



06.08.2014

Umgehungstrasse Fünf Urteile machen den Bahn-Initiativen Hoffnung

Juristen der BIs erläutern mögliche Folgen der Rechtsprechung auf Oldenburg

Über zahlreiche Streitpunkte rund um den Ausbau der Bahnlinie in Oldenburg wurde bereits in ähnlicher Form vor Gericht gestritten. Ein Überblick.
[Thorsten Kuchta](#)



Güterzüge voller Container: Wenn der Jade-Weser-Port läuft, wird der Verkehr in Oldenburg stark zunehmen.

Bild: dpa

Oldenburg Die von der Stadt beauftragten Gutachter sind einhellig zu dem Schluss gekommen, dass eine Eisenbahnumfahrung dem Ausbau der Stadtstrecke vorzuziehen ist. Das ist allgemein bekannt. Die Bahn-Initiativen lenken den Blick angesichts des laufenden Planfeststellungsverfahrens aber auf mehrere Gerichtsurteile, die der Bahn bei genauerem Hinsehen einige Probleme bei ihrem Vorhaben machen dürften, die Stadtstrecke auszubauen.

„Die Urteile sind Bestandteil vieler Einwendungen“, sagt [Ingo Splittgerber](http://www.nwzonline.de/person/splittgerber.ingo) <<http://www.nwzonline.de/person/splittgerber.ingo>>, Vorsitzender der Bahninitiative [IBO](http://www.nwzonline.de/organisation/IBO) <<http://www.nwzonline.de/organisation/IBO>>. Wenn das [Eisenbahnbundesamt](http://www.nwzonline.de/organisation/Eisenbahnbundesamt) <<http://www.nwzonline.de/organisation/Eisenbahnbundesamt>> den Plänen der Bahn dennoch stattgebe, sei daher der Gang durch die Instanzen programmiert. Die von den Initiativen angeführten Urteile decken dabei viele Inhalte der Auseinandersetzung ab.

Planrechtfertigung: Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Bremen ist eine Planung nur dann gerechtfertigt, wenn das geplante Vorhaben seine Ziele auch erreicht. „Das ist beim Ausbau der Stadtstrecke nicht der Fall“ sagt [Friedrich-Wilhelm Wehrmeyer](http://www.nwzonline.de/person/wehrmeyer.friedrich-wilhelm) <<http://www.nwzonline.de/person/wehrmeyer.friedrich-wilhelm>>, Rechtsanwalt und Vorsitzender der IBO-Ortsgruppe Osterburg. Denn: Ziel sei es, die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke Wilhelmshaven Oldenburg von 100 auf 120 Kilometer pro Stunde zu erhöhen. Das sei aber unmöglich, weil die Züge weit vor der Pferdemarktbrücke auf Tempo 60 abbremsen müssten und vor der Huntebrücke sogar auf Tempo 30. Fazit: Ziel nicht zu erreichen, Planung nicht gerechtfertigt (Az. 1 D 599/08).

Einordnung der Planung: Die Bahn spricht bei ihrer Planung von einer „Ertüchtigung“ der Stadtstrecke. Das hat Konsequenzen: Bei einer Ertüchtigung ist Vorsorgelärmschutz mehr oder minder ein „Gnadenakt“, Schutz vor Erschütterungen ist gar nicht erforderlich. Nach Ansicht von Rechtsanwalt [Armin Frühaufr](http://www.nwzonline.de/person/frühaufr.armin) <<http://www.nwzonline.de/person/frühaufr.armin>> ([Grüne](http://www.nwzonline.de/organisation/Grüne) <<http://www.nwzonline.de/organisation/Grüne>>, Bahinitiative [LiVe](http://www.nwzonline.de/organisation/LiVe) <<http://www.nwzonline.de/organisation/LiVe>>) ist die Einordnung nicht haltbar. Der Ausbau sei eine „wesentliche Veränderung“. Er stützt sich dabei auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Stralsund. Dort urteilten die Richter, dass die Erhöhung der Geschwindigkeit und der Radsatzlast auch dann ein Merkmal für eine „wesentliche Änderung“ darstellen könne, wenn auf einer bestehenden Strecke gebaut werde. In Oldenburg so Frühaufr, komme noch die Elektrifizierung dazu. Dann würde der Ausbau einem „Neubau gleichgestellt, die Lärmschutzauflagen verschärft, Erschütterungsschutz zwingend – und es müssten Alternativen (wie eine Umfahrung) schon in der Planung geprüft werden (AZ 7 A 9.12).

