

Antrag auf Ortstermin

- Replik auf den Schriftsatz der Beigeladenen vom 26.11.2012 -

Es ist höchst verwunderlich, dass sowohl die Beklagte (EBA) als auch die Beigeladene (Deutsche Bahn) den Antrag auf Ortsbesichtigung ablehnen. Wer nichts zu verbergen hat, könnte dem Kläger guten Gewissens die Möglichkeit einräumen, sich zusammen mit dem Gericht zu überzeugen, dass gebaut wird wie genehmigt, um die vorhandenen Zweifel auszuräumen.

I.

Da der Beigeladenen offenbar nicht deutlich geworden ist, *"welche konkreten baulichen Maßnahmen in welcher Hinsicht und in welchem Umfang von den baulich festgestellten Plänen abweichen sollten,"* (Schriftsatz Dr. Vogt vom 26.11.2012, S. 2), sei folgendes nochmals festgestellt:

Im Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 zur "Verlängerung Gleis 1" werden

- a) Aussagen von zentraler Bedeutung getroffen, die
- b) nicht mit den konkreten Baumaßnahmen übereinstimmen.

Dieser Sachverhalt soll durch eine Ortsbesichtigung für alle Prozessbeteiligten ad oculus geführt werden, da der tatsächliche Sachverhalt - und nicht der im Planfeststellungsbeschluss behauptete - für die gerichtliche Beurteilung der Anfechtungsklage von entscheidender Bedeutung ist.

Die unter a) und b) getroffenen Feststellungen sollen im folgenden erläutert werden:

a) Die Aussagen im Planfeststellungsbeschluss (PFB):

Zentrale Aussage im PFB zur Beschreibung der Baumaßnahme ist die Formulierung: *"Gegenstand des Verfahrens ist die Verbindung zweier vorhandener Abstellgleise [und] die Veränderung von Weichenanschlüssen"* (PFB, S. 15).

Diese Sachaussage wird an mehreren Stellen des PFB in sprachlicher Variation inhaltlich wiederholt und damit bekräftigt:

Es handle sich um eine "*Durchbindung zweier Abstellgleise als durchgehendes Gleis*" (PFB, S. 15).

"Die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich aus dem Umstand, dass aus zwei Abstellgleisen ein durchgehendes Gleis entsteht" (PFB, S. 15).

Es handle sich bei der Baumaßnahme lediglich um die "*simple(n) Verbindung von zwei Abstellgleisen*" (PFB, S. 16).

Diese falsche, weil nicht der baulichen Wirklichkeit entsprechende Darstellung hat Eingang in die öffentliche Debatte und die Beschlussfassung des Oberverwaltungsgerichts Bremen gefunden, dazu einige Beispiele:

1. In dem Artikel "Ausbau von Gleis 1 geht weiter" schreibt Ilja Mertens im Weser Report vom 08.08.2012:

"Die Deutsche Bahn will aus zwei Abstellgleisen ein durchgängiges Gleis machen. Dafür hat das Unternehmen vom Eisenbahnbundesamt bereits die Genehmigung erhalten."

2. In dem Artikel "Jenseits der Baugrube" von Jan Zier in Die Tageszeitung vom 07.08.2012 heißt es:

"Bei dem Vorhaben geht es um die 'Ertüchtigung' der Strecke nach Oldenburg, zwei Abstellgleise sollen dafür auf einer Strecke von knapp 600 Metern miteinander verbunden werden."

3. In dem Artikel "Deutsche Bahn darf weiter am Gleis 1 bauen" von Liane Janz im Weser Kurier am 07.08.2012 heißt es:

"Die Deutsche Bahn AG will aus zwei Abstellgleisen ein durchgängig befahrbares Gleis 1 machen und hat dafür vom Eisenbahnbundesamt grünes Licht bekommen."

4. Im Beschluss vom 27.07.2012 (1 B 155/12) übernimmt das OVG Bremen die Darstellung des Planfeststellungsbeschlusses und führt aus:

"Bei dieser Maßnahme geht es darum, zwei in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Bremen gelegene Abstellgleise zu verbinden, um auf diese Weise ein neues durchgehendes Gleis zu schaffen" (S. 4 unten).

