Schreiben vom 03.11.2011 weitere Erläuterungen angemahnt 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."*

Erstaunlicherweise hat das EBA schließlich 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 wenig überzeugende 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 im Jahre 2015 geht.

## 1.2 Der Anspruch auf Planergänzung durch Verpflichtungsklage

### 1.2.1 Luftschall

Schon jetzt erreichen die Luftschallemissionen in den Straßen der Kläger gesundheitsgefährdende Werte. Diese werden aufgrund des prognostizierten Anstiegs der Güterzugzahlen bis 2015 um fast 30% noch steigen.

Dass Bahnlärm wie Fluglärm krank machen kann, ist mittlerweile in der medizinischen Forschung anerkannt (vgl. dazu das Kompendium "Bahnlärm macht krank!" von Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal, Boppard 2012, insbesondere das Kapitel "Gesundheit" S. 36 - 49).

In Bremen wird Bahnlärm als gesellschaftliches Problem wahrgenommen. In dem Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 8. Dezember 2011 heißt es:

*"Schienengüterverkehr wird als umweltfreundlicher angesehen als der Gütertransport auf der Straße. Diese Akzeptanz gegenüber dem Schienengüterverkehr droht jedoch mehr und mehr verloren zu gehen. Der Grund liegt im steigenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene und vor allem in der steigenden Anzahl auf angebauten Trassen in den Städten fahrender Güterzüge und der damit verbundenen steigenden Belastung dieser an die Bahn grenzenden Wohn- und Gewerbegebiete. Der zum großen Teil veraltete Fuhrpark der Transportunternehmen verursacht sehr laute Fahrgeräusche, die vor allem nachts die Lärmkulisse dominieren und dabei eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit darstellen"* (S. 1)

Und weiter:

*"Welche Ausmaße der Schienenlärm in Bremen bereits hat, wird in den vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellten Lärmkarten deutlich. (...) Auf Datenbasis des Jahres 2005 sind nachts schätzungsweise 181.000 Menschen in der Stadtgemeinde Bremen vom Schienenlärm betroffen. (...) Wird der Nacht-Grenzwert von 49 Dezibel (A) für reine Wohngebiete der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zu Grunde gelegt, sind in Bremen mindestens 91.600 Menschen nachts mit zu hohen Lärmwerten durch Schienenverkehr belastet"* (S. 2).

*"Das EBA hat 27 Ballungsräume ausgewiesen, in denen die Berechnungen durchgeführt wurden. Im direkten Vergleich der Ballungsräume und der betroffenen Einwohnenden im Verhältnis zur Einwohnerzahl landet Bremen auf Platz 7 (Platz 1 hohe Belastung; Platz 27 geringe Belastung). Bei der Anzahl der Betroffenen über dem Grenzwert steht Bremen auf Platz 4"* (S. 2).

Und schließlich:

*"Auch mit allen bereits durchgeführten und noch projektierten Maßnahmen werden in vielen Teilbereichen die Lärmpegel aufgrund höherer Auslastung der Strecken durch Güterzüge insbesondere im Nachtzeitraum ansteigen" (S. 5).*

Im Rahmen einer "freiwilligen" Lärmsanierung in der Roonstraße im Jahre 2002 wurde beim Kläger zu 2 (Walter Ruffler) durch ein Gutachten der Firma Hils Consult vom 16.08.2002 im Auftrag der Deutschen Bahn für die bahnseitigen Räume seiner Wohnung ein Beurteilungspegel von 75 dB(A) tags wie nachts festgestellt, dieser Außenschallpegel sei für "rückseitig liegende Zimmer um 10 dB(A) zu reduzieren" (Anlage 1 des Gutachtens). Dieser Pegel von 65 dB(A) liegt 5 dB über den Sanierungswerten, d.h. bereits 2002 bestand dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz auch für die Fenster zur Roonstraße hin, bestätigt wurde allerdings lediglich ein Anspruch für die Bahnseite.

Das damalige Planfeststellungsverfahren zur "Lärmsanierung Bremen" ging von täglich 167 Güterzügen und 267 Personenzügen aus (Erläuterungsbericht vom 16.10.2000, S. 3/4). Im Planfeststellungsverfahren zu Gleis 1 werden für 2015 insgesamt 280 Güterzüge und 280 Personenzüge pro Tag prognostiziert. Bei den besonders lärmintensiven Güterzügen handelt es sich somit um eine Steigerung von fast 70%, was nicht ohne Auswirkung auf den erforderlichen Lärmschutz sein kann.

Durch die geplante "Ertüchtigung" des Knotens Bremen soll die "Durchlässigkeit" des Hauptbahnhofs erhöht werden, es ist also damit zu rechnen, dass eine größere Zahl von Güterzügen schneller als jetzt an den Wohnungen der Kläger vorbeifährt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen wird. Das führt zu mehr Lärm. Zudem ist geplant, die Ferngüterzüge vermehrt auf der Strecke 1401 fahren zu lassen, die der Bebauung am nächsten liegt, das steigert die Lärmbelastung aller Wohnungen. Weiter soll die Zahl der Güterzüge nachts bis 2015 auf 150 steigen und sich damit fast verdoppeln (2007: 83).

Bei dem Haus des Klägers zu 2 (Walter Ruffler) in der Roonstr. 73 wirkt sich lärmsteigernd ein 2,00m breiter Durchgang neben dem Haus Roonstraße 79 aus, der die Schallwellen ungehindert durchlässt, die dann von der gegenüber liegenden Häuserfront reflektiert werden.

Zudem wurde im letzten Jahr der Luftschutzbunker Roonstraße 62 im Rahmen einer Umnutzung für Wohnzwecke um zwei Etagen senkrecht bis auf ca. 16m aufgestockt, und die beiden 2,50m breiten Durchgänge rechts und links vom Bunker wurden zugebaut, so dass eine gewaltige geschlossene Baumasse entstand, die den über die Dächer dringenden Bahnlärm verstärkt in die Roonstraße in Richtung seiner Wohnung reflektiert. So ist der Bahnlärm auch auf der Straßenseite angestiegen und wird ab 2015 weiter wachsen, wegen der höheren Zugzahl und der größeren realen Geschwindigkeit bis max. 100 km/h für Güterzüge und 140 km/h für Personenzüge.

Hier greift auch § 1 Absatz 2 Satz 2 der 16. BImSchV, wo es heißt:

*"Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 Dezibel (A)*

*am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird".*

Die Voraussetzungen von 70 bzw. 60 Dezibel sind im Bereich der Häuser der Kläger übererfüllt.

Über das Jahr 2015 hinaus erwarten Prognosen eine weitere starke Zunahme des Seehafenumschlages und damit auch eine starke Zunahme des Hafenhinterlandverkehrs bis 2025:

- a) Die "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" (München/Freiburg 2007) erwartet eine Zunahme der Verkehrsleistung des Seehafenhinterlandverkehrs von 2004 - 2025 um 168% (S. 10).
- b) Die DLR-Studie "Hafenhinterlandanbindung - sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens (Braunschweig 2008) erörtert eine Anzahl von zusätzlichen Umleitungsstrecken für den Schienengüterverkehr und zitiert die Seeverkehrsprognose des BMVBS, die von einer jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens der deutschen Nordseehäfen von 4,6% ausgeht (S. 7).
- c) Die Studie des Umweltbundesamtes "Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr" (Dessau-Roßlau 2009) hält eine Kapazitätssteigerung im Schienengüterverkehr bis 2025 um 80% gegenüber 2008 für notwendig (S. 11).

Auch in den Häfen ist weitere Kapazität vorhanden bzw. in Planung: In Bremerhaven wurden 2011 rund 6 Mio. TEU umgeschlagen, die Kapazität der Kaje beträgt 9 Mio. TEU, für den JadeWeserPort ist eine zweite Ausbaustufe vorgesehen.

