



**IBO-Interessengemeinschaft der  
Bürger/Bahnanlieger in Oldenburg**

Arp-Schnitker-Str.12  
26121 Oldenburg  
Tel.: 0441-85423  
Fax: 0441-36186655  
Mail: oldenburg-ibo@ewetel.net  
www.ibo-oldenburg.de  
1. Vors. Christian Röhlig  
2. Vors. Friedrich-Wilhelm Wehrmeyer



**Lärmschutz im Verkehr**

Würzburger Straße 31  
26121 Oldenburg  
Tel. 0441-3802266  
Mail: Laermschutz.im.Verkehr@gmx.de  
www.laermschutzimverkehr.de  
1. Vors. Prof. Dr. Gernot Strey  
2. Vors. Dr. Armin Frühauf

Oldenburg, d. 02.07.2012

Die Vorstände von IBO und LiVe stellen im Folgenden den Vergleichsvorschlag vor, auf den sich die fünf privaten Kläger/innen in ihrer Abschlussitzung am 28. 6.2012 geeinigt haben

## **Vergleichsvorschlag zur Beilegung des Rechtsstreits vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ( AZ: 7 A 22.11)**

### **I. Präambel**

1. Alle Beteiligten, namentlich auch die Kläger, begrüßen den Bau und Betrieb des JWP in WHV und wollen dazu beitragen, dass er wirtschaftlich erfolgreich sein wird.

Der JWP ist ein bedeutendes Vorhaben zur Verbesserung der Situation der strukturschwachen Region im Norden Niedersachsen.

Der JWP wird nur dann erfolgreich sein können, wenn er sich auf eine funktionierende Hinterlandanbindung stützen kann. Dazu ist u. A. auch eine effiziente und leistungsstarke Güterbahntrasse erforderlich.

2. Alle Beteiligten sind sich einig, dass der ökonomische Nutzen und Gewinn des Projekts nicht durch finanzielle und gesundheitliche Beeinträchtigungen auf Kosten unbeteiligter Bürger und Bahnanlieger erfolgen darf.

3. In Bezug auf die konkrete Situation der Kläger und der Bürger der Stadt Oldenburg bedeutet das, dass hier, ebenso wie bereits zur Lösung einer ähnlichen Ausgangslage in der Gemeinde SANDE geplant ist, eine Umfahrung des Stadtkerns von Oldenburg – auf Oldenburger Stadtgebiet - anzustreben ist. Dieses wäre eine erheblich bessere Lösung, als der Ausbau der vorhandenen Stadtstrecken für die zusätzlichen Belastungen des zu erwartenden Schwerlastverkehrs.

4. Das milliardenschwere Investitionsvorhaben des JWP, in dessen Folge auch die Infrastruktur des gesamten Raums des ehemaligen „Landes Oldenburg“ charakterlich nachhaltig verändert werden wird, muss auch Anlass sein, neue Infrastrukturen zu erwägen, um zu zukunftsorientierten und nachhaltigen Lösungen zu kommen. Dies gilt umso mehr, als neue Planungsansätze zugleich erhebliche Synergieeffekte versprechen könnten ( so etwa im Hinblick auf die notwendige Errichtung von Nordseestromtrassen im Zusammenhang mit der angestrebten Energiewende, dem von der WSD angestrebten Neubau einer binnenschiffahrtstauglichen Huntebrücke, oder die Gewinnung neuer Planungsräume für Gewerbe und Wohnen durch eine sinnvolle und nachhaltige Planung in der Stadt Oldenburg).

5. Aktueller Anlass **dieser** Klage ist die sehr unbefriedigende Situation der Oldenburger Bahnanlieger und Bürger im Hinblick auf die zu erwartende dramatische Veränderung ihrer Wohn-, Verkehrs- und Lebensverhältnisse durch die Inbetriebnahme des JWP. Dabei stehen insbesondere gesundheitsgefährdende Störungen der Nachtruhe durch Gütertransporte, die Gefahren und Schäden durch Erschütterung ihrer Gebäude durch Schwerlastverkehr und die erheblich gestiegene Gefahr von Bahnunfällen mit dramatischen Folgen im Vordergrund, aber auch die zu erwartende erhebliche Zunahme der Schrankenschließzeiten. Oldenburg hat insgesamt 19 beschränkte Bahnübergänge, an denen schon jetzt – z. B. an der Stedinger Straße in Osternburg – für Verkehr, Handel, Gewerbe unzumutbare Wartezeiten von bis zu 15 Minuten bestehen. Diese Situation ist wegen der derzeitigen Klappbrücke über die Hunte auch zunehmend problematischer für den Binnenschiffverkehrsverkehr.

