

DR. ARMIN FRUEHAUF

Rechtsanwalt

Oldenburg, den 30. März 2014

AZ:

RA Dr. Armin Frühauf, Infanterieweg 5, 26129 Oldenburg

1) An die Stadt Oldenburg

2) An die
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Dezernat 33 (Anhörungsbehörde) -
Göttinger Chaussee 76A
30453 Hannover.

Einwendungen im Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG für die Ausbaustrecke Oldenburg -
Wilhelmshaven,
- ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Ausbaustufe III PFA1 Stadtgebiet Oldenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das o.a. Planungsvorhaben erheben ich für..... Einwendungen.

A. Betroffenheit

I. Eigentum und Besitz

Meine Mandanten sind Eigentümer desHauses..... und durch den beabsichtigten Ausbau der Strecke, die Bauphase und den durch den Ausbau verursachten intensiveren Betrieb der Strecke OL-WHV unmittelbar betroffen.

Beide Grundstücke befinden sich im Immissionsbereich der Ausbaustrecke. Das Wohnhaus.... ist ca 500 m davon entfernt, das andere Grundstück ca 150 m; es grenzt zudem unmittelbar an die Bahnline OL - Leer an. Dieses Gebäude ist in der Ergebnisliste zum Lärmschutz (Anl 15.6) enthalten. Durch die angefochtene Planung erhöhen sich für beide Grundstücke die von der Strecke ausgehenden

- Schallimmissionen,
- Erschütterungen,
- Elektromog,
- Gefahren der Gefahrguttransporte

- Wahrscheinlichkeiten eines Unfalls mit atomaren, biologischen, chemischen, insbesondere explosiven Gefahrgütern

Zudem sinddie Bewohner des durch die Belastungen in der Bauphase, die Bauarbeiten an den Gleisen, den Baustellenverkehr zu den Lagerplätzen in der Auguststraße, der Jägerstraße, der Industriestraße sowie des Pferdemarktes nachhaltig betroffen.

Der Wert unserer Grundstücke wird durch die Planung und die Bauarbeiten und den gesteigerten Bahnverkehr gemindert, nachhaltige Mieteinbußen sind zu erwarten.

II. Verschlechterung der Lebensbedingungen und der -qualität in der ganzen Stadt Oldenburg

Der beantragte Ausbau der Eisenbahnstrecke mitten durch Oldenburg behindert nachhaltig das Leben aller Menschen in der Stadt, so auch von uns. Er wäre ein schwerer Schaden für die positive Entwicklung und Wirtschaftskraft der Stadt und der Region. Der Ausbau der Strecke bewirkt,

- die durch Veränderungssperren und Besitzeinweisungen verursachten Beschlagnahmen wichtiger öffentlicher und privater Grundstücke, wie zB öffentliche Parkplätze, Kindertagesstätten sowie Grundstücken mit konkreten Bau- und Investitionsvorhaben,
- die Behinderung von Investitionen auf den beschlagnahmten Flächen,
- die allgemeine Verschlechterung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Oldenburg durch
 - o Verlust der Attraktivität der Stadt Oldenburg,
 - o Gefahr der Verslumung ganzer Stadtlandschaften entlang der Bahnstrecke,
 - o nachteilige Eingriffe in das gewachsene Stadtbild und eine gesunde Stadtentwicklung,
 - o Verhinderung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung der Stadt,
 - o Eingriffe in Natur- und Landschaft und Ökologie, Flora und insbesondere Verunreinigung des Wassers,
 - o dramatische Erhöhung des gesamten Verkehrs- und Umweltschallpegels in Oldenburg,
 - o die Gefahr der Bevölkerungsabwanderung,
- die Mobilität in Oldenburg.

B. Einwände gegen den Planfeststellungsantrag

I.) Die Unzulässigkeit des Planfeststellungsantrages

Der vorgelegte Planfeststellungsantrag ist unzulässig.

Der zu diesem Zeitpunkt vorgelegte Antrag verstößt gegen „Treu und Glauben“. Diese im bürgerlichen Recht normierte allgemeine Verhaltensregel, gilt seit der Demokratisierung

unserer Gesellschaft auch im Verwaltungsrecht im Verhältnis zwischen Bürger und Behörde (siehe dazu statt aller BVerwG in DÖV 1970, 498).

Danach ist der jetzige Antrag der DB unzulässig, weil er offensichtlich nur das Ziel verfolgt, den zum 1.1.2015 wegfallenden „Schienenbonus“ noch zu Lasten der Oldenburger in Anspruch zu nehmen.

Zwar ist es im Regelfall nicht zu beanstanden, wenn ein Antragsteller einen für ihn günstigen Stichtag ausnutzt.

Fragwürdig ist eine solche Absicht aber dann, wenn der Antragsteller, gegenüber der Antragsbehörde und den betroffenen Bürgern mit der Erfüllung seiner Schutzpflichten in Verzug ist und er seine Arbeitskraft nicht auf die Erfüllung seiner bestehenden Pflichten konzentriert, sondern sich einem neuen, nicht vordringlichen, Projekt zuwendet, welches die negativen Wirkungen seines Verzuges noch verstärkt und er dadurch einen nicht unerheblichen Schaden anrichtet. Wenn dann noch, alleine zur Fristwahrung, ein sachlich vollkommen unvollständiger und daher unbrauchbarer Antrag eingereicht wird, nur um den Stichtag zu erreichen, verstößt das nicht nur gegen Treu und Glauben, sondern kann sogar sittenwidrig sein, wenn damit zumindest billigend eine vorsätzliche Schädigung anderer in Kauf genommen wird.

Das ist hier der Fall.

Alle externen Fachgutachter der Stadt Oldenburg haben den Antrag der DB als unvollständig, lückenhaft und vollkommen unrealistisch eingeschätzt. Einer der Gutachter hat diese Planungen sinnbildlich als „steinzeitlich“ bezeichnet.

http://www.nwzonline.de/oldenburg/wirtschaft/gutachter-finden-plaene-der-bahn-steinzeitlich-plaene-fuer-die-stadtstrecke-sind-steinzeitlich_a_13,6,2562740840.html

Der jetzige Antrag ist deshalb, auch ohne jede sachlich - inhaltliche Prüfung, bereits als unzulässig zurückzuweisen.

Konkret missachtet die Antragstellerin nicht nur ihre nach EU-Recht bestehende Mitwirkungspflicht zur Minderung bereits vorhandener Lärmimmissionen, sondern sie beantragt sogar, noch zusätzliche Lärmemissionen verursachen zu dürfen. Und das vor dem Hintergrund, dass ihr bekannt ist, dass die gesetzlich zulässigen Lärmobergrenzen bereits in einigen Stadtteilen überschritten sind, insbesondere dort, wo Emmissionen von den sich kreuzenden Auto- und Eisenbahnen ausgehen. Dieses ist rechts- und sittenwidrig, weil die DB, ohne jede sachliche Notwendigkeit, ihren Antrag vor dem 1.1.2015 eingereicht hat, um sich die wirtschaftlichen Vorteile des nur noch bis zum 31.12.2014 noch geltenden „Schienenbonus“ zu sichern und sie dadurch die weitere gesundheitliche Schädigung der Bahnanlieger billigend in Kauf nimmt.

Dieses Verhalten ist rücksichtslos, weil es ohne jede Notwendigkeit zu einer dauernden (ewigen) Gesundheitsbeschädigung aller Bahnanlieger führt, die vermieden wird, wenn die DB den Antrag erst nach dem 1.1.2015 stellen würde.

Dass die DB mit ihrem jetzigen Antrag ausschließlich auf den Erhalt des Schienenbonus abzielt, wird dadurch belegt, dass ihr Antrag vollkommen unzureichend vorbereitet und nur sehr oberflächlich begründet ist. Der Antrag enthält zahlreiche Auslassungen und Fehler. Er weicht deutlich von den üblicherweise sehr sorgfältig begründeten PF-Anträgen der Antragstellerin ab. Schon die äußere Form des Antrages macht das unmoralische Ansinnen der DB – Unterlaufen des Schienenbonus - ganz offensichtlich.

Unstreitig werden allein durch den Zeitpunkt der Antragstellung ca 30.000 Bahnanlieger geschädigt. Dass diese Personen schon jetzt durch die DB gesundheitlich geschädigt werden, hat sogar das Bundesverwaltungsgericht am 21.11.2013 im so genannten Oldenburger Bahnprozess festgestellt (AZ 7 A 28.12).

Wenn die DB bei einer solchen Ausgangslage sich nicht auf die Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung konzentriert, sondern sogar beantragt, die Kapazität der Strecke, die Achslasten und Geschwindigkeiten wesentlich zu erhöhen, dann ist das rechts- und sittenwidrig. Im Einzelnen:

1) Der jetzige Antrag der DB hat offensichtlich allein das Ziel, der DB die Vorteile des zum 1.1.2015 abgeschafften Schienenbonus zu erhalten.

a) Der derzeit noch geltende „Schienenbonus“ wird für alle ab dem 1.1.2015 beginnenden Planfeststellungsverfahren abgeschafft (Beschluss des BR vom 23.4.2013, siehe dazu Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses – Drucksache 17/13190 –). Das bedeutet, dass der Lärmschutz für alle noch bis zum 31.12.2014 beantragten Verfahren um 5 db(A) schlechter ist als bei den ab dem 1.1.2015 beginnenden Verfahren. Der Zuschlag von 5 db(A) ist sehr erheblich; +/-10 db(A) werden als Verdoppelung/Halbierung des Lärms empfunden.

Es steht fest, dass der im letzten Jahrhundert eingeführte Schienenbonus keinerlei sachliche Berechtigung hat. Eine Bevorzugung des Schienenlärms gegenüber anderem Lärm ist wissenschaftlich nicht gerechtfertigt. Im Gegenteil. Insbesondere die häufigen nächtlichen Schlafunterbrechungen durch sehr laute Güterzüge verursachen massive Gesundheitsschäden bei den unmittelbaren Bahnanliegern. Diese Schlafunterbrechungen gleichen denen des nächtlichen Fluglärms. Siehe dazu „Macht Schienenlärm krank? Studie des Universitätsklinikums Freiburg zur Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm...“, Gutachten des Universitätsklinikums Freiburg vom April 2010, <http://www.uniklinik-freiburg.de/iuk/live/Aktuelles/IUKFreiburg2010SchienenlaermBericht.pdf>

Zum Schutz vor den Gefahren des nächtlichen Fluglärms hat der Gesetzgeber bereits seit den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts Betriebseinschränkungen, insbesondere während der Nachtzeit, angeordnet(siehe http://www.gesetze-im-internet.de/flul_rmg/).

Aus ähnlichen Gründen ist der „Schienenbonus“ abgeschafft worden. Denn er ist materiell unhaltbar, also unrechtmäßig. Dass der Gesetzgeber diese Benachteiligung der Bahnanlieger nicht mit sofortiger Wirkung abgeschafft hat, wurde mit der Rücksichtnahme auf die DB und evtl. laufende PF-Verfahren begründet, weil es anderenfalls wegen evtl. erforderlicher Nachberechnungen zu Verzögerungen und unzumutbarer Mehrarbeit für die DB kommen könnte.

All das trifft für den vorliegenden Antrag der DB zum PFA 1 nicht zu. Die dem Antrag zur Schallbelastung beigefügte Pegelliste trägt das Datum vom 30.5.2013, der maßgebliche Beschluss des BR das Datum vom 23.4.2013, die feste Absicht des Gesetzgebers zur Abschaffung des Schienenbonus ist seit dem CDU/CSU/FDP Koalitionsvertrag zur 17. Legislaturperiode im Jahr 2009 bekannt. Mithin konnte die DB sich auf die Abschaffung des Schienenbonus für Oldenburg rechtzeitig einrichten.

Der Gesetzgeber hat allein aus pragmatischen Gründen im Hinblick auf bereits laufende Vorhaben der Antragstellerin einen Stichtag zur Abschaffung des Schienenbonus gewählt, nicht jedoch in der Absicht, es der DB zu ermöglichen, sich durch überhastet eingebrachte Anträge diesen Bonus noch sichern zu können.

b) Es besteht keine Notwendigkeit der DB, das PFA 1 zu beginnen und dadurch den Oldenburgern den ab 1.1.2015 zustehenden besseren Lärmschutz zu verwehren. Bevor nicht einmal der PFA 6 beantragt ist, besteht keine Notwendigkeit, einen Antrag zur Elektrifizierung der Bestandsstrecke in Oldenburg zu stellen, da die Strecke in Oldenburg ja bereits 2-spurig ausgebaut ist, mithin kein Kapazitätshindernis für den JWP darstellt.

Der Ausbau der Strecke WHV - Oldenburg soll ausschließlich der höheren Belastung durch den Güterschienenverkehr von und zum neu erbauten Jade-Weser-Ports dienen. Deshalb soll die zT eingleisige Strecke insgesamt zweispurig ausgebaut und elektrifiziert werden. Um das umzusetzen, ist die Gesamtstrecke in 6 Planabschnitte (PFA 1 – 6) unterteilt. In Oldenburg ist die Strecke aber bereits durchgängig zweigleisig.

Die Elektrifizierung kann auch in Oldenburg erst dann hergestellt werden, wenn die gesamte Strecke zweispurig ausgebaut ist. Das kann nicht vor 2025 der Fall sein. Der vorgelagerte Planabschnitt 6 betrifft eine einspurige – nicht elektrifizierte - Engstelle und bisher nicht einmal beplant. Es ist weder dargestellt noch sonst wie ersichtlich, wann dieses entscheidende Teilstück des PFA 6 zum Ausbau vorgesehen ist und ob die Planungen insoweit abgeschlossen oder überhaupt begonnen worden sind. Jedenfalls ist zum PFA 6 noch nichts beantragt worden.

Im Erläuterungsbericht zum PFA 1 heißt es dazu unter Punkt 1.4 auf S. 12:

„Ausbaustufe IIIb

Die Ausbaustufe IIIb beinhaltet die Streckenerüchtigung und Untergrundverbesserung der Strecke 1522 in den PFA 1 und 4, den Kreuzungsbahnhof Ölweiche im PFA 6, den Ersatz des vorhandenen Stellwerkes in Wilhelmshaven durch ein neues ESTW, Lärmschutzmaßnahmen in den PFA 1, 4, 5 und 6, sowie die Elektrifizierung der Strecken

1522 – Oldenburg (Oldb)- Wilhelmshaven Hbf □ 1540 – Sande – Abzweig „Weißer Floh“ □ 1552 – Abzweig „Weißer Floh“ – Kreuzungsbahnhof Accum – Oelweiche 1553 – Oelweiche – Anschlussweiche JadeWeserPort.“

Anders als zu allen anderen Abschnitten ist zum PFA 6 weder ein Datum der Antragstellung noch eine Schätzung der voraussichtlichen Fertigstellung genannt.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Planungs- und Antragsdaten der noch fehlenden Abschnitte aufeinander abgestimmt sind. Schon allein das begründet den dringenden Verdacht, dass die DB allein zum Erhalt des Schienenbonus der Antrag für die Stadt Oldenburg nun – ca 9 Monate – vor dem Stichtag stellt. In Oldenburg sind vom Ausbau der Strecke ca 30.000 Menschen unmittelbar gesundheitlich betroffen, im Planabschnitt PFA 6 sind es allenfalls nur einige wenige Menschen.

c) Auch der so genannten „Interimslärmschutz“ erfordert keine jetzige Antragstellung im PFA 1-Verfahren

Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts im Oldenburger Bahnprozess vom 21.11.2013 (AZ 7 A 28.12) steht fest, dass das Eisenbahnbundesamt verpflichtet ist, **sofort** für alle Oldenburger einen Lärmschutz zu garantieren, der dem entspricht, was **maximal** bei Ausbau der Strecke **in Osternburg zu erwarten ist**. Dieser Lärmschutz bezieht sich auf die Grundrechtswerte, die mit den so genannten Sanierungswerten des Lärmschutzes identisch sind (70/60 db(A)). In **Osternburg** ist aber bisher seitens der DB nur dieser Schutz unverbindlich in Aussicht gestellt. Der Anspruch aller Oldenburger Bahnanlieger auf einen **sofortigen Schutz** folgt bereits als Anspruch auf Schutz vor einer so genannten Fernwirkung aus dem Ausbau in Rastede und Jaderberg (PFA 2 und 3).

Zur Unterstützung dieser Ansprüche und zur Durchsetzung dieser Ansprüche haben die Stadt Oldenburg und ca. 700 Oldenburger Bahnanlieger im Dezember 2013 Einspruch im PFA 4 (Sande) erhoben.

Der zuständige Abteilungsleiter beim EBA, RD Berka, hat sowohl in einem Schreiben an die Stadt Oldenburg als auch in einem Telefonat mit mir (27.3.2014) bestätigt, dass das EBA aufgrund des o.a. Urteils des BVerwG in seiner für April 2014 angekündigten Entscheidung diese Werte für **alle** Oldenburger Bahnanlieger garantieren werde und nicht nur für die 3 Kläger, die das Grundsatzurteil erstritten haben.

Deshalb ist es auch nicht nötig, im Hinblick auf das „vorgeschobene“ Argument eines angeblich besseren Lärmschutzes das PFA 1 Verfahren jetzt überhastet zu beginnen. Vielmehr ist es seit 2007 die Pflicht der Antragstellerin, für Oldenburg den gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz – auch schon vor Ausbau der Strecke – zu garantieren (S. 108 des Planfeststellungsbeschlusses zum JWP 2007).

d) Der jetzige Antrag der DB ist außergewöhnlich oberflächlich und vollkommen lückenhaft verfasst; offensichtlich ist er mit ganz „heißer Nadel“ geschrieben worden. Auch das ist ein Indiz dafür, dass es der Antragstellerin nur darum geht, den Schienenbonus noch zu erhalten:

- Das von der Antragstellerin vorgelegte Kartenmaterial ist veraltet. Es stammt zT aus dem Jahr 2006.
- In den Karten/Pegellisten zur Lärmausbreitung sind ganze Stadtteile in Bahnnähe nicht berücksichtigt (zB das Baugebiet Alexandersfeld).
- Die zwingend erforderliche Risikoanalyse (s.a. Urteil des BVerfG vom 21.01.2009, AZ 1 BvR 2524/06, und Urteil des BVerwG vom 14.3.13, AZ 7 C 34.11) fehlt.
- Die nach DIN 4150 erforderliche Untersuchung zu den von der Strecke ausgehenden Erschütterungsimmissionen fehlt,
- Die nach § 3 ff EKrG erforderliche Untersuchung und Erwägung zur erforderlichen Beseitigung höhegleichen Bahnübergänge fehlt,
- Die Auflistung der betroffenen Baudenkmäler ist unvollständig, Erwägungen zum Denkmalschutz fehlen vollständig,
- Die gebotene Auseinandersetzung mit den Alternativvorstellungen der Stadt Oldenburg, die nach Art. 28 GG geboten ist, fehlt,
- Die Abwägung zum Schutzgut „Mensch“ fehlt. Die ausschließliche Erwähnung des Umstandes, dass an der Strecke Menschen wohnen, ist zur Schutzgutabwägung zynisch, jedenfalls nicht ausreichend,
- Die Ausführungen zum notwendigen Lärmschutz sind schon im Ansatz verfehlt und in der Ausführung grob fehlerhaft.

e) Der voreilige Antrag der DB beabsichtigt oder nimmt zumindest billigend in Kauf, dass 30.000 betroffene Bahnanlieger in Oldenburg mehr als unvermeidbar gesundheitlich beschädigt werden. Verkehrslärm führt zu einer signifikanten Erhöhung des Blutdrucks und ist Ursache der Herzinfarkten und Schlaganfällen. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) und das UBA schätzen, dass 3 % aller tödlichen Herzinfarkte und Schlaganfälle auf Lärm zurückzuführen sind, allein für Deutschland mithin 2.400 Lärmtote (<http://www.greenpeace-magazin.de/magazin/archiv/2-08/laerm-report/> und <http://www.greenpeace-magazin.de/magazin/archiv/4-01/zwoelf-millionen-im-dauerstress/>)

f) Der Antrag belegt ohne jede Vorwarnung zahlreiche Grundstücke in Oldenburg mit einer Veränderungssperre von mindestens 6 Jahren (1.5 Jahre Verfahrenszeit + 4.5 Jahre voraussichtliche Bauzeit). Er „beschlagnahmt“ zahlreiche Grundstücke, auf denen Investitionen und konkrete Bauvorhaben geplant sind (zB EWE-Grundstücke) oder die für das öffentliche Le-

ben von existentieller Bedeutung sind (zB Pferdemarkt, Schwarz-Weiss). Mit den Eigentümern wurde dazu bisher noch nicht einmal gesprochen, obwohl dazu hinreichend Zeit gewesen wäre. Aus das belegt eindeutig die Rücksichtslosigkeit der Antragstellerin und ihre ausschließliche Absicht, den Schienenbonus zu erhalten.

2) Die Antragstellerin hat bis heute ihre Mitwirkung an der Aufstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplans für Oldenburg verweigert. Auch das begründet die Unzulässigkeit des jetzigen Planfeststellungsantrages.

Die Stadt Oldenburg kann wegen der Weigerung der Antragstellerin, die erforderlichen Daten der Lärmimmissionsbelastung durch die vorhandenen Bahnstrecken zu liefern, ihre Verpflichtung zur Lärmkartierung und Aufstellung eines Lärmaktionsplans nicht erfüllen. Die Stadt ist dazu aufgrund des Verhaltens der Antragstellerin seit dem 1.7.2013 in Verzug. Wegen der Nichterfüllung EU-rechtlicher Vorgaben muss mit einem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Union und der Verhängung von Bußgeldern in Millionenhöhe gerechnet werden (Art 258 ff AEUV).

Mit der RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie) setzt sich die EU das Ziel, die europäische Bevölkerung vor den gesundheitsschädigenden Gefahren des Lärms zu schützen. Dazu verpflichtet die Richtlinie die Mitgliedsstaaten, für die Erstellung flächendeckender Lärmkarten zu sorgen aus denen dann Lärmaktionspläne zu entwickeln sind.

Die BRD hat diese EU-Richtlinie durch das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge“ vom 24.6.2005 in nationales Recht umgesetzt und das BImSchG im Teil 6 zur §47a bis f (Lärminderungsplanung) ergänzt. Die dazu am 16.3.2006 in Kraft getretene 34. VO zum BImSchG verpflichtet die Gemeinden zur Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen.

Die Stadt Oldenburg kann diese gesetzliche Verpflichtung allerdings nicht erfüllen, weil das EBA die dazu erforderlichen Daten, die wiederum die Antragstellerin ihr zuliefern muss (§§47c(2a), §47d (2a) BImSchG, §3(1) 1. 34. BImSchV), nicht mitgeteilt hat.

Die Stadt ist daher nicht in der Lage, die Frage einer Verlegung der Strecke auch unter dem Gebot des Gesamtlärmschutzes (Art. 1 Abs. 1 EG-Umgebungslärmrichtlinie) zu betrachten.

Die gegen EU-Recht und nationales Recht verstoßende Weigerung des EBA zur Mitwirkung an der Verpflichtung der Stadt Oldenburg und das Verhalten der Antragstellerin (DB), die sich weigert, dem EBA die erforderlichen Daten zu übermitteln, sind daher zweifelsohne rechtswidrig.

Wenn die DB gleichwohl eine Antrag auf Ausbau der Bahnstrecke in Oldenburg stellt und das EBA diesen Antrag trotzdem als zulässig annimmt und fördert, so verstößt auch das gegen das auch im öffentlichen Recht geltende Prinzip von „Treu und Glauben“.

Denn die Antragstellerin verlangt einerseits als Vorleistung die Genehmigung zur Verursachung einer deutlich zunehmenden Lärmbelastung der Stadt Oldenburg, ohne andererseits der Stadt zuvor die Daten zu geben, die die Stadt benötigt, um im Interesse der belasteten Bürger die gebotenen Lärmaktionsplänen zu erstellen und dabei auch zu erwägen, die unbestreitbar gebotene Lärminderung zB durch eine geeignete Verlegung der bestehenden Bahnstrecke zu bewirken.

Auch das Verhalten des EBA ist rechts- und treuwidrig, weil sie weder die erforderlichen Daten mitteilt noch die Antragstellerin dazu anhält, daran mitzuwirken sondern im Gegenteil das rechtswidrige Verhalten der DB dadurch noch unterstützt, indem sie das Planfeststellungsverfahren fördert und daher einen rechtswidrigen Zustand noch verstärkt.

Auch wenn die Genehmigungsbehörde (EBA) einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einem Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung eines Lärmaktionsplans verneint (*siehe dazu, siehe dazu EBA Umweltleitfaden 2012, S 8*), so bleibt die Blockade des Antragstellerin gleichwohl unbestreitbar treu- und sittenwidrig, weil kein Grund ersichtlich ist, der ihr Vorgehen rechtfertigen könnte.

Im Übrigen besteht zwischen einem Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes zumindest dann ein Zusammenhang, wenn in einem Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind und diese vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde als öffentliche Belange bei der Abwägung zu berücksichtigen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen sind (§ 47d i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG) (*siehe dazu, aaO, EBA Umweltleitfaden 2012, S 8 f mwN*). Das ist in Oldenburg der Fall.

Schon jetzt sind in einigen Stadtteilen Oldenburgs die zulässigen Grenzwerte allein durch den Kfz-Verkehr überschritten. Die Belastung aus den dort ebenfalls verlaufenden Bahnlinien sind dabei noch nicht einmal eingerechnet. Auch das begründet den Verstoß der Antragstellerin gegen Treu und Glauben und die Unzulässigkeit ihres Antrages.

3) Der Antrag der DB ist auch wegen eines signifikanten Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz (Art. 3 GG) unzulässig.

Die Antragstellerin verweigert ohne jede Begründung, eine von der Stadt Oldenburg eingeforderte Alternative zum Ausbau der Strecke, auch nur ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Demgegenüber hat die Antragstellerin sich im Bereich der Gemeinde Sande nicht nur auf die Prüfung einer Umgehungsstrasse eingelassen, sondern nach der Prüfung, ihre ursprünglichen Absichten geändert und von sich aus den Bau einer solchen Trasse beantragt. Der Stadt Oldenburg dieses zu versagen, verstößt gegen Treu und Glauben (analog § 242 BGB).

Auch wenn die verfassungsrechtlichen Grundrechte in erster Linie Abwehrrechte des Bürgers gegen den Staat sind, mithin eine Nichtberücksichtigung der Umgehungsforderung als einen Verstoß gegen Art 3 GG gegenüber dem Eisenbahnbundesamt als Behörde geltend gemacht werden müsste, so verkörpern die Grundrechtsbestimmungen aber auch eine objektive Werteordnung, die als verfassungsrechtliche Grundentscheidung für alle Bereiche des Rechts gilt. Deshalb kommen den Grundrechten insbesondere bei der Auslegung der Generalklauseln (§§ 138, 157, 2424, 823 Abs. I , 826,1004 BGB) eine erhebliche Bedeutung zu, die als „Ausstrahlungswirkung“ bezeichnet wird. (siehe dazu u.a. Hager „Grundrechte im Privatrecht JR 1994,373 ff“ ; http://epub.ub.uni-muenchen.de/5766/1/hager_johannes_5766.pdf)

Folge ist, dass auch die DB im Rahmen der Grundsätze von „Treu und Glauben“ gehalten ist, sich mit dem Antrag auf Umfahrung in Oldenburg ernsthaft zu befassen. Die Bedenklichkeit des Vorgehens der DB wird auch noch dadurch unterstrichen, dass die Änderung der Planung in der Gemeinde Sande unter maßgeblicher Beteiligung des jetzigen Verkehrsministers des Landes Niedersachsen, Olaf Lies, erfolgte, der nicht nur Einwohner der Gemeinde Sande ist, sondern schon als Landesvorsitzender der Niedersächsischen SPD entsprechenden Einfluss auf die Planungen genommen hat und nun als Minister zusammen mit der Antragstellerin mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln eine Umfahrung als Alternative in Oldenburg verhindert.

Zwar sieht auch der Minister ein, dass eine Umfahrung von Oldenburg sinnvoll ist, er will sie jedoch nicht als Alternative (wie er es in Sande durchgesetzt hat), sondern zusätzlich zum Ausbau der Stadtstrecke in Oldenburg, wenn deren Kapazität erschöpft ist. Um eine Alternativplanung in Oldenburg zu verhindern, versucht der Minister mit „Druck“ und „Täuschung“ die Stadt Oldenburg zu bewegen, keine Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren zu erheben. So behauptet er doch tatsächlich, auch in Schreiben an die Stadt Oldenburg, dass Oldenburg durch irgendwelche Zusagen einen besseren Lärmschutz bekomme als gesetzlich vorgeschrieben, **was in Deutschland einmalig sei**. Aber nicht nur das. Er macht seine Mitwirkung an einer Umgehungsstrasse davon abhängig, dass die Stadt zunächst einmal den Ausbau der Strecke akzeptiere.

Auch dieses Vorgehen begründet die Unzulässigkeit des jetzigen Antrages.

4) Der Antrag ist wegen fehlender Öffentlichkeitsbeteiligung unzulässig

Das aufgrund des so genannten Aarhus - Übereinkommens erlassenen Bundesgesetzes vom 9.12.2006 BGBl II (2006, 1251) über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Übereinkommen) verpflichtet jede Vertragspartei für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen sind und eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden kann, zu sorgen.

Das ist hier nicht erfolgt.

Diese Unterlassung verletzt daher nicht nur deutsches Recht, sondern auch EU-Recht. Der Planfeststellungsantrag ist deshalb ohne weiteres unzulässig.

5) Nicht nur die Einzelbewertungen, sondern auch die Gesamtschau der genannten Umstände des Antrages der DB, belegen die Unzulässigkeit des jetzt vorgelegten Antrages.

Die unter 1) und 2) benannten Merkmale zielen auf den Zeitpunkt des Antrages der DB ab und zeigen die Unzulässigkeit des jetzigen Antrages auf, die Umstände zu 2) – 4) belegen zudem den eindeutigen Verstoß gegen den Grundsatz von Treu und Glauben. Nicht nur jeder einzelne Umstand für sich, sondern auch die Gesamtschau belegen die Unzulässigkeit des Planfeststellungsantrages der DB zum Ausbau der Stadtstrecke durch Oldenburg.

II. Die Unbegründetheit des Planfeststellungsantrages

Der Planfeststellungsantrag ist nicht nur unzulässig, er ist auch unbegründet, weil er mit zahlreichen Mängeln behaftet ist, die seiner Genehmigung entgegenstehen. Dabei handelt es sich sowohl um grundlegende Fehleinschätzungen und Bewertungen als auch um Fehler und Mängel im Detail und der beabsichtigten Ausführung der Planung.