Alternativenprüfung: Das [Bundesverwaltungsgericht](http://www.nwzonline.de/organisation/Bundesverwaltungsgericht) <<http://www.nwzonline.de/organisation/Bundesverwaltungsgericht>> hat im Zuge der Planung einer Autobahn in der Nähe von Bad Segeberg ein Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig erklärt, weil Alternativen zur gewählten Streckenführung nicht hinreichend geprüft worden wären. Die gewählte Trasse wirke sich negativ auf die städtebauliche Entwicklung des Ortes aus. Frühaufr sieht in den Fall Parallelen zur Beschneidung der Oldenburger Stadtentwicklung durch den Ausbau der Stadtstrecke. Im Verfahren habe eine Grobanalyse (wie die Bahn sie in den Unterlagen zur Planfeststellung zur Umfahrung vorgelegt hat) den Richtern nicht ausgereicht. Das Erkennen und Ausüben des Ermessensspielraums müsse erkennbar sein (AZ 9 A 9.12)

Lärmschutz: Eine Passage des „Oldenburger Urteils“ des Bundesverwaltungsgerichts gibt unter anderem den Osterburgern Hoffnung, doch noch Lärmschutz erhalten zu können, meint Wehrmeyer. Sinngemäß hätten die Richter geurteilt, dass die durch einen Ausbau entstehenden Konflikte (also mehr Lärm) auch dort geregelt werden müssen, wo das Planfeststellungsverfahren nicht zur Auslegung kam.

Im Klartext: Wenn zwischen mehr Lärm in Osterburg und dem Ausbau der Stadtstrecke ein eindeutiger Ursachenzusammenhang herzustellen sei, dann gebe es auch Ansprüche außerhalb des Planfeststellungs-Geltungsbereichs. Bezugspunkte sind das „Oldenburger Urteil“ (AZ 7 A 28.12) und das Frankenschneidweg-Urteil (AZ 4 A 18.04).

Gefahrgut: Anlieger einer Straße, auf der Castor-Behälter transportiert werden, hatten sich mit ihrer Klage gegen die Transportgenehmigung gewandt. Sie unterlagen in zwei Instanzen. Das Bundesverwaltungsgericht (AZ 7 C 34.11) hingegen sagte, dass Anlieger Gefahrguttransporte nur dulden müssten, wenn eine umfassende Risikoanalyse vorliege.

In Oldenburg seien Gefahrguttransporte auf einer ausgebauten Stadtstrecke unverantwortlich, da etwa ausreichende Feuerwehruzugewegungen durch die Lärmschutzwände nicht geschaffen werden könnten, so Wehrmeyer. Ein Hinweis auf die überall gleiche Gefahrenlage reiche nicht.

Leserkommentare (2)

lipifreund 06.08.2014, 23:11:18

...die Idee in einem Leserbrief, den nutzlosen Jadeport in einen Vergnügungspark umzuwandeln, finde ich immer besser-damit würde das Problem einer Bahnumgehung wegfallen und damit auch die immensen Kosten für Klagen,Sachverständige und vieles mehr. Arbeitsplätze würden dann auch genügend entstehen und Wilhelmshaven hätte einen neuen, tollen touristischen Magneten -Barbara Klebinger

basso 06.08.2014, 15:19:46

Gesunder Menschenverstand sollte eigentlich dazu ausreichen, solche Planungen VOR dem Bau eines Tiefwasserhafens anzustellen. Schließlich müssen sich ja die Gesamtkosten im Hinblick auf den erzielbaren Gewinn rechnen ...

Fazit:

Wie bereits bei den zahlreichen (gescheiterten) Versuchen der Industrieansiedlung ist nur politischer Wille aber kein ökonomischer Sachverstand vorhanden. Resultat: erst macht man etwas kaputt (z.B. touristisch genutzte Einrichtungen), um dann im Nachhinein festzustellen, dass das neue Konzept Murks ist ...

© NWZonline [2014]

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der Nordwest-Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG