

PROF. DR. BERNHARD STÜER
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Honorarprofessor an der Universität Osnabrück

DR. EVA-MARIA EHEBRECHT-STÜER
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

48143 Münster Schützenstraße 21
☎ (0251) 43523 45263
✉ (0251) 44126
stueer@t-online.de www.stueer.de
Sparkasse Münsterland-Ost
Nr. 195.752.019 BLZ 400.501.50
FA Münster 337 5058 0310
16. Oktober 2011

Bundesverwaltungsgericht

- 7 A 22.11 -

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

Klage

1. der Stadt Oldenburg, vertreten durch den Oberbürgermeister, Markt 1 in 26122 Oldenburg,
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Bernhard Stüer & Dr. Eva-Maria Ehebrecht-Stüer, Schützenstraße 21 in 48143 Münster

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover.

- Beklagte -

Namens und kraft Vollmacht der Kläger erheben wir Klage und beantragen für alle Kläger,

FESTZUSTELLEN: DER PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS GEMÄß § 18 AEG FÜR DAS VORHABEN "ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN: AUSBAUSTUFE III, PFA 2 RASTEDE-HAHN", BAHN-KM 9,722 – 21,236 DER STRECKE 1522 OLDENBURG HBF. – WILHELMSHAVEN HBF., - 58100 PAP 75/10 VOM 02.08.2011 - IST RECHTSWIDRIG UND DARF NICHT VOLLZOGEN WERDEN.

(HILFSWEISE) DIE BEKLAGTE ZU VERPFLICHTEN, DEN VORGENANNTEN PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS VOM 2.8.2011 UM SCHUTZAUFLAGEN ZUGUNSTEN DER KLÄGER ZU ERGÄNZEN.

Für die Kläger zu 1, 2, 3, 6 und 8 werden zudem die Anträge gestellt:

DER PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS GEMÄß § 18 AEG FÜR DAS VORHABEN "ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN: AUSBAUSTUFE III, PFA 3 JADERBERG - VAREL", BAHN-KM 21,236 – 35,200 DER STRECKE 1522 OLDENBURG HBF. – WILHELMSHAVEN HBF., - 58100 PAP 91/10 VOM 02.08.2011 – IST RECHTSWIDRIG UND DARF NICHT VOLLZOGEN WERDEN.

(HILFSWEISE) DIE BEKLAGTE ZU VERPFLICHTEN, DEN VORGENANNTEN PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS VOM 2.8.2011 UM SCHUTZAUFLAGEN ZUGUNSTEN DER KLÄGER ZU ERGÄNZEN.

Zur Begründung wird Folgendes vorgetragen:

1. Klagegegenstand

Die Klage richtet sich gegen die im Klagantrag genannten Planfeststellungsbeschlüsse der Beklagten vom 2.8.2011. Der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 2 wird von allen Klägern mit der Anfechtungsklage angegriffen. Hilfsweise werden von allen Klägern Schutzauflagen beantragt. Die Kläger zu 1, 2, 3, 6 und 8 wenden sich vorsorglich zugleich gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 3 einschließlich der auch für diesen Abschnitt hilfsweise beantragten Schutzauflagen zugunsten der Kläger. Diese fühlen sich zugleich als Vertreter der entlang der Bahnlinie Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen im Stadtgebiet von Oldenburg durch Eisenbahn betroffenen Bevölkerung, die mit etwa 20.000 Einwohnern geschätzt werden kann.

Der Klage liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Im Zusammenhang mit dem Neubau des Jade Weser Port (JWP) soll die bisher teilweise eingleisige Bahnstrecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg (Strecke 1522) durchgängig zweigleisig ausgebaut werden, um dem steigenden Schienenverkehr im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung aus dem Raum Wilhelmshaven gerecht zu werden. Das Anschlussstück von Wilhelmshaven/Ölweiche bis auf das Gelände des Ports ist durch einen Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich am 15.3.2007 (P-143.3/72) festgestellt worden.

Das Vorhaben ist in verschiedene Streckenabschnitte unterteilt worden, die sowohl Neubauanteile (Umfahrung Sande) als auch Ausbauanteile enthält. Der Abschnitt 1 liegt auf dem Stadtgebiet Oldenburg. Für den Abschnitt 3 (Jaderberg-Varel) und Abschnitt 2 (Rastede – Hahn) sind die Planfeststellungsverfahren am 24.9.2010 bzw. 16.8.2010 eingeleitet worden. Die Offenlagen fanden in der Zeit vom 30.9.2010 bis 29.10.2010 sowie 23.8.2010 bis 22.9.2010 in den Gemeinden Rastede (PFA 2) sowie der Gemeinde Jade und der Stadt Varel (PFA 3) statt. Im Offenlageverfahren für den Abschnitt 2 hatten bereits ca. 300 Einwohner aus dem Stadtgebiet Oldenburg Einwendungen gegen die Ausbaupläne erhoben und dabei u.a. auf eine unterlassene Offenlage der Planfeststellungsunterlagen im Stadtgebiet Oldenburg erhoben, auf bessere Alternativen verwiesen und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen auch für das Stadtgebiet Oldenburg gefordert.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat die Einwendungen sowie die Stellungnahme mit den Beteiligten am 29. und 30.11.2010 in Wiefelstede und am 13.12.2010 in Oldenburg (PFA 2 S. 41 f.) sowie am 23. und 24.2.2011 in Varel (PFA 3 S. 43) erörtert.

Die Planfeststellungsbeschlüsse für diese beiden Abschnitte sind durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) Außenstelle Hannover am 3.8.2011 ergangen. Weitere Planfeststellungsabschnitte betreffen die Strecke Varel – Sande (PFA 4), Sande – Wilhelmshaven (PF 5) und Sande – Weißer Floh – Ölweiche (PF 6). Für den Planfeststellungsabschnitt 6 sind zwei Änderungsverfahren anhängig. Für den Streckenabschnitt Abzweigstelle „Weißer Floh“ – Wilhelms-

haven Nord wurde das Verfahren am 17.3.2011 eingeleitet. Das Änderungsverfahren für den Teilabschnitt Sande - „Weißer Floh“ wurde am 9.8.2011 eingeleitet.

Für den Abschnitt 1 (Oldenburg-Rastede), der das Stadtgebiet Oldenburg betrifft, ist als Teil einer Gesamtstrecke von der DB Netz AG eine Elektrifizierung geplant, für die ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist. Allerdings ist dieses bisher noch nicht eingeleitet. In den angefochtenen Planfeststellungsbeschlüssen wird dargelegt, dass im Zusammenhang mit diesem Planfeststellungsbeschluss ein Lärmschutz nach Lärmvorsorgegrundsätzen vorgesehen sei. Nach den Erklärungen der Bahn soll dieses Vorhaben für den Abschnitt 1 voraussichtlich nicht vor dem Jahre 2018 verwirklicht werden, wobei dies zusätzlich noch durch einen Finanzierungsvorbehalt eingeschränkt wird.

2. Betroffenheit der Kläger und Klageziel

Die Klägerin zu 1) wird durch die angefochtenen beiden Planfeststellungsbeschlüsse in ihrer Planungshoheit betroffen. Zudem ist sie Eigentümerin von Grundstücken, die durch die beiden Planfeststellungsbeschlüsse lärmbeeinträchtigt sind.

Die Kläger zu 2) bis 8) sind Eigentümer bzw. Berechtigte eines Wohnrechts (Horst Klemmer, Kläger zu 6) von Wohngrundstücken, die durch die Emissionen der Strecken, vor allem durch Lärm betroffen werden. Die Kläger sind zugleich durch Wert- und Mietminderungen betroffen. Die Kläger machen zunächst geltend, dass sie nicht ordnungsgemäß beteiligt worden sind, weil die Planunterlagen entgegen § 73 II und III VwVfG nicht in der Stadt Oldenburg offen lagen, obwohl sich das Vorhaben hier ganz erheblich auswirkt. Gegenüber dem planfestgestellten Ausbau der Bahntrasse stehen durch eine Umgehung der Ortslage Oldenburg im Hinblick auf den geringeren Kreis der Betroffenen immissionsärmere Alternativen zur Verfügung. Die Kläger rügen vor allem, dass durch den Ausbau der beiden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 eine erhebliche Erhöhung des Zugverkehrs gerade im Hinblick auf den im Bau befindlichen Jade-Weser-Port ermöglicht wird, woraus sich Belastungen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdungen ergeben. Der Umfang der möglichen Belastungen ist in den Planfeststellungsverfahren nicht geprüft worden. Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes sind zugunsten der Grundstücke der Kläger nicht getroffen worden. Vor allem auf entsprechende Schutzauflagen sind die Klagen daher letztlich gerichtet.