1) Die grundlegenden Fehler und Mängel des Antrages zum PFA 1

Der Planfeststellungsantrag verkennt grundsätzlich

- die Bedeutung des Bundesverkehrswegeplanes,
- die Pflicht zur qualifizierten Berücksichtigung von Alternativen,
- Begriff und Bedeutung einer „wesentlichen Veränderung“ einer Bahnstrecke,

- das nach § 50 BImSchG bestehende Trennungsprinzip,
- die Voraussetzungen des § 3 EKrG,
- die Pflicht der Antragstellerin zur Mitwirkung an einem nachhaltigen Gesamtverkehrskonzept
- die Mitverantwortung der Antragstellerin für einen Lärmaktionsplan für Oldenburg,
- die gesteigerte Pflicht der Antragstellerin zur Untersuchung und Lösung der von ihrer Planung ausgehenden
 - o Lärmbelastungen
 - o Erschütterungsbelastungen
 - o Risiken durch Gefahrgutunfälle
 - o eines überzeugenden Katastrophenschutzkonzeptes
 - o Probleme des grundgesetzlichen Schutzes auf Leben und Gesundheit nach Art 2 GG
 - o Eigentumseingriffe nach Art 14 GG
 - o des grundgesetzlichen Planungsrechts nach Art 28 GG der Stadt Oldenburg (siehe Urteil des BVerwG vom 6.11.2013, AZ 9 A 9.12)
 - o des Denkmal- und Kulturgutschutzes
 - o der vorherigen Abstimmung mit Betroffenen der langjährigen Veränderungssperren und Besitzeinweisungen
- Begriff und Bedeutung des „Planungsbedarfs,
- die Bedeutung des Prognosehorizonts der Planung,
- die Zwangspunktproblematik des Ausbaus der Teilstrecke für das gesamte Streckennetz in Oldenburg

Der Planfeststellungsantrag ist zudem fehlerhaft, weil er

- die grundlegenden Veränderung der Bedeutung der Strecke durch Aufnahme des Betriebs des Jade-Weser-Ports, nicht berücksichtigt,
- die absehbaren dramatischen Zunahme der Belastung der Strecke verkennt,
- sich nicht ernsthaft mit der Alternativplanungen oder anderen kompetenten Überlegungen zu Alternativen (so z.B. dem vom Nds. Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebene Gutachten der DLR vom 15.10.2008, siehe dort Maßnahme 116 zur Umfahrung von Oldenburg) nicht bewertet,
- trotz Vergleichbarkeit der Ausgangslage mit SANDE in Oldenburg keine Priorität dem Schutzgut „Mensch“ und den individuellen und gesellschaftlichen Folgen für die Gesundheit dieses Schutzgutes gibt
- eine nachhaltige Lösung der heute bereits vorhandenen und in Zukunft bereits absehbaren Verkehrsprobleme der Stadt Oldenburg verhindert.
- nicht in einen Zusammenhang mit den geplanten weiteren Ausbaumaßnahmen anderer Eisenbahnstrecken in Oldenburg gestellt worden ist (so die Notwendigkeit der Erneuerung der altersschwachen Huntebrücke, der notwendigen Verstärkung der Pferdemarktbrücke, der verkehrlich zwingend gebotenen Herstellung einer binnenschiffahrtstauglichen Schiffsunterfahrt unter der Huntebrücke, der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge vor allem an der Stedinger Strasse aber auch weiteren 17 höhengleichen Bahnübergängen in Oldenburg, Herstellung einer Anbindung der Ausbaustrecke an die Strecke von und nach Leer zur Umfahrung der bekannten Engstelle in Bremen).

- nicht in einen Kontext mit den bereits zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Streckenausbauten OL-Leer (2-Spurigkeit) und OL-OS (Elektrifizierung) gestellt worden ist.
- erhebliche Verkehrsbehinderungen erbringt und damit zu unzumutbaren Wartezeiten vor geschlossenen Schranken führt.
- während der Bauphase unnötige Behinderungen des Personennahverkehrs auch für alle Oldenburger verursacht
- während eines Zeitraums von mehreren Jahren unnötig Veränderungssperren bewirkt, die so nicht notwendig und abgewogen sind und die unverhältnismäßige wirtschaftliche Nachteile erbringt,
- Dienstbarkeiten für andere Rechtsträger begründen will, die nichts mit dem Ausbau der Strecke zu tun haben (Kabel Fa System)

a) Die fehlerhaften Planungsvoraussetzungen und -grundlagen

aa) Die Antragstellerin verkennt die Bedeutung des Bundesverkehrswegeplans.

Die Antragstellerin verweist zur Begründung ihres Antrags und zur Ablehnung jeglicher Alternativenprüfung auf die Eintragung im Bundesverkehrswegeplan 2003 (S. 11 zu 1.4.1 des *Berichts*). In diesem Plan ist die Gesamtstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven als vordringliche Ausbaumaßnahme aufgeführt.

Soweit die Antragstellerin aus dieser Eintragung schließt, dass deshalb eine Umfahrung von Oldenburg rechtlich nicht möglich sei, verkennt sie Sinn, Zweck und vor allem die Tragweite des Bundesverkehrswegeplanes.

Der Bundesverkehrswegeplan ist zwar die Grundlage des Bedarfsplans für die Schienenwege, er hat aber keinerlei rechtlich bindende Wirkung für die Trassenführung (Beschluss BVerfG 19.7.1995 – 2 BvR 2397/94; Urteil BVerwGE 71,166,171 f; 84,123,126)

Der Bundesverkehrswegeplan stellt lediglich die Investitionsstrategie der Bundesregierung für die Verkehrsinfrastruktur dar. Er begründet keine gesetzliche Verpflichtung zum Tun oder Unterlassen, insbesondere legt er keine bestimmte Trasse zum Neu- oder Ausbau fest (<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/VI/bundesverkehrswegeplan-2003.html>)

Für den Zeitraum 2001 bis 2015 ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegplan für die drei Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasserstraße) die Berücksichtigung von Haushaltsmittel von jährlich ca. 10 Mrd. Euro, mithin ein Finanzvolumen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. Unabhängig davon gibt es zudem ein darüber hinaus gehenden Planungsreserve um die Möglichkeit zu erhalten, Vorhaben zu planen, bei denen größere Finanzierungsansätze erst nach 2015 anfallen.

Die Bedeutung des Bundesverkehrswegplanes besteht in der grundsätzlichen Verteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, wobei nicht zwischen Aus- und Neubaukosten unterschieden wird, wohl aber zwischen alten und neuen Bundesländern.

Auch wenn im Verkehrswegeplan die Begriffe „vordringlicher Bedarf“ (VB) und „weiterer Bedarf“ (WB) benutzt werden, so ändert sich dadurch der rechtlich – unverbindliche - Charakter

ter des Planes nicht.

Im übrigen würde selbst bei Unterstellen einer irgendwie gearteten rechtlichen Verpflichtung zum „Ausbau“ der Strecke OL-WHV keine zwingende Verpflichtung bestehen, auf die Trassenführung auf der gesamten Strecke unverändert beizubehalten. Der „Ausbaucharakter“ der Gesamtstrecke würde nicht dadurch verändert, dass die Trasse an einzelnen Stellen den bisherigen Verlauf ändert, um dann wieder auf die alte Trasse zurückzukehren. Ein „Ausbau durch Umfahrung“ ist noch eine „Ausbau“, wenn nur der Gesamtcharakter der 55 km langen Strecke noch als ein Ausbau angesehen werden kann. Die Renovierung eines Altbaus wird nicht dadurch zum Neubau, dass Teile des Altbaus abgerissen und verändert wieder aufgebaut werden.

In Übereinstimmung mit dieser Definition ist auch die Umfahrung von Sande erfolgt. Im Bereich der Gemeinde Sande verlässt die Strecke für ca 5.5 km die alte Trasse zur Umfahrung der Ortschaft Sande, in Oldenburg würde das für ca 14 km gelten. Beide Umfahrungen zusammen würden bei der ca 55 km langen Ausbaustrecke OL-WHV das Vorhaben insgesamt noch nicht als einen vollständigen Neubau klassifizieren können.

bb) Verkenning der Pflicht zur qualifizierten Prüfung und Berücksichtigung von Alternativen,

Das jedem Planfeststellungsverfahren immanente Abwägungsgebot, verpflichtet die Antragstellerin auch hier zur Untersuchung, Prüfung und Darstellung von Alternativen. Dies hat die Antragstellerin von sich aus zu leisten. Sie darf sich nicht darauf beschränken, auf Einwendungen der Betroffenen zu warten und sich dann damit auseinanderzusetzen. (BVerwG, Urteil vom 28.2.2013, AZ 7 VR 13.12 Rn 24 ff)

<http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=280213B7VR13.12.0>

Zumindest jede wesentliche Änderung einer bestehenden Infrastruktur bedarf unter den Anforderungen des BImSchG zwingend einer Alternativenabwägung, wie die Zielvorstellung erreicht werden kann. § 41 Abs. 1 BImSchG schreibt begründet dazu die Verpflichtung, bei wesentlichen Änderungen von Straßen und Schienen zu erwägen, wie die nach dem Stand der Technik schädlichen Umwelteinwirkungen vermeidbar sind. § 50 BImSchG gibt dazu den Planungsauftrag, die Bereiche von Trassen so zu den anderen Nutzungen (wie zB Wohnen), zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Folgen schwerer Unfälle möglichst vermieden werden können. Diese fachplanerischen Gebote begründen auch hier die Pflicht zur Prüfung von Alternativen.

Eine Alternativenprüfung ist hier auch nicht etwa ausnahmsweise entbehrlich, weil es sich „nur“ um eine „Ausbaustrecke“ handelt (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 5.3.1997 AZ 11 A 25.95 =BVerwGE GE 104,123 Hamburg-Büchen). Denn es geht hier um ein Gesamtvorhaben von ca 55 km, ein Vorhaben von europaweiter Bedeutung, das wesentliche Neubauteile, so auf der Strecke WHV-Ölweiche bis Hafenanlage JWP sowie die Ortsumfahrung Sande enthält, unter Einbeziehung und wesentliche Veränderung von Teilen der Bestandsstrecke (Herstellung der Zweigleisigkeit in den Bereichen Rastede und Jaderberg). Es geht um ein Bauvolumen von 250-300 Millionen Euro und mehr als 30.000 unmittelbar betroffene Anlieger an der Strecke, davon mehr als 20.000 im Bereich Oldenburg. Ohne den Ausbau der Strecke wäre die Hinterlandanbindung des JWP nicht gesichert und ohne diese Absicherung wäre der JWP selbst nicht zugelassen worden (siehe PFB zum JWP vom 15.2.2007 – P – 143.3/72-S.8-.).

Auch die Entscheidung des BVerwG zum einstweiligen Rechtsschutz im Oldenburger Bahnprozess vom 24.1.2012 AZ 7 VR 13.11 bestätigt das in den Entscheidungsründen (Rn 13).

Die Trassenwahl – folglich auch die Beibehaltung der alten Trasse – ist rechtswidrig, wenn die verworfene Alternative eindeutig vorzugswürdig ist oder die Antragstellerin bzw.

Genehmigungsbehörde es unterlassen haben, Alternativen zu suchen oder angebotene Alternativen zu untersuchen (so nun erneut BVerwG Urteil 6.11.2013, AZ 9 A 9.12).

Die Antragstellerin verneint schon grundsätzlich ihre Pflicht zur Alternativenprüfung. Demgemäß nimmt sie auch gar keine Alternativenprüfung vor.

Schon allein deshalb ist ihr Antrag zurückzuweisen.

Zumindest räumt die Antragstellerin ein, keine vertiefte Alternativenprüfung vorgenommen zu haben (Bericht S. 28). Auch deshalb ist ihr Antrag zurückzuweisen (siehe Urteil des BVerwG vom 6.11.2013).

Die dann im Bericht folgenden wenigen Sätze sind zudem weitgehend sachlich-inhaltlich falsch.

Es ist grob falsch, dass eine Alternativenprüfung (oder auch eine Alternativenplanung) eines Raumordnungsverfahrens bedürfte. Ein Raumordnungsverfahren ist ein behördeninternes Verfahren zur Abstimmung raumbedeutsamer Vorhaben. Es ist aber nie zwingend erforderlich, sondern folgt pragmatischen Erwägungen und steht im Ermessen der zuständigen Behörde, die das nach Zweckmäßigkeit Gesichtspunkten entscheidet.

Anknüpfungspunkt einer solchen – theoretischen – Erwägung wäre eine raumbedeutsame Planung. Das ist hier nicht der Fall. Die von der Stadt Oldenburg vorgelegte Alternative ist nicht raumbedeutsam, weil sie sich nahezu ausschließlich auf das Gebiet der Stadt Oldenburg bezieht und nur auf ca 1,5 km den unbesiedelten Außenbereich der Gemeinde Rastede berührt.

Es ist auch nicht zutreffend, dass Umweltbelange anderer Gemeinden zu erwägen wären. Die Alternative der Stadt Oldenburg tangiert – allenfalls theoretisch - Belange einer einzigen Gemeinde, der Gemeinde Rastede.

Ebenso falsch – aber auch ebenso unerheblich - ist die Bemerkung, dass eine Alternativenplanung an Widerständen innerhalb und außerhalb der Stadt Oldenburg scheitern würde. Der Rat der Stadt Oldenburg hat am 31.3.2014 einstimmig die Einwendungen gegen das Planungsvorhaben beschlossen und sich ebenso einstimmig für eine Umgehungsstrasse entlang der A 29 ausgesprochen. Die Antragstellerin polemisiert insoweit mit unwürdiger und sachlich falscher Stimmungsmache. Das hat mit einer sachlichen Begründung gegen eine Umgehungsstrasse gar nichts zu tun. Nahezu die gesamte Bevölkerung – auch die schweigende Mehrheit – und vor allem alle politischen Parteien und der gesamte Rat der Stadt Bevölkerung tragen den Wunsch nach einer Bahnumgehung von Oldenburg. Im übrigen lehnt die Bevölkerung in Oldenburg einhellig das nun beantragte Ausbaurverfahren der DB ab, weil es mit massiven Beeinträchtigungen verbunden ist.

Es ist falsch, dass eine Umgehungsplanung mit dem Risiko des Scheiterns verbunden ist, jedenfalls ist das Risiko wesentlich geringer als der Widerstand gegen die Pläne der Antragstellerin. Zudem ist die Bauphase des Ausbaus der Stadtstrecke selbst nach den eigenen Angabe der Antragstellerin auf die Dauer der gesamten Bauzeit von mit ca 4.5 Jahren mit Streckenschließungen und Verkehrsbehinderungen verbunden. All das begründet den erheblichen Widerstand in Oldenburg gegen den Ausbau der Stadtstrecke.

