

## Kritik des Beschlusses des OVG-Bremen vom 17.05.2013

Mittlerweile liegt mir der Beschluss des OVG-Bremen vom 17.05.2013 (Az. 1 B 60/13) zu meinem Antrag gemäß § 80 Abs. 7 VwGO vom 28.03.2013 vor, den wir beim Pressegespräch am 11. April 2013 in der Kanzlei von RA Adamietz vorgestellt hatten.

Das Gericht folgt bedauerlicherweise der Argumentation der Bahn und lehnt meinen Antrag ab.

Das Gericht nennt drei Entscheidungsgründe:

1.

Es sei "fraglich", ob noch ein "Rechtsschutzinteresse" gegeben sei, da das neue Gleis bereits in Betrieb sei.

Mein Kommentar:

Am 23.01.2012 hatte ich fristgerecht Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Gleis 1-Verlängerung erhoben. Ursprünglich war die mündliche Verhandlung in der Hauptsache für November 2012 vorgesehen, nun wird es wohl Herbst 2013 werden (oder später). Offenbar hat das Gericht sich Zeit gelassen, sodass vollendete Tatsachen geschaffen werden konnten.

2.

Die Anmeldung der Alternativstrecke über Cloppenburg als Ausbaustrecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015-30 durch die niedersächsische Landesregierung und die aktuelle politische Debatte in Bremen u.a. in der Bremischen Bürgerschaft am 13.03.2013 seien für die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses "grundsätzlich unbeachtlich", weil diese "Umstände" erst "nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses" eingetreten seien.

Mein Kommentar:

Die Argumentation des Gerichts ist wenig überzeugend, denn es kommt nicht auf den Zeitpunkt an, zu dem eine Landesregierung die Eignung der Strecke erkannt hat, sondern auf die materielle Eignung der Strecke zu einem Zeitpunkt vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Der Planfeststellungsbeschluss stammt vom 16.12.2011. Die Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Bremen aber war vor 12 Jahren nicht anders als heute.

Diese Strecke mit der Streckennummer 1502 wurde in den Jahren 1870 bis 1876 von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (GOE) gebaut. Die Strecke kann überwiegend mit 120 km/h befahren werden und befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn, sie ist weitgehend eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie kann einem Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig aus dem Jahre 2008 zufolge sofort von täglich 15 Güterzügen mit einer Länge von 600m befahren werden. Nach einer Verlängerung von Ausweichgleisen hat die Strecke eine Kapazität von 58 Güterzügen täglich, was etwa der zusätzlichen Kapazität durch die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs entspricht. Eine Elektrifizierung ist nicht zwingend notwendig, die Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven ist auch nicht elektrifiziert, und auch auf elektrifizierten Strecken fahren viele Dieselloks, insbesondere von Privatbahnen.

Es war ein politisches Versäumnis der damaligen Landesregierungen Sigmar Gabriel (SPD) in Niedersachsen und Henning Scherf (SPD) in Bremen, die Eignung der Strecke Oldenburg-Clop-

penburg-Osnabrück zur Abfuhr der Jade-Weser-Port-Verkehre nicht erkannt zu haben. Statt dessen einigten sich beide Landesregierungen auf den Ausbau der durch die Wohngebiete Bremens führenden Gleise.

Es ist nicht sachgerecht, wenn das Gericht die Ablehnung meines Antrags auf das politische Versäumnis zweier Landesregierungen im Jahre 2001 stützt (in dem der Bau des Jade-Weser-Ports beschlossen wurde). Die niedersächsische Landesregierung unter David McAllister hat im Dezember 2012 diesen Fehler korrigiert und die Strecke für den Ausbau beim Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Der Bremer Senat verweigert nach wie vor eine politische Unterstützung dieser Anmeldung und will statt dessen durch die Anmeldung des Ausbaus "dritter" Gleise zwischen Delmenhorst und Bremen sowie zwischen Bremen-Burg und Verden die Güterzugkapazitäten im Stadtgebiet Bremens über die bereits laufende "Ertüchtigung" hinaus erweitern. Gesundheitspolitische Überlegungen spielen bei dieser Schienenpolitik des Bremer Senats offenbar keine Rolle.

3.

Immerhin erkennt das OVG, dass ein Ausbau der "Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg" "den bereits jetzt stark frequentierten Verkehrsknoten Bremen von weiteren Verkehren entlasten würde" (S. 3). Dennoch wäre ein Ausbau dieser Strecke "kaum dazu geeignet, die hier strittige Maßnahme (...) grundlegend in Zweifel zu ziehen", heißt es im Gerichtsbeschluss (S. 3).

Mein Kommentar:

Das Gericht trifft eine Behauptung ohne jegliche Begründung. Die "Ertüchtigung" des "Knotens" Bremen erfolgt ja, um die erwarteten Jade-Weser-Port-Verkehre abfahren zu können. Wenn dies auch über die Alternativstrecke über Cloppenburg möglich ist, wäre ein Schienenausbau in Bremen schlicht überflüssig. Beide Maßnahmen beziehen sich auf die gleiche Ursache, die Verkehre des Jade-Weser-Ports.

Trotz dieses negativen Beschlusses im Eilverfahren werde ich meine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Gleis 1-Verlängerung nicht zurückziehen. Ich setze darauf, das Gericht von meiner Sicht der Dinge im Hauptsacheverfahren überzeugen zu können. So schreibt denn auch das Gericht, dass im Eilverfahren lediglich eine "vorläufige(n) Prüfung" des Sachverhalts möglich gewesen sei (S. 2). Das lässt hoffen.

Walter Ruffler