6. Bereits der PF-Beschluss zum JWP vom 15.3.2007 enthält klare Zusagen zum Schutz der Oldenburger Bürger durch die damalige Bundes- und Landesregierung in Niedersachsen. Diese Zusagen sind nicht eingelöst worden. Derzeit ist auch nicht erkennbar, dass die Bundes- oder Landesregierung diese Zusagen und Versprechungen befolgen werden. Deshalb sind – durch andere Betroffenen – weitere verwaltungsgerichtliche Auseinandersetzungen in Vorbereitung. Die Beklagte weiß dazu Näheres.

7. Zunächst einmal wurden die Kläger (Stadt Oldenburg, GSG, eine städtische Stiftung und fünf weitere Personen, im Folgenden: Kläger ) durch die in den PFA 2 und 3 (Zweigleisigkeit) beschlossenen Ausbaumaßnahmen veranlasst, am 16. Oktober 2011 gegen das EBA (im Folgenden Beklagte) Anfechtungsklage gegen diese Planfeststellungsbeschlüsse zu erheben. Die Klage ist unter dem Aktenzeichen – 7 A22. 11 – beim BVerwG in Leipzig anhängig. Zugleich hatten die Kläger einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gestellt. Die antragstellende DB Netz AG (im Folgenden: Beigeladene) ist den Rechtsstreiten beigetreten. Der Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz ist durch Beschluss des angerufenen Gerichts vom 24. Januar 2012 mit der Begründung abgewiesen worden, dass die Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen der Beteiligten ein Abwarten einer Entscheidung in der Hauptsache rechtfertigen würde.

8. Streitauslösender Umstand der Klagen ist, dass alle Kläger auf dem Oldenburger Stadtgebiet Grundeigentum haben, das an die Bahnstrecken Nr.1522 ( OL-WHV bzw. OL – HB) angrenzt oder zumindest in der Nähe davon liegt und in erheblichem Umfang durch den zunehmenden Bahngüterverkehr beeinträchtigt wird.

Die vorhandene Strecke ist derzeit noch zum Teil einspurig und nicht elektrifiziert. Sie wird derzeit vorwiegend von Personenzügen befahren. In der Zeit von ca. 00.00 Uhr bis ca. 05.30Uhr weist der Fahrplan keine Zugverbindungen aus.

9. Im Zuge der – inzwischen rechtskräftigen – Planfeststellung des JWP durch das WSA Aurich wurde auch die Frage der bahnmäßigen Hinterlanderschließung erwogen. Dazu wurde auf die vorhandene Strecke verwiesen, die nach Herstellung eines Anschlussstückes, durchgängige Zweigleisigkeit und Elektrifizierung aus technischer Sicht als gegeben angesehen wurde. Zum Schutz der Bahnanlieger vor den durch die wesentliche charakterliche Veränderungen der Strecke zu erwartenden Mehrbelastungen wurden die gesetzliche Verpflichtung zu Maßnahmen nach der 16 BImSchV als gegeben angesehen. Hinsichtlich der nicht von Baumaßnahmen betroffenen Streckenteile (OL-Osternburg) wurde auf die Lärmsanierungsprogramme des Bundes verwiesen.

10. Für den Fall, dass auf der auszubauenden Strecke v o r Eröffnung des JWP noch keine Lärmvorsorge getroffen sein sollte, wurde auf die abgegebenen Verpflichtungen des Bundes und des Landes Niedersachsen zu Interimsmaßnahmen nach Lärmsanierungsstandard verwiesen.