Die Schalltechnische Untersuchung zum vorliegenden Planverfahren ist insofern ungenügend, weil sie nur eine Prognose-Reichweite bis 2015 hat, während maßgebliche Planungen von einem Horizont bis 2025 ausgehen.

### 1.2.2 Körperschall

Das Erschütterungsgutachten (Anlage 12 der Planunterlagen) stellt für die Straße Außer der Schleifmühle für den Prognose-Fall Beurteilungsschwingstärken fest, die in 6 Fällen über den zulässigen Anhaltswerten von 0.07 für den Tag und 0.05 für die Nacht liegen (Tabelle 9, S. 37).

Das Ausmaß an Erschütterungen ist in den Straßen der Kläger bereits jetzt ungleich höher als derzeit in der Straße Außer der Schleifmühle, da der Abstand zu den Gleisen der Strecke 1401 geringer ist. Bei den Messpunkten in Außer der Schleifmühle beträgt der Abstand zur Güterzugstrecke 1401 43m, 38m und 45m, der Abstand des Hauses Roonstraße 73 beträgt 18m. Zudem ist das Tempo der Güterzüge in den Straßen der Kläger höher.

Auch die Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Prognosefall wird in den Straßen der Kläger höher sein als in Außer der Schleifmühle, aufgrund höherer Zugzahlen und größerer Geschwindigkeiten. Auf der Gleis 1-Verlängerung werden täglich 69 Güterzüge fahren, auf der Strecke 1401 dagegen 228, also die mehr als dreifache Menge. Im Bereich Außer der Schleifmühle beträgt nach dem Ausbau die maximale Geschwindigkeit für Güterzüge 60km/h, in den Straßen der Kläger dagegen 100 km/h. Besonders gravierend wird sich die Situation nachts verändern: 2007 fuhr nachts 83 Güterzüge, davon 52 auf der Strecke 1401. 2015 sollen laut Anlage 11.4

nachts 150 Güterzüge fahren, davon 110 auf Strecke 1401, also mehr als doppelt so viele.

Diese vier Faktoren: fast 30% mehr Güterzüge pro Tag, 80% mehr Güterzüge in der Nacht und 211% mehr Güterzüge auf der am nächsten liegenden Strecke 1401 bei erhöhter Geschwindigkeit werden die Erschütterungen signifikant erhöhen, so dass Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Legt man den Prognosehorizont 2025 zugrunde, dürften aufgrund gestiegener Zugzahlen die Werte noch höher liegen.

Der 7. Senat des BVerwG hat mit Urteil vom 21.12.2010 (Az. 7 A 14/09) neben der prozentualen Erhöhung der Erschütterung auch die Anzahl der Erschütterungsereignisse als relevant für den Anspruch auf Erschütterungsschutz eingeschätzt (Nr. 36). Die Zahl der Erschütterungsereignisse im Wohnbereich der Kläger steigt signifikant (s.o.).

Darüber hinaus findet laut BVerwG die *"schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. In diesem Fall sind nicht 'wegen', sondern 'aus Anlass' der Ausbaumaßnahmen Schutzvorkehrungen und damit eine Erschütterungssanierung geboten"* (ibd., Nr. 38). Das trifft für die Wohnsituation der Kläger zu.

### 1.2.3 Sekundärer Luftschall

Aus Tabelle 10 des Erschütterungsgutachtens (S. 39) geht hervor, dass 2015 in den Gebäuden Außer der Schleifmühle der sekundäre Luftschall die nächtlichen Grenzwerte von 30 dB(A) überschreiten wird. Deswegen wird der Einbau von besohlenen Schwellen empfohlen. Umso mehr trifft dies zu für die Häuser der Kläger aufgrund höherer Zugzahlen, größerer Nähe zur Strecke 1401 mit den meisten Güterzügen und höherer Geschwindigkeit der Güterzüge. Das begründet einen Anspruch auf Maßnahmen zur Verringerung des sekundären Luftschalls.

