Abschrift

12. JAN. 2015

Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 22/12
Urteil niedergelegt in unvollständiger Fassung
auf der Geschäftsstelle am 06.10.2014
gez. Gerhard
Justizangestellte als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn Walter Ruffler, Roonstraße 73, 28203 Bremen,

Kläger,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte Adamietz u. a., Herderstraße 73, 28203 Bremen,
Gz.: - 11310/12/sc -

g e g e n

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,

b e i g e l a d e n :

DB Netz AG, vertreten durch die DB Projektbau GmbH, Regionalbereich Nord, Joachimstraße 8, 30159 Hannover,

Prozessbevollmächtigte: cmk rechtsanwälte, Großer Burstah 42, 20457 Hamburg,
Gz.: - 12/00017 -

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Prof. Alexy, Traub und Dr. Harich sowie die ehrenamtlichen Richter Frau Petra Pereira da Silva und Herrn Hüseyin Acar aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23. September 2014 am 1. Oktober 2014 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt der Kläger.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Vollstreckung durch die Beigeladene setzt eine Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages voraus. Im Übrigen darf der Kläger die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.12.2011 für das Vorhaben „Seehafen Hinterlandverkehr, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1".

Der Kläger bewohnt das in seinem Eigentum stehende Hausgrundstück Roonstraße 73 in Bremen. Das Grundstück liegt ca. 1200 m östlich des Hauptbahnhofs Bremen und grenzt rückwärtig an die Bahntrasse, die zum Hauptbahnhof führt. Auf dieser Trasse verlaufen die zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecken 2200 (Wanne-Eickel – Bremen – Hamburg) und 1740 (Wunstorf-Bremerhaven) sowie die zweigleisige elektrifizierte Güterverkehrsstrecke 1401 (Bremen–Sebaldsbrück – Bremen Rangierbahnhof).

Auf der Grundlage der Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002 ist in diesem Bereich ein Lärmsanierungsprogramm durchgeführt worden. Bei der schalltechnischen Untersuchung (Gutachten vom 16.10.2000) war beiderseits der Trasse sowohl für die Tages- als auch für die Nachtstunden eine zum Teil deutliche Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte festgestellt worden, so auch bezüglich des Grundstücks des Klägers (Sanierungsgrenzwert für Wohngebiete: tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A); Beurteilungspegel für das Grundstück: tags bis zu 74,1 dB(A) und nachts bis zu 74,9 dB(A)).

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ist seinerzeit eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand beidseitig der Trasse errichtet worden, mit Ausnahme der Grundstücke an der Roonstraße und der Manteuffelstraße. In der schalltechnischen Untersuchung heißt es, dass durch die Lärmschutzwand bei einem Großteil der angrenzenden Bebauung zukünf-

tig die Lärmsanierungswerte eingehalten werden könnten. Die Manteuffelstraße und die Roonstraße seien vom aktiven Lärmschutz ausgenommen worden, weil aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in diesem Bereich bauliche Sonderkonstruktionen sowie Eingriffe in das Privateigentum erforderlich seien, um eine Lärmschutzwand zu errichten. Dies führe zu unverhältnismäßigen Kosten. Die Beigeladene erklärte sich stattdessen bereit, den betreffenden Grundstückseigentümern 75 % der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen zu erstatten. Der Kläger hat seinerzeit von diesem Angebot keinen Gebrauch gemacht.

Mit Schreiben vom 17.12.2009 beantragte die Beigeladene bei der Beklagten die Planfeststellung für das hier streitgegenständliche Vorhaben „Seehafenhinterlandverkehr, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1".

Im Erläuterungsbericht vom 15.12.2009 wird ausgeführt, dass für die nordwestdeutschen Seehäfen eine Zunahme des Güterzugverkehrs prognostiziert werde. Der Knoten Bremen stelle einen Engpass für den Seehafenhinterlandverkehr dar. In der Überleitung von der Güterzugstrecke 1401 auf die Strecke 1500 (Bremen Hauptbahnhof – Oldenburg Hauptbahnhof) bestünden vor den Bahnsteiganlagen jeweils kurze eingleisige Abschnitte. Gleichzeitige Fahrten seien in dieser Streckenrelation, d. h. von und nach Oldenburg, bislang nicht möglich. Durch die drei Teilprojekte „Verlängerung Gleis 1", „Oldenburger Kurve" und „Spurplanoptimierung Bremen Hbf und Bremen Rbf" solle eine durchgehende Zweigleisigkeit gewährleistet und damit die Durchlässigkeit des Knotens Bremen auf dieser Strecke erhöht werden. Gegenstand des Teilprojekts „Verlängerung Gleis 1" sei es, in dem Bereich östlich des Hauptbahnhofs die vorhandenen Gleise so umzubauen, dass der kurze eingleisige Abschnitt beseitigt werde. Da durch den Umbau ein neues durchgehendes Gleis geschaffen werde, sei im Bereich der Baustrecke (Länge ca. 580 m) nach der 16. BImSchV eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden (Gutachten vom 24.11.2009). Dabei seien, bezogen auf den Prognosehorizont 2015, die Zugzahlen auf den vorhandenen Gleisen sowie auf der neuen Streckenführung berücksichtigt worden. Es sei vorgesehen, angrenzend an die Baustrecke in südlicher Richtung eine 4 m hohe Lärmschutzwand zu errichten. Darüber hinaus werde für etliche Grundstücke im Bereich der Baustrecke dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz anerkannt. Nennenswerte zusätzliche Erschütterungen seien demgegenüber durch die Umbaumaßnahme nicht zu erwarten.

Die Planunterlagen haben vom 22.03.2010 bis zum 21.04.2010 öffentlich ausgelegen.

Gegen das Vorhaben wurden zahlreiche Einwendungen erhoben. Der Kläger, dessen Grundstück außerhalb der Baustrecke liegt (ca. 530 m in östlicher Richtung entfernt), machte mit seiner am 04.05.2010 eingegangenen Einwendung geltend, dass die Lärmbelastung bereits jetzt durch die vor allem nachts verkehrenden Güterzüge aus bzw. in Richtung des Containerhafens Bremerhaven unerträglich sei. Komme jetzt noch der Güterverkehr hinzu, der durch den neu erbauten Containerhafen Wilhelmshaven hervorgerufen werde, werde die Lärmbelastung vollends unzumutbar. Die Ertüchtigung des Verkehrsknotens Bremen diene gerade dazu, diesen zusätzlichen Güterverkehr zu bewältigen. Es sei nicht einzusehen, dass der Güterverkehr der nordwestdeutschen Containerhäfen durch das dichtbesiedelte bremische Stadtgebiet geleitet werden würde. Die Beigeladene sei verpflichtet, sämtliche Möglichkeiten der Lärmminderung auszuschöpfen.

Da verschiedene Einwender eine Zunahme der Erschütterungen befürchteten, holte die Beigeladene eine erschütterungstechnische Untersuchung ein (Gutachten vom 15.07.2010). Das Gutachten gelangte zu dem Ergebnis, dass sich für keinen der untersuchten Messorte eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25 % ergeben werde. Im Hinblick auf den sekundären Luftschall werde empfohlen, beim Umbau sog. besohlte Schwellen einzusetzen.

Am 07.12.2010 führte der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als Anhörungsbehörde den Erörterungstermin durch.

Als Ergebnis des Erörterungstermins wurden Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch nördlich der Baustrecke in die Prüfung einbezogen. Der Gutachter empfahl die Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand (ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 27.04.2011).

Am 16.12.2011 erließ das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Seehafenhinterlandverkehr, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1“. Mit der Umbaumaßnahme solle die Betriebssituation östlich des Bremer Hauptbahnhofs verbessert werden. Es würden zwei vorhandene Abstellgleise zu einem durchgehenden Gleis verbunden. Durch die Beseitigung der Engpässe am Bremer Hauptbahnhof werde es möglich, die vorhandene Kapazität der Gesamtstrecke auszuschöpfen. Die Betriebsabläufe würden deutlich erleichtert. Die von der Anhörungsbehörde sowie verschiedenen Einwendern angesprochene Alternativroute bzw. Umfahrungen des Hauptbahnhofs stellten keine Alternative zu der geplanten simplen Verbindung von zwei Abstellgleisen dar.

Lärmschutz nach der 16. BImSchV könne nur den Anwohnern innerhalb der Baustrecke gewährt werden. In diesem Bereich sei die Errichtung von 4 m bzw. 3 m hohen Lärmschutzwänden vorgesehen und räume der Planfeststellungsbeschluss den Grundstückseigentümern, bei denen gleichwohl die Immissionsgrenzwerte des § 2 16. BImSchV überschritten würden, dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz ein. Die Baustrecke ende ca. 160 m vor der Brücke über die Schwachhauser Heerstraße. Die Anwohner der Roonstraße und der Manteuffelstraße, die sich gegen das Vorhaben gewandt hätten, würden außerhalb der Baustrecke liegen und könnten deshalb keine Ansprüche aus der 16. BImSchV geltend machen. Um ihnen entgegen zu kommen, habe sich die Beigeladene entschlossen, in diesem Bereich Schienenstegbedämpfer einzubauen. Damit könnte eine Schallminderung von bis zu 3 db(A) erreicht werden. Außerdem habe die Beigeladene verbindlich zugesagt, dass diejenigen Einwender an der Roonstraße und Manteuffelstraße, denen nach der Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002 im Rahmen des damaligen Lärmsanierungsprogramms ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zuerkannt worden sei und die diesen Anspruch seinerzeit nicht geltend gemacht hätten, jetzt auf diesen Anspruch zurück kommen könnten. Die entsprechenden Anträge seien gegen die Beigeladene zu richten. Weitere Lärmschutzmaßnahmen kämen nicht in Betracht.

Im Hinblick auf die Erschütterungsimmissionen nimmt der Planfeststellungsbeschluss Bezug auf die erschütterungstechnische Untersuchung vom 15.07.2010. Die dort angesprochenen Empfehlungen seien von der Beigeladenen aufgenommen und umgesetzt worden.

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Kläger am 22.12.2011 zugestellt worden. Am 23.01.2012 (Montag) hat er Klage erhoben, mit der er eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise eine Planergänzung um Immissionsschutzauflagen erstrebt.

Am 07.06.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet. Den Aussetzungsantrag des Klägers hat das Oberverwaltungsgericht mit Beschluss vom 27.07.2012 zurückgewiesen (1 B 155/12).

Das planfestgestellte Vorhaben ist inzwischen abgeschlossen. Ebenfalls realisiert sind die weiteren beiden Teilprojekte zur Ertüchtigung des Knotens Bremen, nämlich der Bau der „Oldenburger Kurve“ sowie die „Spurplanoptimierung Bremen Hbf und Bremen Rbf“.

Der Kläger trägt zur Begründung seiner Klage folgendes vor:

Durch das planfestgestellte Vorhaben verschärfe sich die Lärmproblematik für ihn. Er sei bereits durch den Güterzugverkehr des Containerhafens Bremerhaven in einer Weise belastet, die die Zumutbarkeitsgrenze deutlich überschreite. Die im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms seinerzeit durchgeführte schalltechnische Untersuchung lasse daran keinen Zweifel. Die Ertüchtigung des Knotens Bremen diene jetzt dazu, zusätzlich auch noch den Güterzugverkehr aufzunehmen, der durch den neuen Containerhafen Wilhelmshaven hervorgerufen werde. Im Planfeststellungsbeschluss würden Art und Umfang der Umbaumaßnahme sowie deren Folgen bagatellisiert. Tatsächlich werde die Kapazität der Strecke nach Oldenburg deutlich erhöht. Wegen der zugespitzten Lärmproblematik, die sein Recht auf körperliche Unversehrtheit berühre, sei die Beklagte verpflichtet gewesen, ernsthaft Alternativen zu prüfen. So komme für die Bewältigung des Güterzugverkehrs des neuen Containerhafens Wilhelmshaven die Eisenbahnstrecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück als Alternative in Betracht. Auf diese Alternative sei bereits in einer Verkehrsstudie vom 15.10.2008 hingewiesen worden. Inzwischen setzten sich auch die niedersächsische Landesregierung und der Bremer Senat für den Ausbau dieser Strecke ein. Politik und Bahn hätten es in der Vergangenheit versäumt, dieser naheliegenden Alternative nachzugehen. Dieses Versäumnis führe zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

Darüber hinaus sei zu beanstanden, dass nur den Anwohnern innerhalb der Baustrecke Lärmschutz nach der 16. BImSchV zugebilligt worden sei. Die Umbaumaßnahme habe zur Folge, dass auch im Bereich seines Grundstücks der Güterzugverkehr zunehme. Für die Lärmbeurteilung müsse das mit der Baumaßnahme verfolgte Streckenkonzept maßgeblich sein. Hier gehe es um die Verbesserung der Hinterlandanbindung des Containerhafens Wilhelmshaven. Er sei in gleicher Weise von der Verkehrszunahme betroffen wie die Anwohner innerhalb der Baustrecke. Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Unterscheidung zwischen Grundstücken „innerhalb“ und „außerhalb“ der Baustrecke sei willkürlich. Im Bereich der Roonstraße und der Manteuffelstraße komme die Errichtung von Lärmschutzwänden aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zwar nicht in Betracht. Es seien aber, um die Grenzwerte des § 2 16. BImSchV einzuhalten, Betriebsbeschränkungen auf der Strecke möglich, so etwa die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung und eines Nachtfahrverbots für die Güterzüge, und zwar insbesondere solche mit der veralteten Technik der Graugussbremssohlen.

