



**Bundesverwaltungsgericht**  
Geschäftsstelle  
7. Senat

Leipzig, 8. November 2011

Simsonplatz 1  
04107 Leipzig

Az.: BVerwG 7 A 22.11 und 7 VR 13.11

Bei allen Antworten wird um Angabe dieses Aktenzeichens gebeten.

Postfach 10 08 54  
04008 Leipzig

Rechtsanwälte  
Prof. Dr. Bernhard Stürer und  
Dr. Eva-Maria Ehebrecht-Stürer  
Schützenstraße 21  
48143 Münster

Telefon: 0341 2007-0  
Durchwahl: 0341 2007-2258  
Telefax: 0341 2007-1000

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

in der Verwaltungsstreitsache

Stadt Oldenburg u.a.  
gegen  
Bundesrepublik Deutschland

wird anliegender Schriftsatz vom 4. November 2011 (14-fach) mit der Bitte um  
Kenntnisnahme übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

Petzold  
Assessorin



beglaubigt:

*Petzold*  
(Stach)

Geschäftsstellenverwalterin



Eisenbahn-Bundesamt, Herschelstraße 3, 30159 Hannover

vorab per Telefax 0341/2007-1000

Bundesverwaltungsgericht  
- 7. Senat -  
Simsonplatz 1

04107 Leipzig

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

58100 Pas 03/11 und 58100 Pas 04/11

Bearbeitung durch: Herr Berka

Telefon: 05 11 / 36 57 - 100

Telefax: 05 11 / 36 57 - 391

eMail: BerkaF@eba.bund.de  
sb1-han@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 04.11.2011

VMS-Nummer \*

---

**Az. 7 A 22.11 und 7 VR 13.11**

**In den Verwaltungsstreitsachen**

**Stadt Oldenburg, vertreten d. d. Oberbürgermeister, Markt 1, 26122 Oldenburg, u. a.,**

**Prozessbev.: Rechtsanwälte Prof. Dr. Bernhard Stür & Dr. Eva-Maria Ehebrecht-Stür, Schützenstraße 21, 48143 Münster,**

**Kläger und Antragsteller,**

**gegen**

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

**Beklagte und Antragsgegnerin,**

**beigeladen: DB Netz AG, vertreten durch den Vorstand,**

**wegen**

**Planfeststellungsbeschlüsse nach § 18 AEG für das Bauvorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn“ und „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Jaderberg-Varel“,**

Hausanschrift:  
Herschelstraße 3, 30159 Hannover  
Tel.-Nr. +49 (05 11) 36 57 - 0  
Fax-Nr. +49 (05 11) 36 57 - 3 90

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

beantragt die Beklagte,

den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung abzulehnen und die Klage abzuweisen.

Begründung:

Die Zulässigkeit der Klage ist in Bezug auf die Klägerin zu 1 unter dem Gesichtspunkt fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses und Verwirkung des Klagerechts aus Sicht der Beklagten zweifelhaft. Unabhängig davon ist die Klage für alle Kläger unbegründet. Die Planfeststellungsverfahren – insbesondere die Anhörungsverfahren – sind ordnungsgemäß abgelaufen. Mehrere Kläger müssen sich bereits entgegenhalten lassen, dass sie in den Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen vorgetragen haben. Die Planungshoheit der Klägerin zu 1 ist nicht verletzt. Die Variantenentscheidung ist sachgerecht, da die Variante „Ausbau der Bestandsstrecke“ in den planfestgestellten Abschnitten jeder anderen denkbaren Variante vorzuziehen ist und einer alternativen Streckenführung im Bereich der Stadt Oldenburg durch die planfestgestellten Bereiche nicht vorgegriffen wird. Die beklagte Planfeststellungsbehörde hat alle in den Blick zu nehmenden Rechte und Belange – auch soweit die Kläger sie während der Anhörungsverfahren oder auch später vorgetragen haben – zur Kenntnis genommen und in ihre Entscheidung eingestellt. Die Rechte und Belange der Kläger haben kein derartiges Gewicht, dass die Planfeststellung anders auszufallen hätte. Aus einer im Planfeststellungsverfahren für den Jade Weser Port abgegebenen Erklärung zu Schallschutzmaßnahmen kann in den hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren kein Recht auf eine Vorentscheidung zugunsten einer Umgehungsstrecke für das Stadtgebiet der Klägerin zu 1 oder auf Schallschutzmaßnahmen aus Lärmsanierung oder Lärmvorsorge im Stadtgebiet Oldenburg abgeleitet werden.

Daraus folgt, dass auch der „Eilantrag nach §§ 80, 80a VwGO“ auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage – wegen offenkundig fehlender Erfolgsaussichten der Klage in der Hauptsache – abzulehnen ist. Selbst wenn man eine Bindungswirkung der vorgenannten Erklärung zu Lärmsanierungsmaßnahmen oder anderweitig begründete Lärmschutzansprüche zugunsten der Kläger unterstellen würde, so könnten diese zeitgerecht in einem Planergänzungsverfahren genehmigt werden, ohne dass dafür der hochkomplizierte Bauablaufplan der Vorhabenträgerin zu unterbrechen wäre. Im Übrigen würden die volks- und betriebswirtschaftlichen Nachteile bzw. das (auch in diesen Nachteilen manifestierte) öffentliche Interesse an einer plangemäßen Baudurchführung die Rechte und Belange der Kläger gerade in diesem Eisenbahnausbauvorhaben ganz eindeutig überwiegen. Und schließlich stünden der Beklagten im – diesseits nicht erwarteten – Falle eines Obsiegens der Kläger im

Rahmen ihrer Funktion als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die beigeladene DB Netz AG weitere Mittel und Wege zur Verfügung, einer Hauptsacheentscheidung des Gerichts zur Umsetzung zu verhelfen.

Im Einzelnen ist auszuführen:

## **A. Sachverhalt**

Wegen der Einzelheiten zum Sachverhalt wird zunächst auf die Inhalte der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011, Az. 58100 Pap 75/10 und 58100 Pap 91/10, der Verfahrensakten und der Planunterlagen verwiesen.

### **A.1 Streckennetz und -ausbau**

Die Eisenbahnstrecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven ist die einzige Verbindung zwischen dem im Bau befindlichen Tiefwasserhafen Jade Weser Port und dem übrigen Streckennetz. Eine anderweitige Eisenbahnverbindung besteht nicht und ist auch nicht geplant. Eine Verzögerung des Ausbaus durch den beantragten Baustopp bis zur Nachholung einer aus Sicht der Kläger vorzunehmenden Auslegung in der Stadt Oldenburg würde rein faktisch dazu führen, dass bedeutende Teile der Baumaßnahmen erst nach der ersten Teilinbetriebnahme des Jade Weser Port durchgeführt werden könnten (vgl. dazu Planfeststellungsbeschlüsse, Kap. B.4.13.2.8 m.w.N.). Diese Maßnahmenteile würden mehrere mehrtägige Vollsperrungen der Strecke erfordern, während derer der Hafen auf der Schiene nicht erreichbar wäre.

Im Bundes-Schienenwegeausbaugesetz ist der Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven vorgesehen (vgl. Planfeststellungsbeschlüsse, Kap. B.1.1 und B.4.1 sowie B.6).

Mit Blick auf die Klagebegründung ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Gesetz als auch – in dessen Umsetzung – die Planung der Vorhabenträgerin ausschließlich den Ausbau der vorhandenen Strecke vorsehen. Ein Neubau ist – auch teilweise – nicht geplant.

Der Hafen wird von Sande über die Nebenstrecken 1540, 1552 und 1553 erschlossen. Auch deren Ausbau ist Teil des Projekts. Dabei plant die Beigeladene – wie von den Klägern beschrieben – eine Umfahrung für die Ortslage Sande. Das ist jedoch nicht so, weil sie einen teilweisen Ausbau und teilweisen Neubau als Vorhaben plane, sondern weil eine Beseitigung der vorhandenen Bahnübergänge in der besonders eng bebauten Ortslage Sande sinnvollerweise nur durch eine Verlegung der Eisenbahnstrecke erfolgen kann. Die Umfahrung Sande ist also genau genommen kein Streckenneubau, sondern eine Bahnübergangsbeseitigung gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Sie kann also nicht als Beispiel dafür herhalten, auch für die Ortslage Oldenburg eine Bahnumgehung einzufordern.

Die beiden von den Klägern beschriebenen „Planänderungsverfahren für den Abschnitt 6“ sind keine solchen Verfahren. Denn sie gehören nicht zum PFA 6 der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven (dritte Ausbaustufe), sondern zur zweiten Ausbaustufe.

Das Planfeststellungsverfahren für das Teilvorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe II, 1. Bauabschnitt“ (Bahn-km 3,650 bis 5,000 der Strecke 1540 Sande – Jever) befindet sich nach einer Planänderung weiterhin im Stadium des Anhörungsverfahrens (vor dem Erörterungstermin).

Das Planänderungsverfahren für die erste Planänderung zum Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ertüchtigung der sog. Nordstrecke (Anbindung Jade Weser Port)“ (Bahn-km 0,000 - 10,551 der Strecke 1552 Awanst. WHV Nordstrecke – Wilhelmshaven Nord und Bahn-km 0,000 - 0,400 der Strecke 1553 Awanst. WHV Ölweiche – Anst. Mobil Oil, Planfeststellungsbeschluss vom 11.11.2009, Az. 58100 Pap 17/08) hat die Beklagte mit Planänderungsbeschluss vom 27.10.2011, Az. 58100 Pap 02/11, abgeschlossen und dabei auch die vorbehaltene Entscheidung zu aktiven Schallschutzmaßnahmen getroffen und eine Schallschutzwand zum (Voll-) Schutz der Ortslage Accum planfestgestellt. Im Unterschied zur Ortslage Oldenburg ist dort durch den Ausbau der Strecke 1552 die Lärmbelastung gegenüber der plangegebenen Vorbelastung bereits in der zweiten Baustufe erheblich gesteigert worden.

Nach Kenntnisstand der Beklagten trifft die Ausführung in der Klagebegründung nicht zu, wonach der Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg nicht vor dem Jahr 2018 verwirklicht werden solle und das durch einen Finanzierungsvorbehalt eingeschränkt sei. Vielmehr beabsichtigt die Beigeladene nach Kenntnis der Beklagten,

in den ersten Monaten des Jahres 2012 einen Planfeststellungsantrag für den PFA 1 Oldenburg zu stellen und diesen nach Verfahrensabschluss zeitnah umzusetzen. Das konnte dem Vernehmen nach nicht früher erfolgen, weil die Klägerin zu 1 eine Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße wünscht und die genauere Planung erst zwischen der Beigeladenen und der Klägerin zu 1 abzustimmen ist. Zur Finanzierung laufen bereits vor der Stellung des Planfeststellungsantrags umfangreiche Gespräche zwischen dem Zuwendungsgeber des BSchwAG und der Vorhabenträgerin, so dass die Beklagte nach wie vor keinen Zweifel daran hat, dass die Finanzierung des Vorhabens (rechtzeitig) gesichert ist (vgl. auch Planfeststellungsbeschlüsse, Kap. B.2.3).

## **A.2 (Nicht-) Beteiligung der Kläger an den Anhörungsverfahren**

Es ist festzuhalten, dass nur ein Teil der Kläger während des Anhörungsverfahrens Einwendungen gegen die Planung erhoben hat.

Zwar trifft es zu, dass die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Anhörungsbehörde in beiden Verfahren die Planunterlagen nicht in der Stadt Oldenburg ausgelegt hat. Da das Vorhaben sich entgegen der Ansicht der Kläger jedoch auch nicht auf das Gebiet der Stadt Oldenburg auswirkt (siehe dazu Planfeststellungsbeschlüsse, Kap. B.2.3 und unten), hätten alle Kläger die öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in Rastede bzw. Varel und Jade zum Anlass nehmen müssen, rechtzeitig Einwendungen zu erheben. Sie konnten sich dagegen nicht darauf verlassen, solange zuzuwarten, bis die Planunterlagen für die beiden streitgegenständlichen Abschnitte eventuell doch einmal in Oldenburg ausgelegt würden.

## **A.1 Sachverhalt Klägerin zu 1**

Insbesondere die Klägerin zu 1 – die Stadt Oldenburg – hätte sich rechtzeitig am Verfahren beteiligen können. Schon angesichts der laufenden Diskussionen um den Bahnstreckenausbau, der umfangreichen Medienberichterstattung und nicht zuletzt der Einbindung der Stadt Oldenburg in die Planungen (z.B. Scoping-Verfahren, Vorplanung für den PFA 1 Oldenburg) kann die Stadt Oldenburg nicht glaubhaft darlegen, sie habe von den Planfeststellungsverfahren und der Einwendungsfrist nichts gewusst. Immerhin haben mehrere hundert ihrer Bürger – darun-

ter mehrere der Kläger – rechtzeitig Einwendungen erhoben, obwohl die Planunterlagen eben nicht in Oldenburg ausgelegt wurden.

Die Klägerin zu 1 muss sich entgegenhalten lassen, erst weit nach dem Abschluss der Anhörungsverfahren überhaupt tätig geworden zu sein. Dabei hat sie gegenüber der Planfeststellungsbehörde und der Anhörungsbehörde erstmals mit Schreiben vom 20.07.2011 und dann – nach Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse – mit weiterem Schreiben vom 05.09.2011 „Einwendungen gegen die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3“ vorgetragen. Das ist ihr schon deswegen rechtserheblich vorzuhalten, weil die Anhörungsbehörde am 13.12.2010 die Einwendungen der Bürger der Stadt Oldenburg zu PFA 2 in Oldenburg (Kulturzentrum PFL) erörtert hat (PFB PFA 2, Kap. B.1.3.3, siehe dazu auch Kap. B.2.4). Bedauerlicherweise ist im Beschluss, Kap. B.1.3.3 die öffentliche Bekanntmachung irreführend wiedergegeben: Richtig ist, dass der Termin in Oldenburg „am 26.11.2010 durch ortsübliche Bekanntmachung in der „Nordwest-Zeitung“ am 12.08.2010 bekannt gegeben wurde“. Die Bekanntgabe des Erörterungstermins erfolgte in der Gesamtausgabe.

Zum einen liegt Oldenburg im Verbreitungsgebiet der Gesamtausgabe der Nordwest-Zeitung, so dass die Klägerin zu 1 so wie alle anderen Kläger spätestens jetzt auf die Vorhaben aufmerksam werden mussten. Zum anderen hat mit Herrn Professor Müller ein hochrangiger Mitarbeiter der Stadt Oldenburg an dem Erörterungstermin teilgenommen (und mehrere Nachfragen gestellt, jedoch ohne dabei Einwendungen zu erheben: Niederschrift / Wortprotokoll, S. 82: „Prof. Müller (Stadt Oldenburg): Nein, Herr Rockitt, zum Denkmalschutz wollte ich jetzt nichts beitragen, sondern zu einem anderen Sachverhalt. Aber ich darf mich erst einmal vorstellen: Ich vertrete heute die Verwaltung der Stadt. Verwechseln Sie mich bitte nicht mit der Politik, sondern ich vertrete die Verwaltung, die die Aufträge erfüllt, die uns die Politik gibt. ...“, siehe auch S. 93), so dass die Klägerin zu 1 sich sein Wissen um das Planfeststellungsverfahren zurechnen lassen muss.

Es ist daher nicht nur in höchstem Maße befremdlich, sondern der Stadt Oldenburg auch rechtserheblich entgegenzuhalten, dass sie sich danach nicht zeitnah, sondern erst über acht Monate später – kurz vor der niedersächsischen Kommunalwahl – zu den laufenden Planfeststellungsverfahren, deren Anhörungsverfahren zwischenzeitlich längst abgeschlossen worden waren, geäußert und dabei ihre Hauptäußerung erst nach dem Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse abgegeben hat.

## **A.2 Sachverhalt Klägerin zu 2**

Die Klägerin zu 2 hat in beiden Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

## **A.3 Sachverhalt Klägerin zu 3**

Die Klägerin zu 3 hat in beiden Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

## **A.4 Sachverhalt Kläger zu 4**

Die Klägerin Anja Dudek hat in beiden Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben. Der Kläger Thorsten Dudek hat mit Schreiben vom 04.10.2010 (EW-Nr. OL166) zum Planungsabschnitt 2 geäußert. Er hat dabei keine Verfahrensrüge vorgetragen. Er spricht die Themen Alternativen und Immissionsschutz an. Dazu hat sich die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2 umfassen geäußert (Kap. B.4) und dabei die Einwendungen zurückgewiesen (Kap. A.5).

Zum PFA 3 hat der Kläger Thorsten Dudek keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen der Kläger (Neusüdender Weg 49b, 26125 Oldenburg) befindet sich in der Nähe der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven. Die DB Netz AG beabsichtigt, für diesen Bereich (PA 1 Oldenburg) demnächst ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die Strecke ist dort gegenwärtig bereits zweigleisig. Die DB Netz AG möchte die Strecke elektrifizieren, die Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h heraufsetzen und unabhängig von einer Rechtspflicht Lärmvorsorgemaßnahmen durchführen.

## **A.5 Sachverhalt Klägerin zu 5**



Die Klägerin hat sich mit Schreiben vom 22.09.2010 (EW-Nr. OL58) zum Planungsabschnitt 2 geäußert. Sie hat dabei keine Verfahrensrüge vorgetragen. Sie spricht die Themen Alternativen und Immissionsschutz an. Dazu hat sich die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2 umfassen geäußert (Kap. B.4) und dabei die Einwendungen zurückgewiesen (Kap. A.5).

Zum PFA 3 hat die Klägerin keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen der Klägerin (Bahnweg 53, 26125 Oldenburg) befindet sich in der Nähe der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven. Die DB Netz AG beabsichtigt, für diesen Bereich (PA 1 Oldenburg) demnächst ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die Strecke ist dort gegenwärtig bereits zweigleisig. Die DB Netz AG möchte die Strecke elektrifizieren, die Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h heraufsetzen und unabhängig von einer Rechtspflicht Lärmvorsorgemaßnahmen durchführen.

#### **A.6 Sachverhalt Kläger zu 6**

Die Kläger zu 6 haben keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen der Kläger (Tangastraße 13a, 26121 Oldenburg) befindet sich in der Nähe der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven. Die DB Netz AG beabsichtigt, für diesen Bereich (PA 1 Oldenburg) demnächst ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die Strecke ist dort gegenwärtig bereits zweigleisig. Die DB Netz AG möchte die Strecke elektrifizieren, die Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h heraufsetzen und unabhängig von einer Rechtspflicht Lärmvorsorgemaßnahmen durchführen.

#### **A.7 Sachverhalt Kläger zu 7**

Der Kläger hat sich mit Schreiben vom 22.09.2010 (EW-Nr. OL65) zum Planungsabschnitt 2 geäußert. Er hat dabei keine Verfahrensrüge vorgetragen. Er spricht die Themen Alternativen und Immissionsschutz an. Dazu hat sich die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2 umfassen geäußert (Kap. B.4) und dabei die Einwendungen zurückgewiesen (Kap. A.5).

Zum PFA 3 hat der Kläger keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen des Klägers (Hemmelsbäker Kanalweg 36, 26135 Oldenburg) befindet sich nicht im Bereich der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, sondern in der Nähe der Strecke 1500 Oldenburg – Bremen. Diese Strecke ist gegenwärtig bereits durchgängig zweigleisig und elektrifiziert. Bauliche Maßnahmen an der Strecke sind nicht erforderlich. Die DB Netz AG möchte dennoch auf dieser Strecke Lärmsanierungsmaßnahmen durchführen. Diese sind im Lärmsanierungsprogramm des Bundes bereits enthalten. Maßnahmen für die Ortlagen Bremen-Neustadt und -Huchting sind schon genehmigt und realisiert, das Plangenehmigungsverfahren für die Lärmsanierungsmaßnahmen in Delmenhorst läuft derzeit, die Genehmigungsverfahren für die weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen möchte die DB Netz AG durch die DB ProjektBau GmbH in den nächsten Monaten beantragen.

Die Strecke 1500 Oldenburg – Bremen wird zweifellos einen Großteil des Güterverkehrs von der Strecke 1522 aufnehmen. Schon jetzt wird sie von zahlreichen Güterzügen befahren, die von Bremen über Oldenburg in Richtung Leer (Ostfr.), Wilhelmshaven und Großenkneten fahren. Insoweit ist der Bahnhof Oldenburg Hbf. ein Verkehrsknoten. Sämtliche zulaufenden Strecken sind planerisch, baulich, und betrieblich als eigenständige Verkehrswege anzusehen. Die Verbindung von Bremen über Oldenburg bis Wilhelmshaven ist dagegen nicht als ein einheitlicher Verkehrsweg anzusehen.

#### **A.8 Sachverhalt Kläger zu 8**

Die Kläger zu 8 haben keine Einwendungen erhoben.

Das Anwesen der Kläger (Babenend 88a, 26127 Oldenburg) befindet sich in der Nähe der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven. Die DB Netz AG beabsichtigt, für diesen Bereich (PA 1 Oldenburg) demnächst ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die Strecke ist dort gegenwärtig bereits zweigleisig. Die DB Netz AG möchte die Strecke elektrifizieren, die Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h heraufsetzen und unabhängig von einer Rechtspflicht Lärmvorsorgemaßnahmen durchführen.

## B. Rechtslage

Die Kläger haben eine Klage erhoben und einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung dieser Klage gestellt.

### B.1 Zur Antragstellung

Die Beklagte nimmt zur Kenntnis, dass die Kläger nicht die Aufhebung der beiden Planfeststellungsbeschlüsse beantragen. Mit der Beantragung einer Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit der beiden angegriffenen Planfeststellungsbeschlüsse möchten die Kläger wohl erreichen, dass die Beklagte zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens verurteilt wird.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass die Kläger damit bereits einen Teil ihrer eigenen Klagebegründung gegenstandslos machen. Wenn man annähme, die in der Klagebegründung beschriebenen weiträumigen Umfahrungen „Variante A 20...“ und „Variante Varel – Rodenkirchen“ seien gegenüber dem Ausbau der vorhandenen Strecke vorzuziehen, dann wären die vollständigen Ausbaumaßnahmen im PFA 2 und ganz wesentliche Teile der Ausbaumaßnahmen im PFA 3 völlig überflüssig. Ein ergänzendes Verfahren würde dazu führen, dass im PFA 2 gar nichts und im PFA 3 nur ein Teil der Maßnahmen planfestzustellen wären und die Planfeststellungsanträge ganz bzw. weitgehend abzulehnen wären. Eine Ablehnung eines ganzen und eines – vereinfacht – halben Planfeststellungsantrages ist jedoch keine Planreparatur durch ein ergänzendes Verfahren. Daraus folgt, dass der entsprechende Vortrag den – ausdrücklich begrenzten – Klageantrag nicht stützt und damit aus Sicht der Beklagten nicht weiter zu thematisieren ist. Rein vorsorglich geht die Beklagte unten dennoch auf das Thema „Variantenentscheidung“ ein.

Die Antragstellung lässt aber auch die Ausführungen in der Klagebegründung zu einer Vorgeflichkeit der Planfeststellung im PFA 2 zulasten einer Umgehungs-trasse für Oldenburg („Variante A 29“) gegenstandslos werden. Würde die Planfeststellung tatsächlich entsprechende Vorfestlegungen treffen, so könnten diese ebenfalls kaum in einem ergänzenden Verfahren repariert werden, weil dann – entsprechend dem Argumentationsstrang der Kläger – „etwa 500 m des Plangebiets PFA 2 mit erheblichem Kostenaufwand wieder rückgebaut und verändert werden müssten“, also im ergänzenden Verfahren ein aus Sicht der Kläger nennenswerter Teil des Antrags auf Planfeststellung der Baumaßnahmen in PFA 2

abgelehnt werden müsste. Auch das ist keine Planreparatur durch ein ergänzendes Verfahren. Daraus folgt, dass der entsprechende Vortrag den – begrenzten – Klageantrag nicht stützt und damit aus Sicht der Beklagten nicht weiter zu thematisieren ist. Rein vorsorglich geht die Beklagte unten dennoch auf das Thema „Variantenentscheidung“ auch im Hinblick auf die „Variante A 29“ ein.

Letztendlich führen die Kläger selbst aus, dass es ihnen eigentlich nur um Lärmschutzmaßnahmen geht (Kap. 2 „Klageziel“, S. 3 der Klagebegründung): „Vor allem auf entsprechende Schutzauflagen sind die Klagen daher letztlich gerichtet.“

Diese können mit den gestellten Hilfsanträgen auf Verpflichtung der Beklagten zur Anordnung von Schallschutzmaßnahmen erstritten werden. Einer Anfechtungsklage bedarf es hierfür nicht, so dass der Hauptantrag schon deswegen unbegründet ist.

Fehlt es an einer Begründetheit eines Hauptantrages einer Anfechtungsklage, dann fehlt es auch an einer Begründetheit eines „Eilantrages nach §§ 80, 80a VwGO“ auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage.

## **B.2 Zur Zulässigkeit der Klage und des Antrags**

Die Beklagte hat aufgrund der o.g. Sachverhaltsschilderung Zweifel an der Zulässigkeit der Klage der Klägerin zu 1.

Das Rechtsschutzbedürfnis der Klägerin zu 1 ist aus Sicht der Beklagten angesichts ihres höchst ungewöhnlichen Verhaltens im Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren zu verneinen. Sie hat aus Sicht der Beklagten ihr Klagerecht verwirkt. Die Klägerin zu 1 mag sich zu ihrem Verhalten erklären.

Sie mag ferner den – aufgrund der Presseberichterstattung durch die Nordwest-Zeitung entstandenen – Eindruck widerlegen, dass ihre späten „Einwendungen“ und die darauf aufbauende von den städtischen Gremien unmittelbar vor der Kommunalwahl beschlossene Klageerhebung ihre Ursache im niedersächsischen Kommunalwahlkampf und weniger in einem tatsächlichen Rechtsschutzinteresse findet.

Immerhin kann der Presse entnommen werden, dass der Oberbürgermeister der Klägerin zu 1 in einem Interview erklärt hat, dass er und die Verwaltung eine weiträumige Umgehungsstrasse über Varel und Brake nicht weiter verfolgen und er eine Umgehungsstrasse entlang der A 29 innerhalb der nächsten 20 Jahre für unrealistisch halte – genauso wie die Annahme, diese würde nur 180 Mio. Euro kosten (Nordwest-Zeitung vom 30.10.2011, **Anlage B1**).

Und schließlich ist in der Presse nachzulesen, dass zwei Herren der Bürgerinitiative „IBO“ in einer Bürgerversammlung im Stadtteil Ofenerdiek öffentlich erklärt haben, sie seien an der Formulierung der Klage beteiligt gewesen (Auszug aus der Online-Ausgabe des Hunte-Report, **Anlage B2**). Das erweckt – ebenso wie die Übernahme der Kosten mehrerer Kläger durch die Klägerin zu 1 – den Eindruck, hier werde auf Druck einer Bürgerinitiative ein Klage- und Antragsverfahren angestrengt, das nicht von einem tatsächlichen Rechtsschutzinteresse der Klägerin zu 1 gedeckt ist.

### **B.3 Zur Begründetheit der Klage und des Antrags**

Die Klage ist ebenso wie der „Eilantrag nach §§ 80, 80a VwGO“ auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht begründet.

#### **B.3.1 Anhörungsverfahren und fehlende Auswirkungen in der Stadt Oldenburg**

Die Planfeststellungsverfahren – insbesondere die Anhörungsverfahren – sind ordnungsgemäß abgelaufen. Die Anforderungen von § 18a Nr. 1 AEG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG sind eingehalten. Wegen der Einzelheiten wird auf Kap. B.2.3 der Planfeststellungsbeschlüsse und Kap. B.2.4 des Beschlusses für PFA 2 verwiesen.

Das Vorhaben wirkt sich auch unter Einbeziehung der Klagebegründung nicht in der Gemeinde „Stadt Oldenburg“ aus.

Insoweit besteht weder eine Vergleichbarkeit mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (z.B. der Ausbaustrecke Uelzen – Stendal) noch mit dem Frankenschnellweg oder dem Südring Chemnitz.

Die Rechtsprechung zum Südring Chemnitz ist der Beklagten amtsbekannt und wurde im Rahmen der Abwägung berücksichtigt, auch wenn sie nicht ausdrücklich zitiert wurde. Der Unterzeichner hat sich schon vor dem Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse mit dem Urteil des BVerwG vom 23.11.2005 – 9 A 28/04 –, BVerwGE 124, 334 = NVwZ 2006, S. 331 befasst (Berka in Kunz, Eisenbahnrecht, A.6.2 16. BImSchV, Kommentierung zu § 1, Rdnr. 26).

Der Sachverhalt Südring Chemnitz ist nicht vergleichbar mit der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven. Zum einen geht es nicht um den Neubau eines Verkehrsweges und dessen absehbaren Weiterbau, sondern um den abschnittswisen Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges. Zum anderen besteht gerade kein adäquater Ursachenzusammenhang zwischen den Baumaßnahmen in PFA 2 und 3 der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven und einer Lärmzunahme im Bereich des PFA 1 Oldenburg, weil die Lärmzunahme sich innerhalb der plangegebenen Vorbelastung bewegen wird. Das ergibt sich einerseits aus der in den Planfeststellungsbeschlüssen dokumentierten (Kap. B.2.3 und B.4.13.2.8) Zusage der Vorhabenträgerin aus dem Erörterungstermin (vom 13.12.2010), bis zur Herstellung aller Lärmsanierungs- und -vorsorgemaßnahmen entlang der gesamten Strecke und mithin auch in Oldenburg keinen über die plangegebene Vorbelastung hinausgehenden Zugverkehr auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven abzuwickeln. Andererseits folgt es aus den unten beschriebenen baubetrieblichen Umständen.

Die Lärmsteigerung zwischen der tatsächlichen und der plangegebenen Vorbelastung findet ihre Ursache nicht im Ausbau der beiden eingleisigen Abschnitte in den PFA 2 und 3. Die Ursache dafür, dass die Strecke im Rahmen ihrer schon jetzt vorhandenen Kapazität zukünftig auch mit Containerzügen ausgelastet werden wird, liegt vielmehr in der bestandskräftig planfestgestellten Errichtung eines neuen Tiefwasserhafens (s.u.). Wenn es überhaupt einen rechtlich erheblichen Zusammenhang zwischen einer Lärmzunahme durch Schienenverkehrslärm in Oldenburg geben sollte, dann wird die Ursache nicht durch den Bahnstreckenausbau zwischen Rastede und Varel gesetzt. Denn die Lärmzunahme würde auch dann auftreten, wenn der Ausbau der PFA 2 und 3 unterbliebe und die Züge stattdessen die beiden eingleisigen Abschnitte in der bisherigen Betriebsweise und -qualität befahren würden. Die eigentliche Ursache ist die Inbetriebnahme des neuen Hafens. Allenfalls hier könnte eine Zurechenbarkeit der Lärmsteigerung konstruiert werden. Den Planfeststellungsbeschluss für den Hafen haben die Kläger jedoch bestandskräftig werden lassen, ohne eine Planergänzung für die nunmehr geltend gemachten Schallschutzmaßnahmen einzufordern.

Gleiches (Eintritt der Bestandskraft) gilt für den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 11.11.2009, Az. 58100 Pap 17/08, für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ertüchtigung der sog. Nordstrecke (Anbindung Jade Weser Port)“ (Bahn-km 0,000 - 10,551 der Strecke 1552 Awanst. WHV Nordstrecke – Wilhelmshaven Nord und Bahn-km 0,000 - 0,400 der Strecke 1553 Awanst. WHV Ölweiche – Anst. Mobil Oil). In diesem Vorhaben wurde die sog. Nordstrecke von einem Rangierfahrweg auf eine vollständige Strecke ertüchtigt. Diese Ertüchtigung führt zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung der „Nordstrecke“. Sie ist die faktische Voraussetzung dafür, auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven statt der tatsächlichen Vorbelastung nunmehr die plangegebene Vorbelastung mit Containerzügen auszufüllen. Aus Sicht der Beklagten ist auch insoweit ein Zurechnungszusammenhang zu verneinen. Und weil das so ist, gilt es erst recht für den Ausbau der PFA 2 und 3.

Der streitgegenständliche Sachverhalt ist dagegen durchaus vergleichbar mit der schienenseitigen Anbindung Ost des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) und deren Auswirkungen auf die „Görlitzer Bahn“ (hier im Gebiet der Gemeinde Eichwalde). Das OVG Berlin-Brandenburg hat in seiner Entscheidung (Urteil vom 24.11.2010 – 12 A 2.10 –, LKV 2011, S. 42 und juris, Rdnr. 51) die in der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte Zurückweisung der Lärmschutzersuchen mitgetragen – auch mit der Zusatzbelastung durch die neue Flughafenanbindung hält sich die Gesamtbelastung im konkreten Fall im Rahmen der vorhandenen Kapazität der seit langem genehmigten Bahnlinie.

Genau so verhält es sich hier. Die Planfeststellungsbehörde hat die von den Einwendern vorgetragene Belange und die Lärmauswirkungen auf die Bestandsstrecke in Oldenburg in die Abwägung aufgenommen (Kap. B.2.3 und B.4.13.2.8, in dem die v.g. Gerichtsentscheidung ausdrücklich zitiert ist). Die Hafenanbindung des Jade Weser Port ist nicht anders zu beurteilen als die Flughafenanbindung Ost BBI. Die vorhandene Kapazität wird nicht überschritten.

Ergänzend sei vorgetragen, dass die Beklagte als Planfeststellungsbehörde zum Vollzug der Überwachung der im Planfeststellungsbeschluss beschriebenen Zusage der beigeladenen Vorhabenträgerin in der Zwischenzeit von dieser eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung angefordert hat (die Vorlage steht noch aus), in der die Kapazität der Strecke „vor dem Ausbau“ im einzelnen nach den Vorgaben der Planfeststellungsbehörde (Ausnutzung der noch freien

Trassenkapazitäten durch Güterzüge) genau beschrieben wird. Das Ergebnis wird die „plangegebene Vorbelastung“ darstellen. Die Beklagte wird im Rahmen ihrer Vollzugskontrolle die Einhaltung der plangegebenen Vorbelastung überwachen. Dabei stehen ihr alle verwaltungsrechtlichen Instrumentarien der Eisenbahnaufsicht zur Verfügung (vgl. §§ 5, 5a AEG). Somit ist sichergestellt, dass in Oldenburg bis zur Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen kein Zugverkehr über die plangegebene Vorbelastung hinaus stattfinden wird.

Zusätzlicher Zugverkehr ist auch schon deswegen nicht zu erwarten, weil der weitere Streckenausbau selbst (Planfeststellungsabschnitte 4, 5 und vor allem PFA 6 – u.a. mit dem beabsichtigten zusätzlichen Kreuzungsbahnhof „Ölweiche“) erst einmal abgeschlossen werden muss, damit die durch die durchgehende Zweigleisigkeit Oldenburg – Sande geschaffenen zusätzlichen Kapazitäten – auf deren Nutzung die Vorhabenträgerin zunächst im Rahmen der Zusage verzichtet – überhaupt verwendet werden können.

Das gilt insbesondere für den eingleisigen Abschnitt Sande – Abzw. Weißer Floh – Betriebsbahnhof Accum. Dieser ist (wie der Abschnitt Jaderberg – Varel) ca. 6,2 km lang und wird im Abschnitt Sande – Weißer Floh nicht nur von den Güterzügen, sondern auch von den Reisezügen der Relation Wilhelmshaven – Sande – Jever – Esens befahren. Bis zur Herstellung der Umfahrung Sande wird sich in diesem Abschnitt der „Flaschenhals“ der Relation Oldenburg – Jade Weser Port befinden. Dieser wird durch die Gleisgeometrie im Nordkopf des Bahnhof Sande mit ihren Fahrstraßenausschlüssen und der Belegung durch die „wendenden“ Reisezüge noch einmal zusätzlich verengt. Bis zur Beseitigung dieses „Flaschenhalsses“ kann die Kapazität einer durchgehend zweigleisigen Strecke zwischen Oldenburg und Sande gar nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Der weitere Streckenausbau in den PFA 1 Oldenburg und 4 Varel – Sande wird ferner dazu führen, dass dort ein Streckengleis zeitweise zu einem Baugleis „umgewidmet“ werden muss – mit der Folge, dass auf diese Weise temporär neue, andere eingleisige Abschnitte geschaffen werden und so die Kapazität anderweitig eingeschränkt wird – vermutlich sogar unter die plangegebene Vorbelastung, soweit diese Baugleise länger sind als die 6,2 km lange Eingleisigkeit Jaderberg – Varel bzw. weitere Bauerschwernisse hinzutreten.

Schon deswegen fehlt es im Übrigen an der Eilbedürftigkeit und damit an einer Begründetheit des Antrages auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung. Bis zum



Abschluss der Hauptsache ist schlichtweg nicht zu erwarten, dass die plangegebene Vorbelastung überhaupt vollständig ausgeschöpft wird, geschweige denn die durch den Ausbau ermöglichte Kapazität – schon gar nicht bis zum 05.08.2012 (Inbetriebnahme der ersten Baustufe des Jade Weser Port, bis dahin gar kein Verkehrsbedürfnis), nicht zwischen dem 05.08.2012 und dem Dezember 2012 (angedachter Abschluss der Unter- und Oberbauarbeiten zwischen Rastede und Varel, erstes langsames „Anlaufen“ des Hafetriebes bei noch andauernden baubedingten Zugverkehrseinschränkungen) und wohl auch eine Zeit danach nicht (weiteres „Anlaufen“ des Hafetriebes und Verkehrseinschränkungen durch andere Baumaßnahmen).

Die vorstehenden Ausführungen kann die Beigeladene sicherlich vertiefen bzw. sie lassen sich durch Sachverständigengutachten beweisen.

Sollte wider Erwarten irgendwann die gesamte Ausbaustrecke vom Spurplan her fertig gestellt und die Vorhabenträgerin überhaupt in der Lage sein, zusätzliche Kapazitäten zu nutzen, sie das auch machen wollen, ohne dass die Lärmsanierungs- und -vorsorgemaßnahmen im PFA 1 Oldenburg vollständig realisiert worden sein werden, so würde die Beklagte von ihren oben beschrieben rechtlichen Instrumentarien zum Schutz der Kläger und aller anderen Anwohner Gebrauch machen und einen Mehrverkehr untersagen.

### **B.3.2 Einwendungen / Rechtzeitigkeit des Vorbringens**

Mehrere Kläger müssen sich bereits entgegenhalten lassen, dass sie in den Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen vorgetragen haben.

Insoweit ist das Vorbringen im Klageverfahren als verspätet zu betrachten (§ 18a Nr. 7 AEG).

### **B.3.3 Variantenentscheidung**

Die Variantenentscheidung ist sachgerecht, da die Variante „Ausbau der Bestandstrecke“ in den planfestgestellten Abschnitten jeder anderen denkbaren Variante vorzuziehen ist und einer alternativen Streckenführung im Bereich der Stadt Oldenburg durch die planfestgestellten Bereiche nicht vorgegriffen wird.

Wegen einer weiträumigen Umfahrung wird auf das Kapitel B.4:3 der Planfeststellungsbeschlüsse verwiesen. Die dort eingehend vorgetragenen Argumente gelten auch für alle nicht explizit thematisierten alternativen Streckenführungen. Daher kann der Vorhabenträgerin auch nicht entscheidungserheblich entgegengehalten werden, dass sie den Erläuterungsbericht in Kap. 3 zur Variantenuntersuchung sehr kurz gefasst hat.

Die in der Klagebegründung erstmals vorgetragene Streckenführung mittels einer Weserquerung hin zur Strecke 1740 (Wunstorf-) Bremen – Bremerhaven („Variante A 20 und über die Y-Trasse an Bremen vorbei“) ist dabei keine Alternative: Sie würde – wie die Führung über Rodenkirchen und Brake – zu einer Neuzerschneidung des EU-Vogelschutzgebietes „Marschen am Jadebusen“ führen. Die Kosten einer neuen Weserquerung würden – sowohl im Falle eines Tunnels als auch im Falle einer Hochbrücke – selbstverständlich ausgesprochen hoch sein und in einer Abwägung sehr gewichtig gegen diese Streckenführung sprechen. Die Lärmproblematik würde nicht gelöst, sondern nur verlagert (insbesondere nach Osterholz-Scharmbeck und Bremen-Burg und Umgebung, wo die Besiedelung ähnlich wie in Oldenburg ist). Die Y-Trasse beginnt i.Ü. erst bei Langwedel, so dass sich alle Varianten bei deren Verknüpfung gleichen würden, ein „an Bremen vorbei“ ist also gar nicht möglich. Und die Strecke 1740 wäre ohne umfangreiche Ausbaumaßnahmen gar nicht in der Lage, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Sie ist schon jetzt überlastet und wird derzeit für die zunehmenden Verkehre von und zu den Häfen in Bremerhaven – relativ kostengünstig – ertüchtigt. Diese Maßnahmen genügen aber gerade einmal dem Verkehrszuwachs von und nach Bremerhaven. Weiterer Mehrverkehr würde einen kostenträchtigen und umweltrelevanten drei- oder viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke erfordern.

Auch wenn die Klagebegründung dem nicht folgen möchte, sei noch einmal festgehalten, dass die festgestellte Planung keine unumkehrbaren Fakten im Hinblick auf eine eventuelle Umfahrung der bahnnahen Oldenburger Siedlungsgebiete entlang der A 29 schafft – weder in tatsächlicher Hinsicht noch in Bezug auf die spätere Variantenauswahl. Zur Begründung sei auf Kap. B.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses für PFA 2 verwiesen. Die dort beschriebene Umplanung von Teilgerwerken auf ca. 500 m des planfestgestellten Abschnitts im Falle der einen dort beschriebenen Untervariante fällt schon deswegen kaum ins Gewicht, weil die Durchfahrung Oldenburg selbst bei einer Güterumgehung erhalten bliebe, und zwar für die Personenzüge, die ja weiterhin aus Richtung Norden über den westli-

chen Bahnhofskopf in den Oldenburger Hauptbahnhof einfahren würden. Es würde also keinesfalls die komplette Trasse auf diesen 500 m verlegt werden, sondern eine neue Abzweigstelle „Südende“ zu planen sein. Und mit dieser Abzweigstelle ist die festgestellte Planung in maßgeblicher Weise kompatibel.

Entgegen der Klagebegründung ist die Güterumfahrung „Variante A 29“ nicht kostengünstiger. Die dort aufgeführten angeblichen 150 Mio. Euro für die neue Huntebrücke sind schon zur Aufrechterhaltung der bestehenden Strecken von Oldenburg nach Bremen und Osnabrück aufzuwenden. Sie können also bei der Güterumfahrung, die im Übrigen ihrerseits auch eine neue Klappbrücke erhalten müsste, nicht einfach abgezogen werden. Selbst wenn die Umfahrung die genannten 180 Mio. Euro kosten würde, dann wären für die „Variante A 29“ incl. den dann notwendigen Bestandsnetzmaßnahmen insgesamt 330 Mio. Euro aufzuwenden, während die Kläger für die Durchfahrung selbst nach eigenen Berechnungen nur auf 252 Mio. Euro kommen. Die Mehrkosten würden also selbst nach den – hier nicht näher geprüften – Berechnungen der Kläger bei knapp 80 Mio. Euro (ca. 32 %) liegen.

Auch die weiteren angeblichen Argumente für eine „Variante A 29“ begegnen vielerlei Bedenken: Eisenbahnbetrieblich gesehen ist die „Variante A 29“ schon deswegen nicht effizienter, weil die vorhandene Trasse schon wegen der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Oldenburg für den Personenverkehr erhalten werden müsste. Auch eine Verbindungskurve bei Neuenwege würde nicht überzeugen, da die meisten Reisezüge nach Osnabrück durchgebunden werden. Vielmehr wären zwei zusätzliche Abzweigstellen erforderlich. Eine Stromtrasse könnte im Übrigen mit der Autobahn auch dann gebündelt werden, wenn keine Güterumgebungsbahn an die A 29 gelegt würde.

Eine umweltfachliche Analyse würde die „Variante A 29“ wohl beim Schutzgut Mensch günstiger erscheinen lassen, bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaftsbild drängen sich schon wegen der Neuversiegelung durch die Umfahrung deren Nachteile auf.

Bei einer gefahrenfachlichen Analyse ist festzustellen, dass die Eisenbahn ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist. Nimmt man die Argumentation der Kläger auf, so wären die beiden o.g. Abzweigstellen entweder kostenträchtig und landschaftsbildwirksam mit langen Rampen höhenfrei auszubilden oder höhengleich – und damit gefährlich im Sinne der Argumentation der Kläger.

Die Schrankenschließzeiten halten sich angesichts einer prognostizierten Zugzahl von 130 Zügen / 24 Stunden, also durchschnittlich ca. 5 Zügen pro Stunde, in beherrschbaren Grenzen. Im Übrigen planen die Klägerin zu 1 und die Beigeladene, den Bahnübergang mit der größten Straßenverkehrsbelastung (BÜ Alexanderstraße) höhenfrei auszubauen.

Eine schnellere Realisierung der „Variante A 29“ erscheint fraglich. Diese Neubaustrecke ist nicht raumgeordnet, es fehlt an UVU, Scoping und UVS und einer Vorentwurfsplanung. Alleine das Erfordernis dieser Verfahrensschritte lässt – in Verbindung mit Medienberichten über angekündigten Widerstand entlang der Trasse – es erwarten, dass der Ausbau der vorhandenen Strecke trotz der erforderlichen Höherlegung der Trasse im Bereich BÜ Alexanderstraße schneller abgeschlossen wäre als der Neubau.

#### **B.3.4 Keine Verletzung der Planungshoheit der Klägerin zu 1**

Die Planungshoheit der Klägerin zu 1 ist nicht verletzt. Die Planung der Ausbaustrecke (im PFA 1) wirkt sich nur auf einen begrenzten Teil des Stadtgebietes aus und wird dort aufgrund umfangreicher aktiver Schallschutzmaßnahmen, die im Verfahren für den PFA 1 festgelegt werden sollen, lediglich zumutbare Schallbelastungen hervorrufen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann die Gemeinde eine Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit grundsätzlich nur abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (Beschluss vom 02.08.2006 – 9 B 9/06 –, DVBl 2006, S. 1304 - 1305, Urteile vom 16.12.1988 – BVerwG 4 C 80.86 –, BVerwG 81, 95, vom 27.03.1992 – BVerwG 7 C 18.91 –, BVerwGE 90, 96, 100 und vom 09.02.2005 – 9 A 62.03 –, NVwZ 2005, S. 813). Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit kann demnach insbesondere dann vorliegen, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss ferner auf noch nicht verfestigte, aber konkrete

Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend in der Weise Rücksicht nehmen, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbaut werden (Urteile vom 21.03.1996 – 4 C 26.94 –, BVerwGE 100, 388, 394 und vom 21.05.2003 – 9 A 40.02 –, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 62 S. 47 und vom 09.02.2005 – 9 A 62.03 –, NVwZ 2005, S. 813). Indiziell sind – so das Gericht – mit dieser Rechtsprechung jene Fallgruppen beschrieben, in denen die Gemeinden gegenüber der Fachplanung "wehrfähig" sind, weil ihre Planungshoheit mehr als nur geringfügig beeinträchtigt sein kann (vgl. Urteil vom 07.06.2001 – 4 CN 1.01 –, BVerwGE 114, 301, 305).

Gemessen an diesem Maßstab ergibt sich, dass das Vorhaben in den klagegegenständlichen PFA 2 und 3 die Planungshoheit der Stadt Oldenburg nicht verletzt. Die Baumaßnahmen wirken sich nicht unmittelbar auf das Stadtgebiet aus. Auch eine mittelbare Auswirkung ist zu verneinen, da die o.g. Zusage der beigeladenen Vorhabenträgerin dazu führt, dass der Eisenbahnbetrieb nicht über die schon jetzt von der Klägerin zu 1 hinzunehmenden plangegebenen Vorbelastung hinausgehen wird.

Und selbst die Ausbaumaßnahmen im PFA 1 werden die Planungshoheit der Klägerin nicht verletzen. Die Klägerin zu 1 ist die viertgrößte Stadt in Niedersachsen mit ca. 162.000 Einwohnern und einer Fläche von ca. 103 Quadratkilometern (Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Oldenburg\\_\(Oldenburg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Oldenburg_(Oldenburg))). Es liegt auf der Hand, dass die Strecken Oldenburg – Wilhelmshaven und Oldenburg – Bremen nicht dazu führen, dass wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzogen würden. Das gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass die Vorhabenträgerin vor einer Ausnutzung zusätzlicher Streckenkapazitäten aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmvorsorge auf der Strecke nach Wilhelmshaven und Lärmsanierung auf der Strecke nach Bremen durchführen möchte.

Schon daraus ergibt sich auch, dass durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nicht nachhaltig gestört wird. Das gilt sowohl für die angegriffene Fachplanung auf dem Gebiet der Nachbargemeinden als auch für die – in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren aufzugreifende – Fachplanung auf dem Gebiet der Klägerin zu 1.

### B.3.5 Keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen für Oldenburg in den Planfeststellungsverfahren für die PFA 2 und 3

#### B.3.5.1 Erklärung des BMVBS vom 07.02.2007

Aus einer im Planfeststellungsverfahren für den Jade Weser Port abgegebenen politischen Erklärung zu Schallschutzmaßnahmen kann in den hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren kein Recht auf eine Vorentscheidung zugunsten einer Umgehungsstrecke für das Stadtgebiet der Klägerin zu 1 oder auf Schallschutzmaßnahmen aus Lärmsanierung oder Lärmvorsorge im Stadtgebiet Oldenburg abgeleitet werden.

Der Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 15.03.2007, Az. P-143.3/72, für das Bauvorhaben „Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (Jade Weser Port)“ dokumentiert auf Seite 1101 f. eine schriftliche Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 07.02.2007 (Az. E 15/14.86.15/3 Va 07), die auch der Beklagten vorliegt.

Die WSD Nordwest zitiert die Erklärung (zutreffend) wie folgt: „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 der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports vorgesehen werden.“

Adressat des Schreibens ist das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, nicht die Jade Weser Port Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG als Vorhabenträgerin des Hafens, nicht die WSD Nordwest als dessen Planfeststellungsbehörde und schon gar nicht die Kläger.

Mithin handelt es sich bei dem Schreiben um eine politische Erklärung zwischen einem Bundes- und einem Landesministerium. Es ist wohl nicht zu beanstanden, dass die WSD Nordwest diese Erklärung in ihrem Planfeststellungsbeschluss in ihre Abwägung zur Verkehrszunahme und einem eventuellen Immissionsschutz auf den Hinterlandanbindungen einbezieht. Es ist aber gleichzeitig festzustellen,

dass es sich nicht um eine rechtsverbindliche Zusage innerhalb des Planfeststellungsverfahrens handelt, sondern um eine Absichtserklärung.

Diese Erklärung entfaltet weder eine Bindungswirkung für die WSD Nordwest als Planfeststellungsbehörde für den Hafen noch für das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnstrecke. Und sie vermittelt auch keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen, wie im folgenden auszuführen ist.

Die WSD Nordwest stellt in ihrer Abwägung entscheidungserheblich auf die Widmung der bestehenden Verkehrswege und deren zulässigerweise Nutzung durch die Verkehre des Jade Weser Port ab (S. 1100 und 1102 f.). Sie stuft „die Zusatzbelastung damit als zumutbar und hinzunehmen ein“. Dabei sei es keinesfalls ungewöhnlich, dass es zu Änderungen in der Auslastung vorhandener Verkehrsträger komme. Die Lage der Grundstücke sei „situativ vorgeprägt“ (wird ausgeführt).

Dagegen wertet die WSD Nordwest das von „ihrer“ Vorhabenträgerin in ihr Planfeststellungsverfahren eingeführte Schreiben des BMVBS als lediglich ergänzend und Beleg dafür, „dass für die Bahnstrecke ein lärmtechnisch unbedenklicher Zustand zeitgerecht nach Inbetriebnahme des Jade Weser Ports gegeben sein wird“. Es kommt ihr also nicht abwägungserheblich darauf an, dass eine Lärmsanierung zur Inbetriebnahme des Hafens erfolgt sein müsse.

Daraus folgt, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Hafen nicht entscheidungserheblich auf die Erklärung abstellt. Folgerichtig enthält er auch keine Rückfallebene in Form von Nebenbestimmungen für den Fall, dass der Inhalt der Erklärung nicht zeitgerecht umgesetzt wird.

Die Beklagte ist ebenfalls nicht Adressat der Erklärung und nicht an deren Inhalt gebunden. Zwar hat die Beklagte die Erklärung zur Kenntnis genommen und – ähnlich wie die WSD Nordwest – in ihre eigene Abwägung aufgenommen (Kap. B.2.3 und B.4.13.2.8 der Planfeststellungsbeschlüsse). Aber wie dort bereits ausgeführt, besteht weder durch den Planfeststellungsbeschluss für den Hafen noch durch die Erklärung selbst eine Bindungswirkung der Beklagten dahingehend, dass sie in einem Planfeststellungsverfahren für die PFA 2 und 3 der Vorhabenträgerin die Planung und Realisierung einer Lärmsanierung oder gar einer Lärmvorsorge für den PFA 1 Oldenburg zwingend aufzugeben hätte.

Umgekehrt kann aus der Erklärung auch keiner der Kläger einen Anspruch auf Lärmsanierungs- oder -vorsorgemaßnahmen oder gar die geforderte Umgehungs-trasse ableiten, der seinerseits im Planfeststellungsverfahren für die PFA 2 und 3 zu berücksichtigen gewesen wäre.

Die Beklagte nimmt die Abgabe der Erklärung genauso in den Blick wie den Um-stand, dass bislang kein Planfeststellungsantrag für eine Lärmsanierung oder die Ausbaumaßnahmen einschließlich einer Lärmvorsorge in den PFA 1, 4, 5 und 6 gestellt wurde. Aber auch diese Konstellation führt nicht dazu, dass die Beklagte verpflichtet wäre, die Anträge der Vorhabenträgerin auf Planfeststellung – gerade auch der Lärmvorsorgemaßnahmen – in den PFA 2 und 3 abzulehnen oder die Verfahren auszusetzen, bis die Vorhabenträgerin ihre Planung um die geforderte Lärmsanierung auf der ganzen Strecke ergänzt (so wohl der Hauptklageantrag) oder ihr entsprechende Nebenbestimmungen aufzugeben (so wohl der Hilfsan-trag).

Es ist schon zweifelhaft, ob die Beklagte aufgrund der besonderen Umstände ü-berhaupt ausnahmsweise zu solchen Maßnahmen berechtigt wäre. Unabhängig davon ist festzuhalten, dass die Beklagte solche Maßnahmen jedenfalls ganz aus-drücklich nicht treffen möchte. Die Beklagte nimmt in ihren Planfeststellungsver-fahren unter besonderer Berücksichtigung der o.g. Zusage der Beigeladenen zur Streckenauslastung (Verbleiben innerhalb der plangegebenen Vorbelastung und Nichtausnutzung zusätzlicher Kapazitäten) den Standpunkt ein, dass es sich um eine rechtmäßigerweise in Abschnitte unterteilte Ausbaustrecke handelt, bei der – wegen des Fehlens von Auswirkungen auf andere Abschnitte (s.o.) – in jedem Planfeststellungsverfahren allein der gegenständliche Streckenabschnitt behandelt werden darf und soll – und in Ermangelung von Schallschutzansprüchen aus der 16. BImSchV, den Grundrechten unmittelbar und dem Abwägungsgebot keine Schallschutzmaßnahmen für andere Abschnitte festgesetzt werden müssen oder sollen.

M.a.W.: Es bestehen keinerlei Auswirkungen der PFA 2 und 3 auf andere Ab-schnitte. Es bestehen auch keine aus der o.g. Erklärung des BMVBS oder dem Planfeststellungsbeschluss der WSD Nordwest ableitbaren oder anderen Grund-lagen beruhenden Schallschutzansprüche. Daher gibt die Beklagte der Beigelade-nen im Rahmen ihrer Abwägung in Kenntnis der o.g. Erklärung des BMVBS und unter Berücksichtigung der o.g. Zusage der Beigeladenen in den PFA 2 und 3 ab-wägungsfehlerfrei nicht auf, in den anderen PFA umgehend Lärmsanierungsmaß-



nahmen durchzuführen. Vielmehr ist die Beklagte der Ansicht, dass angesichts der oben beschriebenen bautechnischen Zusammenhänge und der bevorstehenden Einleitungen der weiteren Planfeststellungsverfahren für die anderen Abschnitte kein Erfordernis dafür besteht, über die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 2 und 3 Einfluss darauf zu nehmen, dass die Beigeladene ihre laufenden Planungen für den PFA 1 und die anderen Abschnitte beschleunigt.

#### **B.3.5.2 Erklärung des BMVBS vom 13.02.2009**

Die von den Klägern angesprochene Erklärung des BMVBS vom 13.02.2009 ist ebenfalls keine Zusage auf Schallschutzmaßnahmen. Sie richtet sich an die Beigeladene und betrifft der Sache nach lediglich die Erklärung einer – pauschalieren – Zuwendungsfähigkeit von Lärmvorsorgemaßnahmen, die die Beigeladene entlang der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven planen wird (vgl. dazu auch Kap. B.4.13.2.1, das Schreiben ist die Grundlage der dort beschriebenen Entscheidung der Beigeladenen).

#### **B.3.6 Zu den Ausführungen der Kläger in Bezug auf ihre Immissionsbelastungen**

Eine eingehende Prüfung der Ausführungen der Kläger in Bezug auf ihre Immissionsbelastungen im Rahmen der eingeräumten Frist ist der Beklagten nicht möglich. Die Beigeladene wird sich mit dem immissionsfachlichen Vortrag näher auseinandersetzen.

Schon jetzt weist die Beklagte darauf hin, dass eine erste Durchsicht mehrere „Ungereimtheiten“ zu Tage gefördert hat, so dass zunächst einmal der gesamte immissionsfachliche Vortrag der Kläger bestritten wird.

#### **C. Anregung einer weiteren Beiladung**

Die Beklagte regt an, die Jade Weser Port Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG, Kutterstraße 3, 26386 Wilhelmshaven beizuladen. Diese ist als Vertreterin des Landes Niedersachsen Vorhabenträgerin des Bauvorhabens „Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (Jade Weser Port)“, das die Wasser- und

Schiffahrtsdirektion Nordwest, Schlossplatz 9, 26603 Aurich durch Beschluss vom 15.03.2007, Az. P-143.3/72, planfestgestellt hat.

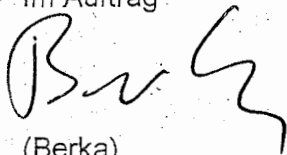
Die Kläger berufen sich in ihrem Begehren ganz wesentlich auf den Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses und die dort auf Seite 1101 f. dokumentierte schriftliche Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 07.02.2007 (Az. E 15/14.86.15/3 Va 07).

Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Die WSD Nordwest hat trotz umfangreicher Einwendungen und nach eingehender Abwägung keine Nebenbestimmungen zu Schienenverkehrslärmimmissionen auf der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven getroffen. Würde nun unter Berufung auf den o.g. Planfeststellungsbeschluss und die o.g. Erklärung des BMVBS durch das hier gegenständliche Verwaltungsstreitverfahren der von der Beklagten planfestgestellte (Teil-) Ausbau der Schienenhinterlandanbindung des o.g. Hafens für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt, so würde das aus Sicht der Beklagten die rechtlichen Interessen der Jade Weser Port Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG an einem ungestörten Vollzug der bestandskräftigen Planfeststellung beeinträchtigen. Zu diesem ungestörten Vollzug gehört auch der in Bezug auf den bestandskräftigen Hafen-Planfeststellungsbeschluss ungestörte Ausbau der landseitigen (Schienen-) Anbindung durch die jeweiligen Verkehrsträger, soweit der Hafen-Planfeststellungsbeschluss die mit den Anbindungen bereits bewältigten Abwägungsgegenstände – hier frei von Nebenbestimmungen – regelt.

M.a.W.: Aus Sicht der Beklagten können die Kläger ihre eventuellen Versäumnisse im Hafen-Planfeststellungsverfahren nicht durch eine Klage gegen den Bahn-Planfeststellungsbeschluss nachholen. Soweit über das Abwägungsmaterial bereits im Hafen-Planfeststellungsverfahren bestandskräftig entschieden wurde, müssen die Kläger sich diese Bestandskraft entgegenhalten lassen. Rechtsbehelfe zum Bahn-Planfeststellungsbeschluss können nur das Bahn-Planfeststellungsverfahren zum Gegenstand haben. In diesem wurde eine Erklärung zur Lärmsanierung anderer Planfeststellungsabschnitte nicht abgegeben. Eine Lärmsanierung war der Vorhabenträgerin auch nicht aufgrund der o.g. Erklärung oder anderweitig aufzugeben, da sich – wie beschrieben – die plangegebene Lärmvorbelastung durch die streitgegenständlichen Bahn-Planfeststellungsbeschlüsse nicht weiter erhöht.

Die Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven ist – wie beschrieben – für jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der bestehenden Streckenkapazität zugänglich. Die Vorhabenträgerin hat erklärt, sie werde bis zur vollständigen Errichtung aller mit dem Ausbau vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen eine dann bautechnisch gesehen mögliche höhere Streckenkapazität nicht ausnutzen, sondern solange lediglich die Betriebsqualität bei gleichbleibender rechnerischer Quantität verbessern. Das löst – wie beschrieben – keine Ansprüche auf Lärmvorsorge oder Lärmsanierung aus. Ein Obsiegen der Kläger würde mithin nicht nur das rechtliche Interesse der beigeladenen DB Netz AG am ungehinderten Ausbau ihrer Strecke, sondern auch das rechtliche Interesse der Jade Weser Port Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG an der Verfügbarkeit der Ausbaustrecke zur Erschließung ihres Hafens berühren. Das ist schon deswegen der Fall, weil jede Verzögerung der Bahnbaumaßnahmen dazu führen würde, dass mehrere vor einer Eröffnung des Jade Weser Port eingeplante mehrtägige Vollsperrungen erst nach dessen Inbetriebnahme erfolgen könnten und damit der in Betrieb befindliche Hafen auf der Schiene in den entsprechenden Zeiträumen mehrere Tage lang gar nicht erreichbar wäre.

Im Auftrag



(Berka)

Regierungsdirektor



sonst kenne ich keinen.



**FRAGE:** Oldenburg hat fünf Jahre Stagnation erlebt, weil sich der schwarze

OB Poeschel und eine rot-grüne Ratsmehrheit wechselseitig blockierten. Eine feste Ratsmehrheit gibt es jetzt nicht, aber das ist auch das Einzige, was uns noch von der Dauer-Blockade unterscheidet. Was tun Sie, damit sich das nicht verfestigt?

**SCHWANDNER:** Ich will mich grundsätzlich nicht über meine Amtsvorgänger äußern. Tatsache ist, dass sich in der Stadt in den letzten vier Jahren unglaublich viel getan hat. Von Stillstand kann überhaupt keine Rede sein. Ich denke, das wird nach der Kommunalwahl auch so weiter gehen.

**FRAGE:** In der Halbzeitbilanz darf ECE nicht fehlen, obwohl zu dem Thema eigentlich alles gesagt ist. Wie würden Sie mit vier Jahren Abstand Ihre Rolle kurz vor und kurz nach der Wahl beurteilen?

**SCHWANDNER:** Den ausgehandelten Kompromiss im Dezember 2006 im Rat mit einer großen Mehrheit durchzusetzen ist sicher die für mich schwierigste Entscheidung gewesen. Auf der anderen Seite muss man objektiv sehen, dass die ECE durch meine Wahl und die sich abzeichnende Mehrheit gegen das Projekt überhaupt nur verhandlungsbereit war. Das war sie vorher nicht. Zudem hat uns die IHK mit ihrer Veto-Position in eine Situation gebracht, in der man Ikea sichern musste. Da gab es ein knappes Zeitfenster. Und der ausgehandelte Kompromiss war ein sinnvoller. Ich hatte schon vorher gesagt, das weit fortgeschrittene Projekt wäre nur über den Denkmalschutz zu verhindern. Mit dem kleineren Format wäre dieses Argument weggewesen.

**FRAGE:** War das wirklich ein Fortschritt? Das mit dem Koloss am Schloss war ja ein wohlfeiler Slogan. Heute sagen selbst Innenstadt-Kaufleute, dass das Center für die ihm zugesprochene Funktion als Magnet zu klein ist.

**SCHWANDNER:** Das glaube ich nicht. Das Center hat zugegeben eine kleine Größe. Aber die ECE-Leute sind Kaufleute; die würden das nicht machen, wenn es sich nicht rechnen würde. Ich gehe davon aus, dass es gemäßigte Wachstumsimpulse für die Innenstadt haben wird. Es wird auch attraktiv sein für und durch die Umgebung: Schloss, Schlossstraße Schlaufes Haus, das wird eine richtige Magnetwirkung haben ohne die negativen Effekte des Ausblutens. Und die Architektur ist eine andere, als ursprünglich geplant.

**FRAGE:** ECE war ja nicht das einzige Thema im Wahlkampf. Damals waren Sie auch noch für eine Bahnumgehung, hatten schon einen Trassenvorschlag über Varel und Brake. Jetzt warnt die Verwaltung vor einer Trassenprüfung. Auch da hat's ein Umdenken gegeben.

**SCHWANDNER:** Das hat es. Ich habe die Umgehungstrasse in mehreren Gremien thematisiert. Und Sie können sich die Freude bei meinen Bürgermeister- und Landratskollegen vorstellen, als da eine Trasse durch ihr Gelände geführt werden sollte. Tatsache ist: Es gibt keine politische Unterstützung aus den Landkreisen, durch die eine solche Trasse laufen würde. Hinzu kommt, dass man diese Trasse für die ursprünglich mal diskutierten 180 Millionen schlicht nicht kriegt. Ich habe versucht, das Thema zu spielen, aber wenn es keine Unterstützung gibt, kann man es nicht weiter verfolgen.

**FRAGE:** Und eine Trasse entlang der A 29?

**SCHWANDNER:** Das wäre die Alternative, die die Bahn geprüft hat. Die hätte 180 Millionen kosten sollen. Das glaube ich nie und nimmer. Sie können sich ja vorstellen, was allein eine neue Huntebrücke kostet. Und man geht da durch ein Naturschutzgebiet. Da wünsche ich viel Erfolg bei dieser Debatte. In den nächsten 20 Jahren halte ich das für unrealistisch.

**FRAGE:** Zu Amtsbeginn haben Sie vom Ehrgeiz gesprochen, Oldenburg bis zum Ende Ihrer Amtszeit schuldenfrei zu bekommen. Damit wird's wohl auch nichts werden.

**SCHWANDNER:** Richtig, aber das liegt nicht an Oldenburg und dem, was wir hier machen, sondern an der Finanzkrise. Unter den aktuellen Bedingungen wird sich keine Kommune mehr entschulden können. Aber wenn es so weiter gelaufen wäre, wie in den ersten drei Jahren, hätte es ganz gut ausgesehen.

**FRAGE:** Urbanität schaffen haben Sie nach 100 Tagen als ein Projekt Schwandner genannt – und nach einem Jahr Hafenviertel und Bahnhofsviertel als Schritte in die richtige Richtung bezeichnet. Sind wir da weiter?

**SCHWANDNER:** Beim Bahnhofsviertel sind wir mit der Sanierung auf gutem Weg, da muss man sich keine Sorgen machen. Beim Hafen ist es schwieriger. Die Verhandlungen mit der Bahn sind abgeschlossen. Aber wir haben auf dem Südufer Probleme mit der Lärm- und Geruchsbelästigung. Das Thema Wohnen haben wir dort noch nicht geregelt. Das ist ein sehr gutes Projekt für die zweite Hälfte meiner Amtszeit.

**FRAGE:** Und Aufgaben wie den Fliegerhorst überlassen Sie lieber Ihrem Nachfolger?

**SCHWANDNER:** Um den Fliegerhorst kümmern wir uns ja die ganze Zeit. Leider verhandelt die Bima im Moment nicht mit uns. Ich würde gern den Fliegerhorst für die Stadt sichern. Da bin ich mir mit der Politik einig. Wir haben mit der Bima ein Moratorium bis zum Jahresende, das wird verlängert werden. Da werde ich noch Gespräche führen müssen auf anderen Ebenen.

**FRAGE:** Das wäre also ein Projekt für die zweite Hälfte Ihrer Amtszeit, was

darf man noch erwarten?

**SCHWANDNER:** Eines der zentralen Projekte ist die Lärmsanierung entlang der Bahnstrecke. Und dazu kommt natürlich das Thema Alexanderstraße und Beseitigung des Bahnübergangs. Da sieht es besser aus als noch vor einem Jahr.

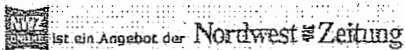


**FRAGE:** Und am Ende der zweiten Hälfte – steht eine erneute Kandidatur oder der Abgang?

**SCHWANDNER:** Das ist zu früh zum Spekulieren. Mir macht die Arbeit in Oldenburg für Oldenburg großen Spaß. Und was in zweieinhalb Jahren ist, dann würde man das wohl entscheiden, hängt von so vielen Faktoren ab...

---

[Kontakt](#) | [Abonnement](#) | [Privatanzeigen](#) | [Geschäftsanzeigen](#) | [Mediadaten](#) | [Ansprechpartner](#) | [Impressum](#) | [AGB](#) | [Datenschutz](#) | [Jobs & Karriere bei der NWZ](#) | [NWZ-Azubis](#)



## Politiker stellen sich den Fragen der Ofenerdieker



Oldenburg. Der Bürgerverein Ofenerdiek (BVO) hatte zu seiner traditionellen „Elefantenrunde“ geladen. Kommunalpolitiker stellen sich hier den Fragen der Bürger des nördlichen Stadtteils. Einen großen Teil des Abends im Saal des Ofenerdieker Krugs nahm das „Dauerbrenner“-Thema Bahn und Lärmschutz ein.

Doch zunächst stand ein anderes leidiges Thema im Fokus: die Straßenseitengräben. „Im Heideweg wurde das Thema vor einigen Jahren sehr gut angegangen und umgesetzt. Doch seitdem ist nicht mehr viel passiert“, kritisierte Hans-Gerd Tabke, Vorsitzender des Bürgervereins. Vor allem im Bereich Zanderweg/Brassenweg stehe häufig das Wasser auf der Straßen, so Bodo Gerdes, zweiter Vorsitzender des BVO. Grund sei wohl der bisher nicht erfolgte Anschluss an die Oberflächenentwässerung. „Nach Auskunft der Stadt ist der Endausbau der Straßen noch nicht erfolgt und damit auch die Entwässerung nicht vollständig hergestellt“, ergänzte Tabke. Aber dennoch müsse es funktionieren, betonte er. Die anwesenden Politiker nahmen das Thema mit auf die Agenda. Denn, so betonte Bodo Gerdes, es gehe nicht um die Gräben, in denen auch nach starken Regenfällen keine Probleme aufträten, sondern um eine vernünftige Oberflächenentwässerung.

Auch das geplante Regenrückhaltebecken im Kleinen Bürgerbusch beschäftigte die Bürger. Zunächst sollte alles ganz schnell gehen, erinnerte sich Hans-Gerd Tabke, erst nach Intervention des Bürgervereins sei ein Ortstermin abgehalten worden. Rund 700 Quadratmetern wurden abgeholzt, gebaut wurde indes bis heute nicht. „Der zuständige Fachdienst hat mit erklärt, dass es noch im November losgehen solle“, berichtete Jochen Voß (CDU). SPD-Ratsherr Werner Kaps ergänzte, dass die zu hohen Ausschreibungsergebnisse die Baumaßnahme verzögert hätten.

Thematisiert wurde auch der Komplex „Ampelschaltungen/Straßenquerungen“. Ob es sinnvoll sei, dass die Bedarfsampeln sehr unverhofft ansprängen und so für Irritationen bei den Autofahrern sorgten, wollte Hans-Gerd Tabke wissen. Einige Zuhörer befanden diese durchaus als sinnvolle Einrichtungen. „Man muss sicher hinterfragen, wo neue Ampeln eingerichtet werden müssen und überprüfen, wo eine temporäre Abschaltung Sinn macht“, erklärt Dr. Armin Frühauf (Grüne). Genau wie die Frage nach einer Querungshilfe im Bereich Am Alexanderhaus/Heideweg, wo der Verkehr durch das Neubaugebiet erheblich zugenommen hat, soll das Thema im Verkehrsausschuss näher erörtert werden.

Bei der Forderung nach einer Unterführung im Bereich des Bahnübergangs Am Stadtrand dürfte es im November Neuigkeiten geben. Nach Auskunft der Politiker will Verkehrsamtsleiter Bernd Müller im kommenden Monat mit dem Bürgerverein die ersten Ergebnisse und neue Varianten näher erörtern.

Mit der seitens der Stadt eingereichten Klage beim Bundesverwaltungsgericht gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Abschnitte II und III den Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven verbindet Hans-Gerd Tabke die Hoffnung auf ein grundsätzliches Urteil. Die Resonanz auf das Auftreten der Oldenburger beim ersten Spatenstich in Rastede in der vergangenen Woche sei sehr positiv gewesen. „Wir haben uns dort gezeigt, das ist wichtig für unsere Sache“, so Tabke. Der Druck müsse weiter hoch gehalten werden, fand auch Jochen Voß, gemeinsam könne mehr erreicht werden als alleine. Dies fand auch Werner Kaps. Der Stadtrat sei hier auf einem guten Weg.

Dr. Armin Frühauf ging intensiv auf die Klage der Stadt ein, an dessen Formulierung er und Christian Röhlig von der Interessengemeinschaft der Bahnanlieger Oldenburg (IBO) beteiligt waren. „Es geht nicht gegen den JadeWeserPort, wie der Wilhelmshavener OB behauptet hat“, betonte Frühauf. Ziel der Klage sei es, einen Baustopp zu erreichen, „um den zugesagten Lärmschutz zu erreichen. Wir verlangen nur, was recht und billig ist“. Mit einem Urteil rechnet Armin Frühauf innerhalb der nächsten sechs Monate.

Getreu dem Grundsatz „Das eine tun und das andere nicht lassen“ gehe es darum, den Lärmschutz zu erreichen, aber auch die Möglichkeit einer Umfahrungsstraße nicht aus den Augen zu verlieren. „Ich befürchte, dass Oldenburg zur Drehscheibe für den internationalen Güterverkehr wird“, erklärte der

Grünen-Politiker. Der Verkehr, der nicht über Bremen abgewickelt werden könne, werde den Weg über Osnabrück und das Emsland und das Ruhrgebiet nehmen. Die Strecke Oldenburg-Osnabrück sei bereits entsprechend ertüchtigt worden, um den Güterverkehr aufnehmen zu können.

Artikel vom 01.11.2011 auf [www.hunterreport.de](http://www.hunterreport.de)