Wörtlich heißt es dazu im PFB zum Jade Weser Port vom 15. 03. 2007 auf S. 108:

**Nach einer vom Träger des Vorhabens der Planfeststellungsbehörde vorgelegten Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (AZ.: E 15/14.86.15/3 Va 07 vom 07. 02. 07) sollen zudem für den Bereich Oldenburg - Wilhelmshaven als Interimsmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm im Zusammenhang mit dem Ausbau des Jade Weser Ports Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, falls der vorgesehene Ausbau der Strecke bis zur Inbetriebnahme des Jade Weser Ports und eine damit einhergehende Lärmvorsorge nicht erfolgt sein sollte. Das Ministerium führt dazu aus: "*...Bereits jetzt ist absehbar, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen Lärmvorsorgemaßnahmen nach sich ziehen werden. Lärmvorsorgemaßnahmen haben Vorrang vor Lärmsanierungsmaßnahmen. Im Bereich Wilhelmshaven - Oldenburg sollen daher Interimsmaßnahmen der Lärmsanierung zur Abdeckung des Zeitraums zwischen Inbetriebnahme des Jade Weser Ports vorgesehen werden.*" Einem "Verlärmsproblem" entlang der Strecke wird damit wirksam begegnet werden.**

11. Aufgrund dieser, im PF-Beschluss bekräftigten Zusagen hat ein Teil der Kläger im Jahre 2007 von Rechtsmitteln gegen den PFB JWP Abstand genommen.

12. Der JWP wird nach derzeitigem Stand im September 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Die Anschlussstrecke sowie die zweigleisigen Ausbaustrecken sind planfestgestellt und z. T. im Bau. Im Bereich der Ortschaft Sande wird dazu – in Abweichung von dem im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbau der Strecke – eine Umfahrung des Ortskerns neu hergestellt („Ausbau durch Umfahrung“).

13. Im Bereich der Stadt Oldenburg (Teilabschnitt 1 der in 6 Abschnitte aufgeteilten Ausbaustrecke) wird das Planfeststellungsverfahren durch die Beigeladene vorbereitet und voraussichtlich im Frühjahr 2013 beantragt werden.

14. Durch einstimmigen Ratsbeschluss der Stadt Oldenburg vom 28. 02. 2011 hat die Stadt Oldenburg eine Güterbahnumfahrung eingefordert. Durch Ratsbeschluss vom 21.05.2012 hat die Stadt Oldenburg die Beigeladene aufgefordert, in dem für 2013 bevorstehenden Planfeststellungsverfahren (Abschnitt Oldenburg = PFA 1) entweder eine Umfahrung entlang der BAB A 29 vorzusehen oder eine solche Möglichkeit als Alternative zu einem Ausbau der Stadtstrecke qualifiziert zu beplanen und zu prüfen.

15. Alle Kläger halten eine (Bahngüter-)Umfahrungstrasse um Oldenburg entlang der A 29 gegenüber einem Ausbau der Bestandsstrecke für eindeutig vorzugswürdig.

16. Eine solche Umfahrung ist nach Ansicht der Kläger kostengünstiger und schneller als die Ertüchtigung der Bestandsstrecke zu realisieren. Sie ist nach Einschätzung der Kläger zudem wesentlich wirtschaftlicher zu betreiben. Sie würde eine zukunftsorientierte, nachhaltige

Lösung der anderenfalls auf Oldenburg zukommenden Bahnproblematik eines Eisenbahndrehkreuzes mitten im Zentrum der historisch gewachsenen Altstadt darstellen.

17. Alle Beteiligten sind sich einig, dass die im Zusammenhang mit der Erschließung des Jade-Weser-Ports erforderliche Bahnhinterlandanbindung und die dazu erforderliche Ertüchtigung der Strecke WHV – OL durch einen durchgängig zweispurigen und elektrifizierten Ausbau der Strecke für alle Oldenburger mit erheblichen Immissionsbelastungen (Schall, Erschütterungen), Belästigungen und Behinderungen (Schrankenschließzeiten) und Gefahrenpotenzialen (Bahnunfälle mit Gefahrgütern einschließlich radioaktiven Materials) verbunden ist.