Nicht ausreichend geprüft worden sei auch die Belastung, der sein Grundstück durch primären und sekundären Luftschall ausgesetzt sei.

Der Kläger beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 16.12.2011 für das Vorhaben „Seehafenhinterlandverkehr, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Hauptbahnhof Verlängerung 1“ aufzuheben,
2. hilfsweise, die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen und diesen außer Vollzug zu setzen,
3. hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Auflagen des aktiven Immissionsschutzes zu ergänzen, die zum Schutz des Klägers gegen Immissionen durch Lärm, Erschütterungen und/oder sekundären Luftschall geboten sind.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, dass der Planfeststellungsbeschluss zu Recht ergangen sei. Der Beschluss setze sich eingehend mit den privaten Einwendungen auseinander. Der Kläger habe dazu im Klageverfahren keine durchgreifenden neuen Gesichtspunkte aufgezeigt.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Auffassung, dass, soweit mit der Klage die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses erstrebt werde, bereits deren Zulässigkeit fraglich sei. Abgesehen davon sei die Anfechtungsklage auch unbegründet. Die Nutzung bzw. der Ausbau der Strecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück sei keine realistische Alternative zu der hier in Rede stehenden Umbaumaßnahme gewesen, bei der es lediglich um die Beseitigung eines vorhandenen Engpasses gegangen sei. Entgegen der Behauptung des Klägers führe das streitgegenständliche Vorhaben nicht zu einer Erhöhung der Streckenkapazität auf den am Grundstück des Klägers vorbeiführenden Eisenbahnstrecken 1401, 1740 und 2200. Wegen des vermeintlich unzureichenden Lärmschutzes könne der Kläger keine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Diesbezüglich komme nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allenfalls eine Planergänzung in Betracht.

Auch ein Anspruch auf Planergänzung sei im Falle des Klägers jedoch nicht gegeben. Da das Grundstück des Klägers – deutlich – außerhalb der Baustrecke liege, sei ein An-

spruch auf Lärmschutz nach Maßgabe der 16. BImSchV nicht gegeben. Es sei auch nicht erkennbar, aus welchem Grund dem Kläger ansonsten ein Anspruch auf Planergänzung zustehen sollte.

Der Kläger ist im Laufe des Klageverfahrens auf die im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Zusage der Beigeladenen zurückgekommen, diejenigen Grundstückseigentümer der Roonstraße und der Manteuffelstraße, die bislang noch keine Ansprüche aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 geltend gemacht hatten, nachträglich in dieses Programm einzubeziehen. Er hat am 28.11.2013 mit der Beigeladenen eine Vereinbarung geschlossen, wonach ihm die Kosten für passiven Schallschutz im ersten Obergeschoss seines Hauses erstattet werden. Diese Kosten werden in der Vereinbarung mit 9.707,72 Euro beziffert.

Die Verwaltungsvorgänge (5 Leitzordner) haben vorgelegen. Ihr Inhalt war, soweit in dieser Entscheidung verwertet, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

Das Oberverwaltungsgericht ist für die Entscheidung über die Klage zuständig. Das mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 festgestellte Vorhaben ist Bestandteil des Projekts „Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der Seehafenhinterlandverkehre". Dieses Projekt ist nicht in der Anlage zu § 18 e Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378), hier anzuwenden in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 30.07.2009 (BGBl. I S. 2497), aufgeführt. Das bedeutet, dass § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO, der für die in dieser Anlage aufgeführten Vorhaben die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts vorsieht, nicht zur Anwendung kommt, sondern es bei der Zuständigkeitsregelung des § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO verbleibt.

A. Aufhebungsantrag

I. Die Anfechtungsklage ist zulässig.

Die prozessualen Voraussetzungen für die Erhebung einer Anfechtungsklage sind erfüllt. Insbesondere ist die Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) gegeben.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 ist Bestandteil eines Maßnahmepakets, mit dem ein Engpass im Bereich des Verkehrsknotens Bremen beseitigt worden ist. Der Engpass bestand darin, dass auf der Strecke von und nach Oldenburg jeweils vor den Bahnsteiganlagen kurze eingleisige Abschnitte vorhanden waren. Durch das Maßnahmepaket ist eine durchgängige Zweigleisigkeit in diesem Bereich erreicht und damit die Durchlässigkeit des Verkehrsknotens Bremen erhöht worden. Die Maßnahme dient maßgeblich der Verbesserung der Verkehrsanbindung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven, der im September 2012 in Betrieb genommen wurde.

Die Ertüchtigung des Verkehrsknotens Bremen wird nach der zugrundeliegenden Prognose zu einer Erhöhung der Verkehrsmenge führen. Das wirkt sich nachteilig auf den Kläger aus, dessen Grundstück an der zum Hauptbahnhof Bremen führenden Bahntrasse liegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Kläger aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf dieser Bahntrasse auch ohne die Ertüchtigungsmaßnahme bereits ganz erheblichen Schienenverkehrsimmissionen ausgesetzt ist. Die schalltechnische Untersuchung vom 16.10.2000, die zur Vorbereitung eines Lärmsanierungsprogramms durchgeführt wurde (Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002), hat für sein Grundstück Beurteilungspegel ergeben, die den für Wohngebiete geltenden Sanierungsgrenzwert bzw. die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle deutlich überschreiten. Vor diesem Hintergrund kann dem Kläger die Klagebefugnis gegen den Planfeststellungsbeschluss, mit dem der vorhandene, die Verkehrsmenge bislang drosselnde Engpass am Verkehrsknoten Bremen beseitigt wird, nicht abgesprochen werden.

II. Die Anfechtungsklage ist aber unbegründet.

1. Dass das Planfeststellungsverfahren unter zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führenden erheblichen Verfahrensfehlern leiden würde (vgl. § 18e Abs. 6 AEG), ist nicht erkennbar.

2. Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht in materiell-rechtlicher Hinsicht unter Mängeln, die zu seiner Aufhebung führen würden. Abzustellen ist insoweit auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 – BVerwGE 134, 308 <319>).

a) Der Einwand des Klägers, die Beklagte habe nicht ausreichend Alternativen zu dem planfestgestellten Vorhaben geprüft, dringt nicht durch.