Bei der semantischen PFB-Formel "*Verbindung zweier Abstellgleise*" (in unterschiedlicher sprachlicher Umsetzung) handelt es sich also um die in der Öffentlichkeit und vom Gericht für wahr gehaltene zentrale Aussage über das beabsichtigte und genehmigte Bauvorhaben.

b) Die bauliche Wirklichkeit:

Das bisherige tatsächliche Baugeschehen entspricht nach Beobachtungen von Anwohnern nicht den oben zitierten Aussagen des PFB, denn:

Alle im Wege liegenden Abstellgleise wurden abgerissen oder gekürzt, um Platz zu schaffen für ein neues Gleis, das die Strecke 1500 (Oldenburg) direkt mit der Strecke 1401 (Sebaldsbrück - Hannover) verbindet. Es gibt keine Abstellgleise, die miteinander verbunden werden!

Dieser Widerspruch zwischen textlicher Aussage im PFB und konkreter Anschauung soll durch eine Ortsbesichtigung für die Prozessbeteiligten und das Gericht geklärt werden, weil der tatsächliche Sachverhalt von prozessentscheidender Bedeutung ist.

II.

Die Beigeladene räumt ja durchaus ein, dass "die Behauptung des Antragstellers, es werde (...) abweichend vom Planfeststellungsbeschluss gebaut," "hinreichend bestimmt" sein könne und führt als Hilfsargument an, dass es "dem so verstandenen Beweisthema an der erforderlichen Entscheidungserheblichkeit im anhängigen Gerichtsverfahren" fehle (Schriftsatz vom 26.11.2012, S. 2f). Die Annahme der fehlenden "Entscheidungserheblichkeit" ist falsch.

Völlig richtig stellt die Beigeladene hinsichtlich des Hauptantrags fest: *"In diesem Verfahren geht es ausschließlich um die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des*

angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses mit Blick auf die Alternativenprüfung (im Hauptantrag) ..." (S. 3).

Die Formel "Verbindung zweier Abstellgleise" dient dazu, die Bedeutung der Baumaßnahme zu bagatellisieren, um so die vom Kläger festgestellte Notwendigkeit einer Alternativenprüfung aufgrund der beabsichtigten Kapazitätserhöhung des Hauptbahnhofes zu falsifizieren. Der PFB betont mehrfach fälschlicherweise, dass mit der Baumaßnahme keine Kapazitätserhöhung verbunden sein könne und versucht, dies mit dem bagatellisierenden Hinweis auf eine bloße "Verbindung zweier Abstellgleise" zu kaschieren, so heißt es:

"Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahme ist allerdings eine Erhöhung der Kapazität nicht verbunden. Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, dass aufgrund der Herstellung eines neuen kurzen Gleisstückes keine zusätzlichen Züge fahren können" (PFB, S. 16).

Der Hintergrund dieses Bagatellisierungsversuches ist: Das Eisenbahnbundesamt (EBA) war von der Anhörungsbehörde (beim Senator für Umwelt) auf das Fehlen einer Alternativenprüfung als Planungsmangel hingewiesen worden:

"In der ganz überwiegenden Zahl der privaten Einwendungen und auch in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurde die Forderung an den Antragsteller gerichtet, die zu erwartenden Mehrverkehre nicht über den Knoten Bremen zu leiten, sondern Alternativstrecken zu entwickeln (...). Allerdings hat der Antragsteller (...) keine Alternativen zu der vorgelegten Planung entwickelt. Hierin könnte ein Planungsdefizit liegen, das durch eine nachträgliche Alternativenprüfung auszugleichen wäre" (Herr Lange an das EBA vom 28.12.2010, S.3).

Das EBA hatte daraufhin bei der Beigeladenen weitere Erläuterungen angemahnt, *"um die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben in gerichtsfester Form nachzuvollziehen"* (Brief von Herrn König vom EBA vom 5.10.2011).