Dies gilt in besonderem Maße für alle Oldenburger Bahnanlieger und Straßenbenutzer. Durch Oldenburg führen 5 zugelassene Bahntrassen, 4 davon im aktiven Betrieb zuzüglich einer zusätzlichen Querverbindung zweier Trassen.

18. Alle Bahntrassen begegnen sich im Kern der Stadt Oldenburg, z. T. mitten in historisch gewachsenen und denkmalgeschützten Wohngebieten. Oldenburg hat derzeit 16 Bahn-/Strassenunter-/überführungen und 19 beschränkte Bahnübergänge.

19. Die technische Beschränkung jeder dieser Strecken liegt – nach einem Gutachten des UBA – bei 300 Güterzügen/Tag, also Tag und Nacht alle 4 Min ein Zug,

20. Die Beteiligten sind sich einig, dass die DB Netz AG grundsätzlich das Recht hat, alle ihre Strecken durch Oldenburg mit der maximalen technischen Belastung auch für den JW Güterverkehr Tag und Nacht zu befahren. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Verkehr von und zum JWP nicht nur über die Strecke nach HB sondern auch die Strecke nach OS und – in den Hauptbahnhof Oldenburg hinein und aus ihm heraus – auch über die Strecke nach Leer erfolgt. Entsprechende Überlegungen werden – so die Auskunft über ein Gespräch im BMV von Mai 2012 – bereits angestellt.

21. Alle Beteiligten betonen nochmals ausdrücklich, dass der JWP ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung der deutschen Seehäfen und der niedersächsischen Wirtschaft ist. Die Verkehre von und zum Port sollen laufen. Das soll möglichst ungehindert geschehen. Um Behinderungen durch die anhängigen Prozesse, absehbare weitere Prozesse im Hinblick auf die nicht eingehaltenen Zusagen und ebenfalls absehbare Prozesse ab 2013 im Zusammenhang mit dem Verfahren des PFA 1 zu vermeiden, schlagen die Beteiligten nachfolgenden Vergleich ( zum Teil auch zu Gunsten Dritter) vor:

## II. Vergleich

### A. Schallschutz

1. Die DB Netz AG gestattet den Klägern und allen anderen Personen, die in einem Streifen von 300 m beidseits parallel zu der auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg verlaufenden Bahntrassen Nr. 1522 (WHV – OL– HB), dinglich oder besitzberechtigt sind, an ihren Gebäuden die von ihnen für sinnvoll und notwendig gehaltenen Maßnahmen eines passiven Schallschutzes durchzuführen.

2. Auf Antrag der unter 1) genannten Personen gewährt die DB Netz AG diesen ein zinsloses Darlehen in Höhe der zur Begleichung ihrer Investitionen zum passiven Schallschutz am Gebäude notwendigen Aufwendungen unter den nachfolgenden Bedingungen:

a) Vorlage einer Bescheinigung eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Lärmimmission, Bauakustik, Akustik oder Schallschutz mit der Aussage, dass die betreffenden Baumaßnahmen zur Erreichung eines passiven Schallschutzes notwendig und in Übereinstimmung mit Vorgaben der VDI 2719 (1987), Ziffer 6, stehen. Weitere Details sind in Anlage XX aufgeführt und Bestandteil des Vergleichs.

b) Die Schallschutzmaßnahmen müssen in Übereinstimmung mit den baurechtlichen Vorgaben zur thermischen Bauphysik und im Einklang mit vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur energetischen Renovierung des jeweiligen Gebäudes stehen. Im Konfliktfall ist dazu, ggf. zusätzlich noch das Gutachten eines entsprechenden Sachverständigen für thermische Bauphysik beizubringen.

c) Vorlage von 3 Angeboten zur Umsetzung durch den Antragsteller aus 1 zu den unter 2) bescheinigten Maßnahmen. Dabei beschränkt sich die Darlehenshöhe auf den Betrag des günstigsten Angebotes.

d) Durchführung der Arbeiten und Vorlage einer Rechnung.