Gemäß § 18 S. 2 AEG sind bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der planerischen Abwägung Alternativen zu der beabsichtigten Maßnahme einzubeziehen, soweit diese ernsthaft in Betracht kommen. Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit, die ihr dabei zukommt, ist aber erst dann überschritten, wenn eine alternative Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 <332>; OVG Bremen, Urt. v. 12.12.2007 – 1 D 95/05 – NordÖR 2008, 128 <129>). Dabei braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt in Bezug auf Planungsalternativen nur zu klären, soweit dies für eine sachgerechte Entscheidung notwendig ist. Sie ist insbesondere befugt, Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, schon in einem frühen Planungsstadium auszuscheiden (BVerwG, Urt. v. 19.5.1998 – 4 A 9/97 – BVerwGE 107, 1 <10>; B. v. 24.4.2009 – 9 B 10/09 – NVwZ 2009, 986 <987>). Die Behörde darf zudem die spezifischen Vorteile berücksichtigen, die der Ausbau einer bestehenden Strecke gegenüber einer Neutrassierung aufweist (vgl. BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 25/95 – BVerwGE 104, 123; B. v. 24.1.2012 – 7 VR 13/11 u. a. – DVBl. 2012, 1102).

Nach diesem Maßstab kann die Entscheidung der Beklagten für das planfestgestellte Vorhaben rechtlich nicht beanstandet werden.

In diesem Zusammenhang sind zunächst Art und Umfang des Vorhabens von Bedeutung. Es ist, wie erwähnt, Bestandteil des Projekts „Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der Seehafenhinterlandverkehre“ und hat konkret die Beseitigung des kurzen eingleisigen Abschnitts östlich der Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs Bremen zum Gegenstand. Dass ein solcher eingleisiger Abschnitt auf einer Hauptstrecke einen Engpass darstellt und an der Beseitigung eines solchen Engpasses ein gewichtiges öffentliches Interesse besteht, kann ernstlich nicht bezweifelt werden. Der Vorteil für die Flüssigkeit und Durchgängigkeit des Schienenverkehrs liegt auf der Hand. Das Maßnahmepaket zur Ertüchtigung des Verkehrsknotens Bremen zielt insgesamt darauf ab, durch vergleichsweise überschaubare bauliche Maßnahmen die vorhandene Kapazität der im Übrigen in diesem Bereich zweigleisigen Strecke ausschöpfen zu können.

Vor diesem Hintergrund hat die Beklage in dem Ausbau der Bahnstecke Oldenburg – Cloppenburg - Osnabrück zu Recht keine ernsthafte Alternative zu dem planfestgestell-

ten Vorhaben gesehen. Bei dieser Strecke handelt es sich um eine 113 km lange, größtenteils eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke. Das Verkehrsgutachten, auf das der Kläger sich bezieht (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. – Braunschweig -, Institut für Verkehrssystemtechnik vom 15.10.2008) gibt die Kapazität der Stecke in ihrem derzeitigen Ausbauzustand bei Güterzügen mit einer Länge von 600 m mit 15 Zügen pro Tag an. Eine Steigerung der Kapazität würde erhebliche Baumaßnahmen erforderlich machen, vor allem in den Kreuzungsbahnhöfen (S. 56/57 des Gutachtens).

Ein Ausbau dieser Strecke wäre gegenüber der Ertüchtigung des Verkehrsknotens Bremen offenkundig deutlich aufwändiger und komplexer gewesen. Dass die Beklagte sich bei dieser Sachlage für das letztgenannte Projekt entschieden hat, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die Strecke Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück bislang nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten ist (Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15.11.1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.10.2006, BGBl. I S. 2407).

Eine andere Frage ist, dass der Ausbau dieser Strecke möglicherweise eine sinnvolle Maßnahme zur Entlastung des Verkehrsknotens Bremen darstellen würde. Der Kläger hat geltend gemacht, dass verschiedene politische Verantwortungsträger in jüngster Zeit in diesem Sinne Stellung genommen hätten. Es werde auch eine Aufnahme dieser Strecke in den Bedarfsplan 2015 für die Bundesschienenwege angestrebt. Derartige Planungsabsichten berühren jedoch nicht die Rechtmäßigkeit des im vorliegenden Verfahren ergangenen Planfeststellungsbeschlusses vom 16.12.2011.

b) Aus der Lärmbetroffenheit des Klägers ergibt sich ebenfalls kein Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Lärmschutzbelange führen nur dann zur Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses, wenn ihre unzureichende Berücksichtigung die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage stellt. Kann den Lärmschutzbelangen demgegenüber im Wege der Planergänzung durch nachträgliche Schutzauflagen Rechnung getragen werden, so scheidet die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.3.2011 – 9 A 8/10 – BVerwGE 139, 150 Rn. 59).

So liegt es hier. Die Lärmbetroffenheit des Klägers ist nicht dazu geeignet, den Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 insgesamt zu Fall zu bringen. Wegen etwaiger Män-

gel in der auf die Bewältigung der Lärmsituation bezogenen Abwägung steht dem Kläger allenfalls ein Anspruch auf Planergänzung zu.

B. Feststellungsantrag

Der Feststellungsantrag ist zulässig, aber unbegründet.

Defizite in der planerischen Abwägung, die durch ein ergänzendes Verfahren beseitigt werden müssten, sind nicht erkennbar.

C. Planergänzungsantrag

1. Lärmschutz

a) Der Kläger hat keinen Anspruch auf aktiven Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Mit dem Planergänzungsantrag erstrebt der Kläger aktive Lärmschutzmaßnahmen, die – bezogen auf sein Grundstück – die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherstellen. Die dort genannten Immissionsgrenzwerte dienen der Lärmvorsorge. Da das Grundstück des Klägers im Wohngebiet liegt, zielt der Antrag auf Maßnahmen, die sicherstellen, dass zukünftig ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten wird. Der Kläger macht dazu geltend, dass eine Lärmschutzwand als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes zwar aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ausscheide, in jedem Fall aber lärmmindernde Betriebsregelungen möglich seien. In Betracht kämen etwa eine Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Nachtfahrverbot für Güterzüge, die den Verkehrsknoten Bremen durchfahren, und zwar vor allem für solche mit dem lärmintensiven herkömmlichen Bremssystem der Graugussbremssohlen.