### 2. Zusage von Schallschutzfenstern an Kläger 2 (Walter Ruffler)

Da der Kläger zu 2 (Walter Ruffler) seinen Anspruch auf bahnseitige Schallschutzfenster nach dem Lärmsanierungsprogramm 2002 damals nicht wahrgenommen hatte, stellte er im Erörterungstermin zur Verlängerung von Gleis 1 am 07.12.2010 den Antrag, diesen Anspruch wieder aufleben zu lassen, im Protokoll der Erörterung heißt es:

*"Herr Ruffler fragt und beantragt für sein Gebäude in der Roonstraße (befindet sich nicht im Bereich der Baugrube) Lärmschutz unter Hinweis auf die Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte tags wie nachts um über 5 db(A). Insbesondere stelle sich hier die Frage, inwieweit die Ansprüche aus einer Sanierungsmaßnahme der Bahn aus dem Jahre 2002 mit dieser Maßnahme wieder aufleben. Er bittet hier um rechtliche Prüfung. Herr Behrend sichert hier eine Prüfung auch für alle anderen vergleichbaren Gebäude zu"* (S. 5).

Am zweiten Erörterungstag am 10.12.2010 wird von der Deutschen Bahn folgende Aussage getroffen (Protokoll S. 11):

*"Für die Belange der Einwender der Roonstraße erklärt Herr Behrend, dass nachträglich 100% des passiven Lärmschutzes zuerkannt werde, soweit zum damaligen*

*Zeitpunkt (2002) - unbeschadet nachfolgender Eigentumswechsel - eine Teilnahmeberechtigung am Lärmschutzprogramm des Bundes bestand."*

Diese Zusage ist Teil des Planfeststellungsbeschlusses geworden (S. 16/17):

*"Diejenigen Einwender in diesem Verfahren, die seinerzeit berechtigt waren aus dem Lärmsanierungsprogramm (...) passiven Schallschutz in Anspruch zu nehmen, jedoch damals keine Erstattungen für den Einbau von Schallschutzfenstern geltend gemacht hatten, können aus Gründen der Gleichbehandlung jetzt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Leistungen gemäß § 42 BImSchG erhalten."*

Mit der Zusage von "Leistungen gemäß § 42 BImSchG" erkennt das EBA die Betroffenheit der Einwender durch die Baumaßnahmen zur Verlängerung von Gleis 1 an.

Der Kläger zu 2 (Walter Ruffler) hat mit Schreiben vom 28.03.2012 an DB ProjektBau GmbH einen Antrag auf Leistungen für passiven Schallschutz gestellt, und zwar aufgrund der geschilderten Lärmbelastung für die bahnseitigen wie die nicht bahnseitigen Fenster. Zudem sollen sich die Maßnahmen an den Prognosewerten von 2025 ausrichten.

Grundsätzlich handelt es sich bei Schallschutzfenstern um die ultima ratio, wenn sich alle aktiven Maßnahmen als nicht ausreichend erwiesen haben. Für den Bereich der Roonstraße wurden lediglich Ende letzten Jahres drei unterschiedliche Typen von Schienenstegdämpfern als Betriebserprobung eingebaut, ein hörbarer Dämpfungseffekt ist in der Wohnung des Kläger 2 nicht wahrnehmbar. Eine Lärmschutzwand wurde in der Roonstraße 2002 aus Kostengründen nicht errichtet: Da die Stützmauer des Bahndammes aus statischen Gründen keine Lärmschutzwand tragen kann, hätte in den Gärten der Anwohner eine aufwendige Stützenkonstruktion errichtet werden müssen. Ein großer Teil der Anwohner machte Einwendungen gegen eine Lärmschutzwand wegen der damit verbundenen Baumaßnahmen in den Gärten und der unschönen ästhetischen Wirkung. Viele Bewohner des gegenüber liegenden Dammweg lehnten ebenfalls den Bau einer Lärmschutzwand ab, weil das zur völligen Verschattung ihrer kleinen Häuser geführt hätte.