3. Das Darlehen kann von der DB Netz AG mit einer Frist von 3 Monaten zur Rückzahlung gekündigt werden, wenn um Oldenburg herum – z.B. entlang der BAB A 29 – eine Umfahungsstrecke errichtet und in Betrieb genommen worden ist und garantiert ist, dass im Einwirkungsbereich der betroffenen Darlehensnehmer kein regelmäßiger Bahngüterverkehr über die bei der Immissionsschutzberechnung einbezogenen Strecken erfolgt.

4. Die zur Rückzahlung fällige Darlehensschuld verringert sich um jährlich 10% des Darlehensbetrages.

5. Zehn Jahre nach Anbringung der Schallschutzmaßnahmen oder im Falle einer notwendigen Reparatur – die nicht durch Gewährleistungsansprüche gedeckt ist – besteht unter den in 1) – 4) genannten Bedingungen Anspruch auf ein weiteres zinsloses Darlehen.

## B. Schutz vor weiteren Gefahren und Rücksichtnahme auf die Nachtruhe

1. Unabhängig von dem durch passiven Schallschutz für die Innenräume der Gebäude möglichen Ergebnisse zum Schallschutz verpflichtet sich die DB Netz AG im Hinblick auf anderen Gefahren ihres Betriebes (Erschütterungen, Unfälle), die Geschwindigkeit aller auf der Strecke WHV – HB verkehrenden Güterzüge im Stadtgebiet von Oldenburg auf max. 50 km/h zu begrenzen.
2. Durch eine optimierte Gestaltung des Fahrplanes soll ein Mindestmaß nächtlicher Ruhe gewährleistet werden. Dazu garantiert die DB auf allen ihren durch Oldenburg führenden Strecken für Güterzüge eine Nichtbefahrung in der Zeit von 0:00 – 5:30 Uhr. In der Zeit von 22:00 – 0:00 und von 5:30 – 7:00 Uhr sollen in der Regel ebenfalls keine Güterzüge fahren. Die DB verpflichtet sich, wenn dies in Einzelfällen doch notwendig ist, der Stadt Oldenburg mit einem Vorlauf von 6 Wochen mit schriftlicher Begründung mitzuteilen, weshalb die Einhaltung der vereinbarten Ruhezeiten nicht möglich ist.

## C. Alternativenprüfung im Rahmen des PFA 1

1. Die unter A und B vereinbarten Regelungen und Leistungen dürfen einer Machbarkeit einer Umgehungsstrasse entlang der A 29 – z. B. aus Kosten- oder haushaltsrechtlichen Gründen – nicht entgegengehalten werden.
2. Die DB Netz AG verpflichtet sich, im anstehenden Planfeststellungsverfahren zu PFA 1 eine qualifizierte Prüfung einer Umfahrungsstrecke – als Alternative zum Ausbau der Stadtstrecke – z. B. entlang der A 29, für den Fall durchzuführen, dass sie selbst nicht ohnehin eine solche Strecke beantragen will.
3. Die Alternativenprüfung und ihre Darstellung im Planfeststellungsverfahren zu PFA 1 muss sich auch und vor allem auf eine Trasse beziehen, die in der von der Stadt in Auftrag gegebenen Studie der NWP Planungsgesellschaft mbH, Oldenburg, vom 16.04.2012 als konfliktarm in Bezug auf das Schutzgut „Mensch“ bewertet wird.
4. Die Beklagte und die Beigeladene DB Netz AG gestehen im PFA1 zu, dass im Falle des Ausbaus der Stadtstrecke lärmintensive Umbauarbeiten an der Bestandsstrecke zwischen der Nordgrenze der Stadt Oldenburg und dem Hauptbahnhof jeweils in der Zeit von 20 Uhr bis 07 Uhr nicht durchgeführt werden.

## D. Kosten, Streitwert, Vollstreckbarkeit

1. Die Kosten dieses Rechtsstreits, des vorangegangenen Verfahrens auf einstweiligen Rechtsschutz und dieses Vergleiches werden gegeneinander aufgehoben.
2. Zum Zwecke der Kostenberechnung regen die Parteien eine gerichtliche Streitwertfestsetzung auf .....EURO an
3. Der Vergleich begründet für die unter II. A 1 genannten Personen unmittelbare Rechte gegen die Beigeladene, die sie auch selbst geltend machen und vollstrecken können. Im Einzelnen wird dazu auf die Anlage ZZ verwiesen, die Bestandteil des Vergleiches ist.

### **III. Anlage XX und Einzelbegründung zum Vergleich**

#### **A) Anlage XX und ZZ zu II A 2a)**

##### Anlage XX

Zur Schallschutzberechnung werden folgende Eckpunkte und Details verbindlich vereinbart:

1) Grundlage der Berechnung sämtlicher Schallschutzmaßnahmen ist das Zugmengengerüst aus dem Planfeststellungsbeschluss PFA III vom 2. 8. 2011 bzw. der zugehörigen Schalltechnischen Untersuchung [2] zur Berechnung der Schallemissionen der Bahnstrecke in Oldenburg nach der Richtlinie Schall 03. Der derzeit noch bestehende Bahnbonus von 5 dB(A) nach §5 der 16. BImSchV [1] wird nicht angewendet.

2) Soweit das in Teilbereichen der Fall ist, werden nicht nur die von der Bahnstrecke WHV - HB, sondern von allen Strecken der DB die sich auf das Grundstück auswirkenden Schallimmissionen nach der Richtlinie Schall 03 [3] kumulativ berücksichtigt. Das zur Berechnung anzunehmende Zugmengengerüst der anderen Bahnstrecken wird aus einer von der DB noch zu erstellenden Prognose für das Jahr 2025 entnommen.

3) Schutzbedürftige Räume sind im Rahmen dieses Vergleichs die folgenden Raumtypen:

- Schlafräume
- Wohnräume
- Kinderzimmer
- Küchen
- Behandlungs- und Untersuchungsräume in Praxen und Kanzleien
- Operationsräume
- Wissenschaftliche Arbeitsräume
- Leseräume in Bibliotheken
- Unterrichtsräume
- Konferenz- und Vortragsräume
- Büroräume

(Auswahl in Anlehnung an die 24. BImSchV [4])

4) Durch geeignete bauliche Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz ist sicherzustellen, dass insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den unter Ziffer 3) genannten schutzbedürftigen Räumen ein Innenraumpegel von 30 dB(A) im Nachtzeitraum, d.h. zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, nicht überschritten wird.

5) Die Annahmen und Maßnahmen zum angenommenen bzw. fiktiven aktiven Schallschutz sind nach Abstimmung mit der Stadt Oldenburg und anderen Betroffenen im Detail transparent und nachvollziehbar offenzulegen. Die Berechnung erfolgt nach ISO 9613-2 [5]. Auf Grundlage dieser Darstellung erfolgt die Dimensionierung des passiven Schallschutzes zur Einhaltung des Innenraumpegels.

6) Der Nachweis des vorgegebenen Innenraumpegels von 30 dB(A) erfolgt nach dem Verfahren der VDI 2719 [6], dort unter Ziffer 6 beschrieben. In Gleichung (5) der VDI 2519 [6] wird der Korrektursummand mit einem Wert von  $K = 3$  dB verwendet; die Winkelkorrektur wird nicht berücksichtigt, d.h.  $W = 0$  dB.

## Quellen

- [1] 16. BImSchV, Verkehrslärmschutzverordnung 1990
- [2] Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung –Erläuterungsbericht, Strecke 1522 ABS Oldenburg-Wilhelmshaven PFA 2, 25.7.11, A.I.T. GmbH Ingenieure im Bauwesen, Rimpär
- [3] Schall 03 - Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen. Deutsche Bahn 1990
- [4] 24. BImSchV, Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, 1997
- [5] ISO 9613-2: Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, 1999
- [6] VDI 2719: Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, 1987

## Anlage ZZ

Der Vergleich soll für die in II A 1 genannten Personen unmittelbare Rechte begründen, die auch von ihnen vollstreckt werden können. Im Klauselerteilungsverfahren soll die Berechtigung dieser Personen aus diesem Titel durch Vorlage öffentlicher oder öffentlich beglaubigter Dokumente (z.B. Grundbuchauszug, Katasterplan, Sachverständigengutachten, Kostenvoranschläge) erfolgen, falls die Voraussetzungen nicht offenkundig sind oder von der Beigeladenen nicht bestritten werden. Die Klausel soll den zu vollstreckenden Darlehnsbetrag ausweisen.

Hilfsweise stehen die Rechte und ihre Vollstreckbarkeit der Stadt Oldenburg zu, die sie nach einer Ermächtigung durch die Begünstigten für sie geltend zu machen hat.

## **B. Begründung**

### **zu B 2:**

Befahrensbeschränkungen sind machbar.

Im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2 Rastede - Hahn vom 02. August 2011 heißt es auf S.113f:

"Für den Güterverkehr nimmt die Vorhabenträgerin an, dass zukünftig bis zu 86 Güterzüge pro Tag anstatt der gegenwärtig acht Güterzüge verkehren werden. Diese verteilen sich nach Annahme der Vorhabenträgerin auf den Tagzeitraum mit 57 und auf die Nacht mit 29 Zügen. Die Vorhabenträgerin nimmt an, dass alle diese Züge die betrieblich zulässige Länge von 700 m ausschöpfen werden, also neben der ca. 20 m langen Lokomotive ein Zug eine Wagenlänge von 680 m haben wird. Stellt man in einer überschlägigen Betrachtung dem gegenüber, dass im Jade Weser Port zukünftig 2,7 Mio. TEU (Standardcontainer) umgeschlagen würden, davon etwa 20 % auf Güterzüge übergehen würden und diese 540.000 TEU sich auf 52 5,5-Tage-Wochen verteilen, so wären täglich etwa 1.900 TEU vom bzw. auf den Zug umzuschlagen. Unterstellt man vereinfachend weiter, dass für einen TEU (Länge 6,058 m) eine Wagenlänge von 10 m benötigt würde, so hieße das, dass eine Wagenzuglänge von 19.000 m pro Umschlagtag an- bzw. abzufahren wäre. Das entspräche einer Anzahl von 28 voll beladenen Containerzügen. Schon diese Betrachtung zeigt, dass eine Prognose von 86 Güterzügen, von denen freilich andere Güterzüge als Containerzüge, also etwa die derzeit verkehrenden acht Öl- und Kohlezüge abzuziehen wäre, in jeder Hinsicht ausreichende



Reserven enthält, sei es für einen höheren Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtumschlag, sei es für eine geringere Länge oder Beladung der Züge oder eine Bespannung mit zwei Lokomotiven oder sei es für eine Verkehrssteigerung infolge eines weiteren Ausbaus der Seehafeninfrastruktur am Standort Wilhelmshaven.

Nach alledem ist auch die Verteilung der Güterzüge auf den Tag- und Nachtzeitraum nicht zu beanstanden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein "Verkehrsdruck" durch die Umschlagzeiten oder den Schienenpersonenverkehr zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven oder den Verkehr auf den weiterführenden Strecken, wonach zu erwarten wäre, dass mehr als die 29 für den Nachtzeitraum angesetzten Güterzüge verkehren werden."

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Beschluss zum Eilantrag der Kläger (AZ 7 VR 13.11 (7 A 22.11)) vom 24. Januar 2012 ausgeführt:

"(2) Es bleibt - sofern es insbesondere nach Klärung der Frage der Präklusion überhaupt entscheidungserheblich darauf ankommt - dem Hauptsacheverfahren vorbehalten zu prüfen, ob die Planfeststellungsbehörde den zu erwartenden Lärmzuwachs in beanstandungsfreier Weise in ihre Erwägungen eingestellt hat. Soweit die Planfeststellungsbehörde dabei eine Lärmbelastung, die eine plangegebene Vorbelastung nicht übersteigt, als hinzunehmen einstuft, trifft das zwar im Grundsatz zu (vgl. etwa Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1 <10 f.> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 12). Allerdings bedarf es dann aber zum einen einer nachvollziehbaren Festlegung dieser Belastung, die dann auch Maßstab einer wirksamen Überwachung durch die Aufsichtsbehörde sein könnte. Das verkennt das Eisenbahn-Bundesamt nicht, das zwischenzeitlich eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung angefordert hat. Zum anderen wird zu prüfen sein, ob in der gegebenen Fallkonstellation eine von der tatsächlichen Situation deutlich abweichende plangegebene Vorbelastung auch dann maßgeblich ist, wenn diese - wie die Antragsteller vortragen - die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 14 Abs. 1 GG) übersteigen sollte. Denn auch über den Sonderfall der Wiedereröffnung teilungsbedingt unterbrochener Eisenbahnstrecken hinaus sind Ausnahmen von der Regel vorstellbar (Urteile vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350 <355 ff.> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 23 und vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 5.07 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 Rn. 19 ff.). Hier mag zu erwägen sein, ob das auf die gesamte Strecke bezogene einheitliche Ausbaukonzept unter Gleichheitsaspekten bei einer zeitversetzten Planung und Umsetzung in Abschnitten einen auf die Übergangszeit bezogenen Lärmschutz - etwa durch eine vom Eisenbahn-Bundesamt nicht von vornherein verworfene Betriebszeitenregelung oder Geschwindigkeitsbeschränkungen - gebietet. Abschnittsbildungen, die dem Zweck dienen, die vielfältigen mit einer detaillierten Streckenausbauplanung einhergehenden Schwierigkeiten praktikabel und effektiv zu bewältigen, haben nämlich keinen Bezug zur Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit Lärmbetroffener (Urteil vom 23. November 2005 - BVerwG 9 A 28.04 - BVerwGE 124, 334 <340> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 45)."

Aus den Angaben im PFB 2 (Rastede - Hahn) und dem Urteil zum Eilantrag ergibt sich: Das Eisenbahnbundesamt geht von maximal 86 Güterzügen in 24 Stunden aus, immer beide Richtungen zusammen gerechnet. Darin enthalten sind die bereits fahrenden etwa 8 Güterzüge (Kohle, Chemie). Davon sollen 57 am Tage und 29 nachts fahren.

Das Eisenbahnbundesamt geht weiterhin davon aus, dass je die Hälfte des Hinterlandverkehrs über die Straße bzw. Schiene abgewickelt werden. Daraus ergeben sich 22, 5 % für den Hinterlandverkehr auf der Schiene.

Das Eisenbahnbundesamt berechnet dann 28 Güterzüge (wieder beide Richtungen zusammen) für den Abtransport dieser 22,5% der Container, die im JWP maximal umgeschlagen werden. Dazu kommen die bereits fahrenden 8 Güterzüge (Kohle und Chemie), insgesamt also 36 Güterzüge. Die sollen gleichmäßig zu je 18 tags und nachts die Strecke nutzen.

Die Tageskapazität beträgt laut Vorhabenträgerin 57 Güterzüge. Wenn alle 36 berechneten Güterzüge tags fahren würden, entstünden bei einem Puffer von 21 Güterzügen keinerlei Kapazitätsprobleme. Ein Nachtfahrverbot würde die Funktionsfähigkeit des JWP in keiner Weise tangieren.

## **Zu C 2**

Die konkrete Linienführung der Umfahrungs - Trasse soll so parallel wie möglich zur A 29 verlaufen und kann wahlweise eine neue Huntequerung in binnenschiffahrtstauglicher Höhe mit Klappfunktion für gelegentlich kreuzende Seeschiffe oder nördlich der Hunte – möglichst parallel zur Hunte – eine Zuführung auf die bestehende Eisenbahnklappbrücke über die Hunte haben.

## **Zu C 3**

Das von dem gemeinnützigen Verein LiVe eingeholten Gutachten des Sachverständigen Dr. Nocke vom 27. 02. 2012 sollte berücksichtigt werden. In einem beispielhaften Berechnungsmodell ist dort dargestellt, dass die bereits vorhandene Lärmbelastung durch die BAB A 29 durch eine zusätzliche Bahntrasse nicht nur nicht merkbar vergrößert wird, sondern sogar die Möglichkeit der substantiellen Verbesserung der Situation für die Anlieger besteht (wenn die gebotenen Schallschutzmaßnahmen erfolgen).

gez.  
Christian Röhlig  
1. Vorsitzender IBO

gez.  
Prof. Dr. Gernot Strey  
1. Vorsitzender LiVe