Der Planergänzungsantrag ist unbegründet, weil der Kläger nicht zu dem Kreis der nach der 16. BImSchV Berechtigten zählt.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können. Die 16. BImSchV legt in § 2 Immissionsgrenzwerte fest, die, um dieser gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen, nicht überschritten werden dürfen. Lärmschutz ist dabei gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangig durch Maßnahmen am Schienenweg, d. h. Vorkehrungen, die die Entstehung

oder die Ausbreitung des Schalls mindern (aktiver Lärmschutz) zu verwirklichen. Nur wenn aktiver Lärmschutz zu unverhältnismäßigen Kosten führt, können die Betroffenen auf passiven Lärmschutz verwiesen werden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Ob aktiver Lärmschutz unverhältnismäßig ist, ist auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden, die umfassend gerichtlich überprüfbar ist. In dieser Hinsicht steht der Planfeststellungsbehörde nicht der ansonsten für die planerische Abwägung typische Entscheidungsspielraum zu (BVerwG, Urt. v. 15.3.2000 – 11 A 42/97 – BVerwGE 110, 370 <381>; Urt. v. 18.7.2013 – 7 A 9/12 – juris, Rn. 24).

Aktiver Lärmschutz kann durch bauliche Vorkehrungen am Schienenweg wie etwa Lärmschutzwände und –wälle realisiert werden, als Beitrag zum aktiven Lärmschutz kann aber etwa auch die Anordnung eines besonders überwachten Gleises angesehen werden (vgl. BVerwG, B. v. 22.8.2007 – 9 B 8/07 – NVwZ 2007, 1427). Nicht von vornherein ausgeschlossen sind auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen (Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 59; Krappel, DVBl. 2012, 674 <676>; a. A.: Vallendar, UPR 2014, 241 <245>). Allerdings ist noch nicht abschließend geklärt, ob solchen Betriebsregelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegengehalten werden kann (BVerwG, Urt. v. 21.10.2013 – 7 A 28/12 u. a. – NVwZ 2014, 730, Rn. 55; vgl. auch OVG Bremen, Urt. v. 19.1.1993 – 1 BA 11/92 – NVwZ-RR 1993, 468).

Einen derartigen aktiven Lärmschutz können jedoch nur die Anlieger in unmittelbarer Nachbarschaft der Baustrecke verlangen. Der Lärmschutz nach § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV ist insoweit gegenständlich Bestandteil des Baus oder der wesentlichen Änderung des Schienenweges. Das Bauvorhaben veranlasst einerseits die Schutzmaßnahmen, begrenzt andererseits aber auch den Kreis der Anspruchsberechtigten auf die unmittelbare Nachbarschaft (BVerwG, Urt. v. 23.10.2013, a.a.O., Rn. 43). Im Rahmen von § 41 Abs. 1 BImSchG geht es darum, „bei dem" Bauvorhaben die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Das lässt es nicht zu, außerhalb der unmittelbaren Nachbarschaft des Bauvorhabens Lärmschutz nach der 16. BImSchV anzuerkennen. Auch auf § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG kann aufgrund der diesbezüglich abschließenden Regelung des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht zurückgegriffen werden (BVerwG, Urt. v. 17.5.2005 – 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 <155>; Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11.10 – juris, Rn. 29)

Der Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 trägt dem Rechnung, indem er für die Anlieger in unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens, d. h. im Bereich der Baustrecke, Lärmschutz nach der 16. BImSchV anerkennt. Die Baustrecke hat eine Länge von ca. 580 m.

Das Grundstück des Klägers liegt nicht in unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens, sondern ca. 530 m östlich von der Baustrecke entfernt. Wie weit der Kreis der unmittelbaren Nachbarn dabei konkret zu ziehen ist, bedarf im vorliegenden Zusammenhang keiner abschließenden Klärung. Denn der Kläger gehört aufgrund der räumlichen Entfernung zu dem Vorhaben jedenfalls nicht dazu. Er ist deshalb nicht nach der 16. BImSchV anspruchsberechtigt.

b) Der Kläger hat auch keinen Anspruch darauf, dass unabhängig von der 16. BImSchV im Rahmen der planerischen Abwägung weitere Lärmschutzmaßnahmen zu seinen Gunsten getroffen werden.

Ein Lärmbetroffener, der sich infolge einer nicht in seiner unmittelbaren Nachbarschaft durchgeführten baulichen Maßnahme einer Zunahme der Verkehrsmenge ausgesetzt sieht, ist nicht schutzlos gestellt. Dem Lärmzuwachs auf der vorhandenen Strecke ist in diesem Fall im Rahmen des Gebots der planerischen Abwägung Rechnung zu tragen. Im Rahmen dieser Abwägung ist zwar davon auszugehen, dass die Anlieger einer vorhandenen Bahnstrecke nicht darauf vertrauen können, dass die bisherige Streckenauslastung nicht erhöht wird. Soweit bauliche Maßnahmen an anderer Stelle es ermöglichen, die Kapazität der vorhandenen Strecke zukünftig besser auszuschöpfen, haben die Streckenanlieger dies zu dulden. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Lärmimmissionen die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Die Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum steht dem nicht entgegen, weil es insoweit an der normativen Zurechnung der Lärmimmissionen zum planfestgestellten Vorhaben fehlt (BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 5/07 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 Rn. 17).

Dies schließt jedoch nicht aus, dass unter bestimmten Umständen gleichwohl ein Schutzbedürfnis der Anlieger außerhalb der Baustrecke anzuerkennen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.10.2013, a. a. O., Rn. 46). Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die Lärmbeeinträchtigung des Klägers bereits bei der bisherigen Streckenauslastung deutlich über der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle lag. In der schalltechnischen Untersuchung vom 16.10.2000, die Grundlage für das seinerzeit durchgeführte Lärmsanierungsprogramm war, sind folgende Beurteilungspegel für das Grundstück des Klägers ermittelt worden: Erdgeschoss tags 73,7 dB(A), nachts 74,5 dB(A); 1. Obergeschoss tags 74,3 dB(A), nachts 74,9 dB(A); 2. Obergeschoss tags 74,1 dB(A), nachts 74,7 dB(A) (Anlage zum Gutachten vom 16.10.2000, S. 133).