3. Inhalt der Planfeststellungsbeschlüsse

Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse zu den Abschnitten 2 und 3 sind nach einheitlichen rechtlichen Grundsätzen aufgebaut. Bedeutsam für die rechtlichen Auswirkungen der beiden Planfeststellungsbeschlüsse auf den Abschnitt 1 (Stadtgebiet Oldenburg) ist vor allem der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2. Im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Einwendungen zur Auslegung der Planunterlagen wird in den Planfeststellungsbeschlüssen ausgeführt (PFA 2 Rastede-Hahn, S. 44; PFA 3 Jaderberg-Varel, S. 45):

„Mehrere Einwender rügen, dass die Planunterlagen nicht in der Stadt Oldenburg ausgelegt wurden. Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass das Anhörungsverfahren auch vor dem Hintergrund, dass die Planunterlagen nicht in der Stadt Oldenburg ausgelegt worden sind, verfahrensfehlerfrei abgelaufen ist. Nach § 18a AEG erfolgt die Auslegung nach § 73 Abs. 2 VwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Die Festlegung, in welchen Gemeinden der Plan ausgelegt wird, ist Sache der Anhörungsbehörde (Kipp / Schütz in Hermes / Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 20 Rdnr. 60). Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat fehlerfrei entschieden, die Planunterlagen lediglich in der Gemeinde Jade und der Stadt Varel, nicht hingegen in Oldenburg, auszulegen.“

Bei einem linienförmigen Bauvorhaben wie einer Eisenbahnausbaustrecke, das für die Planfeststellung in mehrere Planfeststellungsabschnitte unterteilt wird, ist es üblich und grundsätzlich nicht zu beanstanden, dass die Planunterlagen für einen Planfeststellungsabschnitt nur in den Gemeinden ausgelegt werden, in denen sich der verfahrensgegenständliche Bauabschnitt befindet (sog. Abschnittsbe-

zogene Auslegung, vgl. Kipp / Schütz, a.a.O.). Die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen liegen ausschließlich auf dem Gebiet der Gemeinde Jade und der Stadt Varel. Die Vorhabenträgerin hat angekündigt, für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg ein gesondertes Planfeststellungsverfahren zu beantragen (PFA 1 Oldenburg).

Das Vorhaben liefert entgegen der Auffassung der Einwender aus Oldenburg auch keinen Anlass, von diesem Grundsatz abzuweichen. Weder der Umstand, dass die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven auch und nicht unwesentlich dem Bahnanschluss des im Bau befindlichen Jade Weser Port dienen soll, noch der Aspekt, dass zuerst die beiden teilweise noch eingleisigen Abschnitte planfestgestellt und ausgebaut werden sollen (sog. „Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Oldenburg – Wilhelmshaven“), führt dazu, dass von einer atypischen Situation ausgegangen werden müsste.

Es trifft zu, dass die Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Sande die rechnerische Kapazität dieses Streckenabschnitts gegenüber dem bestehenden Zustand mit den eingleisigen Abschnitten erhöhen wird. Und es trifft nach Angaben der Vorhabenträgerin auch zu, dass der prognostizierte Schienenverkehr nach dem Vollausbau des Jade Weser Port die gegenwärtige Streckenkapazität der beiden eingleisigen Abschnitte übersteigt. Dennoch hat das hier planfestgestellte Bauvorhaben keine Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Oldenburg. Denn die Vorhabenträgerin hat schon jetzt das Recht und aus dem Netzzugangsanspruch der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Pflicht, ihnen Zugtrassen im Umfang der gegenwärtigen Streckenkapazität zur Verfügung zu stellen. Dabei spielt es keine Rolle, um welche Züge es sich handelt und was diese befördern bzw. ob sie im Jade Weser Port, einem Öl- oder Kohlehafen, einer Aluminiumhütte (vgl. die geplante Ansiedelung eines Werks der Alusuisse in den 1970er Jahren, dazu vgl. <http://www.zeit.de/1970/17/die-kuestelockt>) oder anderswo an der Strecke ihren Anfangs- oder Endpunkt haben. Die plangegebene Vorbelastung der gegenwärtigen Streckenkapazität haben die Anlieger der gesamten Strecke unabhängig von Schwankungen in den Verkehrsströmen zu dulden.

Die Vorhabenträgerin hat im Anhörungsverfahren ausdrücklich zugesagt, dass sie bis zu einer Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Oldenburg einschließlich der Schutzvorkehrungen gegen Immissionen, insbesondere der Schallschutzwände, auf der Strecke keinen Zugverkehr zulassen und abwickeln wird, der über die jetzt schon vorhandene Kapazität hinausgeht (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 13.12.2011, Seite 43, dort wörtlich: „Auch nach Fertigstellung der Zweigleisigkeit zwischen Rastede und Varel können und werden nicht mehr Züge fahren, als bei der heutigen Infrastruktur, die zwischen den Punkten Ölweiche und Oldenburg besteht, fahren können. Das heißt, auch wenn der zweigleisige Zustand zwischen Rastede und Varel hergestellt ist, können nicht mehr Züge fahren, als wenn die beiden eingleisigen Abschnitte weiterhin bestehen blieben, weil wir im Norden von Sande einschränkende Infrastruktur haben - das ist die Aussage des Vorhabenträgers -; bis zur Errichtung der Schallschutzwände in Oldenburg.“). Die Herstellung der Zweigleisigkeit soll demnach zunächst nicht zu einer Kapazitätsausweitung, sondern lediglich zu einer Verbesserung der Betriebsqualität und Beschleunigung der Züge (Wegfall von Wartezeiten vor den eingleisigen Abschnitten) genutzt werden. Das ist vor dem Hintergrund des umfangreichen Baugeschehens auf der gesamten Strecke auch glaubhaft und wird von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Vollzugskontrolle der Planfeststellung überwacht werden. Damit ist festzuhalten, dass eine Kapazitätsausweitung vor Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens und Realisierung von Schutzvorkehrungen in Oldenburg nicht stattfinden wird, so dass der Bahnstreckenausbau mit keinen Auswirkungen verbunden ist, die nicht im Planungsabschnitt 1 Oldenburg bewältigt werden könnten.

Soweit die Einwender auf den Planfeststellungsbeschluss für den Jade Weser Port (Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 15.03.2007, Az. P-143.3/72, insb. Seiten 1097-1103) verweisen, ändert das an der vorstehend beschriebenen Beurteilung des Sachverhalts nichts. Zwar trifft es zu, dass jener Planfeststellungsbeschluss sich auch mit den Lärmauswirkungen des durch den Hafen induzierten Verkehrs auf den Hinterlandverbindungen auseinandersetzt und die von ihm beschriebene Lösung der Schienenverkehrslärmemissionen in seine Abwägung einbezieht. Aber das führt nicht dazu, dass die Planfeststellung der Eisenbahnbaumaßnahmen im Gemeindegebiet von Rastede Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Oldenburg hätte. Die von den Einwendern aufgeworfene Frage, ob es bis zu einer vollständigen Realisierung der (Schall-) Schutzvorkehrungen der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven überhaupt zulässig sei, einen oder mehrere Containerzüge vom oder zum Hafen zu fahren, ist von der Frage nach den Auswirkungen des Bauvorhabens in Rastede zu tren-

nen. Dieses Bauvorhaben dient ja gerade dazu, auch die Schutzvorkehrungen für Rastede in Bezug auf den Containerzugverkehr zu genehmigen und zu realisieren, so wie das auch in allen anderen Planungsabschnitten vorgesehen ist. Die Zulässigkeit des Containerzugverkehrs vor Fertigstellung aller Schutzvorkehrungen an der gesamten Strecke ist dabei nicht Gegenstand der Planfeststellungsverfahren für diese Schutzvorkehrungen. Sie ist vielmehr eine Frage des Vollzuges des o.g. bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den Hafen und vom Eisenbahn-Bundesamt in seiner Eigenschaft als (Bau-) Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnstrecke nicht zu beantworten.

Daran ändert auch die Vermutung von Einwendern nichts, dass die Finanzierung der Ausbaustrecke möglicherweise noch nicht vollständig gesichert sei. Finanzierungsfragen unterliegen nur einer eingeschränkten Kontrolle durch die Planfeststellungsbehörde. In diesem Rahmen stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass für sie nicht erkennbar ist, dass die Finanzierung von Ausbaumaßnahmen im Planungsbereich Oldenburg auf absehbare Zeit ausgeschlossen wäre. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr davon aus, dass der Zuwendungsgeber und die Vorhabenträgerin sich über eine Finanzierung und die vollständige Durchführung aller im Bundesverkehrswegplan (s.u. Kapitel B.4.1 ff.) für die Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven vorgesehenen Ausbaumaßnahmen einschließlich aller erforderlicher Schutzvorkehrungen einigen und das Vorhaben vollständig umsetzen werden. Denn es ist nicht zu erwarten, dass ein so bedeutender Hafen wie der Tiefwasserhafen Jade Weser Port dauerhaft lediglich mit Diesellokomotiven angefahren wird – umgekehrt wird also eine Elektrifizierung der Strecke kommen. Ebenso erwartet die Planfeststellungsbehörde die Planung und Durchführung aller erforderlichen Untergrundertüchtigungen. Diese Aspekte verbunden mit der oben beschriebenen Zusage der Vorhabenträgerin zur Nicht-Ausnutzung zusätzlicher Streckenkapazitäten und verbunden mit der Zuordnung der Fragen der Abwägung aus der Planfeststellung für den Hafen zum Vollzug jenes Planfeststellungsbeschlusses lassen das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnausbaumaßnahmen in Rastede zu dem Gesamtergebnis kommen, dass diese sich nicht auf das Stadtgebiet von Oldenburg auswirken, so dass die Planfeststellungsunterlagen für diese Baumaßnahmen nicht in Oldenburg auszulegen waren.“

Innerhalb der von der Anhörungsbehörde gesetzten Frist haben die Kläger 4), 5) und 7) Einwendungen erhoben, wie sich aus Verwaltungsvorgängen ergibt, die Kläger zu 1), 3) und 6) erst später. Die Kläger zu 2) und zu 8) haben keine Einwendungen erhoben, weil sie wegen der fehlenden Offenlage der Planfeststellungsunterlagen keine Kenntnis von der Offenlage hatten. Die Klägerinnen zu 1), 3) und 6) haben nach Ablauf der Offenlagefristen Einwendungen erhoben, wie sich ebenfalls aus den Verwaltungsvorgängen ergibt. So hat die Klägerin zu 1) im Schreiben vom 5.9.2011 auf ihre Bauleitplanung im Einwirkungsbereich der Eisenbahntrasse hingewiesen und bereits mit Schreiben vom 20.7.2011 Einwendungen erhoben.