Der Bau einer Umgehungsstrasse würde hingegen an keine einzigen Tag zu Behinderungen auf der zweispurigen Bestandsstrecke führen.

cc) Verkenning des Begriffs und der rechtlichen Bedeutung der „wesentlichen Änderung“ der Bestandsstrecke

Sowohl die Pflicht zur Alternativenprüfung als auch die Berücksichtigung von Immissionsschutzrechten gegen Lärm und Erschütterung knüpfen an die Frage einer „wesentlichen“ Änderung einer bestehenden Strecke an. § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Genehmigungsbehörde, bei einer wesentlichen Änderung einer Straße oder eines Schienenweges sicherzustellen, dass dadurch keine Umwelteinwirkungen und Verkehrsgeräusche verursacht werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der in § 41 BImSchG in Bezug genommene § 50 BImSchG sieht dazu vor, dass bei Planungen die Flächen so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen ausgehende Einwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Diesen Geboten wird der Antrag der DB schon deshalb nicht gerecht, weil die Antragstellerin das Merkmal einer „wesentlichen Änderung“ verneint. Dieser Ansatz ist fehlerhaft, die Antragstellerin verkennt vollständig Begriff und Bedeutung einer wesentlichen Änderung. Dies ist ein grundlegender Mangel des Antrages, der – wie o.a. – die Fehlerhaftigkeit des Antrages in vielfältiger Hinsicht begründet.

Dass hier von der Beantragung einer wesentlichen Veränderung auszugehen ist kann dabei nicht zweifelhaft sein. Die Antragstellerin selbst teilt mit, dass sie den Streckenaufbau vollständig erneuern will, damit die Strecke mit einer wesentlich höheren Radlast (1 to mehr) und erheblich höheren Geschwindigkeit (120 km/h anstelle 100 km/h) befahren werden kann. Das dazu die Strecke auch technisch wesentlich geändert wird, belegt das dem Antrag beiliegende Bauwerksverzeichnis (*siehe Anlage 4 BV.pdT S 1*) Danach wird Strecke des PFA 1 von km 100,841 km bis 109,728 als „Neubau Bahnkörper mit Gleisanlagen und Betriebsanlagen ...“ bezeichnet. Die Qualität der Strecke wird auf D 4 + angehoben.

Schliesslich kann darauf verwiesen werden, dass durch den Ausbau die Kapazität der Strecke wesentlich erhöht wird, da einspurige Engstellen beseitigt werden. Insoweit kann zur Bewertung nicht allein auf das Teilstück des PFA 1 abgestellt werden, vielmehr muss die gesamte Ausbaustrecke, von der Quelle des Verkehrs am JWP bis zur Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr, betrachtet werden. Die Verkehre vom und zum JWP sind aber auf der gesamten Ausbaustrecke und sogar noch weiter darüberhinaus Richtung Bremen identisch und daher einheitlich zu bewerten.

Letztlich geht die Rechtsprechung unabhängig von dem Umfang der Baumaßnahmen davon aus, dass schon dann eine wesentliche Veränderung vorliegt, wenn als Folge des Bauvorhabens der Verkehr auf einer Straße wesentlich zunimmt BVerwG, Urteil vom 15. 03. 2005, Az.:4 A 18/04. Das ist dann der Fall wenn durch das Ausbauvorhaben die Schallimmissionsgrenzwerte von 70/60 db(A) (Tag/Nacht) überschritten werden oder gegenüber dem vorherigen Zustand eine Erhöhung um 3 dB(A) verursacht wird (BVerwG vom 13. 03. 2008, Az.: 3 C 18.07; s. a. BVerwG vom 13. 12. 1979, Az.: 7 C 46.78 sowie OVG Münster, Urteil vom 21.11.2012, AZ 16 D 28/10 AK).

Abschließend mag dazu auch noch darauf hingewiesen werden, das auch Bundesverwaltungsgericht im 1. Oldenburger Bahnprozess diese Rechtsprechung bestätigt hat (Urteil vom 21.11.2013, AZ 7 A 28.12).

b) Die Mängel der Antragstrasse

Zunächst einmal verweise ich dazu den Mängeln auf die Ausführungen zur Unzulässigkeit des Antrages (siehe I) und die bisherigen Ausführungen zur Unbegründetheit des Antrages (siehe II 1a). Diese belegen bereits einen Teil der Mängel des Antrages. Ergänzend möchte ich noch folgendes einwenden:

aa) Die vorgelegte Planung kann das Planungsziel nicht erreichen.

Ziel der Planung ist die Herstellung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Hinterlandanbindung zur Bewältigung des Güterschienenverkehrs von und zum Jade-Weser-Port. Dazu soll eine zweispurige elektrifizierte Bahntrasse gestellt werden, die als TEN-Hochleistungsstrecke bis zu 300 Züge/Richtung/24 Stunden aufnehmen kann. Das TE-Netz soll die Verbindungen vom und zum JWP Richtung Warschau und Genua bedienen können.

Dabei sollen Geschwindigkeiten bis zu 120 km und hohe Radlasten gefahren werden können.

aaa) Der Planungs- und Investitionshorizont solcher Infrastrukturstrecken liegt bei mindestens 150 Jahren. Das kann durch den Ausbau der Stadtstrecke nicht geleistet werden. Die Planung ist kurzsichtig und inhaltlich schlecht. Ihre unmittelbaren Folgen, ja selbst die Folgen der von der Antragstellerin kalkulierte Bauzeit von zumindest 4.5 Jahren sind für die Verkehrsanbindung des JWP katastrophal. Es wird zumindest über diesen Zeitraum keine unbehinderte Schienenanbindung des Hafens geben.

bbb) Die Strecke soll unter „rollendem Rad“ ausgebaut werden. Die reine Bauzeit wird derzeit von der Antragstellerin mit 4.5 Jahren angegeben. Während dieser Zeit wird sich die aktuell noch bestehende – und auf absehbare Zeit ausreichende - Schienenanbindung dramatisch verschlechtern. Behinderungen des Güterverkehrs und Streckenschließungen sind offensichtlich. Ein einspuriges Umfahrgleis zur Herstellung der Brücke Alexanderstrasse ist nicht nur eine auf Jahre hinaus wirkende Langsamfahrstelle, sondern auch ein kapazitiver Engpass.

ccc) Aber auch bei Fertigstellung der Strecke verbleiben Behinderungen und Gefahrenstellen durch Langsamfahrstellen (Kurve Würzburger Strasse, Pferdemarktbrücke, Bahnhofsdurchfahrt, alte Eisenbrücke) und weitere Risiken durch altersschwache Brücken und Brückentechnik, sowie Parallelnutzung durch zunehmenden Personenverkehr.

bb) Die Stadtstrecke durch Oldenburg ist nicht zukunftsfähig.

Die Antragstellerin muss auch auf der ausgebauten Strecke mit Befahrensbeschränkungen (Nachtfahrverbote) rechnen.

Nach dem von der Stadt Oldenburg eingeholten Gutachten des VWI werden selbst nach der Prognose der Antragstellerin im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) 50 Güterzüge die Strecke befahren, also alle 9,6 Minuten 1 Güterzug zur Länge von bis zu 800m. Bei den ebenfalls von der Antragstellerin (sogar mit dem Schienenbonus) zugestandenen 40 % ungelöster Schutzfälle (= Überschreitung der zulässigen Grenzwerte trotz Lärmschutz) werden in erheblichem Umfang Oldenburger Bürger in verfassungswidriger Weise gesundheitlich geschädigt. Das wird weder von diesen Bürgern hingenommen werden noch von der Rechtsprechung toleriert werden. Unweigerliche Folge werden Befahrensbeschränkungen auf der Stadtstrecke sein müssen.

Das Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichts im Oldenburger Bahnprozess (Urteil vom 21.11.203 AZ 7 A 28.12) hat dazu höchstrichterlich entschieden, dass der grundgesetzlich garantierte Schutz der Nachtruhe auch durch Anordnung von Befahrensbeschränkungen (=Nachtfahrverboten) hergestellt werden kann und ggf auch muss.

Zu einem gleichen Ergebnis ist im übrigen im Dezember 2013 auch ein Gutachten von Prof. Urs Kramer, Universität Passau, gekommen, das er im Auftrage des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz erstattetet hat. Dieses Gutachten befasst sich mit dauerhaftem Lärmschutz durch Befahrensbeschränkungen an der Rheinschiene. Das Rechtsgutachten trägt den Titel: „Die Zulässigkeit von Geschwin-

digkeits- und Durchfahrtbeschränkungen für laute Güterzüge im Mittleren Rheintal aus der Warte des deutschen und europäischen Rechts“ Dort heißt es, nachdem die grundsätzliche Möglichkeit der Befahrensbeschränkungen bejaht wird, zur Zuständigkeit u.a.: zusammenfassend (S. 26):

„Als weiteres Zwischenergebnis ist damit festzuhalten, dass die allgemeinen Eisenbahnaufsichtsbehörden als die zuständigen Behörden für Betriebsbeschränkungen aus Lärmgründen anzusehen sind. Die konkrete Zuständigkeit beurteilt sich dabei nach der Grundregel des § 5 Abs. 1 AEG (s. schon oben zur Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes bei Beteiligung einer Eisenbahn des Bundes als EIU nach Abs. 1a Nr. 1a).“

http://mulewf.rlp.de/uploads/media/Gutachten_Laerm_Mittelrheintal_Endfassung.pdf

Geht man von der ungewöhnlich hohen Anzahl ungelöster Schutzfälle – also Überschreitung der Immissionsgrenzen – aus, so ist absehbar, dass die Strecke nachts nicht voll ausgelastet werden darf.

Notfalls werden die betroffenen Anlieger dieses gerichtlich erzwingen.

cc) Der Ausbau wird zu einem Dauerkonflikt „Eisenbahn“ in der Stadt Oldenburg führen .

Der Ausbau der Stadtstrecke schafft planerische Zwangspunkte, die einen Dauerkonflikt in Oldenburg auslösen werden. Wenn die Teilstrecke des PFA 1 mit einem Kostenaufwand von 150 – 200 Millionen Euro ausgebaut wird, so ist es zwangsläufig, dass erhebliche Folgeinvestitionen in den weiteren Streckenverlauf und das dann entstehende „Bahndrehkreuz“ in Oldenburg erfolgen müssen. Mit jedem investierten EURO wird die bestehende Trasse nicht nur verfestigt, sondern zur weiter zunehmenden Immissions- und Gefahrenquelle.

Es liegt auf der Hand, dass die altersschwache, zudem nicht binnenschiffahrtstaugliche Eisenhubbrücke über die Hunte dringend zu erneuern ist. Darüber sind sich Eisenbahn, Wasserstraßenverwaltung und Stadt seit langem einig. Es liegen dazu auch bereits Pläne vor, die nach Absprache zwischen Bahn, Wasser- und Schifffahrtsamt und Stadt Oldenburg 2009 vom damals zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt in Auftrag gegeben und bezahlt wurden. Damals wurde noch ein Aufwand von ca 150 Millionen für die Brücke für erforderlich gehalten. Dass es nicht zur Umsetzung dieser Pläne gekommen ist, lag nach meiner Kenntnis an den Unstimmigkeiten zwischen den Referaten des Bundesverkehrsministers „Wasserstrasse“ einerseits und „Schiene“ andererseits. Die Referate konnten sich intern nicht über die Kostenverteilung einigen.

Sodann dürfte es schon allein aus statischen Gründen erforderlich sein, die 350 m lange Pferdemarktbrücke zu erneuern oder wesentlich zu verstärken.

Es bleibt allerdings dann immer noch der Engpass in Bremen. Deshalb ist auch geplant, die Strecken OI - OS und OI- Leer als Bypässe zu nutzen und auszubauen. Beide Maßnahmen sind bereits vom Land Nds – die Strecke nach Osnabrück auch vom Land Bremen – zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden. Der zweispurige Ausbau der Strecke nach Leer wird zudem von der niederländischen Provinz Groningen eingefordert, die ganz aktuell sogar eine Kostenbeteiligung in Aussicht gestellt hat.

Auch wenn das alles erfolgt ist, verbleiben noch die Probleme von 16 höhengleichen Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet, die im Interesse der Mobilität in Oldenburg und der Sicherheit des Schienenverkehrs zu beseitigen sind.

Nach § 3 ff des Eisenbahnkreuzungsgesetzes müssen höhengleiche Bahnübergänge schon dann beseitigt werden, wenn dies die prognostizierte Verkehrsentwicklung erfordert. Die Beseitigung kann entweder im Einvernehmen der Beteiligten (§ 5, also Bund, Land, Gemeinde) erfolgen oder im so genannten Kreuzungsverfahren nach §§ 6,7, dann auch ohne Antrag einer der Beteiligten von Amts wegen, also vom EBA. Dazu kann die Kreuzungsbehörde verlangen, dass die Beteiligten Pläne erarbeiten, wie die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge erfolgen soll.

Das jetzige Planfeststellungsverfahren erfordert also auch insoweit eine Befassung mit dem Thema von Amts wegen. Eine Folgenabschätzung fehlt im Antrag der DB. Auch deshalb ist der Antrag zurückzuweisen.

Dass die Voraussetzungen nach dem EKrG zumindest für den Großteil der Kreuzungen gegen sind, ist offensichtlich. Die jetzt schon bestehenden andauernden Staus vor den Oldenburger Bahnschranken beweisen dies. Ganz besonders dringlich sind dabei die Herstellung kreuzungsfreier Übergänge an der Stedinger Straße in Osternburg sowie der Straße am Stadtrand in Ofenerdiek. Die Lösung dieser Probleme und aller anderen Bahnübergänge ist seitens der Stadt im PFA 1 eingefordert. Darauf wird verwiesen.

dd) Der Ausbau der Stadtstrecke ist aus städtebaulicher Sicht mangelhaft

aaa) Denkmalschutz

Der Ausbau der Stadtstrecke zerstört die historisch gewachsene Stadtmitte Oldenburgs mit ihren Denkmal geschützten Ensembles und Einzelhäusern, insbesondere in den Stadtvierteln Ziegelhof, Haarenesch, Steinweg, Brüderstraße, Kastanienallee, Margaretenstraße Pferdemarkt und Heiligengeisttor sowie in Osternburg.

S. 90 des Erläuterungsbericht erwähnt zwar das Vorhandensein eines einzigen Denkmal geschützten Bauensembles in der Würzburger Straße erwähnt und zudem „weiter östlich ein als Einzeldenkmal geschütztes Gebäude im Bahnbereich“. Es fehlen aber vollständig die Erwähnung der ebenfalls betroffenen o.a. Denkmal geschützten Ensembles und Einzelhäuser vor allem im Steinwegviertel, in der Brüderstraße, der Kastanienallee und in der Margaretenstraße. Mit der Erwähnung dieser Denkmale ist es allerdings nicht getan. Die Antragstellerin ist gehalten dazustellen, wie sich der Ausbau auf die Qualität dieser Denkmale und ihrer städtebauliche und soziologische Einbindung in die Nachbarschaft auswirkt und bei Feststellung negativer Folgen dann Strategien zur Vermeidung der Beeinträchtigungen der Denkmale und ihres Umfeldes zu entwickeln und plausibel zu begründen. All das ist nicht geschehen.

Die genannten Denkmal geschützten r e i n e n Wohngebiete sind vorwiegend im 18. und 19. Jahrhundert entstanden und bedeutende Wahrzeichen des Klassizismus in Oldenburg. Sie haben auch über Oldenburg hinaus einzigartiger Qualität. Sie sind – wie ebenso die sogar aufgrund eines Gutachtens des Europarats unter Denkmalschutz gestellten Quartiere im Dobbenviertel mit einer eigenen Gebäudetypologie - der Oldenburger Hundehütte - in baukultureller Hinsicht einzigartig (siehe dazu „Das Oldenburger Giebelhaus – Betrachtungen zur „Hundehütte“, Hg Karten Friedrichs-Tuchenhagen, Isensee 1997.)