Infolge der baulichen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Verkehrsknotens Bremen wird die Verkehrsmenge nochmals zunehmen. So wird in den Planunterlagen die durchschnittliche Anzahl der derzeit täglich den Hauptbahnhof Bremen durchfahrenden Ferngüterzüge (Stand: 16.10.2009) mit 218 angegeben. Für den Prognose-Nullfall (Prognosehorizont 2015 **ohne** Baumaßnahme) werden 224 Ferngüterzüge angegeben, für den Prognosefall (Prognosehorizont 2015 **mit** Baumaßnahme) werden täglich 280 Ferngüterzüge prognostiziert (vgl. Anlage 11.4 des PFB vom 16.12.2011, Bl. 1 Zugzahlen). Die prognostizierte Verkehrszunahme erfolgt nahezu ausschließlich auf der Strecke von und nach Oldenburg (Strecken 1401 und 1500, vgl. Anlage 11.1 des PFB vom 16.12.2011, Schalltechnische Untersuchung, S. 10), d. h. sie ist nach der Prognose durch die Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven veranlasst. Der Lärmgutachter Dr. Hoppmann hat in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass sich durch diese Verkehrszunahme der Beurteilungspegel im Falle des Klägers nochmals um ca. 1 dB(A) erhöhe.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2011 hat in diesem Sinne die Belange der Streckenanlieger, deren Grundstücke außerhalb der Baustrecke liegen und die im Planaufstellungsverfahren Einwendungen erhoben hatten, auch durchaus in den Blick genommen. So wird im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, dass die Beigeladene, um den Lärmschutzbelangen der Anwohner in der Roonstraße und der Manteuffelstraße entgegenzukommen, sich zum Einbau von Schienenstegbedämpfern in diesem Bereich entschlossen habe. Damit könne nach den Erkenntnissen der Beigeladenen eine Schallminderung von bis zu 3 dB(A) verbunden sein. Im Planfeststellungsbeschluss wird weiter hervorgehoben, dass die Beigeladene zugesagt habe, dass das seinerzeit durchgeführte Lärmsanierungsprogramm (Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002) für diejenigen Einwender aus der Roonstraße und der Manteuffelstraße, die die ihnen zuerkannten Ansprüche auf passiven Lärmschutz damals nicht geltend gemacht hätten, weiterhin Gültigkeit habe. Auf der Grundlage dieser Zusage sind am Wohnhaus des Klägers inzwischen Maßnahmen des passiven Lärmschutzes durchgeführt worden (vgl. die Vereinbarung zwischen der Beigeladenen und dem Kläger vom 18.11.2013). Der Lärmgutachter Dr. Hoppmann hat dazu in der mündlichen Verhandlung erläutert, dass das mit diesen Maßnahmen erzielte Schutzniveau - in Bezug auf den Innenpegel - im Ergebnis dem Schutzniveau des passiven Lärmschutzes nach der 16. BImSchV entspreche.

Die planerische Abwägung ist insoweit fehlerfrei. Insbesondere kann kein Abwägungsfehler darin erblickt werden, dass die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen hat, Betriebsbeschränkungen für Güterzüge mit herkömmlicher Bremstechnik (Geschwindigkeitsbegrenzung/Nachtfahrverbot) anzuordnen.

Zwar trifft es zu, dass Güterzüge mit der lärmintensiven herkömmlichen Bremstechnik (Graugussbremssohlen) einen wesentlichen Lärmfaktor darstellen, weil ihr Bremssystem die Rollgeräusche der Züge erhöht (vgl. Die Bahn, Schallschutz – ein Investition in die Zukunft der Bahn, 2009, S. 19 ff.). Auf politischer Ebene sind inzwischen auch Maßnahmen ergriffen worden, um innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine Umsetzung auf leisere Bremstechniken wie etwa die Verbundstoffbremssohlen (sog. Flüsterbremse) zu realisieren (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Zulassung der LL-Sohle und Abschaffung des Schienenbonus, Mitteilung vom Juni 2013). Das Umrüstungsprogramm lässt sich allerdings nicht kurzfristig durchführen, wobei die Finanzierung ein maßgeblicher Gesichtspunkt ist (vgl. Gemeinsames Positionspapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, Oktober 2013).

Dass der Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2001 davon absieht, zugunsten des Klägers Betriebsbeschränkungen für die betreffenden Güterzüge vorzusehen, kann aber nicht beanstandet werden. Der Planfeststellungsbeschluss geht davon aus, dass - über den Einbau von Schienenstegbedämpfern hinaus - der Kläger wirksamen passiven Lärmschutz erhält. Weitergehenden aktiven Lärmschutz kann der Kläger nicht verlangen. Der Lärmschutz beurteilt sich in seinem Fall, wie dargelegt, nicht nach § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV, sondern unterliegt der planerischen Abwägung. Im Rahmen dieser Abwägung kann der Kläger auf passiven Lärmschutz verwiesen werden (BVerwG, Urt. v. 21.11.2013, a. a. O., Rn. 57; E.-M. Stüer, DVBl. 2014, 525 <528>).

Soweit der Kläger weiter geltend macht, in der Vergangenheit sei bei der Beurteilung seiner Lärmbetroffenheit zu Unrecht der sog. Schienenbonus berücksichtigt worden, zeigt er damit ebenfalls einen Rechtsfehler des Planfeststellungsbeschlusses nicht auf. Der sog. Schienenbonus (Abschlag von 5 dB(A) bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm) hatte in der 16. BImSchV eine normative Grundlage (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 – NVwZ 2011, 676 Rn. 54). Er ist aufgrund des 11. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I 1943) ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden (Art. 1 Nr. 1 S. 1 des Gesetzes). Unter bestimmten Voraussetzungen kann auch schon vor dem 01.01.2015 von ihm abgesehen werden (Art. 1 Nr. 1 S. 2 des Gesetzes).

Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Entscheidung, den Kläger auf passiven Lärmschutz zu verweisen, wird indes von dieser Neuregelung nicht berührt. Sie ist deshalb nicht dazu geeignet, das Begehren des Klägers, im Rahmen des streitgegen-

ständlichen Planfeststellungsbeschlusses zu seinen Gunsten aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Baustrecke vorzunehmen, zu stützen. Für die Einholung der in der mündlichen Verhandlung beantragten Auskunft besteht deshalb kein Anlass.

2. Schutz vor Erschütterungen und/oder sekundärem Luftschall

Der Kläger hat keinen Anspruch darauf, dass der Planfeststellungsbeschluss zu seinen Gunsten um aktive Maßnahmen des Erschütterungsschutzes und/oder des Schutzes vor sekundärem Luftschall ergänzt wird. Abgesehen davon, dass er hierzu im Klageverfahren konkrete Tatsachen, die sein Grundstück betreffen, nicht vorgetragen hat, ist er diesbezüglich mit etwaigen Einwendungen präkludiert.

Gemäß § 18a Nr. 7 AEG sind Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Die Einwendungsfrist lief hier am 05.05.2010 ab; auf sie wurde in der amtlichen Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ausdrücklich hingewiesen (Weser-Kurier vom 17.3.2010).

Der Kläger hat sich in seiner am 04.05.2010 bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendung (Nr. 63 der Einwenderliste) allein gegen das Planungskonzept sowie die Zunahme des Schienenverkehrslärms gewandt. Fragen des Erschütterungsschutzes sowie des Schutzes vor sekundärem Luftschall werden in der Einwendung nicht angesprochen. Deshalb ist der Kläger mit entsprechenden Einwendungen im weiteren Verfahren präkludiert.