Aus dem Stadtgebiet Oldenburg sind insgesamt ca. 300 Einwendungen erhoben worden, die mit den vorgenannten Ausführungen in den beiden Planfeststellungsbeschlüssen beschieden worden sind. Eine inhaltliche Befassung in dem Sinne, dass diesen Einwendungen nachgegangen worden wäre, ist nicht erfolgt. Vor allem stellen die beiden Planfeststellungsbeschlüsse nicht dar, welche Lärmauswirkungen sich im Bereich des Stadtgebietes Oldenburg ergeben und in welchem Umfang dabei die Lärmvorsorge- und die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Entsprechend ist auch mit den Einwendungen der Kläger verfahren worden. Sie sind in der Sache nicht behandelt worden.

4. Zusage des BMVBS: Lärmvorsorge und Gesamtbetrachtung der Abschnitte

Nach den Erklärungen des BMVBS ist davon auszugehen, dass der Planfeststellung im gesamten Streckenbereich Oldenburg – Wilhelmshaven die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV zugrunde gelegt werden. Die Abschnitte 2 und 3, in denen ein zweispuriger Ausbau stattfindet, werden nach den Erklärungen des BMVBS gleichbehandelt mit dem Abschnitt 1, in dem die bereits zweispurig vorhandene Strecke elektrifiziert wird.

Die vom damaligen Parlamentarischen Staatssekretär Großmann gegebene Zusage gründet sich auf den Ausbau der Hinterlandanbindung Wilhelmshaven – Oldenburg und ist hinsichtlich der Anwendung der Lärmvorsorgewerte rechtlich nachvollziehbar. Selbst wenn die 16.

BImSchV nur für diejenigen Teile der Eisenbahnstrecke unmittelbar Anwendung findet, die im Sinne der 16. BImSchV neugebaut oder wesentlich verändert werden und die einzelnen Abschnitte dabei getrennt betrachtet werden können, müssen die durch die Ausbaumaßnahme bewirkten Lärmerhöhungen über den jeweiligen Abschnitt hinaus in die Abwägung eingestellt werden.¹ Diese Gesamtbetrachtung kann dazu führen, dass auch für Folgeabschnitte nach Maßgabe der jeweiligen Abwägung die Vorsorgewerte der 16. BImSchV in den Blick zu nehmen sind. So liegen die Dinge hier.

5. Zusage im Planfeststellungsbeschluss zum Jade Weser Port

Der Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich für den „Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich km 7 bis 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (Jade Weser Port)“ behandelt den landseitigen Eisenbahnanschluss nicht abschließend, sondern nimmt insoweit auf eigenständige eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren Bezug. Der Planfeststellungsbeschluss verweist dabei auf ein Schreiben des BMVBS vom 7.2.2007, wonach die geplanten Ausbaumaßnahmen Lärmvorsorgemaßnahmen nach sich ziehen werden. Als Interimsmaßnahmen sollten im Bereich Wilhelmshaven – Oldenburg Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen werden, die mit der Inbetriebnahme des JWP greifen. Zudem hat der damalige Parlamentarische Staatssekretär Großmann mit Schreiben vom 13.2.2009 eine Zusage gegeben, wonach für die Realisierung des Lärmschutzes an der Strecke Oldenburg/Wilhelmshaven die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV einzuhalten sind. Diese Zusage basiert auf dessen Einschätzung, dass die Maßnahmen der Ausbaustrecke (u.a. Elektrifizierung) ihre Ursache in der Ansiedlung und Betriebsaufnahme des JWP und des hierfür notwendigen Baus eines Zugbildungsbahnhofs (Vorstellgruppe) und den sich daraus ergebenden Kausalitätsbezügen zum Mehrverkehr aus der neuen Hafenanbindung haben. Da der Mehrverkehr eine Erhöhung des Verkehrslärms um über 3 dB(A) zur Folge habe, sei in den Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung der gesamten Strecke auch Lärmvorsorge zu berücksichtigen.

6. Verletzung der Beteiligungsrechte der Kläger

Die Kläger sind am Verfahren nicht ordnungsgemäß beteiligt worden. Die Planfeststellungsbehörde weist selbst darauf hin, dass nach § 18a AEG die Auslegung nach § 73 Abs. 2 VwVfG in den Gemeinden zu erfolgen hat, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Nach diesen Grundsätzen wären die beiden Vorhaben der Abschnitte 2 und 3 auch in der Stadt Oldenburg auszulegen gewesen. Das ist nicht geschehen.

Der planfestgestellte Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven in den beiden Abschnitten 2 und 3 wirkt sich nicht nur unmittelbar entlang der planfestgestellten Trasse aus. In diesem Bereich sind zunächst die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV anzuwenden. In die Abwägung sind allerdings auch die Auswirkungen in benachbarten Abschnitten einzustellen. Ob insoweit hier im Hinblick auf die gebotene Gesamtbetrachtung der Strecke oder die erteilten Zusagen die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV einzustellen sind, mag hier dahingestellt bleiben. Jedenfalls sind die Immissionsbelastungen in diesem Abschnitt zu untersuchen und zu bewerten. Je größer die Belastungen werden, umso mehr ergibt sich das Erfordernis der Prüfung, ob im Hinblick auf diese Belastungen aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen anzuordnen sind. Das gilt besonders dann, wenn in den benachbarten Abschnitten die Lärmsanierungswerte überschritten werden und Gesundheitsgefahren drohen².

¹ BVerwGE 124, 334 – Neefestraße/Südring Stadt Chemnitz.

² BVerwG, B. v. 8.6.2004 – 4 BN 19.04 – BauR 2005, 829 – Autobahnzubringer Erfurt; Halama/Stürer NVwZ 2003, 137; BVerwGE 124, 334 = NVwZ 2006, 331 = DVBl 2006,

Die Kläger müssen sich auch nicht darauf verweisen lassen, dass ihre gesundheitlichen Gefährdungen vielleicht später einmal durch die in Planabschnitt 1 dann anzuordnenden Schutzmaßnahmen enden könnten. Denn diese Maßnahmen sind zeitgleich mit dem Erlass der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse anzuordnen und dürfen nicht einfach auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Im Übrigen ist derzeit überhaupt nicht absehbar, wann das der Fall sein könnte.

Mit der Umsetzung der angefochtenen Planfeststellungsbeschlüsse werden gesundheitsschädigende Belastungen verursacht, wie nachfolgend noch im Einzelnen erläutert wird.³ Diese rechtlichen Anforderungen an den vorsorgenden Gesundheitsschutz, auf die auch der Planfeststellungsbeschluss für den Jade Weser Port in Übereinstimmung mit der Rechtslage hinweist, wurden in den eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren weder ermittelt noch beachtet.

Hätten die Antragsunterlagen für die beiden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 ordnungsgemäß auch im Stadtgebiet Oldenburg offen gelegen, hätten die Kläger sich an den Verfahren ordnungsgemäß beteiligen können. Sie hätten insbesondere entsprechende Lärmberechnungen zu den eigenen Betroffenheiten vorgelegt. Dazu bestand kein Anlass, weil die Kläger sich nicht durch eine Offenlage auch im Stadtgebiet Oldenburg zu einer Beteiligung veranlasst gesehen haben. Durch die Begrenzung der Offenlage in Rastede (PFA 2) sowie in Jade und Varel (PFA 3) wurde der Eindruck erweckt, als ob sich die Auswirkungen der Ausbauvorhaben räumlich ausschließlich auf den Bereich der Offenlage beschränken würden. Tatsächlich gehen die Auswirkungen aber deutlich darüber hinaus und betreffen – wie dargelegt – vor allem auch das Stadtgebiet Oldenburg, sodass eine Offenlage auch hier hätte erfolgen müssen.

Die Planfeststellungsverfahren für die beiden Abschnitte 2 und 3 leiden daher an einem erheblichen Anhörungsmangel und sind daher schon aus diesem Grunde aufzuheben.

Die erforderliche Gesamtbetrachtung wird zudem dadurch erschwert, dass die Eisenbahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg in mehrere Abschnitte untergliedert wird. Der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss zum JWP enthält demgegenüber die Zusage, dass die gesamte Strecke als Einheit zu behandeln ist und hierfür die Lärmvorsorgewerte anzulegen sind. Deshalb ist die Unterteilung der zusammengehörenden Gesamtstrecke in einzelne Abschnitte rechtlich bedenklich. Jedenfalls hätte bei dieser Abschnittsbildung aber sichergestellt werden müssen, dass die Auswirkungen des jeweils ermöglichten Eisenbahnverkehrs auf die benachbarten Abschnitte ermittelt und durch entsprechende Schutzauflagen sachgerecht abgearbeitet werden.

7. Verletzung der Klägerrechte durch fehlerhafte Alternativenprüfung

Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse haben nahe liegende, eindeutig bessere Alternativen nicht geprüft bzw. ohne hinreichende Gründe verworfen. Die Beschlüsse führen dazu aus (S. 72 PFA 2 Rastede-Hahn, S 68 PFA 2 Jaderberg-Varel):

„Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für die hier gegenständlichen Maßnahmen ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Als Alternative käme in Betracht, das Vorhaben zu unterlassen („Nullvariante“) oder eine andere Linienführung für die Strecke zu wählen.

Die „Nullvariante“ ist nicht vorzugswürdig. Das ergibt sich schon aus den Ausführungen in Kapitel B.4.1 zur Planrechtfertigung des Vorhabens und dem Erläuterungsbericht. Eine andere Linienführung

442 m. Anm. Nolte, jurisPR-BVerwG 5/2006 Anm. 3 – Neefestraße/Südring in der Stadt Chemnitz.

³ Siehe dazu auch die Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke vom 13.10.2011.

ist ebenfalls nicht vorzugswürdig. Daher werden die Einwendungen, die eine andere Linienführung fordern, zurückgewiesen.

Im Anhörungsverfahren sind zwei denkbare Lösungen für eine Bahnanbindung von Wilhelmshaven und den Jade Weser Port angesprochen worden. Die eine Lösung bezieht sich darauf, lediglich für die Stadt Oldenburg eine Bahnumgehung zu bauen.

Die andere Lösung sieht vor, von Varel eine neue Strecke mehr oder weniger genau auf der Trasse einer 1958 stillgelegten Eisenbahnstrecke in Richtung Rodenkirchen an der Strecke Nordenham – Hude zu bauen und diese Strecke zwischen Rodenkirchen und Hude auszubauen. Beiden Lösungen ist gemeinsam, dass sie nur eine Alternative für den Güterzugverkehr darstellen (sollen), während der Personenzugverkehr von Wilhelmshaven und Varel nach wie vor über den Bahnhof Rastede zum Oldenburger Hauptbahnhof auf der bestehenden Strecke verkehren soll. Beide Lösungen sehen Neubaustrecken (NBS) vor und sind damit vom Wortlaut her nicht mit der Anlage zu § 1 BSchwAG vereinbar, denn dort ist die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg – Wilhelmshaven ohne die mögliche Kombination „NBS/ABS“ genannt. Das jedoch schließt es freilich nicht aus, in der Planfeststellung auch mögliche Varianten zu einer reinen ABS zu durchdenken.

Eine mögliche Bahnumgehung Oldenburg würde durch die Baumaßnahmen im PFA 2 Rastede nicht verbaut, so dass in diesem Planfeststellungsbeschluss zu einer solchen Überlegung keine abschließende Entscheidung getroffen werden muss. Der insgesamt ca. 11,5 km lange PFA 2 beginnt bei Südennde südlich der Überführung der A 29. Die diskutierten Bahnumgehungen für Oldenburg sehen eine Trassenbündelung mit der A 29 bis zur Strecke Oldenburg – Bremen bei Neuenwege vor. Würde eine Bahnumgehung westlich der A 29 verlaufen, würde sie die bestehende Trasse etwa auf Höhe der Planfeststellungsgrenze verlassen, also deren Planung genau an dieser Grenze anschließen. Würde eine Bahnumgehung östlich der A 29 verlaufen, so würde sie wohl etwa auf Höhe der Überführung der K 134 bei Bahn km 10,2 von der bestehenden Trasse ab- und an die Autobahn angeschwenkt werden, da ansonsten vorhandene Wohngebäude abgebrochen werden müssten. Das würde bedeuten, dass bei dieser Untervariante einer Bahnumgehung maximal 500 m der planfestgestellten 11,5 km und dort auch nur Teilgewerke umzuplanen wären.

Angesichts des großen Umfangs der Gesamtmaßnahme, insbesondere der Herstellung der Zweigleisigkeit und des Lärmschutzes für Rastede und Hahn ist es nicht sachgerecht, die abschließende Planung und Planfeststellung für den PFA 1 Oldenburg abzuwarten und eine dabei nicht auszuschließende Entscheidung, statt des Ausbaus der vorhandenen Trasse eine Bahnumgehung an der A 29 zu bauen, zumal die Vorhabenträgerin schon vor der Antragstellung im Scoping-Verfahren und der Umweltverträglichkeitsstudie eindeutig vorgetragen hat, entsprechend dem Wortlaut des BSchwAG die vorhandene Trasse ausbauen zu wollen.

Eine alternative Streckenführung über die Trasse ehemalige Strecke Varel – Rodenkirchen ist gegenüber einem Ausbau der bestehenden Strecke Oldenburg – Varel eindeutig nicht vorzugswürdig, so dass Forderungen, die beantragte Planfeststellung abzulehnen und der Vorhabenträgerin die Wahl dieser Trasse aufzugeben, zurückzuweisen sind.

Einzelheiten zur 1913 eröffneten und 1958 wieder stillgelegten und danach vollständig abgebauten Strecke Varel – Rodenkirchen sind im Internet veröffentlicht (Quelle: <http://www.laenderbahn.info/oldenburg/strecken/varel-rodenkirchen.html>).

Gegen die Alternative sprechen zum einen Wirtschaftlichkeitsaspekte. So wäre zum einen eine ca. 22 km lange Neubaustrecke zu errichten. Und es müsste eine ca. 33 km lange (davon ca. 27 km eingleisig und nur 6 km zweigleisig) Strecke ausgebaut werden. Damit wäre also die Ausbaustrecke entlang der Weser sogar länger als die Ausbaustrecke zwischen Oldenburg und Varel. Die Fahrstrecke zwischen Varel und Hude wäre ebenfalls länger (ca. 55 km über Rodenkirchen gegenüber ca. 47 km über Oldenburg). Damit wären sowohl der Bau als auch der Betrieb der Alternativstrecke erheblich teurer als der der planfestgestellten Lösung, wie ohne weitere Berechnung auf der Hand liegt.

Ferner ist zu beachten, dass eine NBS/ABS Varel – Rodenkirchen – Hude ebenfalls durch eine Reihe von Ortschaften führen würde (u.a. Brake, Elsfleth und Berne) und damit eine ganze Reihe anderer Betroffenen des Schutzgutes Mensch auslösen würde. Die Zahl der Betroffenen wäre allerdings geringer.

Ein ganz wesentliches Entscheidungskriterium ist, dass eine neue Strecke zwischen Varel und Diekmannshausen mit ihrer Oberleitung das EU-Vogelschutzgebiet „Marschen am Jadebusen“ völlig neu zerschneiden würde, während die vorhandene und auszubauende Trasse dieses Schutzgebiet zwischen Varel und Jaderberg lediglich tangiert. Die linienbestimmte Trasse der geplanten neuen Küstenautobahn A 20 wird um dieses Schutzgebiet herumgeführt. Ohne eine weitergehende Prüfung durchzuführen kann festgestellt werden, dass die Alternative in Bezug auf das Vogelschutzgebiet und das Schutzgut Tiere und Pflanzen gegenüber der Planung der Vorhabenträgerin eindeutig als nachrangig einzustufen ist.

Schließlich käme noch hinzu, dass die Neuversiegelung durch eine ca. 22 km lange Neubaustrecke erheblich schwerere Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser hätte als der Ausbau der bestehenden Trasse, auch wenn diese südlich von Varel auf einem Abschnitt westlich neben der Bestandsstrasse neu aufgebaut wird. Entsprechendes gilt auch für das Schutzgut Landschaft.

Nach alledem wird der Vorhabenträgerin auch nicht aufgegeben, die alternative Trasse einmal näher zu untersuchen. Gegenüber einer Alternativplanung würde sich umgekehrt der Ausbau der bestehenden Strecke Varel – Oldenburg stets aufdrängen.

Zwar sprechen die angefochtenen Beschluss unter 4.3 zwei mögliche Varianten an, das genügt aber den gebotenen Prüfungen nicht. Bereits die Vorhabenträgerin war verpflichtet, Planungsalternativen zu prüfen (so auch der Planfeststellungsbeschluss unter B 4.3). Die Vorhabenträgerin hat aber keine Planungsalternativen erwogen mit der Begründung, dass ihr das wegen der Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan des Bundes nicht erlaubt sei (Niederschrift über den Erörterungstermin vom 13.10.2010, S. 22, 23 und 37).

Die vom EBA im Beschluss angestellten Überlegungen zu zwei Planungsalternativen können die Pflicht des Vorhabenträgers zu eigenen Erwägungen nicht ersetzen. Sie sind zudem nicht abschließend, nicht unterlegt und nicht in der gesetzlich gebotenen Weise erfolgt.

a) Vorhabenträgerin hat keine Alternativen erwogen

Die Vorhabenträgerin hat trotz der bestehenden Verpflichtung (siehe unter B 4.3 des Planfeststellungsbeschlusses), keine Alternativen erwogen. Eine Alternativenprüfung ist allerdings nicht deshalb entbehrlich, weil es sich „nur“ um eine Ausbaustrecke handele.⁴ Denn es geht hier um ein Neubauvorhaben von europaweiter Bedeutung unter Einbeziehung und wesentliche Veränderung von Teilen einer Bestandsstrecke. Die Hinterlandanbindung des JWP hat eine Baustrecke von insgesamt ca. 55 km. In den Abschnitten WHV-Ölweiche bis zu den Hafenanlagen des JWP und in der Umfahrung der Ortschaft Sande handelt es sich um eine Neubauplanung. In weiteren Abschnitten wird die bisher nicht elektrifizierte und z.T. nur eingleisig geführte Strecke WHV – OL mit Maßnahmen wie Erneuerung des Gleisbetts, Elektrifizierung, Erneuerung zahlreicher Straßenkreuzungen versehen. Hierdurch wird der bisherige Charakter der Eisenbahnstrecke wesentlich verändert, sodass auch im Hinblick auf das Bauvolumen von mehr als 250 Millionen Euro und ca. 30.000 unmittelbar betroffenen Anliegern eine interessengerechte Erwägung von Alternativen erforderlich ist. Das Neubau/Ausbauprogramm zwischen JWP und Oldenburg stellt in seinen Wirkungen trotz der aus finanziellen Gründen erfolgten Abschnittsbildung eine Einheit dar. Das wird auch von den Begründungen der angefochtenen Planfeststellungsbeschlüsse unter Verweis auf die Begründung des JWP-Planfeststellungsbeschlusses 2007 so gesehen, indem im Zusammenhang mit der Frage der Sicherung der Hinterlandanbindung des Ports ausgeführt wird:

„Nach einer vom Träger des Vorhabens ..vorgelegten Erklärung...sollen zudem für den Bereich der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven als Interimsmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm im Zusammenhang mit dem Ausbau des ...Ports Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, falls der vorgesehene Ausbau der Strecke bis zur Inbetriebnahme des ...Ports und eine damit einhergehende Lärmvorsorge nicht erfolgt sein sollte.“ (so der Planfeststellungsbeschluss vom 15.3.2007 – P – 143. 3/72 – S. 8).