Die genannten Quartiere sind ebenso von europaweiter Bedeutung wie das Dobbenviertel (siehe dazu das Gutachten der Abteilung für Regionalplanung und Denkmalschutz des Europarates in Straßburg vom 2. Mai 1980, einzusehen im Niedersächsischen Landesarchiv-Staatsarchiv Oldenburg) .

Die städtebaulichen Mängel des Ausbaues der Bestandsstrecke nach dem Planvorhaben der DB im PFA1 im Ziegelhof- und Steinwegviertel sind evident. Der Bau einer Sichtbarriere

einer 4 m hohen Lärmschutzwand auf einem ebenso hohen Bahndeichkörper und die damit verbundene Zerstörung der baukulturellen Qualität des Ziegelhofviertels, des Steinwegviertels und der Brüderstraße sind unverträglich. Sie stellen eine Stadtzerstörung dar, von der Oldenburg bislang verschont worden ist.

Nicht einmal das allgemein bekannte Problem der so genannte „Bedrängungswirkung“ von Lärmschutzwänden auf bewohnte Gebäude, geschweige denn auf Denkmale, wird erkannt oder auch nur erwähnt. 4 m hohe Wände auf 4 m hohen Wällen entfalten diese Wirkung innerhalb einer Distanz von 24 m. In diesem Abstand befindet sich u.a. auch die Wohnhäuser in der Würzburger- und Margaretenstraße zur Bahnlinie.

All das ist mit der Qualität als Wohnhaus oder gar Baudenkmal unvereinbar.

Hinzu kommt die Qualitätsveränderung der Strecke. Sie ist nicht mehr vornehmlich dem Personenverkehr gewidmet, sondern nahezu ausschließlich dem Gütercontainerverkehr von und zum neuen Tiefsseehafen.

Die Planung der DB wird zwangsläufig dazu führen müssen, alle 17 höhengleichen Bahnübergänge durch Unterführungen zu beseitigen. Eine städtebauliche Katastrophe.

Die Planung der DB verhindert das Zusammenwachsen von Stadtteilen, so Osternburg und Kreyenbrück.

Die Planung der DB verstößt gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG, das nicht nur bei Neubau einer Strecke sondern auch im Rahmen der Alternativenabwägung bei einer wesentlichen Veränderung einer bestehenden Strecke zu berücksichtigen ist (§ 41 BImSchG).

Die Planung der DB verursacht Slum- und Sanierungsgebieten i.S. des § 136 BBauGB (Text siehe <http://dejure.org/gesetze/BauGB/136.html>), insbesondere in Ofenerdiek und Osternburg wo schon bei ca 130/Zg/24 Std unzulässige Lärmmittelungswerte trotz der 4 m hohen LS-Wand von über 79 db(A) erbringen wird.

Damit sind diese Bereiche nicht mehr zum Wohnen geeignet. Die Gebiete werden durch den zunehmenden Güterverkehr unvermeidbar zum städtebaulichen Sanierungsgebiet, da es zu eine erheblichen Zunahme von Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Abgase, Freisetzung von Gift- und Gefahrstoffen) kommen wird. Es ist auch aus Gründen des öffentliche Hausrechts (§ 7 BHO) unverträglich, mit Millionenaufwand an öffentlichen Haushaltsmitteln des Bundes (für Infrastruktur und Schienenausbau) ein städtebauliches Sanierungsgebiet zu verursachen, dass dann wiederum mit öffentlichen Mitteln (nun Sanierungsmittel) charakterlich verändert werden muss.

Hinzu kommt die bewusste Inkaufnahme der Zerstörung von privaten Vermögenswerten und die Verhinderung von Investitionen, speziell in eine Wohnentwicklung entlang der Strecke. Allein schon die Zunahme der Lärmimmissionen führt zur erheblichen Verschlechterung der Wohnbedingungen, vor allem zu dramatischen Wertverlusten der Immobilien.

Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes (UBA) nimmt der Wert eine Wohnhauses bei Belastungen über 50 dB(A) um mindestens 0.5% pro Dezibel ab (Hanns-Uve Schwedler (EA.UE), 2008Studie „Silent City“ Leisere Kommunen der Europäischen Akademie für städtische Umwelt Berlin (EA.EU), herausgegeben vom UBA). Bei den in Ofenerdiek und Osterburg nicht zu vermeidenden Belastungen von mehr als 70 dB(A) bedeutet das alleine eine Wertminderung um 10%. Jedes Dezibel über 50 dB(A) bedeutet einen jährlichen Verlust von 2 Euro an mietbezogenen Steuereinnahmen pro Jahr (Schwedler aaO)

c) Fehlerhafter Ansatz und fehlende Lösung zum Lärmschutz

Die „Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung - Erläuterungsbericht“ (Anlage 15.1) enthält eine Reihe von handwerklichen Mängeln, fachlichen Unklarheiten wie auch zahlreiche Auslassungen.

Es geht vor allem um:

- Fehlerhafte Grundlagen der Berechnung
- Unplausible Berechnungsergebnisse
- Veralteter Planstand
- Unstimmigkeiten innerhalb der Unterlagen
- Offenkundige inhaltliche Fehler
- Falscher Prognosezeitraum
- Fehlende Außenbereiche

Die verwendete Methodik zur Prognose von Schienenverkehrslärm als rechtlich und fachlich grob fehlerhaft. Sie entspricht nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik.

aa) Verstoß gegen anerkannte Regeln der Technik

„Anerkannte Regeln der Technik sind auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierende, in der Praxis bewährte und bei der überwiegenden Mehrheit der Anwender bekannte Regeln.“

Der Begriff der „anerkannten Regel der Technik“ ist nicht gesetzlich definiert und führt immer wieder zu Rechtsstreitigkeiten, in deren Verlauf dieser rechtliche Begriff dann genauer gefasst wird. So hat der BGH (BGH 14.05.1998 (VII ZR 184/97) zB im Zusammenhang mit den seit 1989 bestehen baurechtlichen Regeln zum Schallschutz im Hochbau präzisiert: „Die DIN-Normen sind keine Rechtsnormen, sondern private technische Regelungen mit Empfehlungscharakter. Sie können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter diesen zurückbleiben“.

Zur Prognose des Schienenlärms verwendet die Antragstellerin Regelwerke verwendet, die den anerkannten Regeln der Technik seit geraumer Zeit nicht mehr entsprechen. Die Anlage 2 der 16. BImSchV aus dem Jahr 1990 verweist auf die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, kurz Schall 03, ebenfalls aus dem Jahr 1990. Die Richtlinie Schall 03, herausgegeben von der Vorhabenträgerin. Diese ist unbestritten seit mindestens zehn Jahre überholt und veraltet. Deshalb gab es bereits im Jahr 2006 gab es einen ersten Entwurf zur Neufassung der Schall 03.

In einer Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der DEGA, kurz ALD, vom 15.5.2013 heißt es dazu:

„Das BMVBS hat mit Schreiben vom 12.04.2013 die Verbändeanhörung zu einer Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 eingeleitet. Dies betrifft die Anlage 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990 – Schall 03 und der Richtlinie für schalltechnische Untersuchungen bei der Planung von Rangier- und Umschlagbahnhöfen – Ausgabe 1990 – Akustik 04, bekannt gemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 4. April 1990 unter lfd. Nrn. 133 und 134.“

Auch in der Broschüre Lärmschutz im Schienenverkehr des BMVBS vom März 2013 führt der damalige Minister Raumsauer schon in der Einleitung aus:

„An weiteren Maßnahmen wie der Abschaffung des Schienenbonus oder der Novellierung des Berechnungsverfahrens „Schall 03“ arbeiten wir zurzeit.“

Weiter heißt es dort auf Seite 10 :

„Das Berechnungsverfahren Schall 03 [1990] wird überarbeitet, um neue Erkenntnisse und Entwicklungen der Geräuschreduzierung an der Fahrbahn- und der Fahrzeugtechnik besser in der Schallberechnung berücksichtigen zu können. Die Novelle der Schall 03 [2012] befindet sich im Ordnungsverfahren und wird voraussichtlich im Jahr 2013 in Kraft treten.“

Auf Seite 17 aaO:

„Die Art der Fahrbahn und deren Einfluss auf den Schallemissionspegel wird durch entsprechende Zuschläge in der Berechnungsvorschrift Schall 03 [1990] berücksichtigt. Die Schall 03 [2012] bietet künftig zudem die Möglichkeit, die Art der Brücken differenzierter als bisher möglich zu berücksichtigen.“

In der Broschüre „Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn“ der Deutschen Bahn AG vom Dezember 2009 wird auf Seite 10 angeführt:

„Das Berechnungsverfahren Schall 03 wurde im Rahmen eines Projektes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überarbeitet, um neue Erkenntnisse und Entwicklungen der Geräuschreduzierung an der Fahrbahn- und der Fahrzeugtechnik besser in der Schallberechnung berücksichtigen zu können. Die überarbeitete Schall 03 muss jedoch noch in Kraft treten.“

Alle wissenschaftlichen Veröffentlichungen, auch die unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG sind sich einig, dass Richtlinie Schall 03 aus dem Jahr 1990, die die DB auch hier anwenden will, eindeutig ein Verstoß gegen die anerkannten Regeln der Technik sind.

In der Bundesratsdrucksache 661/89 vom 27.11.89 zur Begründung und Verabschiedung der 16. BImSchV wird auf folgenden Sachverhalt hingewiesen:

„Der Bundesrat verbindet seine Zustimmung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit der dringlichen Bitte, die Bundesregierung möge rasch weitere Regelungen zu einem umfassenden Lärmschutz in Angriff nehmen. Für die gesundheitliche Bewertung einer Lärmexposition sind grundsätzlich alle Lärmemittenten zu erfassen. Zu solch umfassender Darstellung einer Lärmimmissionsituation müssen Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Lärmquellen und -qualitäten erarbeitet werden. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes sind emittentenunabhängige Immissionsgrenz- oder zumindest -richtwerte festzusetzen. Dabei können die in der städtebaulichen Planung zu Grunde gelegten Orientierungswerte nach DIN 18005 als Anhalt dienen.“

Die 16. BImSchV aus dem Jahr 1990 wurde damals schon als Kompromiss verabschiedet. Die folgende Passage bildet den Abschluss der Bundesratsdrucksache 661/89 vom 27.11.89 zur Verabschiedung der 16. BImSchV:

„Der Bundesrat verbindet seine Zustimmung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit der dringlichen Bitte, die Bundesregierung möge rasch weitere Regelungen zu einem umfassenden Lärmschutz in Angriff nehmen. Für die gesundheitliche Bewertung einer Lärmexposition sind grundsätzlich alle Lärmemittenten zu erfassen. Zu solch umfassender Darstellung einer Lärmimmissionsituation müssen Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Lärmquellen und -qualitäten erarbeitet werden. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes sind emittentenunabhängige Immissionsgrenz- oder zumindest -richtwerte festzusetzen. Dabei können die in der städtebaulichen Planung zu Grunde gelegten Orientierungswerte nach DIN 18005 als Anhalt dienen.“

Diese Bitte des Bundesrats verdeutlicht, dass schon im Jahr 1989 die heute immer noch angewendeten Methoden der 16. BImSchV als nicht zeitgemäß und realitätsfern bewertet wurden.

Daraus folgt, dass eine Anwendung der Schall 03 rechtswidrig ist, weil sie unbestritten nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Möglicherweise wäre die Anwendung der aktuellen Fassung der TA Lärm (1998) akzeptabel. Diese stellt konsequent (unter Beibehaltung der bisherigen Richtwerte) auf den Grundsatz des akzeptorbezogenen Immissionsschutzes ab, wie ihn das Bundesimmissionsschutzgesetz schon immer statuiert hatte. Seitdem müssen sich mehrere auf einen Immissionsort einwirkende Betriebe das insgesamt zur Verfügung stehende Lärmkontingent teilen.

Es gibt keinen vernünftigen Grund, das beim Verkehrslärmschutz anders zu regeln. Denn § 41 Abs. 1 BImSchG fordert nichts anderes für Bau und wesentliche Änderung von Verkehrswegen.

Die kumulativen Belastungen, zu denen sich die Vorhabensträgerin (Deutsche Bahn) aufgrund der 16. BImSchV berechtigt sieht, verstoßen deshalb zum Nachteil aller Bahnanlieger – auch zu unserem Nachteil - gegen den Grundgedanken des Gesetzes, dem die die Verordnung dienen soll. Der Verstoß gegen höherrangiges Recht, macht eine vollkommen neue Lärmschutzberechnung auf der Grundlage der anerkannten Regeln der Technik notwendig.

Schon deshalb ist der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen.

bb) Fehlerhafte Anknüpfungstatsachen zur Berechnung

Die Grundlagen der Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung des Beurteilungspegels am jeweiligen Immissionsort an den Gebäuden sind in den Unterlagen der Antragstellerin nicht enthalten. Sie können daher auch nicht auf ihre Richtigkeit hin fachlich überprüft werden. Diese Grundlage müssen - wie bei jedem Gutachten eines Sachverständigen - transparent und nachvollziehbar und überprüfbar dargestellt sein. Nur so können die Grundlagen der schalltechnisch relevanten Auswirkungen auf das Plangebiet ermittelt und bewertet werden. Es erfolgt weder ein Verweis auf die Art und Weise der Berechnung noch werden auch nur ansatzweise die Grundlagen der Schallimmissionsberechnung dargestellt.

Auch deshalb ist der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen.

cc) Unschlüssige Berechnungsergebnisse

Die Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen hat nach Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung, kurz 16. BImSchV, zu erfolgen. Die Anlage 2 der 16. BImSchV verweist für nicht-gerade und räumlich veränderliche Ausbreitungsbedingungen, also zB eine Kurve im Emissionsbereich der Häuser auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, kurz Schall 03. Die Richtlinie Schall 03 dient der Berechnung des Beurteilungspegels beim Betrieb von Schienenfahrzeugen. Unter Berücksichtigung verschiedener Eingangsparameter wie beispielsweise den verschiedenen Zugarten, Bremsbauarten, Zuglängen und Geschwindigkeiten bei der Berechnung des Emissionspegels sowie weiteren Einflüssen wie Schallschutzwänden, Schallschutzwällen und Reflexionen bei der Schallausbreitungsberechnung wird der Pegel am Immissionsort ermittelt. Die Richtlinie Schall 03 und die umfangreichen Eingangsparameter zur Berechnung des Beurteilungspegels werden im Erläuterungsbericht (Anlage 15.1) wie auch in den weiteren Dokumenten nicht dargestellt.

Selbst bei oberflächlicher Durchsicht fallen diese unplausiblen und damit falsche Berechnungsergebnisse auf.

dd) Veralteter Planstand

Wie bereits o.a. fehlen ganze Baugebiete mit Neubauten in den Planunterlagen. Die den Berechnungen zu Grunde liegenden Karten stammen aus dem Jahr 2006. Selbst wenn sie – wie die DB auf Nachfrage erklärt hat- durch Überflüge 20111 überarbeitet worden sind, wäre das ein Planungsstand, der nicht aktuell ist.

Schon allein deshalb ist der Antrag zurückzuweisen.

ee) Sachliche inhaltliche Fehler

Der Antrag weist eine Reihe von weiteren fachlichen Fehlern auf. So wird der Zuschlag für Bahnübergänge nur mit 3 dB statt der in der Richtlinie Schall 03 unter Ziffer 5.7 vorgegebenen 5 dB berücksichtigt. Komplett unberücksichtigt wird der Einfluss von Kurven, der nach Ziffer 5.8 mit einem Zuschlag von bis zu 8 dB zu berücksichtigen wäre. Zumindest muss eine Begründung erfolgen, warum dieser Zuschlag nicht angewendet wurde.

Im „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“ des Eisenbahnbundesamt, im Folgenden kurz EBA-Umweltleitfaden genannt, werden unter Ziffer 4.2.6 „Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen“ eine Reihe von Hinweise angeführt. Unter Ziffer 4 „Kosten-Nutzen-Analyse, Schallschutzkonzept“ wird beschrieben, dass die Kosten-Nutzen-Analyse in Tabellenform darzustellen ist. Dies erfolgt in den ausgelegten Planunterlagen unvollständig. Es fehlt beispielsweise die geforderte Angabe der Anzahl der Nutzungseinheiten mit Pegeln von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts wie auch Anzahl der Nutzungseinheiten, an denen die Prognosepegel die Werte der Vorbelastung von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten.

Es fehlen weiterhin die im EBA-Umweltleitfaden genannten Angaben zur

- Lage, insbesondere der jeweiligen Höhe und Lage der Immissionsorte
- Topographie der vorhandenen Situation wie auch der zukünftigen Situation nach Durchführung der Baumaßnahme (geänderte Höhenlagen, Lärmschutzwände, Neubau Gleisbett sind nicht berücksichtigt).

Das alles sind schwerwiegender Mängel der schalltechnischen Untersuchung.

Auch deshalb ist der Antrag zurückzuweisen.

ff) Fehlerhafter Prognosezeitraum

Der Prognosezeitraum muss zumindest 10-20 Jahre betragen und zwar ab Beginn der Inbetriebnahme der Strecke. In der Bundesratsdrucksache 661/89 vom 27.11.89 heißt es zur Begründung der 16. BImSchV auf Seite 37:

„Die Prognosewerte werden im Allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht. Der berechnete Beurteilungspegel ist daher in der Regel für die Betroffenen günstiger als ein gemessener Pegel.“

Im „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“ des Eisenbahnbundesamt wird auf Seite 77 als

möglicher Mangel einer schalltechnischen Untersuchung benannt, dass die Streckeninbetriebnahme erst nach Ablauf des Prognosehorizonts liegt.
Alle das sind schwerwiegende Mängel der schalltechnischen Untersuchung.

Der Planfeststellungsantrag ist deshalb zurückzuweisen.

gg) Fehlende Außenbereiche

Die Auswirkungen des Lärms in Außenbereichen werden vollkommen ignoriert.

Dies ist ein schwerwiegender Mangel der schalltechnischen Untersuchung.

Der Planfeststellungsantrag ist deshalb zurückzuweisen.

hh) Aussagen zum Infraschall fehlen

Unbestritten wirkt Infraschall auf den Menschen sowohl aural (auf das Ohr) als auch extraaural (auf andere Organe). Er wirkt auch auf das vegetative Nervensystem und ist so Ursache verschiedenartigster Unzuträglichkeiten. Diese reichen von erheblicher Belästigung bis hin zur Gesundheitsschädigung. Erhebliche Belästigungen können auch bei Pegeln nahe an der Hörschwelle und darunter auftreten.

Die Wirkungen auf Gebäudeteile reichen von Körperschall über sekundären Luftschall bis hin zu spürbaren Vibrationen von Gebäudeteilen (Fenstern, Türen) und Einrichtungsgegenständen („Gläserklirren“). Diese allgemein bekannten Effekte decken sich mit denen, die viele Bewohner Oldenburgs regelmäßig berichten. Solche Effekte treten also offenbar nicht nur infolge von Erschütterungen sondern auch infolge von Infraschall auf.

Eine besondere Rolle (bei Infraschall und bei Erschütterungen) spielen nichtlineare Effekte von schwingungsfähigen Bauteilen. Schwingungsfähige Systeme werden üblicherweise (zur Vereinfachung der mathematischen Behandlung) als linear, also harmonisch schwingend, betrachtet (Beispiele: Mathematisches Pendel, Schraubenfeder mit angehängter Masse, schwingender Stab, schwingende Saite). Diese Vereinfachung gilt aber nur näherungsweise und nur bei geringen Auslenkungen. Bei größeren Auslenkungen wird das Verhalten nichtlinear. Das hat zur Folge, dass Harmonische der Grundschiwingung (Oberschwingungen) angeregt werden. So kann ein Infraschallereignis zu einer hörbaren, also tonalen Schwingung transformiert werden.

Aussagen zu diesem Komplex fehlen vollständig.

Auch deshalb ist der Antrag zurückzuweisen.

ii) Fehlende Qualifikation der Schallgutachterin

Die Qualifikation der ausführenden Firma A.I.T. GmbH zur Anfertigung schalltechnischer Untersuchungen muss bezweifelt werden. Die Firma ist ein „Ingenieurdienstleister mit den Kernkompetenzen Vermessung, Umweltplanung und Bauüberwachung“. Der Bereich Schalltechnik bzw. Immissionsschutz wird dabei nicht benannt. Eine Qualifikation als

öffentlich bestellter oder vereidigter Sachverständiger oder auch nur als Messstelle nach §26 BImSchG, ist nicht nachgewiesen.

Die Verwertbarkeit dieser Gutachten wird daher bestritten. Auch deshalb ist der Antrag zurückzuweisen.

d) Fehlerhafter Ansatz und fehlende Lösung zum Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

Im Antrag fehlt die gesetzlich gebotene Untersuchung zu den vom Betrieb der Strecke ausgehenden Erschütterungen. Insoweit kann die Antragstellerin sich nicht darauf berufen, dass das hier nicht erforderlich sei. Denn die Strecke wird wesentlich verändert, wie bereits o.a. (siehe dazu unter II 1)a)cc)).

Die grundsätzliche Ablehnung einer solchen Untersuchung belegt nicht nur die sehr oberflächliche Bearbeitung des Antrags, sondern auch die ignorante Einstellung der Antragstellerin zu den nachteiligen Folgen ihrer Planung.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind bei einer wesentlichen Veränderung einer bestehenden Strecke alle schädlichen Umwelteinwirkungen zu berücksichtigen und nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Dazu ist die technische Norm DIN 4150 heranzuziehen.

Soweit die Antragstellerin in ihrem Erläuterungsbericht meint, aus der Entscheidung des BVerwG vom 21.12.2010 (BVerwG 7 A 15.09 Ziff. 28) herauslesen zu können, dass dies für das hiesigen Planfeststellungsverfahren nicht anwendbar sei, ist das fehlerhaft, da im PFA 1 von einer wesentlichen Veränderung der Strecke auszugehen ist, die den entsprechenden Immissionsschutz erfordert.

Dass in unmittelbarer Nähe der Strecke – so das von der Stadt Oldenburg eingeholte Gutachten des SV-Büros Wüfel zum Gebäudekomplex Babenend 88a – massive Erschütterungen verursacht werden, die das Gebäude betreffen und die Bewohner unmittelbar und mittelbar über den so genannten Sekundärschall belasten, steht fest. Auf den Inhalt des Gutachtens sowie die dazu erfolgte Einwendung der Stadt Oldenburg wird verwiesen. Darüber hinaus sind aber auch in weiteren Abständen zur Strecke, insbesondere im Ziegelhofgebiet, bis zu einer Entfernung von 200 m zur Trasse massive Erschütterungen festzustellen. Dies hat seine Ursache in einer durchgehenden Tonschicht, die bis an die Fundamente der Gebäude herangeht und deshalb die Erschütterungen sehr gut weiter leitet. Der Antrag der DB lässt sowohl die Untersuchung dieser Immissionen als auch Lösungen zur Vermeidung dieser Probleme vermissen.

Das ist fehlerhaft.

e) Fehlerhafter Ansatz und fehlende Lösung zum Katastrophenschutz sowie zur Bewältigung von Unfällen und Katastrophen

aa) Fehlen der gebotenen Risikoanalyse

Der Antrag der DB ist schon allein wegen des Fehlens einer Risikoanalyse unbegründet. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, insbesondere die Verwirklichung ausreichender Maßnahmen für den Fall eines Unfalls mit Gefahrgut (z.B. Löschwasserversorgung, Zugänglichkeit der Strecke u.s.w.), ist zwingend nachzuweisen. Damit besteht auch in diesem Planfeststellungsverfahren die Verpflichtung, den bestehenden Risiken auch konkret

nachzugehen. Siehe dazu die Entscheidungen BVerfG vom 21.01.2009, AZ 1 BvR 2524/06 und BVerwG, vom 14.03.13 - 7 C 34-11.

bb) Bestehendes Gefahrenpotentials

Schon die vorhandene Bahnstrecke weist durch ihre Beschaffenheit, zahlreiche Weichen, Einmündungen, Langsamfahrstellen, Brücken und Kurven ein nicht unerhebliches Potential für Unfälle auf. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der Einwendung der Stadt Oldenburg sowie das Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Kümmerer vom 16.6.2013, das ich in Bezug nehme.

(siehe <http://www.ibo-oldenburg.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/06/Gutachten-Bi-OL-19-06-2013.pdf>)

cc) Erhöhung des Gefahrenpotentials durch Ausbau

Durch die geplante Ertüchtigung der Strecke werden die Geschwindigkeiten bei Güterzüge auf 100 km/h und bei Personenzüge auf 120 km/h erhöht. Weiter wird mit einem deutlichen Anstieg der Zugzahlen gerechnet. Durch Erhöhung der Geschwindigkeiten und der Zugbewegungen steigt auch das Unfallrisiko.

Schon jetzt werden, wie o.a., durch die dichte besiedelte Stadt täglich Gefahrgüter transportiert.

Durch die zu erwartenden Containerzüge wird sich das Gefahrenpotential noch einmal durch zusätzliche Gefahrgutanteile mit toxischen, explosiven oder atomaren Stoffen deutlich erhöhen.

Bei der mit dem PFA 1 vergleichbaren Hinterlandanbindung des Hafens von Rotterdam, der Betuweroute, geht der Geschäftsführer der Keyrail Sjoerdsma davon aus, dass bis zu $\frac{3}{4}$ der Züge Gefahrstoffe transportieren. Im Gegensatz zur Hinterlandanbindung des JWP wurde dort jedoch, bereits vor Planungsbeginn der Betuweroute, die NIBRA (Niederländisches Institut für Brand – und Katastrophenbekämpfung) mit der Erstellung eines umfassenden Sicherheitskonzeptes beauftragt. Die Forderungen wurden anschließend in den Bauplänen berücksichtigt.

dd) Gefährdung der Bevölkerung bei Gefahrgutunfällen in Oldenburg

Bei einem möglichen Gefahrgutunfall auf der Stadtstrecke sind nicht nur die unmittelbaren Bahnanlieger gefährdet, sondern große Teile der Oldenburger Bevölkerung. Sie sind – ohne das vorliegende Unfall- und Katastrophenkonzept- den Auswirkungen von brennenden Gefahrgutzügen, Explosionen von Kesselwagen und Ausbreitung von Schadstoffwolken schutzlos ausgeliefert. Wegen fehlender Vorwarnzeiten wird es dann zu zahlreichen Opfern unter der Bevölkerung kommen, da eine rechtzeitige Evakuierung durch die Nähe zur Bahntrasse nicht möglich ist.

ee) Fehlen bzw. unzureichende Zugänge zur Strecke und zu den Rettungswegen

Der PFA 1 wird im Stadtgebiet beidseitig mit überwiegend 4m hohen Lärmschutzwänden versehen. Der Bereich von Bau-km. 100,0 bis Bau-km 103,8 verläuft die Bahn zusätzlich auf einem Damm von 4m bis 6m Höhe. Dadurch erhält die gesamte Stadtstrecke durch diese schwierige Erreichbarkeit den Charakter eines Bahntunnels.

Die im PFA 1 geplanten Zugänge zum Bahnkörper und zu den Rettungswegen erfüllen zwar formal die Bedingungen der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes

an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ in Bezug auf die eingehaltenen Abstände zwischen den Zugängen. Diese Richtlinie ist jedoch fragwürdig und mangelhaft, da sie weder dem aktuellen Stand des technisch möglichen noch vor allem dem Erforderlichen entspricht.

Das vorliegende Fluchtwegekonzept ist, gemessen an den konkreten Örtlichkeiten vor allem deshalb mangelhaft, weil es die einsatz-taktischen Bedürfnisse der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes und den Verlauf der Trasse innerhalb der dichten Bebauung mit zum Teil mehreren Hintergrundstücken nicht genügend berücksichtigt. Es genügt nicht Fluchtwege da zu bauen, wo es nach der Topographie und Bebauungslage möglich ist, sondern es muss dort gebaut werden, wo es erforderlich ist. Dazu sind die Kriterien:

- 3.1 Abstände zwischen den Fluchttüren / Zugängen
- 3.2 Qualität d.h einsatztaktische Anforderungen an die Zugänge

maßgeblich, hier jedoch nicht beachtet.

ff) Inakzeptabel große Abstände zwischen den Zugängen

Die zum Teil sehr großen Entfernungen zwischen den Zugängen, die nur knapp unter der fragwürdigen 1000m-Grenze bleiben, bereiten den Einsatzkräften im Unglücksfall erhebliche Probleme und wirken sich negativ auf den Lösch- und Rettungseinsatz aus. Teilweise kommen noch zusätzliche größere Entfernungen von der Straße bzw. den Einsatzfahrzeugen bis zur Fluchttür (z.B. 65 m beim Zugang Nr. 10 Gabelweg) hinzu.

Daraus ergeben sich für den Notfalleinsatz folgende konkrete Probleme:

1. erschwerte Erkundung und Lagefeststellung durch die langen Fußwege und die durch die Lärmschutzwände versperrte Einsicht.
2. lange Flucht- / Evakuierungswege für die betroffenen Reisenden
3. lange Wege beim Transport von Verletzten bis zu den Rettungswagen
4. lange Wege beim Transport von Rettungsgeräten / -material
5. der Aufbau einer Löschwasserversorgung über große Entfernungen

Die gelben Markierungen zeigen – als Beispiel - die besonders problematischen Bereiche der vorgeschlagenen Rettungswege.

Zugang 1	km 0,885	0 m	bahnlinks	Brüderstr.	Treppe	
Zugang 2	km 1,279	424 m	bahnlinks	Parkplatz SWO	Treppe	
Zugang 3	km 2,271	954 m	bahnlinks	Melkbrink	Weg / Treppe	ca. 25 m
Zugang 4	Km 2,820	587 m	bahnrechts	An der Südbäke	Weg / Treppe	ca. 45 m
Zugang 5	Km 3,815	995 m	bahnrechts	Bahnweg	ebenerdig	ca. 15 m
Zugang 6	Km 4,290	475 m		BÜ Bürgerbuschweg	ebenerdig	
Zugang 7	Km 5,108	818 m	bahnrechts	Kortjanweg	ebenerdig	ca. 45 m
Zugang 8	Km 5,569	461 m		BÜ Stadtrand	ebenerdig	
Zugang 9	Km 6,024	455 m		BÜ Karuschenweg	ebenerdig	
Zugang 10	Km 6,730	711 m	bahnlinks	Gabelweg	ebenerdig	ca. 65 m
Zugang 11	Km 7,213	478 m		BÜ Am Strehl	ebenerdig	

Zusätzlich wird die Situation dadurch verschärft, dass nur bahnrechts ein Rettungsweg von 0,8 m vorgesehen ist, auf dem die gesamte Einsatzlogistik in beiden Richtungen erfolgen muss. Damit sich Einsatzkräfte begegnen können, ist aber eine **Mindestbreite** von 1,30 m erforderlich.

Durch all diese Erschwernisse - lange Fußwege - haben die Einsatzkräfte deutlich schneller die Grenze ihrer physischen Belastbarkeit erreicht! Dies gilt besonders, wenn unter Atemschutz und Vollschutzanzug gearbeitet werden muss.

Das folgende Fallbeispiel im Stadtteil Ofenerdiek verdeutlicht die Probleme beispielhaft:

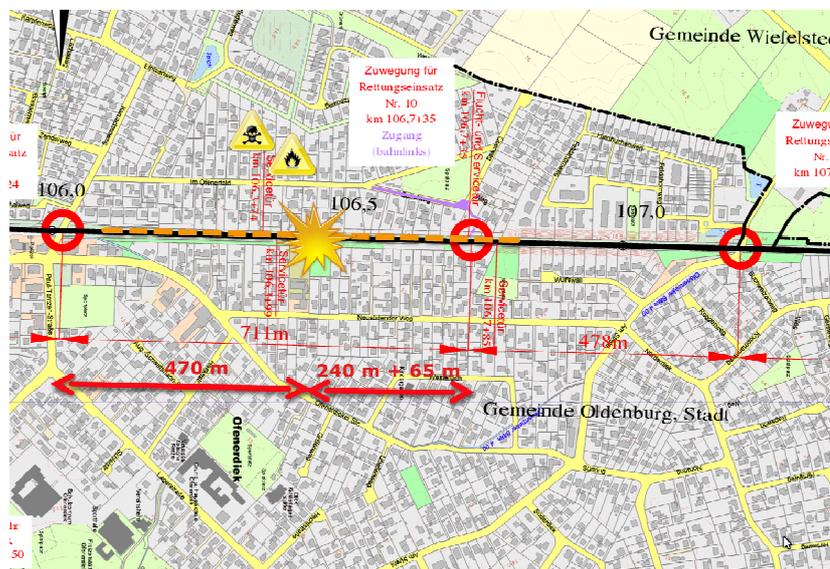
Der angenommene Unfall hat sich bei Bahn-km 106,4 zwischen den Zugängen Nr. 9 und Nr.10 ereignet. Die Entfernung zwischen den Zugängen beträgt 711 m. Die Einsatzkräfte müssen mindestens folgende Entfernungen zum Unfallort zurücklegen:

- vom Zugang Nr.9 BÜ Karuschenweg 470 m
- vom Zugang Nr. 10 Gabelweg mindestens 65m bis zur Fluchttür und dann weitere 240 m auf dem Gleis bzw. Rettungsweg, also insgesamt 305 m.

gg) Ungeeignete Zugänge – fehlende Rettungsplätze

Geeignete Zugänge für den Rettungseinsatz müssen aus einsatztaktischer Sicht folgende Kriterien erfüllen:

- ungehinderter Zugang zu den Gleisen,



- gute Erreichbarkeit von öffentlichen Straßen, kurze Fußwege zur Fluchttür bzw. nach Möglichkeit An- und Abfahrt getrennt
- Platz zum Aufstellen zahlreicher Einsatzfahrzeuge
- Rettungsplätze zum Einrichten einer Verletztensammelstelle zur Sichtung und Notversorgung
- Platz mit Wasseranschluss für eine Dekostelle zur Dekontamination der Einsatzkräfte nach Beendigung des Gefahrgut-Einsatzes.

- Entnahmestelle zur ausreichenden Lösch- und Kühlwasserversorgung

Die Untersuchung der Zugänge anhand der Pläne und vor Ort hat ergeben, dass die Zugänge diese Kriterien nur teilweise erfüllen, mithin mangelhaft sind. Meist fehlen ständig verfügbare Rettungsplätze oder die Löschwasserversorgung ist nicht ausreichend. Keiner der angegebenen Zugänge erfüllt diese Kriterien gut!

- n

Zugang	Bahn-km		Zugang zur Fluchttür	Entfernung Strasse / Fluchttür
1	0,89	Brüderstr.	Treppe	Anfahrt Peterstr., Abfahrt über Brüderstr. möglich, wenig Stellfläche in unmittelbarer Nähe, Parkplätze, Brüderstr, Pferdemarkt oder 91er Str. die aber werktags stark genutzt werden,
2	1,28	Parkplatz SWO	Treppe	Anfahrt über Auguststr. - Abfahrt über die Ziegelhofstr. größere Parkplatzfläche des SWO unmittelbar vor der Fluchttreppe, werktags wenig genutzt, bei Trainingsbetrieb und Sportveranstaltungen belegt.
3	2,27	Melkbrink	Weg / Treppe	Anfahrt Alexanderstr./ Melkbrink – Abfahrt über Friedhofsweg, Zugang 25 m Fußweg, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge entlang der Straße, evtl. Nutzung der Parkplätze des Einkaufsmarktes (während der Geschäftszeiten besetzt)
4	2,82	An der Südbäke	Weg / Treppe	An- und Abfahrt über An der Südbäke, Wendekreis, Zugang zur Fluchttür ca. 45 m Fußweg, große Rasenflächen zwischen den Wohnblocks
5	3,82	Bahnweg	ebenerdig	Anfahrt über Feldstr./ Bahnweg, Bahnweg sehr eng, Zugang ungünstig im Kurvenbereich, Zugang zur Fluchttür ca. 15 m Fußweg, wenig Platz für Einsatzfahrzeuge, keine zusätzlichen Flächen
6	4,29	BÜ Bürgerbuschweg	ebenerdig	Anfahrt über Bürgerbuschweg, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge entlang der Straße, keine zusätzlichen Flächen
7	5,11	Kortjanweg	ebenerdig	An- und Abfahrt über Kortjanweg, enger Wendekreis, Zugang zur Fluchttür ca. 45 m Fußweg über Privateinfahrt, wenig Aufstellfläche für Einsatzfahrzeuge, keine zusätzlichen Flächen, weniger geeignet
8	5,57	BÜ Stadtrand	ebenerdig	Anfahrt über Am Stadtrand, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge entlang der Straße, evtl. Nutzung des Parkplatz edeka, (während der Geschäftszeiten durch Kunden-PKW besetzt)
9	6,02	BÜ Karuschenweg	ebenerdig	gut erreichbar, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge nur entlang der Straße, evtl. in größerer Entfernung als zusätzliche Fläche: Nutzung des Sportplatzes Paul Tantzen Str.
10	6,73	Gabelweg	ebenerdig	Anfahrt über Gabelweg, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge an der Straße, Zugang ca. 65 m Fußweg über Privateinfahrt, als zusätzliche Fläche Nutzung des großen Spielplatzes
11	7,21	BÜ Am Strehl	ebenerdig	Anfahrt über Am Strehl, Stellfläche für Einsatzfahrzeuge nur entlang der Straße, als zusätzliche Fläche evtl. angrenzende Weide jedoch nur bedingt nutzbar, da sehr feucht

- Platz zum Aufstellen der Einsatzfahrzeuge
- Rettungsplätze zum Einrichten einer Verletztensammelstelle zur Sichtung und Notversorgung
- Platz mit Wasseranschluss für eine Dekostelle zur Dekontamination der Einsatzkräfte nach Beendigung des Gefahrgut-Einsatzes.
- Entnahmestelle zur ausreichenden Lösch- und Kühlwasserversorgung

Die Untersuchung der Zugänge anhand der Pläne und vor Ort hat ergeben, dass die Zugänge diese Kriterien nur teilweise erfüllen. Meist fehlen ständig verfügbare Rettungsplätze oder die Löschwasserversorgung ist nicht ausreichend. Keiner der angegebenen Zugänge erfüllt diese Kriterien gut.

hh) Inakzeptable Zeitverzögerungen zur notwendigen Erdung der Fahrdrähte

Zahlreiche hier vorliegende Einsatz- und Erfahrungsberichte von Gefahrgutunfällen im Bereich der Antragstellerin belegen unverantwortliche Verzögerungen bis zum Eintreffen des DB Notfallmanagers und der dann erforderlichen Erdung der elektrischen Fahrdrähte. So konnten zB in Bad Münde 2002 und Müllheim 2011 anwesenden Einsatzkräfte die Unglücksstelle betreten, nachdem diese freigeschaltet war und die Erdung erfolgt war. Dies hat wesentlich länger als die vorgesehenen 30 Minuten gedauert, die ohnehin zu lang sind. Besonders bei Gefahrgutunfällen ist vollkommen inakzeptabel, dass über eine längere Zeit giftige Gase durch ein Leck ausgetreten können oder sich explosive Gemische bilden, die sich bei einem Brand, z.B. eines Kesselwagens, so stark erhitzen, dass eine Explosion (BLEWE) erfolgt. Die Feuerwehr muss hier sofort die erforderliche Kühlung durchführen können. Besonders unmittelbare Anlieger sind anderenfalls höchst gefährdet, was vermeidbar wäre.

ii) Inakzeptable Zeitverzögerungen zur notwendigen Übermittlung der Gefahrgutlisten.

Ein gleiches Problem besteht in der nicht hinreichend schnellen Übermittlungen der Listen über die transportierten gefährlichen Güter. Es nützt nichts, wenn diese Listen im Führerstand eines verunglückten Zuges sind, dessen Führerstand unfallbedingt zerstört ist oder nicht zugänglich ist. Moderne Technik, Vorhalten der Listen sowie Zugbewegungen im Internet erscheint nicht nur geboten, sondern ohne weiteres machbar. Der Gefahrguteinsatz bedarf zunächst der Analyse des möglicherweise austretenden Stoffes, weil davon die erforderlichen Maßnahmen abhängen.

kk) Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge zur Minimierung der Unfallrisiken

Der PFA 1 sieht lediglich die Beseitigung eines höhengleichen Bahnüberganges vor. 16 weitere höhengleichen Bahnübergänge verbleiben in Oldenburg, allein auf dem Bauabschnitt des PFA 1 vier, (Straßenkreuzungen Strehl, Karuschenweg, Stadtrand und am Bürgerbusch). Alle Übergänge werden in die elektronischen Stellwerkstechnik integriert und von der Betriebszentrale Hannover bedient und fernüberwacht.

Es liegt auf der Hand, dass schienengleichen Bahnübergängen erhöhte Unfallrisiken haben, da hier Verkehre queren. Mit der beantragten Erhöhung Geschwindigkeiten und Achslasten steigt das Unfallrisiko erheblich. Bremswege sind länger, Reaktionszeiten verbleiben jedoch auf dem alten Niveau. Eine Videoüberwachung allein kann nicht verhindern, dass ein mit 100 km/h fahrender Güterzug noch rechtzeitig anhalten kann, wenn sich auf dem BÜ ein Hindernis, z.B. ein liegengebliebenes Auto, befindet. Der Zeitraum vom Schließen der Halbschranke bis zur Durchfahrt des Zuges ist am BÜ Bürgerbuschweg schon jetzt sehr kurz, nach eigenen eigene Feststellungen ca. 15 sec.

f) Fehlender Ansatz zum Schutz von Grund- und Trinkwasser

aa) Falsche Angaben zu Lage und Fließrichtung des Trinkwassers an der Bahn

Die Bahnstrecke grenzt ab Streckenkilometer 5.1 bis km 6.7 auf ca. 1,6 km direkt an das die Zone IIIA des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebiets Alexandersfeld. Ab km 6,7 bis km 9... grenzt die Bahnstrecke an das Trinkwasserschutzgebiet IIIB.

Das Wasserwerk Alexandersfeld stellt mit einer Jahresförderung von ca. 2,5 Mio m³ etwa 15% der Trinkwasserversorgung für Oldenburg sicher (Belling/Hoffmann 1996 , Verkehr und Wasser in Oldenburg) Die dazu gehörigen Trinkwasserentnahmebrunnen befinden sich an der Alexanderstraße in einer Entfernung von 1,4 km grundwasserabstromig zur Bahntrasse.

Im PFA1-Erläuterungsbericht ist die Grundwasserfließrichtung in nordöstlicher Richtung angegeben. **Dies ist falsch.** Denn der natürliche Grundwasserstrom fließt unter Berücksichtigung der morphologischen und hydrogeologischen Randbedingungen in südwestlicher Richtung.

bb) Unmittelbare Auswirkungen dieses Fehlers

Bei Störung der natürlichen Grundwasserfließrichtung durch eine Grundwasserentnahme bildet sich ein sogenannter „Entnahmetrichter“ und der natürliche Grundwasserstrom wird in Richtung der Entnahmestelle umgelenkt. Damit ist ein Grundwasserzustrom von der Bahntrasse direkt zum Wasserwerk zu verzeichnen

Das heißt:

Im Falle einer Grundwasserkontamination nach einem Gefahrgutunfall auf der Bahntrasse bewegt sich kontaminiertes Grundwasser direkt auf das Wasserwerk zu.

Dieser Umstand wird in den Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt.

Bei Betrachtung der Geometrie des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes wird darüber hinaus Folgendes deutlich:

Die Ausdehnung des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes umfasst nicht das gesamte Wassereinzugsgebiet.

Das Wassereinzugsgebiet für eine Trinkwasserentnahme ist naturgemäß abhängig von den hydrogeologischen Gegebenheiten im Untergrund und sollte in seiner Gesamtheit durch ein

Trinkwasserschutzgebiet mit entsprechenden Auflagen vor schädlichen Einflüssen geschützt werden.

Die Dimensionierung des Trinkwasserschutzgebietes für das Wasserwerk Alexandersfeld richtet sich, wie aus der Kartendarstellung ersichtlich, offensichtlich nicht nach den hydrogeologischen Gegebenheiten, sondern orientiert sich im nordöstlichen Bereich am Verlauf der Bahntrasse.

Die Nichteinbeziehung der Bahntrasse in das Trinkwasserschutzgebiet erfolgte nicht unter Berücksichtigung hydrogeologischer Gegebenheiten sondern bezweckte die Sicherung des Bestandschutzes für die Bahnlinie.

Gemäß den Angaben zum k_f -Wert (Durchlässigkeitsbeiwert) für den sandigen Grundwasserleiter von $5 \cdot 10^{-4}$ bis $5 \cdot 10^{-5}$ m/s ist im Wassereinzugsgebiet der Trinkwasserbrunnen Alexandersfeld mit Grundwassergeschwindigkeiten in der Größenordnung von 10 m pro Tag zu kalkulieren. Im Bereich des Absenkungstrichters im Nahbereich rund um die Trinkwasserentnahmebrunnen steigert sich die Fließgeschwindigkeit erheblich, da zumindest hier kiesige Sedimente mit k_f -Werten in der Größenordnung von 10^{-4} bis 10^{-3} m/s vorherrschen (Bellin/Hoffmann aaO).

Somit ist bei einer Havarie an der Bahnstrecke (z.B. im Bereich km 5.1) mit Eintritt von wassergefährdenden Flüssigkeiten in den Grundwasserleiter mit der Ankunft der Schadstoffkontaminationsfahne an den Trinkwasserbrunnen schon ca. 20 Wochen (ca. 4,5 Monate) nach dem Schadenseintrittstermin zu besorgen.