Dass das Erschütterungsgutachten (Anlage 12 des PFB) erst nach der Planauslegung am 15.7.2010 erstellt worden ist, ändert nichts an dem Einwendungsausschluss. Das Erschütterungsgutachten ist aufgrund der Einwendungen anderer Streckenanlieger eingeholt worden. Es betrifft den Bereich der Baustrecke, in dem das verlängerte Gleis 1 näher an die Wohnbebauung herangerückt ist (Bereich zwischen der Bahn und der Straße Außer der Schleifmühle, vgl. S. 9/10 des Gutachtens). Die ausgelegten Planunterlagen haben auch ohne dieses zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegende Erschütterungsgutachten ersichtlich ihre Anstoßfunktion erfüllt; die erhobenen Einwendungen verdeutlichen dies. Ein Grund dafür, dass der Kläger die Präklusion im vorliegenden Fall nicht gegen sich gelten lassen muss, besteht deshalb nicht.

Für die Einholung des in der mündlichen Verhandlung beantragten Sachverständigengutachtens besteht unter diesen Umständen kein Anlass. Dem Vortrag des Klägers lassen sich im Übrigen irgendwelche auf das Grundstück des Klägers bezogenen Tatsa-

chen, die für die in dem Beweisantrag geltend gemachte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen und des sekundären Luftschalls sprechen könnten, nicht entnehmen.

3. Schutz vor Unfallgefahr

Das gilt auch für die Behauptung des Klägers, dass sich aufgrund des planfestgestellten Vorhabens die allgemeine Unfallgefahr und der mögliche Schadensumfang signifikant erhöhten. Abgesehen davon, dass der Kläger sich insoweit Präklusion entgegenhalten lassen muss, nennt er nicht ansatzweise Tatsachen, die für den behaupteten Ursachenzusammenhang zwischen dem Planfeststellungsbeschluss und den genannten Gefahren sprechen könnten.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i. V. m. § 709 ZPO und §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils beim

Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen,
(Tag-/Nachtbriefkasten Justizzentrum Am Wall im Eingangsbereich)

einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez. Prof. Alexy gez. Traub gez. Dr. Harich

Beschluss

Der Streitwert wird auf 15.000,- Euro festgesetzt.

Bremen, den 06. Januar 2015

gez. Prof. Alexy gez. Traub gez. Dr. Harich

Abschrift

Öffentliche Sitzung des Oberverwaltungsgerichts

OVG: 1 D 22/12 und 1 D 18/12

12. JAN. 2015

Bremen, 23.09.2014

Niederschrift

Gegenwärtig:

Richter Prof. Alexy

als Vorsitzender

Richter Traub

Richter Dr. Harich

als beisitzende Berufsrichter

sowie die ehrenamtlichen Richter

Herr Hüseyin Acar und Frau Petra Pereira da Silva

Das Protokoll wird vorläufig auf Tonträger diktiert.

Beginn des Termins: 14:00 Uhr

In den Verwaltungsrechtssachen

des Herrn Walter **Ruffler**, Roonstraße 73, 28203 Bremen,

Kläger,

g e g e n

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,

beigeladen:

DB Netz AG, vertreten durch die DB Projektbau GmbH, Regionalbereich Nord, Joachimstraße 8, 30159 Hannover,

sowie

des Herrn Dipl.-Ing. Wilhelm **Dahmen**, Herderstraße 98/100, 28203 Bremen,

Kläger,

g e g e n

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,

beigeladen:

DB Netz AG, vertreten durch die DB

Projektbau GmbH, Regionalbereich Nord,
Joachimstraße 8, 30159 Hannover

erschienen in dem auf heute anberaumten Termin zur mündlichen Verhandlung im Verfahren **1 D 22/12**:

1.) für den Kläger: Kläger persönlich mit Rechtsanwalt Adamietz

2.) für die Beklagte: Oberregierungsrat König

3.) für die Beigeladene: Herr Rechtsanwalt Dr. Maaß mit Herrn Oetting und Herrn Behrendt.

Anwesend ist ebenfalls der Schallgutachter Dr. Hoppmann.

Erschienen sind in der Sache **1 D 18/12:**

Rechtsanwalt Führling mit Herren Dahmen senior und junior.

Herr Führling und Herren Dahmen senior und junior sind damit einverstanden, dass ihre auf 15.00 Uhr anberaumte Verhandlungssache vorverlegt wird auf 14.00 Uhr.

B. u. v.:

Die Verfahren 1 D 18/12 und 1 D 22/12 sollen zur gemeinsamen Verhandlung verbunden werden.

Die Verlegung der Sitzung vom Sitzungssaal 1 in den Sitzungssaal 4 wurde angesprochen. Das Gericht teilte mit, dass es durch Aushänge kenntlich gemacht habe, dass die Verhandlung im Sitzungssaal 4 stattfindet.

Der Vorsitzende prüfte in beiden Verfahren die Formalien.

Der Vorsitzende trug den Sachverhalt vor.

Die Sach- und Rechtslage wurde eingehend erörtert.

Die Sitzung wurde um 17:05 Uhr für 10 Minuten unterbrochen.

Herr Behrendt erklärte im Verfahren **1 D 18/12** zum Grundstück Herderstraße 98/100: Dieses Grundstück hat aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses, der zum Ausbau der Schwachhauser Heerstraße ergangen ist, straßenseitig, d. h. zur Herderstraße, dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Dieser Anspruch richtet sich gegen die Freie Hansestadt Bremen, die seinerzeit den Planfeststellungsbeschluss erlassen hat.

Herr Hoppmann erklärte dazu, dass sein Büro die Begutachtung des Objekts Herderstraße 98/100 im Hinblick auf die tatsächlichen Ansprüche auf passiven Lärmschutz vorgenommen habe. Das Gutachten habe ergeben, dass derartige Ansprüche gegeben seien. Das Gutachten sei im Auftrag des Amtes für Straßen und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen erstellt worden, und zwar Ende 2011.

Herr Hoppmann überreichte eine Darstellung der untersuchten Varianten des aktiven Schallschutzes nördlich der Bahn. Die Unterlage wurde zu den Akten genommen. Die Beteiligten konnten sie in Augenschein nehmen.

Herr König überreichte Fotos der Herderstraße aus dem Google Street-View-Programm.

Herr Dr. Maaß stellte im Verfahren **1 D 18/12** einen Beweisantrag. Der Antrag wurde verlesen und zur Akte genommen (Anlage 1).

Herr Dr. Maaß stellte im Verfahren **1 D 22/12** denselben Beweisantrag. Der Beweisantrag wurde verlesen und zur Akte genommen (Anlage 2).

Herr Dr. Maaß erklärte, dass er damit einverstanden sei, dass über diese Beweisanträge ggfs. in einem Urteil entschieden wird.

Herr Rechtsanwalt Adamietz stellte im Verfahren **1 D 22/12** die zur Akte genommenen Beweisanträge (Anlage 3). Die Beweisanträge wurden verlesen.

Rechtsanwalt Adamietz stellte weiter den Antrag,

> eine Auskunft bei den zuständigen Stellen des Bundes und des Vorhabenträgers einzuholen, dass bei Nichtanwendung des sog. Schienenbonus im Falle des Klägers Mehraufwendungen vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden.

Der Antrag wurde laut diktiert und genehmigt.

Herr Rechtsanwalt Adamietz ergänzt: Es soll in dem Antrag heißen „zum Beweise der Tatsache". Das soll in dem Beweisantrag entsprechend eingefügt werden.

Herr Rechtsanwalt Adamietz erklärt, dass über den Beweisantrag und das Auskunftsersuchen ggfs. in einem Urteil entschieden werden könne.

Rechtsanwalt Adamietz stellte im Verfahren **1 D 22/12** den Antrag unter Ziffer 1 aus dem Schriftsatz vom 05.03.2012 (Bl. 73/74 der GA).

Dieser Antrag wurde verlesen.

Er stellte 2. den Antrag,

> hilfsweise, die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen und diesen ausser Vollzug zu setzen.

Dieser Antrag wurde vorgespielt und genehmigt.

Er stellte 3. den Antrag

> hilfsweise die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Auflagen des aktiven Immissionsschutzes zu ergänzen, die zum Schutz des Klägers gegen Immissionen durch Lärm, Erschütterungen und/oder sekundären Luftschall geboten sind.

Der handschriftlich verfasste Antrag wurde verlesen.

Rechtsanwalt Adamietz erklärte dazu, dass es dabei in Bezug auf den Lärmschutz um Einhaltung der Vorsorgewerte nach § 2 der 16. BImSchV gehe. Diese müssten im Falle des Klägers ohne Berücksichtigung des Schienenbonus eingehalten werden.

Oberregierungsrat König beantragte,

> die Klage abzuweisen.

Der Antrag wurde vorgespielt und genehmigt.

Herr Dr. Maaß beantragt für die Beigeladene,

die Klage abzuweisen.

Der Antrag wurde vorgespielt und genehmigt.

Im Verfahren **1 D 18/12** wurde in Bezug auf das Grundstück Herderstraße 98/100 noch einmal die Lärmbelastungssituation des Grundstücks durchgesprochen. Für die Vorderseite des Grundstücks zur Herderstraße ergibt sich danach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für bestimmte Stockwerke aus dem Lärmsanierungsprogramm aus dem Jahre 2002. Darüber hinaus, wie bereits zuvor erörtert, aus dem Planfeststellungsbeschluss der Freien Hansestadt Bremen betreffend den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße. Für die Hofseite des Grundstücks ergibt sich aus dem Planfeststellungsbeschluss der Freien Hansestadt Bremen betreffend die Schwachhauser Heerstraße kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Auch aus dem Lärmsanierungsprogramm aus dem Jahre 2002 ergibt sich nach den entsprechenden schalltechnischen Untersuchungen kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Es wurde erörtert, dass das Lärmsanierungsprogramm seinerzeit einen Prognosehorizont bis zum Jahr 2010 erfasste. Legt man den Prognosehorizont des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses, nämlich das Jahr 2015 zugrunde, könnte sich für die oberen Stockwerke ein Anspruch auf Einbeziehung in das Lärmsanierungsprogramm ergeben.

Dr. Hoppmann erklärte, dass das noch eine genauere Berechnung erforderlich mache.

Die Beigeladene erklärte, dass die Zusage, dass die Angebote aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 weiter gelten würden, sich auch auf den Kläger Dahmen beziehen würde.

Die Beigeladene erklärte, dass sie im Falle des Klägers Dahmen, wenn dieser Ansprüche aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 geltend mache, bereit sei, den Prognosehorizont 2015 zugrunde zu legen.

Die Beilgeladene erklärte weiter, dass Herr Dahmen, wenn er das Angebot in Anspruch nehme, Kostenerstattung zu 100 % erhalte.

Rechtsanwalt Führling stellt im Verfahren **1 D 18/12** für den Kläger den Antrag aus dem Schriftsatz vom 27.02.2012, Bl. 52 GA.

Er ergänzte den Antrag in der mündlichen Verhandlung dahin, dass

die Minderung ohne Berücksichtigung des Schienenbonus erfolgen solle.

Die Antragsergänzung wurde laut diktiert und genehmigt.

Oberregierungsrat König beantragt,

die Klage zurückzuweisen.

Dr. Maaß beantragt für die Beigeladene,

die Klage zurückzuweisen.

Vorgespielt und genehmigt.

B. u. v.:

Eine Entscheidung soll den Beteiligten zugesandt oder zugestellt werden.

Die Sitzung wurde um 18:45 Uhr geschlossen.

gez. Prof. Alexy

Für die Richtigkeit
der Übertragung

gez. Gerhard
als U. d. G.

Anlage 1

Az.: 1 D 18/12

Beweisantrag

Zum Beweis der Tatsache, dass es durch das streitgegenständliche Vorhaben der Verlängerung des Gleises 1 nicht zu einer Erhöhung der Streckenkapazität auf den beim Kläger vorbeiführenden Eisenbahnstrecken 1401, 1500, 1740 und 2200 kommt, beantragt die Beigeladene, Beweis zu erheben durch Einholung eines

Sachverständigengutachtens.

Bremen, den 23. September 2014

Anlage 2

Az.: 1 D 22/12

Beweisantrag

Zum Beweis der Tatsache, dass es durch das streitgegenständliche Vorhaben der Verlängerung des Gleises 1 nicht zu einer Erhöhung der Streckenkapazität auf den beim Kläger vorbeiführenden Eisenbahnstrecken 1401, 1500, 1740 und 2200 kommt, beantragt die Beigeladene, Beweis zu erheben durch Einholung eines

Sachverständigengutachtens.

Bremen, den 23. September 2014

Anlage 3

Az.: 1 D 22/12

Es wird für den Kläger behauptet und zum Beweise dessen ein Sachverständigengutachten beantragt:

1. Die nach dem angefochtenen PFB 2011 zu erwartenden und erlaubten Erschütterungen erhöhen sich um mehr als 25 % und sie übersteigen entsprechend die Zumutbarkeitsschwelle, hilfsweise die Erheblichkeitsschwelle.

2. Das Entsprechende gilt für den sekundären Luftschall.

3. Das Verhältnis zwischen der allgemeinen Unfallgefahr und dem möglichen Schadensumfang ist für den Kläger nach dem angefochtenen PFB 2011 signifikant erhöht.