⁴ vgl. dazu BVerwGE 104, 123 – Hamburg-Büchen.

Ohne diese Erklärung wäre der Bau des JWP nicht zugelassen worden, da die Hinterlandanbindung infolge fehlenden Emissionsschutzes an der Strecke OL-WHV nicht gesichert gewesen wäre. Die Züge des JWP sind auf den Neubau WHV-Ölweiche Hafen angewiesen. Ohne den zweigleisigen Ausbau der Strecke würde der zu erwartenden Zugverkehr vom JWP nicht zu bewältigen sein. So auch die Einschätzung der Vorhabenträgerin am 13.12.2011 in einer Antwort auf eine entsprechende Frage von Prof. Dr. Strey wörtlich: „*Beyer (Vorhabenträgerin): Nein er ist dann nicht zu bewältigen*“ (Protokoll vom 13.12.2010 S. 14). Ausweislich der Beschlussbegründung hat die Vorhabenträgerin keine Überlegungen zu einer Variantenentscheidung angestellt. Es heißt dort unter B 4.3, dass „*in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abschließende Entscheidung getroffen werden muss*“.

b) Alternativen sind eindeutig vorzugswürdig

Drei Alternativen hätten sich aber als eindeutig vorzugswürdig aufgedrängt⁵.

(1) Variante: Umgehungstrasse Oldenburg entlang der A 29

Eine Umgehungstrasse Oldenburg entlang der A 29 ist eindeutig vorzugswürdig. Die Begründung des angefochtenen Beschlusses spricht diese Alternative zwar kurz an, entscheidet dazu jedoch nicht abschließend und ist der Auffassung, dass ... *in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abschließende Entscheidung getroffen werden muss*“. Dies ist schon deshalb fehlerhaft, weil bei dieser Variante – die westlich der A 29 an die Planstrecke PFA 2 anbindet - etwa 500 m des Plangebietes PFA 2 mit erheblichem Kostenaufwand wieder rückgebaut und verändert werden müssten. Die hierzu erforderlichen Kosten von mehreren Millionen Euro sind bei einer späteren Alternativenerwägung in die Überlegungen einzubeziehen; auch begründen die erheblichen Zusatzkosten eine Vorgeiflichkeit in der Prüfung dieser Alternative.

Die Variante A 29 ist kostengünstiger. Die vorgeschlagene Variante verläuft vom Ende des Plangebiets PFA 2 zunächst westlich und im Windschatten der BAB 29, überquert die Hunte parallel zur BAB Huntebrücke, allerdings nicht in der Höhe der BAB – Brücke, sondern in Höhe der für die Durchfahrung von Binnenschiffen konzipierten „Amalienbrücke“ in Oldenburg mit einer Klappöffnung für gelegentliche Segel- und sonstigen höheren Schiffe und stößt nach Überquerung des Straße Oldenburg-Neuenkrüge in Neuenkrüge wieder an die vorhandene Bahnstrecke OL-HB (Lageplan mit Streckeneinzeichnung).

Die Kosten einer solchen vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium einmal angedachten Trasse sind durch die Projektträgerin selbst und das BMVBS auf ca. 180 Millionen € geschätzt worden (s. Schreiben des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Hirche, vom 29.3.2007, Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Roth vom BMVBS vom 13.4.2007, Kurzbericht eines Gespräches von Vertretern der IBO im Niedersächsischen MWAV vom 25.4.2007, was die Gesprächsteilnehmer bekunden können).

Demgegenüber betragen die Kosten einer Ertüchtigung der vorhandenen Strecke allein durch Oldenburg hindurch weit mehr als 250 Millionen €, im Einzelnen überschlägig wie folgt:

Kosten	Mio €
Neue Huntebrücke und Querung der Stedinger Straße in Oldenburg laut Machbarkeitsstudie der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 16.3.2009	150
Kreuzungsfreier Bahnübergang OL-Ofendieck	20
Kreuzungsfreier Bahnübergang OL-Alexanderstraße	27
Lärmschutzkosten für 15 km Durchfahrung Oldenburg a 3.000 €/m	45
Insgesamt	242

⁵ BVerwGE 134, 308 - A 33 – Steinhagen.

Hinzu kommen weitere Kosten für passiven Lärmschutz, Entschädigung für nicht gelöste Schutzfälle, Kosten der Elektrifizierung durch Oldenburg und Kosten der Herstellung von Flucht- und Rettungswegen in einer geschätzten Höhe von ca. 10 Mio. €.

Die Variante A 29 ist effizienter im Betrieb. Sie entspricht modernen Planungserkenntnissen der Bündelung von Infrastrukturmaßnahmen. Sie kann im Bedarfsfall auch „Nordseestrom“ zu transportieren, bei einer Querung dicht eines besiedelten Stadtgebietes nicht möglich ist. Die Variante A 29 nutzt erhebliche Synergieeffekte infolge ihrer Nachbarschaft zur Autobahn und ist im Unglücksfall sicher, schnell und hindernisfrei für Hilfskräfte zu Land und Luft zu erreichen. Die vorhandene Baubeschränkungszone von 100 m entlang der BAB und das nahezu vollständig unbebaute Querungsgebiet sind ideale Bedingungen für Rettungseinsätze. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht erforderlich. Die Durchfahrt durch das Stadtgebiet Oldenburg hingegen erfordert im Hinblick auf die Kreuzung der Bahnstrecke Leer, die ältere Pferdemarktbrücke (SV-Vorgabe 60 km/h), die Durchfahrt mitten durch den Hauptbahnhof und die Querung der alten eisernen Hunteklappbrücke und nicht zuletzt auch wegen des gebotenen Lärmschutzes für Anlieger an verschiedenen Stellen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Die Variante A 29 ist umweltschonender. Die Variante A 29 würde in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich (150 m Distanz) ca. 15 Wohnhäuser mit etwa 60 Menschen mit Emissionen des Bahnverkehrs treffen, die Durchquerung der Stadt Oldenburg hingegen etwa 20.000 bis 30.000 Menschen. Eine unverträgliche Kollision mit NSG und LSG liegt nicht vor, da sich die – ca. 28 m benötigte Umgehungsstrasse – am Fuße der vorhandenen Autobahn verwirklichen ließe. Tiere werden nicht stärker als bisher durch die Autobahn gefährdet. Das Natur- und Landschaftsbild würde durch die im Schatten der Autobahn gebaute Trasse nicht wesentlich beeinträchtigt zumal die Trasse außerhalb bzw. am äußersten Rand des NSG geführt würde.

Die Variante A 29 ist gefahrensicherer. Auf der Bahnstrecke JWP-HB werden in erheblichem Maße gefährliche Güter transportiert werden. Diese können ungleich gefahrloser auf einer neuen, übersichtlichen, kreuzungsfreien und ohne nennenswerte Nachbarbesiedelung errichteten Umgehungsstrasse befördert werden als mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete einer Großstadt.

Die Variante A 29 ist entlastender für den Straßenverkehr. Die vorgeschlagene Umgehungsstrasse ist erheblich aufnahmefähiger als eine Trasse durch Oldenburg, sie hat weder Konkurrenz durch Personenverkehr noch Querungsverkehr der in Oldenburg einmündenden Bahnstrecke Oldenburg - Leer. Die Durchleitung des Güterverkehrs mitten durch die Großstadt Oldenburg führt zu langen Schrankenschließzeiten.

Die Variante A 29 kann schneller gebaut werden. Da im Plangebiet PFA 1 erwogen wird, an 1 – 3 Stellen (Ofenerdiek, Alexanderstrasse, Stedingerstrasse) auf der vorhandenen Trasse kreuzungsfreie Straßenunterführungen herzustellen, muss der Schienenverkehr während der langjährigen Bauzeit über eigens herzurichtende Umfahrungsstecken geführt werden. Hier ist mit erheblichen und bereits angekündigten Widerständen nicht nur der betroffenen Grundstückseigentümer zu rechnen. Der PFA 1 (Oldenburg-Rastede) soll nach Presseberichten ohnehin erst im Jahre 2018 gebaut werden. Hingegen kann die Umgehungsstrasse entlang der A 29 sofort geplant und umgesetzt werden. Diese Trasse benötigt keinerlei weiteres Gelände mit Ausnahme der Trasse selbst mit einer Fläche von 28 Metern Breite entlang der Autobahn.

Die Variante A 29 ist nachhaltiger. Selbst eine ausgebaute Strecke durch Oldenburg wird schon in absehbarer Zeit den Erfordernissen des Schienenverkehrs nicht mehr gerecht werden können. Diese Strecke ist – anders als die Umgehungsstrasse - nicht ausschließlich für den Güterverkehr benutzbar, sondern vor allem tagsüber durch den Personenverkehr weitgehend ausgelastet. Das Niedersächsische Wirtschaftsministerium ist daher schon jetzt der Auffassung, dass im Zusammenhang mit der zweiten Ausbaustufe des JWP, mit dem es sich bereits jetzt befasst, eine vollständig neue Strecke erforderlich ist, wie sich auch aus einem Gespräch des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums unter Teilnahme der Herren Bölter und Wehrmeyer vom 25.4.2004 ergibt.