Die Beigeladene erfand daraufhin die Formel von der "Verbindung zweier Abstellgleise", um von der Notwendigkeit einer Alternativenprüfung abzulenken. So heißt es im Schreiben von Peter Behrend und Michael Dreßler von DB ProjektBau GmbH in Hannover vom 24.10.2011:

"Es ist vorgesehen, zwei vorhandene Abstellgleise zu verbinden und Weichenanschlüsse zu verändern. Die dafür erforderlichen Baumaßnahmen bedürften an und für sich keiner Planfeststellung, da die Baumaßnahmen als solche ausschließlich auf DB Netz eigenem Grund und Boden stattfinden (...). Die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich nur aus dem Umstand, dass aus zwei Abstellgleisen ein durchgehendes Gleis entsteht" (S. 1).

Dabei räumte die Beigeladene im Schreiben vom 24.02.2011 an das EBA ein:

"Alternativstrecken wären (...) in die Betrachtung einzubeziehen gewesen, wenn das Planungsziel die Erhöhung der Kapazität durch Hinzufügen neuer durchgehender Gleise gewesen wäre" (S. 1).

Diese widersprüchlichen Aussagen der Beigeladenen lassen nur eine Deutung zu: Das Versäumnis der Alternativenprüfung wurde letztlich als Planungsdefizit gewertet und sollte kaschiert werden, um Planung und Bau nicht zu gefährden.

Leider übernahm das EBA im PFB wörtlich die Formel der Beigeladenen von der "Verbindung zweier Abstellgleise" oder einer "Durchbindung zweier Abstellgleise als durchgehendes Gleis" und dass eben dadurch eine Kapazitätserhöhung nicht möglich sei. So wird auch die Formulierung der Beigeladenen in den PFB übernommen, "dass aufgrund der Herstellung eines neuen kurzen Gleisstückes keine zusätzlichen Züge fahren können" (Brief der Beigeladenen an das EBA vom 24.10.2012, S, 2).

Der Wahrheitsgehalt der Aussage über die "Verbindung zweier Abstellgleise" soll durch die Ortsbesichtigung geprüft werden.

III.

Sowohl die Beigeladene als auch das EBA bestreiten wiederholt, dass eine Kapazitätserhöhung intendiert sei, räumen aber ein, dass in diesem Falle eine Alternativenprüfung erforderlich wäre, so heißt es im Schreiben der Beigeladenen vom 24.10.2012 an das EBA:

"Wenn es tatsächlich darum ginge, über größere Distanzen neue Kapazitäten zu schaffen, dann wäre eine Alternativenprüfung sicherlich erforderlich" (S. 2).

Nun hat das OVG bereits im Erörterungstermin am 24. April 2012 festgestellt, dass aufgrund der Planunterlagen von einer beabsichtigten Kapazitätserhöhung auszugehen sei. Dies ergibt sich u.a. aus Anlage 11.4 "Zugzahlen, Skizze - Übersicht" wo für den Prognose-Nullfall eine Zahl von 224 Güterzügen pro Tag angegeben ist, für den Prognosefall 2015 dagegen eine Zahl von 280 Güterzügen, also eine Kapazitätserhöhung um 25%.

IV.

Die Inkonsistenz von Planunterlagen, PFB und baulicher Wirklichkeit zeigt sich u.a. an einem Detail des Lageplans Anlage 5. Laut Legende der verwendeten Farben handelt es sich bei grauen Volllinien um bestehende Strecken, bei roten Linien um Neubau und bei gelben Linien um den Rückbau von Strecken. Bisweilen überlagern sich diese Linien, so dass der gemeinte Sachverhalt schwer zu erschließen ist.

Ziemlich eindeutig aber ist die gelbe Linie im Verlauf der Strecke 1401 / Gleis 44 zwischen Streckenkilometer 4.3 und 4.4 zu erkennen. Das würde - laut Plan - den ersatzlosen Abriss der Strecke 1401 / Gleis 44 auf fast 100m Länge bedeuten. Damit wäre der Güterzugverkehr Richtung Oldenburg wie Richtung Bremerhaven blockiert. Vermutlich ein Zeichenfehler, zugleich aber auch ein weiteres Indiz für die Notwendigkeit des oben ausführlich begründeten Ortstermins.