Schallschutzfenster entfalten ihre Wirkung nur, wenn sie geschlossen bleiben. In der Broschüre "Bahnlärm macht krank!" wird der Mediziner Prof. Dr. med Rainer Klinke zitiert:

*"Schlafen bei geschlossenem Fenster ist eine nicht zumutbare Käfighaltung!" (S. 50).*

### 3. Lage der Gebäude der Kläger

Das Baufeld zur Verlängerung von Gleis 1 endet im Süden bei km 4,2 der Strecke 1401. Hier enden die geplanten Maßnahmen zum Gleisrückbau und die neu zu errichtende Lärmschutzwand. Die Angabe der Beigeladenen, die "Baugrube" beginne erst an der Spitze der Weiche 11100 bei km 4,327 ist unzutreffend (S. 7).

Das Gebäude des Klägers zu 1 (Walther M. Huschke) liegt bei km 3,390 der Strecke 1401, also 810m vom Baufeld entfernt (nicht 970m wie die Beigeladene auf S. 6 behauptet). Der Abstand des Gebäudes St.-Jürgen-Straße 162 zum ersten Gleis der Strecke 1401 beträgt ca. 20m (= 20mm auf dem Lageplan im Maßstab 1 : 1000).

Das Gebäude des Klägers zu 2 (Walter Ruffler) liegt bei Streckenkilometer 3,765. Der Abstand zum Baufeld beträgt 435m (nicht 530m wie die Beigeladene behauptet).

Die Entfernung des Gebäudes Roonstr. 73 zum ersten Gleis der Strecke 1401 beträgt ca. 18m (gemessener Abstand bis zur Stützmauer des Bahndammes: 17,30m).

#### 4. Die Klage hat aufschiebende Wirkung

Die Klage ist zulässig und hat eine aufschiebende Wirkung. Den Klägern wurde vom EBA der Planfeststellungsbeschluss zu Gleis 1 am 22.12.2011 mit Zustellungsvermerk zugestellt, somit sind sie als Adressaten dieses Verwaltungsaktes klagebefugt. Dies scheint auch die Beigeladene implizit zu akzeptieren, indem sie hilfsweise auf eine inhaltliche Begrenzung der aufschiebenden Wirkung plädiert (S. 9).

Die Beklagte irrt, wenn sie glaubt, bei den geplanten Baumaßnahmen zwischen planfeststellungsbedürftigen und nicht planfeststellungsbedürftigen unterscheiden zu können. So geht die Beklagte davon aus, folgende Maßnahmen ungeachtet einer aufschiebenden Wirkung der Klage durchzuführen (S. 10):

- Rückbau der Weiche 11022 und Lückenschluss in das Gleis 15
- Einbau von Prellböcken in die Gleise 15 bis 18
- Anpassung der Oberleitung und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Kampfmittelsondierungen
- abschnittsweiser Gleisrückbau
- Kabeltiefbau und Herstellung mehrerer Kabelquerungen sowie Errichtung von Kabelschächten und Kabeltrassen.

Ungeachtet der Frage, ob die aufgeführten Maßnahmen für sich genommen planfeststellungsbedürftig wären oder nicht, ist festzuhalten, dass sie sämtlich Teil des Planfeststellungsverfahrens sind und die notwendige Voraussetzung für die Verlängerung von Gleis 1 und damit der Herstellung eines durchgehenden Gleises und der direkten Verbindung der Strecken 1500 und 1401 darstellen.

Diese Maßnahmen stehen auch keineswegs lediglich in einem "unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang" mit den "planfeststellungsbedürftigen baulichen Maßnahmen" (S. 10), sondern sie stehen in einem strukturellen oder teleologischen Zusammenhang: Ohne Rückbau von vorhandenen Abstellgleisen kann das jetzige Gleis 1 nicht bis zur Strecke 1401 verlängert werden.

Eine etwaige Durchführung der von der Beigeladenen aufgeführten Maßnahmen wäre ein Verstoß gegen geltendes Recht.

#### 5. Instrumentalisierung von Einwendern durch die Beigeladene

Mit Schreiben vom 15.03.2012 fordert die Beigeladene den Kläger zu 2 (Walter Ruffler) auf, seine Klage zurückzuziehen, andernfalls werde die Zusage von Lärmschutzfenstern nach § 42 BImSchG erlöschen:

*"Bleibt also die Anfechtungsklage aufrechterhalten, erlischt die Zusage ohne wenn und aber. Sämtliche Anträge auf Gewährung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, also Einbau von Schallschutzfenstern, Lüftern und dergl., aufgrund der Zusage müssen abgelehnt werden, wenn Ihre Klage nicht unverzüglich zurückgenommen wird. (...) Ergänzend weise ich darauf hin, dass die Zusage nach Zurückweisung der Klage durch das Oberverwaltungsgericht nicht wieder in Kraft tritt."*



Indem die Rücknahme der Zusage auch auf andere Einwender in der Roon- und Manteuffelstraße bezogen wird, werden diese im Sinne einer Druckausübung gegen den Kläger zu 2 instrumentalisiert, ein unglaublicher Vorgang, man kann von einer erpresserischen Absicht sprechen. Diese Drohung greift der Schriftsatz der Beklagten vom 29.03.2012 - wenngleich in gemilderter Form - wieder auf:

*"Allerdings wurden die Zusagen mit dem (üblichen) Zweck gegeben, dass sich damit die Einwendungen erledigt haben. Angesichts der Klageerhebung ist insoweit über eine Verwirkung nachzudenken" (S. 7).*

Mit Schreiben vom 21.03.2012 weist der Kläger zu 2 das Ansinnen der Beklagten zurück: Die Zusage sei "aus Gründen der Gleichbehandlung" gegeben worden und Teil des Planfeststellungsbeschlusses. Damit liege es "nicht mehr in der Hand der Vorhabenträgerin, diese Zusagen zurückzuziehen."

Die Aussage des Planfeststellungsbeschlusses ist recht eindeutig (S. 6/7):

*"Die Trägerin des Vorhabens hat mit verschiedenen Schreiben sowie in direkten Verhandlungen mit Behörden, Stellen und Betroffenen Zusagen gemacht, bestimmte Regelungen zu beachten und Maßnahmen zu ergreifen. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Sie sind insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder sie im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind. Die Trägerin des Vorhabens hat ihre Zusagen einzuhalten, sofern dies mit diesem Planfeststellungsbeschluss, den Planunterlagen und dem geltenden Recht vereinbar ist."*

#### Anlagen

- 1 Bahnlärm macht krank! Kompendium von Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal, Boppard 2012
- 2 Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Umweltdeputation am 8.12.2011
- 3 Beurteilung des passiven Lärmschutzes für das Wohngebäude WE Ruffler, Roonstraße 73, 28203 Bremen vom 16.08.2002 (Auszug)
- 4 Lageplan aus den Planunterlagen zu Gleis 1 zur Lage des Baufeldes
- 5 Lageplan aus den Unterlagen zur Lärmsanierung 2002 zur Lage des Hauses St.-Jürgen-Straße 162
- 6 Lageplan aus den Unterlagen zur Lärmsanierung 2002 zur Lage des Hauses Roonstraße 73
- 7 Antrag von Walter Ruffler auf Lärmschutzfenster vom 28.03.2012
- 8 Brief der Deutschen Bahn an Walter Ruffler vom 15.03.2012
- 9 Brief von Walter Ruffler an die Deutsche Bahn vom 21.03.2012