(2) Variante A 20 und über die Y-Trasse an Bremen vorbei

Im Einzugsgebiet des JWP soll eine neue Autobahnstrecke von Westerstede in Richtung Hamburg (A 20 Küstenautobahn) geführt werden, die in Höhe der Ortschaft Jaderberg die Bahnstrecke Wilhelms-

haven – Oldenburg kreuzt, die Weser untertunnelt und jenseits der Weser auf die Bahnstrecke Bremerhaven – Bremen trifft (http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21139&psmand=135). Das Planfeststellungsverfahren soll offenbar bald eingeleitet werden (http://de.wikipedia.org/wiki/Y-Trasse_Hannover%E2%80%93Hamburg/Bremen). Eine Eisenbahntrasse parallel zu der geplanten Autobahntrasse, die in Höhe von Jaderberg von der Bestandsstrecke in Richtung Weser abzweigt, würde einen Streckenneubau von 35 km in einer Breite von 28 m beinhalten. Zugleich würden alle südlich von Jaderberg entstehenden Maßnahmen vermieden werden sowie die PFA 1, 2 und 3 entbehrlich sein. Eine solche Trasse würde bei Anschluss an die ebenfalls seit Jahrzehnten geplante Y-Trasse im Bereich Bremen zugleich die Probleme des Streckenausbaus in Bremen vermeiden, die bei einem Ausbau der Strecke in Oldenburg in Bremen zusätzlich entstehen werden.

(3) Variante Varel – Rodenkirchen

Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, mit denen das EBA zu dieser Alternative verwirft, überzeugen nicht. Weder sind die Kosten dieser Strecke aufgelistet, noch sind im Vergleich dazu die Kosten der Ausbaustrecke mit allen Nebenkosten ermittelt worden.

8. Schutzaufgaben für das Stadtgebiet Oldenburg zur Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte

Die Kläger werden durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven von unzumutbaren Lärmauswirkungen betroffen. Die Planfeststellungsbeschlüsse sind daher um entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu ergänzen, wie dies mit den Hilfsanträgen beantragt wird.

a) Ausgangsüberlegungen der Planfeststellungsbeschlüsse

Im rechtlichen Ausgangspunkt vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass lediglich die Abschnitte 2 und 3, auf die sich die Planfeststellungsbeschlüsse beziehen, in die Betrachtung einzubeziehen seien. Der Abschnitt 1 (Oldenburg) sei insoweit eigenständig zu betrachten. Lärmschutz könne von den Anwohnern in diesem Bereich erst geltend gemacht werden, wenn dieser Abschnitt zur Planfeststellung anstehe. Die Anwohner müssten bis an die Grenze der heutigen Kapazität der Bahnstrecke Lärmeinwirkungen ertragen, ohne vor ihnen unabhängig von ihrer Höhe und Intensität geschützt zu sein. Die Einhaltung dieser Kapazitätsgrenze werde von der Planfeststellungsbehörde überwacht. Diese Auffassung ist schon deshalb fehlerhaft, weil eine verkehrliche Kapazitätsbegrenzung der Bahnstrecke nicht festgelegt ist und deshalb auch nicht überwacht werden kann. Zudem fehlt es an der erforderlichen Betrachtung der gesundheitsgefährdenden Lärmauswirkungen und einer entsprechenden Anordnung von aktiven bzw. passiven Schallschutzmaßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde hätte diese Schutzaufgaben zur Einhaltung der Sanierungsgrenzwerte mit Erlass der beiden Planfeststellungsbeschlüsse treffen müssen, was nicht geschehen ist. Der Verweis auf die Einhaltung der Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 (Oldenburg-Rastede) ist nicht ausreichend, weil damit die durch die Planfeststellungsbeschlüsse herbeigeführte Konfliktlage ungelöst auf angekündigte, aber letztlich noch offene Planfeststellungsverfahren verschoben wird.

b) Keine Kapazitätsbeschränkung festgelegt – Überwachung nicht möglich

Die Planfeststellungsbeschlüsse verweisen dazu auf eine Erklärung der DB Netz AG im Erörterungstermin. Die Vorhabenträgerin habe im Anhörungsverfahren ausdrücklich zugesagt, dass sie bis zu einer Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Oldenburg einschließlich der Schutzvorkehrungen gegen Immissionen, insbesondere der Schallschutzwände, auf der Strecke keinen Zugverkehr zulassen und abwickeln wird, der über die jetzt schon vorhandene Kapazität hinausgeht (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 13.12.2011, Seite 43). Zur Begründung wird einerseits darauf verwiesen, dass die Kapazität ohnehin nicht darüber

hinaus gesteigert werden könne. Andererseits soll die Einhaltung dieser Zusicherung überwacht werden. An keiner Stelle des Planfeststellungsbeschlusses wird diese Kapazitätsgrenze allerdings definiert. Daraus folgt zugleich, dass sie durch die Planfeststellungsbehörde nicht kontrolliert werden kann. Zugleich wird dargelegt, dass diese Kapazitätsgrenze ohnehin nicht überschritten werden könne, was auch eine Kontrolle der Einhaltung der Kapazitätsgrenze als fragwürdig erscheinen lässt. Eine wirksame Kontrolle der Kapazitätsgrenze ist aber nur möglich, wenn diese auch nachvollziehbar bestimmt wird. Wo die Kapazität einer teilweise einleisigen Strecke unklar bleibt, kann auch eine wirksame Kontrolle nicht stattfinden.

Für das Grundstück der Kläger zu 8 müsste die Kapazität auf einen Güterzug in der Nacht begrenzt werden, um den Lärmsanierungsgrenzwert von 60 dB(A) und damit die Schwelle zur Gesundheitsgefahr nicht zu überschreiten. Dies ist der Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke (dort Teil III) im Einzelnen dargelegt. Zugunsten der Beklagten ist bei dieser Betrachtung der Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt.

c) Lärmsanierung auch in den Anschlussabschnitten erforderlich – Abwägung hat nicht stattgefunden

Die Planfeststellungsbehörde ist davon ausgegangen, dass in die Abwägung nur die Belange der im Bereich der beiden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 betroffenen Anwohner einzustellen seien und hierfür die Vorgaben der 16. BImSchV gelten. Die Betroffenheiten von Bewohnern der Anschlussstrecken seien demgegenüber bei der Planfeststellung in den Abschnitten 2 und 3 nicht zu berücksichtigen. Diese Auffassung trifft nicht zu. Zwar beschränkt sich der Anwendungsbereich der 16. BImSchV auf die Anlieger des jeweiligen Abschnitts, in dem der Neubau oder die wesentliche Änderung des Straßen- oder Schienenweges stattfindet. Mit der Abarbeitung dieses Programms ist der Prüfungsrahmen allerdings noch nicht erschöpft. Auch außerhalb des eigentlichen Neubaus oder der wesentlichen Änderung sind Belange von Anliegern zu berücksichtigen, die erkennbar von den Baumaßnahmen betroffen werden. Je stärker diese Betroffenheit ist, desto qualitätvoller gestalten sich die Abwägungserfordernisse. Werden die Lärmsanierungswerte erreicht oder gar überschritten, muss durch geeignete Maßnahmen Abhilfe geschaffen werden. Die Planfeststellung darf nicht für Lärmbetroffene in anderen Abschnitten Probleme schaffen, die sie mit dem Hinweis auf Nachfolgeverfahren ungeklärt verschiebt. Dabei ist es rechtlich auch nicht zulässig, Betroffene in diesen benachbarten Abschnitten einer Lärmbelastung im Bereich der Gesundheitsgefahren auszusetzen, ohne entsprechende Schutzmaßnahmen anzuordnen. Diesen Geboten hat die Beklagte nicht entsprochen. Sie hat die sich durch das Ausbauvorhaben ergebenden Lärmbelastungen nicht ermittelt und die damit in Zusammenhang stehenden Betroffenheiten nicht in die Abwägung eingestellt. Dies ist besonders misslich, weil es bei den Klägern ausnahmslos um Lärmbeeinträchtigungen geht, bei denen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu besorgen sind.

d) Lärmbetroffenheiten der Kläger

Die Lärmbetroffenheiten für die einzelnen Kläger ergeben sich aus der Anlage „Stadt Oldenburg: Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke“ (Teil I: Zugzahlvarianten für die Immissionsberechnungen nach Schall 03, Teil II: Immissionsberechnungen an den Grundstücken 1 bis 11 – Belegenheiten, Teil III Exemplarische Immissionsberechnungen am Klägergrundstück Babenend 88 A mit einer unterschiedlich hohen Anzahl von nächtlichen Güterzugfahrten, Teil IV: Immissionsprognose entlang den Bahntrassen 1500 und 1522 im Stadtgebiet Oldenburgs bei freier Schallausbreitung, Teil V: IMMI Protokolle) vom 13.10.2011. Die Lärmberechnung baut auf dem Zugmengerüst der Planfeststellungsunterlagen auf. Ausgangspunkt der Berechnungen ist der aktuelle Stand mit einem Zugmengerüst von 52 Zügen (davon 44 Zügen tags und 8 Züge nachts). Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zugarten ein Mittelungspegel $L_{m, E}$ nach Schall 03 (in 25

m Entfernung bei freier Schallausbreitung) von tags 65,6 dB(A) und nachts 54,8 dB(A) im gegenwärtigen Bestand (Teil I S. 1).

