

KANZLEI § ADAMIETZ · Herderstraße 73 · 28203 Bremen

Axel Adamietz
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Laura Adamietz
Rechtsanwältin

An das
Oberverwaltungsgericht der
Freien Hansestadt Bremen
Am Wall 198
28195 Bremen

Herderstraße 73
28203 Bremen
Telefon 04 21-32 58 08
Telefax 04 21-32 65 85

17. April 2014
Az.: 11310/12/wr

1 D 22/12

In der Verwaltungsrechtssache

Walter Ruffler
RA Axel Adamietz, Bremen,

./.
Bundesrepublik Deutschland
BMV/Präs. d. Eisenbahn-Bundesamts

Beigeladene: DB Netz AG,
vertreten durch cmk rechtsanwälte, Hamburg

trägt der Kläger weiter vor:

I. Vorbemerkung

Nach Erklärung der Beigeladenen sind die Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss "Verlängerung Gleis 1" vom 16.12.2011 mittlerweile beendet. Damit soll durch Schaffung vollendeter Tatsachen die Prüfung in der Hauptsache auch ohne formelle Gerichtsentscheidung durch die Realität überholt werden. Durch den Abschluss der Bauarbeiten ist allerdings nicht der gravierende Verfahrensfehler einer versäumten Alternativenprüfung geheilt. Deswegen wird die Anfechtungsklage aufrechterhalten.

II. Sachstand und rechtliche Bewertung

1. Der Kläger beanstandet nach wie vor das Fehlen jeglicher Alternativenprüfung, was nicht nur ein Abwägungsdefizit sondern einen gänzlichen Abwägungsausfall impliziert:

Die DB Netz AG räumt selber ein: Bei einer Kapazitätserhöhung der Strecke hätte eine Alternativenprüfung erfolgen müssen!

Zur Bewertung des Sachverhalts ist die Einschätzung der Bahn in ihrem Briefwechsel mit dem Eisenbahnbundesamt einschlägig, auf den der Kläger in mehreren Schriftsätzen bereits ausführlich hingewiesen hat. Im Schreiben vom 24.02.2011 an das EBA räumt die Beigeladene ein:

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

Genau das aber ist geschehen: Die Kapazität wurde erweitert:

Durch Verlängerung des Gleises 1 (nach Rückbau mehrerer Abstellgleise) wurde die Strecke 1500 (Oldenburg) direkt mit der "Güterzugbahn" 1401 Richtung Hannover/Osnabrück verbunden. In Verbindung mit dem Bau einer neuen Kurve in Gegenrichtung am Nordkopf des Bremer Hauptbahnhofes soll laut Planfeststellungsbeschluss die Kapazität des Bahnhofes um 25% von 224 Güterzügen auf 280 Güterzüge pro Tag gesteigert werden. Folglich hätte die Bahn nach eigener Einschätzung Alternativstrecken prüfen müssen, was nicht geschehen ist.

Damit hat die Bahn den folgenschweren Verfahrensfehler eingestanden.

Da nach Auffassung der Bahn offenbar nicht sein kann was nicht sein darf, wird nun zur Kaschierung dieses Fehlers die These vertreten, dass mit der "Ertüchtigung" des Hauptbahnhofes keine Kapazitätssteigerung verbunden sei, sondern lediglich eine Erhöhung der "Durchlässigkeit". Wenn aber aufgrund der angeführten Gleisbaumaßnahmen mehr Güterzüge durchkommen können, ist das identisch mit einer Erhöhung der Kapazität.

Ähnlich sah es das EBA (Herr König), bevor es den Planfeststellungsbeschluss erließ. Denn mit Schreiben vom 05.10.2011 hatte das EBA bei der Beigeladenen weitere Erläuterungen angemahnt, *"um die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben in gerichtsfester Form nachzuvollziehen"*.

Hintergrund dieser Anforderung war ein Schreiben der Anhörungsbehörde (Herr Lange beim Senator für Umwelt in Bremen), die auf ein Fehlen der Alternativenprüfung hingewiesen hatte:

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

Beweis:

Zeugnis Jens Lange, Referat 53 Verkehrs- und Straßenrecht, Abteilung 5 beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen

Die von vielen Einwendern geforderte und von der Anhörungsbehörde angemahnte Alternativenprüfung ist nie erfolgt, statt dessen schwenkte das EBA auf die Linie der Beigeladenen um und erließ einen Planfeststellungsbeschluss auf der Basis des zuvor als unge-

nügend beurteilten Antrags der Beigeladenen, den es selber als nicht "gerichtsfest" einschätzte.

3. Die fehlende Alternativenprüfung offenbart Versäumnisse von Politik und Bahn:

Dass in der Tat eine Alternativstrecke zur Verfügung steht, geht aus dem Gutachten "Hafenhinterlandanbindung - sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens" des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig vom 15.10.2008 eindeutig hervor.

Das Gutachten schlägt Ausbau und Nutzung der Alternativstrecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück für die Jade-Weser-Port-Verkehre vor. Der Finanzaufwand für den Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen betrug demnach die geringe Investitionssumme von 26 Mio. Euro, um eine Kapazität von 58 Güterzügen pro Tag zu schaffen. Die Kosten liegen damit niedriger als die für die durchgeführte "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs für 32,4 Mio. € laut Verkehrsinvestitionsbericht 2010, S. 163.

Wie das OVG mit Beschluss vom 27.07.2012 (Az 1 B 155/12) völlig richtig feststellt, ist "bereits durch die vorhandene Belastung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG) überschritten" (S. 6). Umso wichtiger wäre eine Prüfung der gutachterlich ausgewiesenen Strecke durch die Beigeladene und die Planfeststellungsbehörde gewesen, um zumindest den erwarteten Zuwachs an Güterzügen des Jade-Weser-Ports um die dichtbesiedelten Wohngebiete Bremens herumzuleiten.

Natürlich hätten auch die politisch Verantwortlichen frühzeitig die Notwendigkeit einer Alternativstrecke erkennen können, die am 06.11.2002 die Gründung der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft vereinbarten, die Regierungschefs von Niedersachsen (Sigmar Gabriel) und Bremen (Henning Scherf). Es war ein politisches Versäumnis der damaligen Landesregierungen, die Eignung der Strecke Oldenburg-Cloppenburg-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.

Die niedersächsische Landesregierung unter David McAllister (CDU) hat im Dezember 2012 diesen Fehler korrigiert und die Strecke für den Ausbau für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Auch der Bremer Senat hat am 18.07.2013 den Ausbau dieser Strecke nachgemeldet, in der Begründung heißt es:

"Dieser Ausbau dient der besseren Verteilung der Güterströme aus dem Jade-Weser-Port und damit gleichzeitig einer Entlastung des Knotens Bremen vom Schienenlärm."

Beweis:

Kopie der "Anmeldung des Landes Bremen zum BVWP 2015, Teil Schiene", Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18.07.2013 durch Wolfgang Golasowski, Staatsrat beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen, in Anlage K 1 anbei.

Da sich an der Materialität der Alternativstrecke seit 2002 nichts geändert hat, hätten die politisch Verantwortlichen sie schon damals in den Blick nehmen können und müssen, vor allem aber hätte diese Strecke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden müssen. Mit anderen Worten: Die Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück liegt heute noch genauso da wie vor 12 Jahren, nur dass mittlerweile die beiden involvierten Landesregierungen erkannt haben, dass die Strecke für den Güterverkehr von Nutzen sein könnte. Die Landesregierungen sind gewählt worden, um das Wohl der anvertrauten Bürger zu wahren und wenn möglich zu mehren. Die rechtzeitige Prüfung und Abwägung von Streckenalternativen gehört dazu.

Im Schriftsatz vom 28. März 2013 hat der Kläger ausführlich dargelegt und mit zahlreichen Quellenangaben belegt, dass mittlerweile auch in Bremen in Politik und Öffentlichkeit die Alternativstrecke für die Jade-Weser-Port-Verkehre diskutiert wird. Es wurde erkannt, dass eben nicht zusätzlicher Verkehr durch den Hauptbahnhof Bremen zu leiten ist, vielmehr *spielt die Vermeidung von Lärm durch den Güterverkehr, gerade in den Knotenpunkten, eine entscheidende Rolle*: Entsprechend wurde der Bremer Senat durch einstimmigen Bürgerschaftsbeschluss vom 13.03.2013 aufgefordert, *"sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG für die Prüfung des Ausbaus der Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück (...) einzusetzen"*.

Dieser Forderung der Bürgerschaft ist der Senat mit der nachträglichen Anmeldung der Strecke Oldenburg-Osnabrück nachgekommen.

Die Anmeldung der Alternativstrecke durch den Bremer Senat wurde erst durch Nachfrage der Journalistin Antje Stürmann bekannt, die dies am 25.09.2013 im Weser Kurier durch den Artikel *"Senat will Gleise von Oldenburg nach Osnabrück ausbauen / Bremen hilft Niedersachsen beim Werben um Geld für Bahnprojekt"* öffentlich machte.

Mit Schreiben vom 19.09.2013 hat auch die Bahnlärm-Initiative Bremen die Alternativstrecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Beweis:

Kopie des Artikels vom 25.09.2013 in Anlage K 2 anbei.

Das Argument, dass bei einer Alternativenprüfung die fehlende Elektrifizierung der Alternativstrecke als Manko gewertet worden wäre, trägt nicht. Dieser Umstand schließt nämlich ihre Eignung nicht per se aus, wie aus den erfolgten Anmeldungen durch zwei Landesregierungen zu ersehen ist. Denn als Standort des neuen Tiefwasserhafens wurde Wilhelmshaven gegenüber Cuxhaven gewählt, obgleich die Schienenanbindung Oldenburg-Wilhelmshaven weitgehend eingleisig war und eine Elektrifizierung nach wie vor nicht vorhanden ist. Nicht einmal das Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung der Strecke ist eingeleitet. Zudem zeigt die tägliche Praxis des Schienengüterverkehrs, dass insbesondere Züge von Privatbahnen - aber auch solche der DB AG - auch auf elektrifizierten Strecken von Diesellokomotiven gezogen werden. Offenbar verfügen viele Privatbahnen nicht über E-Loks bzw. ziehen die höheren Kosten der Dieseltraktion einem Lokomotivenwechsel vor.

4. "Planungsziel" Erhöhung der Durchlässigkeit?

Die DB Netz AG behauptet im Schreiben ihres Verfahrensbevollmächtigten vom 17.04.2013, das "Planungsziel" des Planfeststellungsverfahrens zur Gleis 1-Verlängerung

sei die Erhöhung der "Durchlässigkeit des Knotens Bremen" und schlussfolgert: *"Mit diesem begrenzten Planungsziel steht der Neu- und Ausbau anderer Strecken in keinem Zusammenhang"* (S. 3). Diese Argumentation erscheint der Bahn offenbar als Königsweg, um dem Vorhalt der fehlenden Alternativenprüfung zu begegnen.

Gleichwohl ist diese Argumentationslinie wenig überzeugend:

Die höhere "Durchlässigkeit" des Knotens Bremen ist kein Selbstzweck, sondern lediglich eine von - mindestens zwei - Möglichkeiten, die erwarteten Jade-Weser-Port-Verkehre abzufahren. So wird im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren auch keineswegs die Erhöhung der Durchlässigkeit des Knotens Bremen als Planungsziel genannt, sondern es geht vielmehr um die *"Sicherstellung der Abfuhr der prognostizierten schienegebundenen Mehrverkehre aus den norddeutschen Seehäfen"* durch eine *"Beseitigung von Kapazitätsengpässen"* (S. 6).

Dabei sind insbesondere die erwarteten Mehrverkehre aus dem Jade-Weser-Port gemeint. Folgerichtig richtet sich die Planung darauf, die Strecke 1500 Oldenburg besser mit der Güterzugstrecke 1401 (Gröpelingen - Sebaldsbrück) zu verbinden. Somit ist die "Erhöhung der Durchlässigkeit" keinesfalls das Planungsziel, sondern diese dient lediglich als Mittel zum Zweck.

Dass es hierbei um die Jade-Weser-Port-Verkehre geht, macht auch der den Gerichtsakten beiliegende Informationsprospekt der Bahn *"Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr. Planungen der DB Netz AG im Bereich der Produktionsdurchführung Bremen"* vom 20.01.2009 deutlich. Dort heißt es über die Effekte der Baumaßnahmen im Bremer Bahnhofsbereich: *"ermöglicht gleichzeitige Ein- und Ausfahrt aus Gleis 1 bis 3 aus/in der Relation Wilhelmshaven - Oldenburg - Hannover"* und dadurch: *"Kapazitätssteigerung"* (S. 3). Als "Verkehrliche Zielsetzung" wird genannt: *"Kapazitätserhöhung ... zur Aufnahme der zusätzlichen Hinterlandverkehre"* (S. 3).

Festzuhalten bleibt: Die Bahn verwendet in diesem Prospekt völlig zwanglos den später verleugneten Begriff "Kapazitätserhöhung" zur Beschreibung des Zwecks der Baumaßnahmen im Bereich Hauptbahnhof in der *"Relation Wilhelmshaven-Oldenburg-Hannover"* (S. 4). Dieser Zweck aber könnte durch die Nutzung der vorgeschlagenen Alternativstrecke sogar kostengünstiger erreicht werden, da beispielsweise die Strecke der Containerzüge Richtung Ruhrgebiet über Cloppenburg rund 50 km kürzer ist als über den Umweg über Bremen. Zudem würde die Nutzung der Alternativstrecke viele Anwohner in Bremen vor zusätzlichem Bahnlärm bewahren. Im Falle von Zugunfällen und Reparaturen auf der Strecke Bremen - Hannover könnte die Alternativstrecke über Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück auch als Ausweichstrecke für Verkehre aus/nach Bremerhaven dienen. Die Notwendigkeit redundanter Schienenverbindungen zeigte sich bei dem Güterzugunfall im Februar 2013, wodurch die Lieferkette für die Wirtschaft eine Zeitlang komplett unterbrochen war. Klaus Platz, Geschäftsführer der Bremer Logistikplattform VIA, kritisiert denn auch, dass der gesamte Güterverkehr auf der Schiene aus Bremerhaven und Wilhelmshafen durch den Bremer Hauptbahnhof gehe, wobei Güterzüge aus Richtung Wilhelmshafen immerhin Alternativstrecken nehmen könnten. Die Presse zitiert ihn weiter:

"Ein Ausweichen auf die Straße sei wegen der großen Transportmengen oft nicht möglich, sagt der VIA-Geschäftsführer. Ernsthafte Alternativrouten stünden im regionalen Schienennetz derzeit nicht zur Verfügung. Viele Bahntrassen im Umland

seien nicht hinreichend ausgebaut. Schon länger würde gefordert, dass der Haupttransportweg nicht mehr durch den Bremer Hauptbahnhof führen sollte.“

Beweis:

Weser Kurier vom 16.02.2013: "Millionenschaden am Bremer Bahnhof. Kilometerlange Strecke muss repariert werden/Einbußen für Wirtschaft im Nordwesten" in Anlage K 3 anbei.

III. Zum weiteren Verfahren

1. Der Kläger verlangt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Gleis 1-Verlängerung vom 16.12.2011.

2. Der Kläger verlangt nicht den Rückbau der Gleis 1-Verlängerung und die Herstellung des ursprünglichen Zustands, sondern eine verbindliche Zusage von Bahn und Eisenbahnbundesamt, die Anmeldungen der Alternativstrecke über Cloppenburg zum Bundesverkehrswegeplan durch die Bundesländer Niedersachsen und Bremen zu unterstützen.

3. Der Kläger verlangt als Ausgleich oder "Heilung" des Rechtsverstoßes die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) auf der gesamten innerbremischen Strecke, von Huchting bis Hemelingen und umgekehrt. Vorrang müssen dabei Maßnahmen zur Lärmvermeidung an der Quelle haben. Betriebsbeschränkungen wie Tempolimit und Nachtfahrverbote für graugussgebremste Züge, die der EU-Norm der TSI-Lärm nicht entsprechen, zählen zu den Maßnahmen an der Quelle.

Adamietz
Rechtsanwalt

Anlagen
2 begl., 2 einf. Abschriften