Den Bestandszahlen ist eine Prognose 2015 gegenübergestellt (Teil I S. 2), die auf den Prognoseannahmen der beiden Planfeststellungsbeschlüsse bei vollem Streckenausbau und Inbetriebnahme des JWP beruht (PFA 2 S. 112 – 115). Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zugarten ein Mittelungspegel $L_{m, E}$ nach Schall 03 (in 25 m Entfernung bei freier Schallausbreitung) von tags 73,7 dB(A) und nachts 73,8 dB(A). Berücksichtigt wurde dabei eine Steigerung des Güterzugverkehrs von 49 Güterzügen tags und 29 Güterzügen nachts. Bei diesen Wertangaben ist ein Schienenbonus nicht berücksichtigt. Berücksichtigt man diesen zusätzlich, ergeben sich die im Planfeststellungsbeschluss genannten Werte von 68,7 dB(A) (tags) und 68,8 dB(A) (nachts). Im Vergleich zu den zunächst dargestellten Bestandszahlen sind allerdings die im Planfeststellungsbeschluss genannten Steigerungen im Nachtzeitraum mit 9,5 dB(A) erheblich niedriger als die sich aus der anliegenden Tabelle ergebenden 19 dB(A).

In einer ersten zusätzlichen Berechnung ist das bestehende Zugmengengerüst (Bestand) um 36 Güterzüge (24 Züge tags und 12 Züge nachts) erhöht worden (Teil I S. 3). Damit soll nur der durch den JWP hervorgerufene zusätzliche Verkehr abgebildet werden. Hierzu kann auch auf den Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren verwiesen werden. Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zugarten ein Mittelungspegel $L_{m, E}$ nach Schall 03 (in 25 m Entfernung bei freier Schallausbreitung) von tags 71,2 dB(A) und nachts 70,0 dB(A).

In einer zweiten zusätzlichen Berechnung ist das bestehende Zugmengengerüst (Bestand) um 54 Güterzüge (38 Züge tags und 16 Züge nachts) erhöht worden (Teil I S. 4). Hierzu kann mittlerweile auf den Erläuterungsbericht zum 1. Abschnitt PFA 6, 1. Planänderung verwiesen werden. Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zugarten ein Mittelungspegel $L_{m, E}$ nach Schall 03 (in 25 m Entfernung bei freier Schallausbreitung) von tags 72,8 dB(A) und nachts 71,2 dB(A). Es ist nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen der Zugverkehr von und zum JWP im Planfeststellungsabschnitt 2 und 3 noch mit den geringeren Zahlen (36 Güterzüge), angesetzt wird, während der zeitlich vorgelagerte Erläuterungsbericht zum Planänderungsverfahren zum 1. Abschnitt PFA 6 bereits von einer Zahl von 54 Güterzügen ausgeht.

Vor allem wegen der hohen Lärmbelastungen in der Nacht, die sich über einen Lärmteppich beidseits der Eisenbahntrasse im Oldenburger Abschnitt erstrecken, hätten sich die Planfeststellungsbeschlüsse mit den dadurch indizierten Gesundheitsgefahren und deren Vermeidung befassen müssen. Zugleich liegt darin ein Abwägungsausfall, der zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellung führt.

In einem weiteren Berechnungsteil (Teil II S. 5 - 17) werden auf dieser Grundlage die Lärmauswirkungen für die klägerischen Grundstücke dargestellt. Zunächst werden danach die Beurteilungspegel (Immissionswerte) für den gegenwärtigen Bestand (Zugmengengerüst), sodann die Prognose 2015, die auf den Prognoseannahmen der beiden Planfeststellungsbeschlüsse bei vollem Streckenausbau und Inbetriebnahme des JWP beruht (PFA 2 S. 112 – 115), und für die zusätzlichen Berechnungsfälle der Bestand und JWP 36 Züge sowie der Bestand und JWP 54 Züge dargestellt. Dabei wurden die Berechnungen sowohl ohne Schienenbonus als auch mit Schienenbonus ausgewiesen. Ohne Schienenbonus ergeben sich Immissionspegel bei den Klägern nachts von

68 dB(A) – 74 dB(A)	Bestand + JWP 36 Züge
---------------------	-----------------------

69 dB(A) – 75 dB(A)	Bestand + JWP 54 Züge
71 dB(A) – 78 dB(A)	Prognose 2015

die Immissionsbelastungen liegen damit deutlich oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte. Selbst wenn man den Schienenbonus berücksichtigt und somit die Werte um 5 dB(A) verringert, liegen die Immissionspegel bei den Klägern nachts bei

63 dB(A) – 69 dB(A)	Bestand + JWP 36 Züge
64 dB(A) – 70 dB(A)	Bestand + JWP 54 Züge
66 dB(A) – 73 dB(A)	Prognose 2015

und damit auch noch deutlich über den Lärmsanierungswerten.

In Teil III (S. 18) wird exemplarisch eine Berechnung der Lärmwerte für nächtliche Güterzugfahrten an dem Grundstück Babenend 88 A (Kläger 6) dargestellt, um so die Mehrbelastung in Abhängigkeit von der Zahl der nächtlichen Güterzüge anschaulich zu vermitteln. Unter Berücksichtigung der im Bestand fahrenden 8 Personenzüge wird bereits bei einem zusätzlichen Güterzug in der Nacht unter Berücksichtigung eines Schienenbonus der Beurteilungspegel von 60 dB(A) erreicht, bei Nichtberücksichtigung des Schienenbonus beträgt die Lärmbelastung sogar 65 dB(A). Werden zwei, drei oder vier nächtliche Güterzüge angesetzt, steigt die nächtliche Lärmbelastung auf 67, 69 und 70 dB(A) ohne Schienenbonus und auf 62, 64 und 65 dB(A) mit Schienenbonus.

Teil IV enthält eine Übersichtskarte mit einer flächenhaften Darstellung der zu erwartenden Immissionsbelastungen an den Bahnstrecken 1522 (Oldenburg-Wilhelmshaven) und 1500 (Oldenburg-Bremen) für den Nachtzeitraum unter Anwendung der Prognose 2015. Die schematische Darstellung bei freier Schallausbreitung zeigt, dass der Korridor der 49 dB(A) Isophone für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ca. 1.000 m und für die Strecke Oldenburg-Bremen ca. 1.200 m beträgt. Diese Werte müssen nach der 16. BImSchV bei dem Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Eisenbahn für Wohngebiete eingehalten werden. Die Orientierungswerte für die Bauleitplanung nach der DIN 18005 liegen sogar mit 45/40 dB(A) nachts für Allgemeine und Reine Wohngebiete noch erheblich darunter, sodass sich bei Anlegung dieser Werte sogar noch ein deutlich größerer Korridor ergäbe. Zugleich ist in der Karte auch die Isophone von nachts 60 dB(A) dargestellt, bei der sich Fragen der Gesundheitsbeeinträchtigungen aufdrängen müssten. Die Karte belegt zugleich, dass über die Grundstücke der Kläger hinaus umfangreiche Lärmbetroffenheiten in dem dicht besiedelten Stadtgebiet mit ca. 20.000 Betroffenen gegeben sind.

Teil V enthält die Protokolle der eingesetzten Lärmberechnungssoftware.

9. Klägerin zu 1) (Stadt Oldenburg) in ihrer Planungshoheit und als Grundstückseigentümerin betroffen

Die Klägerin zu 1) ist neben ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin zugleich auch in ihrer Planungshoheit betroffen. Hierzu ergeben sich folgende Grundsätze: Die Städte und Gemeinden können in die eisenbahnrechtliche Planfeststellung kommunale Belange einbringen, wie sie in Art. 28 II 1 GG verfassungsrechtlich gesichert sind. Danach haben die Gemeinden das Recht, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Aus der eigenverantwortlichen Wahrnehmung der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft ergeben sich verschiedene Aufgabenbereiche, zu

denen auch die Planungshoheit rechnet. Während das kommunale Eigentum verfassungsrechtlich nicht gegen staatliche Eingriffe geschützt ist⁶, gewährt das einfache Recht ein Recht auf gerechte Abwägungsgebot kommunaler Belange.⁷ Auch bei Fachplanungsentscheidungen sind die Kommunen zu beteiligen und städtebauliche Belange zu berücksichtigen.⁸ Kommunale Belange setzen sich daher gegenüber der Fachplanung durch, wenn die betroffenen Städte und Gemeinden an den Fachplanungsverfahren nicht ordnungsgemäß beteiligt worden sind oder die von ihnen eingebrachten Belange in der fachplanerischen Abwägung fehlerhaft zu gering bewertet worden sind.⁹

Nach diesen Grundsätzen sind die kommunalen Belange der Klägerin zu 1) verletzt. Durch die nicht erfolgte Auslegung der Planunterlagen und die Nichtbeteiligung der Klägerin zu 1) als Trägerin öffentlicher Belange ist das Beteiligungsrecht der Klägerin zu 1) verletzt. Zugleich ist die Klägerin zu 1) auch materiell in ihrer Planungshoheit und als Eigentümerin von städtischen Grundstücken betroffen. Ihre Betroffenheit als Trägerin der Planungshoheit hat die Klägerin in ihrem Schreiben vom 5.9.2011 an das Eisenbahn-Bundesamt dargestellt. Sie hat dazu auch die entsprechenden Bauleitpläne überreicht, deren Geltungsbereich von den Auswirkungen des Ausbauvorhabens betroffen ist. Die Unterlagen dürften sich bei den Verwaltungsvorgängen befinden.

Die Betroffenheiten der Klägerin zu 1) sind dabei aus der Anlage „Stadt Oldenburg: Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke“ (Teil I: Zugzahlvarianten für die Immissionsberechnungen nach Schall 03, Teil II: Immissionsberechnungen an den Grundstücken 1 bis 11 – Belegenheiten, Teil III Exemplarische Immissionsberechnungen am Klägergrundstück Babenend 88 A mit einer unterschiedlich hohen Anzahl von nächtlichen Güterzugfahrten, Teil IV: Immissionsprognose entlang den Bahntrassen 1500 und 1522 im Stadtgebiet Oldenburgs bei freier Schallausbreitung, Teil V: IMMI Protokolle) vom 13.10.2011“ ableitbar.

Die Beeinträchtigungen der Klägerin in ihrer Planungshoheit ergeben sich bereits aus dem in Teil IV der „Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke“ (S. 20). Dort sind die jeweiligen Lärmteppiche durch die Isophonen von 49 dB(A), 54 dB(A) und 60 dB(A) dargestellt. Die für Wohngebiete einzuhaltende 49 d(BA) Isophone bildet bei freier Schallausbreitung einen Korridor von ca. 1.200 m entlang der Straße Oldenburg-Bremen und einen Korridor von ca. 1.000 m entlang der Strecke 1544 Oldenburg-Wilhelmshaven. Unter Berücksichtigung der in der Bauleitplanung anzuwendenden DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ und den im Beiblatt genannten Orientierungswerten für Verkehrslärm von 45 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete (WA) und 40 dB(A) für Reine Wohngebiete (WR) würden sich noch erheblich größere Korridorbreiten ergeben.

Ihre Betroffenheit hinsichtlich der Bauleitplanung hat die Klägerin zu 1) u.a. auch durch Überreichung der entsprechenden Bauleitpläne, die sich bei den Verwaltungsvorgängen befinden müssten, in ihrem Schreiben vom 5.9.2011 dargestellt. Hierauf kann Bezug genommen werden.

⁶ BVerfGE 61, 82 – Sasbach im Gegensatz zum privaten Eigentümer mit seinen umfassenden Rechtsschutzmöglichkeiten BVerwGE 67, 74 - Wittenberg.

⁷ BVerwGE 74, 124; Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdn. 156.

⁸ BVerwGE 79, 318 – gemeindeübergreifende Auskiesung; vgl. aber auch BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – A 281 BA 2/2 – DVBl 2011, 496 – A 281 Bremen BA 2/2.

⁹ BVerwGE 56, 110 – Frankfurter Flughafen.

Die Klägerin zu 1) ist zudem Eigentümerin der Grundstücke Alexanderstraße 300 (Kindergarten Dietrichsfeld), das nach § 34 BauGB als Allgemeines Wohngebiet einzustufen ist (Teil II Nr. 3). In der Prognose 2015 wird am IP 21 (Spielplatz Alexanderstraße 300) ein Beurteilungspegel von 69 dB(A) tags und nachts unter Einrechnung des Schienenbonus und 74 dB(A) tags/nachts ohne Berücksichtigung eines Schienenbonus erreicht. Die Belastungswerte sind für einen Kindergarten unzumutbar, was auf der Hand liegt. Denn gerade Kinder brauchen für ihre Entwicklung einen von derartigen Lärmauswirkungen ungestörten Bereich. Sie sind besonders auf eine lärmarme Umgebung eingewiesen. Die Lärmsanierungsgrenzwerte, bei denen Gesundheitsgefährdungen nicht auszuschließen sind, müssen daher im Bereich dieser besonders schutzwürdigen Nutzungen deutlich niedriger als sonst üblich angesetzt werden. Zudem ist die Klägerin zu 1) Eigentümerin der Grundstücke Ziegelhofstraße 92 (Teil II 6) und Ziegelhofstraße 4 (Teil II Nr. 7), bei denen in der Prognose 2015 ebenfalls die Lärmsanierungswerte überschritten werden.

10. Lärmbelastung der Bewohner im Abschnitt 1 und im weiteren Gebiet der Stadt Oldenburg entlang der Bahnstrecke nach Bremen nicht ermittelt und nicht in die Abwägung eingestellt

Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse hätten durch aktive bzw. ggf. durch passive Schallschutzmaßnahmen im gesamten Gebiet der Stadt Oldenburg daher dafür Sorge tragen müssen, dass die mit Gesundheitsgefährdungen verbundenen Lärmsanierungswerte eingehalten werden. Eine entsprechende Anordnung enthalten die Planfeststellungsbeschlüsse nicht.

Die Klägerin zu 3) ist Eigentümerin der Grundstücke Hermannstädter Straße 31 (Teil II Nr. 9), Falklandstraße 30-41 (Teil II Nr. 10) und Drielaker Straße 41 (Teil II Nr. 11), auf denen jeweils lärmbelastete mehrgeschossige Wohngebäude stehen. Die Lärmbelastungen der weiteren Kläger sind ebenfalls in Teil II der „Immissionsberechnung nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke“ dargestellt.

Wird ein Gesamtprojekt in einzelne Abschnitte aufgeteilt, so dürfen dadurch die schutzwürdigen Belange der Betroffenen nicht auf der Strecke bleiben. Vielmehr sind bei der Planfeststellung der jeweiligen Abschnitte auch die Auswirkungen in den Folgeabschnitten in den Blick zu nehmen.¹⁰ Dies ist umso dringender erforderlich, je mehr sich die Lärmbelastungen oberhalb der einfachen Zumutbarkeitsgrenze der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV den Lärmsanierungswerten annähern. Zu einer entsprechenden Berücksichtigungspflicht erstarken diese Sachverhalte, wenn die Lärmsanierungswerte erreicht oder sogar überschritten werden. Hier ist durch entsprechende Regelungen im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass Belastungen, aus denen sich Gesundheitsgefahren ergeben, nicht eintreten. Die damit verbundenen Probleme dürfen nicht ungelöst in räumliche oder zeitliche Folgeabschnitte verschoben werden.

Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse der Abschnitte 2 und 3 befassen sich mit diesen Fragen nicht. Die Frage, ob und in welchem Umfang durch den Ausbau der Abschnitte 2 und 3 Lärmsanierungsgrenzwerte im Bereich des Abschnitts 1 (Oldenburg) und entlang der Bahnstrecke nach Bremen erreicht oder gar überschritten wird, ist weder als Fragestellung erkannt worden, noch wird dem durch entsprechende Ermittlungen nachgegangen. Dies hätte auch wegen der im Offenlageverfahren und im wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss zum JWP gegebenen Hinweise besonders nahe gelegen. Wie sich durch die der Klage beigefügten Berechnungen ergibt, wird durch den Ausbau der Zweigleisigkeit in den Abschnitten 2 und 3 im südlichen Anschlussbereich (Oldenburg) eine Lärmbelastung vor allem in der Nacht von mehr als 60 dB(A) erreicht und damit die Grenze zur Gesundheitsgefährdung deutlich überschritten. Dies ist in der Karte in Teil IV dargestellt.

¹⁰ BVerwGE 124, 334 – Neefestraße/Südring Stadt Chemnitz.

Dabei darf zugunsten der Bahn allerdings ein Schienenbonus nicht angesetzt werden. Für die Lärmvorsorge im Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist der Schienenbonus mit einem Ermessen des Gesetz- und Verordnungsgebers gerechtfertigt worden¹¹. Dieser darf dabei auch den Umstand berücksichtigen, dass der Schienenlärm in der Bevölkerung eher akzeptiert wird als der Straßenlärm – zumal hierdurch der Umstieg von der Straße auf die Schiene in der Tendenz begünstigt wird. Was für die Lärmvorsorgewerte und die damit verbundenen Entscheidungen des Gesetz- und Verordnungsgebers gilt, lässt sich auf die Schwelle der Gesundheitsgefährdungen und damit auf die Lärmsanierungswerte nicht übertragen. Denn die Gesundheitsgefahren hängen nicht davon ab, ob der Schienenlärm im Vergleich zum Straßenlärm auf größere gesellschaftspolitische Akzeptanz stößt. Vielmehr handelt es sich bei den Lärmsanierungswerten um Grenzwerte, bei deren Erreichung und Überschreiten Gesundheitsgefahren real bestehen.¹² Diese Grenze ist aus den sich ergebenden Gesundheitsgefahren abgeleitet und verändert sich nicht dadurch, dass der Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr beim Bürger auf größere Akzeptanz stoßen könnte. Die gesundheitlichen Auswirkungen auf die Anwohner sind vielmehr gleich und bedürfen daher auch einer einheitlichen Behandlung. Die Beklagte ist diesen Anforderungen in den beiden Planfeststellungsbeschlüssen zu den Abschnitten 2 und 3 nicht gerecht geworden. Hierzu kann auch auf das aus medizinischer Sicht erstattete Gutachten des Universitätsklinikums Freiburg „Macht Schienenlärm krank?“ vom April 2010 verwiesen werden.

(Prof. Dr. Bernhard Stürer)
Rechtsanwalt

Anlagen:

- ⇒ Stadt Oldenburg, Immissionsberechnungen nach Schall 03 für ausgewählte Grundstücke, Oldenburg 13.10.2011
- ⇒ Grundstücke (Belegenheiten) der privaten Kläger und der Stadt Oldenburg
- ⇒ Stadt Oldenburg, Schreiben an das Eisenbahn-Bundesamt vom 5.9.2011
- ⇒ Universitätsklinikum Freiburg, Macht Schienenlärm krank? 2010

¹¹ Vgl. dazu auch BVerwGE 77, 285 – Meersburg.

¹² BVerwGE 51, 15; BVerwGE 125, 116 – BBI Schönefeld.