Bereits geringe Schadstoffgehalte (z.B. 0,005 mg Vergaserkraftstoff je Liter) machen das Grundwasser für eine Nutzung unbrauchbar. Dies entspricht bei Eintrag des Inhalts eines Tankwagens einer Trinkwassermenge von 4,8 Mio m³ (etwa die zweifache Jahresförderung des Wasserwerkes).

cc) Verheerende Folgen für die Bevölkerung

Eine Kontamination des Grundwassers im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Alexandersfeld würde ein Ende der Versorgungssicherheit für die Stadt Oldenburg in Bezug auf die Lebensgrundlage Trinkwasser bedeuten.

Da das Trinkwasser aufgrund seiner derzeitigen hohen Qualität – mit Ausnahme einer Enteisung – vor der Einspeisung in das örtliche Trinkwassernetz keine weitergehende Behandlung benötigt, ist der Wasserwerksbetrieb für eine schadstoffmindernde Aufbereitung des geförderten Grundwassers nicht ausgerüstet und müsste schlimmstenfalls den Betrieb bis zur betriebsfertigen Installation einer Wasseraufbereitungsanlage einstellen.

Eine schadstoffmindernde Grundwasseraufbereitung ist technisch zwar durchführbar, jedoch aufwändig und kostenintensiv.

Darüberhinaus ist die Planung und Installation einer entsprechenden Aufbereitungsanlage in dem – nach einem Schadenfall bis zum Eintreffen der Schadstofffahne an den Trinkwasserentnahmebrunnen – zur Verfügung stehenden Zeitrahmen erfahrungsgemäß nur schwer durchführbar. Ein Verzicht auf die Wasserversorgung aus dem Wasserwerk Alexanderfeld ist – auch für kurze Zeit - nicht möglich, da die Wasserförderung der Wasserwerke in Sandkrug und Donnerschwee nicht mehr gesteigert werden kann.

Eine Schaffung weiterer Versorgungsmöglichkeiten ist im Oldenburger Stadtgebiet aufgrund der hydrogeologischen Situation im Stadtgebiet nicht möglich ([4] Seiten 100 ff).

Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg nimmt auch die Anzahl und Menge der Gefahrguttransporte zu. Damit wächst – auch bei Anwendung anspruchsvoller Sicherheitskonzepte – die Wahrscheinlichkeit von Havarien mit Austritt von Gefahrstoffen.

dd) Folgen für den Boden

Insbesondere im dicht besiedelten Stadtgebiet ist bei Unfällen mit unabsehbaren Folgen für die mit erheblichen, nicht wiedergutmachenden Schäden für Bevölkerung, Boden und

Grundwasser zu rechnen. In diesem Zusammenhang besteht in erster Linie auf die Gefahr einer Boden- und Grundwasserkontamination durch austretende flüssige Gefahrstoffe.

Dieses Szenario ist weder im Erläuterungsbericht zum PFA1 noch in der öffentlichen Diskussion bisher angesprochen worden.

Erfolgt nach einer Havarie eine Freisetzung flüssiger Gefahrgüter innerhalb des Gleiskörpers, ist eine schnelle Ausbreitung innerhalb des gut wasserleitenden Unterbaus sowie den Verläufen unterirdischer Nachrichten- und Versorgungskabel, Entwässerungsrinnen, Drainageleitungen usw. gegeben. Die lehmige Bodenüberdeckung des Grundwasserleiters bietet im Falle eines Eintrages von flüssigen Schadstoffen (z.B. Vergaserkraftstoffen oder Mineralölkohlenwasserstoffen wie z.B. Dieselmotorenkraftstoff oder Heizöl) erfahrungsgemäß nur einen theoretischen Grundwasserschutz. Dem Verfasser ist aus seiner täglichen Praxis hinlänglich bekannt, dass nach Schadensfällen - zum Beispiel mit Austritt von Heizöl EL (Extraleicht) oder Dieselmotorenkraftstoff - auch in schlecht grundwasserleitenden Böden („Grundwasserstauern“) mit k_f -Werten (Durchlässigkeitsbeiwerten) von 10^{-7} bis 10^{-10} m/s auf natürlichen Wegsamkeiten (Wurzelgänge von Bäumen, Grabgänge von Tieren usw.) vertikale Ausbreitungsgeschwindigkeiten von mehreren Metern pro Tag auftreten. Die Ausbreitung erfolgt hierbei sowohl vertikal durch die Schwerkraft sowie auch lateral durch kapillare Kräfte und ist vollkommen unabhängig vom Vorhandensein von Sickerwässern.

ee) Gefahren für private Brunnen

Die zusätzliche Gefahr einer unmittelbaren Grundwasserkontamination nach einem Gefahrstoffunfall besteht über künstliche Wegsamkeitspfade z.B. an zahlreichen privaten Brunnen der direkten Bahntrassenanlieger. Die Brunnen werden in erster Linie zur Gartenbewässerung genutzt und wurden oft durch die Grundstückseigentümer in Eigenleistung mehr oder weniger fachgerecht erstellt. Eine zuverlässige hydraulische Trennung zwischen Oberfläche und Grundwasserleiter (z.B. durch eine Tonsperre o.ä.) im Ringraum um den Brunnenausbau besteht erfahrungsgemäß häufig nicht. Die Standorte der vorhandenen Brunnen sind erfahrungsgemäß nirgends vollständig dokumentiert so dass eine zeitnahe Gefährdungsabschätzung erheblich erschwert wird. Unmittelbar nach einem Unfall mit grundwassergefährdenden Gefahrstoffen sind zur Schadenseingrenzung Sanierungsmaßnahmen angezeigt. Als Sofortmaßnahme wird allgemein ein Austausch des kontaminierten Bodens durchgeführt. Schon bei einem kleineren Havariefall, bei dem „nur“ ein Tankwagen mit 30.000 l flüssigen Gefahrstoffen (z.B. Heizöl EL oder Vergaserkraftstoffe) so geschädigt wird, dass die Gefahrstoffe auslaufen und in den Boden eindringen, bevor Sofortmaßnahmen durch die Feuerwehr erfolgen können, fallen kontaminierte Böden in der Größenordnung von mehr als 2.000 Tonnen (bei einem Durchschnittsgehalt von 10.000 mg Gefahrstoff je kg Bodensubstanz) an.

g) Fehlerhafter Umweltverträglichkeitsstudie

In der UVS heisst es:

"Die Bestandsermittlung ist wesentliche Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Umweltverträglichkeitsstudie. Sie stellt die Voraussetzung für die Bewertung der Schutzgüter hinsichtlich ihrer Funktion, Qualität und Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts dar." (S. 19)

"Im Jahr 2009 und teilweise auch 2010 wurden aktuell und umfassend in mehrmonatigen Kartierungen für insgesamt zwei Artengruppen (Fledermäuse,

Avifauna (Rast- und Brutvögel)) in den PFA 1 - 6 Bestandserhebungen durchgeführt. Diese Untersuchungsergebnisse wurden mit Daten aus bestehenden Informationsquellen (s. Quellenverzeichnis) kombiniert und ergänzt." (S. 340)

Trotzdem folgen die Gutachter aber nicht ihren eigenen Vorgaben. Deswegen liegt ein systemischer Fehler vor, der Begutachtung wertlos macht. Dazu mag auf S. 56 der UVS hingewiesen werden:

"Hausgärten wurden i. d. R. nicht auskartiert. Ausnahmen bilden ein Obst- und Gemüsegarten (PHO) in Oldenburg-Dietrichsfeld und ein Hausgarten mit Großbäumen (PHG) in Oldenburg-Ofenerdiek. Von strukturarmen Kleingartenanlagen (PKA) in Oldenburg-Bürgerfelde ragen nur geringe Teile in den östlichen Randbereich des Kartierraums." (S. 56)

Trotzdem geht die UVS davon aus, dass alle relevanten Tier- und Pflanzenbestände erfasst sind:

"Im Rahmen des Scoping-Termins vom 08.12.2008 wurden Untersuchungsgebiet und -aufwand bzgl. der zu untersuchenden faunistischen Artengruppen festgelegt. Fledermäuse, Brut- und Gastvögel wurden flächendeckend im Bereich der PFA 1 bis PFA 6 im Jahr 2009 (Gastvögel zusätzlich auch 2010) erfasst. Amphibien, Reptilien sowie Heuschrecken, Libellen und Tagfalter mit Widderchen wurden nur auf ausgewählten, exemplarischen Probestellen im Bereich der eingleisigen Streckenabschnitte des PFA 2 und PFA 3 im Jahr 2009 erfasst. Artgruppenspezifisch wurden auch Bestandsdaten aus anderen Quellen ausgewertet. Details sind der im Folgenden aufgeführten jeweiligen Artengruppe zu entnehmen." (S. 108)

Auch wenn damit schon der Wert der Untersuchung in Frage steht, soll trotzdem noch auf einzelne weitere Detailfehler hingewiesen werden, so zB auf Ungenauigkeiten, wie fehlende Fundstellen, fehlende Zahlenangaben, irreführende Ortsangaben (S. dazu S. 20, 21, 23, 30, 31, 47, 56, 57, 113f, 207).

"Da die jeweiligen Planfeststellungsverfahren nicht nacheinander eingeleitet wurden, ist dabei für den PFA 1 der Stand vom 17.04.2013 ausschlaggebend, für den PFA 4 basieren die Aussagen auf dem Stand vom 15.01.2013 und bei den PFAs 2 und 3 ist die im August 2011 planfestgestellte Genehmigungsplanung relevant." (S. 19)

"Aufgrund der Fertigstellung der UVS im Juni bzw. Juli 2010 konnten die Ergebnisse der Batcorder-Erfassung für die PFA's 2 und 3 nicht mehr berücksichtigt werden." (S. 141)

Beides passt nicht zusammen.

Zudem sind die Erkenntnisgrundlagen nicht aktuell.

Weiter enthält die Studie gravierender methodischer Fehler, wie die folgende Darstellung zeigt:

zB Grundwasser:

Das Wasserschutzgebiet Alexandersfeld grenzt an die Trasse, ohne dass daraus Konsequenzen ersichtlich sind. Einzelheiten dazu siehe dazu wie vor.

zB Binnengewässer:

Die Stillgewässer werden entweder gar nicht erfasst (Gartenteiche der Privatgärten) oder sie werden als solche nicht hinreichend gewürdigt (Ofenerdiek) (S. 19, 53, 56, 161, 163, 171, 210, 213, 215, 285, 286, 345). Für die UVS gibt es nur zwei solche Teiche. Das führt dazu, dass angeblich "anlagebedingte Wirkungen wie die Beseitigung bzw. Verkleinerung eines Teiches oder Wiesentümpels ... durch das Vorhaben nicht zu erwarten [sind]" (S. 106). Zur Teichlandschaft Ofenerdiek siehe Dannapfel. Darüber hinaus hat das fatale Folgen für die Beurteilung der wasserlebenden Tiere (siehe dort).

zB Insekten:

Diese Tiergruppe wurde im gesamten PFA 1 überhaupt nicht untersucht. (S. 108)

"Die Erfassung der Heuschrecken beschränkt sich auf die PFA 2 und PFA 3, da dies im Rahmen des Scopingverfahrens vereinbart wurde." (S. 166)

"Die Erfassung der Libellen beschränkte sich auf die PFA 2 und PFA 3, da dies im Rahmen des Scopingverfahrens vereinbart wurde." (S. 171)

Solche Vereinbarungen sind unzulässig. Sie entwerten die Studie vollständig. Man kann doch nicht beschließen, dass es in bestimmten Bereichen zu untersuchende Tierarten gar nicht gibt.

Das hat zur Folge, dass ganze Populationen geschützter Tiere nicht erfasst wurden. Dementsprechend gibt es auch keine Vorkehrungen, die Planungen diesen Tieren anzupassen. (S. 108, 109, 137, 140, 141, 145, 148, 151, 152, 274, 281, 284, 286, 340, 342).

Im Bereich des PFA 1 gibt es nachweislich Aeschniden, Coenagrioniden, Tettigonia viridissima.

zB Amphibien:

"Amphibien, Reptilien sowie Heuschrecken, Libellen und Tagfalter mit Widderchen wurden nur auf ausgewählten, exemplarischen Probestellen im Bereich der einleisigen Streckenabschnitte des PFA 2 und PFA 3 im Jahr 2009 erfasst." (S. 108)

"Aufgrund der dichten Bebauung im Bereich des Stadtgebiets Oldenburg ist i. d. R. von einer geringen Bedeutung für die Amphibienfauna auszugehen." (S. 163)

Beide Sätze unhaltbar. Insbesondere der zweite zitierte Satz ist unhaltbar. Es ist nicht nachzuvollziehen, wie erfahrene Gutachter solche Annahmen machen können. Sie müssten es aus Erfahrung wissen, dass solche Aussagen der Realität widersprechen.

Da die Privatgärten - und damit auch Gartenteiche nicht kartiert wurden, sind die Folgen verheerend. Nachgewiesen sind in diesen Teichen Populationen von Fröschen (*Rana temporaria*), Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) und Bergmolch (*Ichtyosaura alpestris*), sowie Erdkröte (*Bufo bufo*). Mitten durch mehrere Gartenteiche soll als Folge der unverzeihlichen Unkenntnis der Baustreifen zur Vernagelung der Böschungen geführt werden.

Im Gegensatz zu anderen Tiergruppen werden für die Amphibien einige bauzeitliche Schutzmaßnahmen dargestellt (S. 345) (S. 19, 53, 56, 108, 161, 163, 210, 213, 285, 345)

zB Reptilien:

Hier wird der gleiche Fehler gemacht wie bei den Insekten und Amphibien. Die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) wird nicht untersucht, weil

"...zudem die Bahnstrecke in diesen Abschnitten bereits zweigleisig ausgebaut ist." (S. 155)

Diese Begründung, dass die bereits vorhandene Zweigleisigkeit eine Untersuchung erübrigt, gibt es an mehreren Stellen der UVS. Hier muss man mit aller Deutlichkeit sagen: Wer ein solches Argument für das mögliche Vorkommen von Tierarten vorbringt, diskreditiert sich selbst.

Wie weit diese Abstinenz von umfassenden Untersuchungen führt, zeigt sich dann im Erläuterungsbericht:

"Vorkommen der Zauneidechse können aufgrund der nördlichen Lage des Vorhabens ausgeschlossen werden." (Erläuterungsbericht S. 90)

Diese Behauptung ist nachweislich falsch. Die Zauneidechse kommt laut IUCN bis Südschweden vor, also auch in ganz Deutschland. (S. 108, 109, 155, 340)

zB Vögel:

In der Tabelle 16, Artenliste Avifauna Brutvögel (2009), in die auch Gäste aufgenommen sind, werden für den PFA 1 u. a. folgende Daten publiziert:

Eichelhäher: ein Brutpaar
Dompfaff: nicht vorhanden
Mauersegler: fehlt ganz
Wacholderdrossel: fehlt ganz.

Einer Tabelle mit solchen Werten ist nur sehr bedingt zu vertrauen. Nur ein Brutpaar des Eichelhähers ist aufgrund der Zahl der zu beobachtenden Tiere mit Sicherheit falsch. Der Dompfaff ist regelmäßiger Brutvogel in der Würzburger Straße 31 und angrenzenden Gärten. Allein die Mauersegler sind unüberhörbar und -sehbar. Sie nicht festgestellt zu haben, kann nur Kopfschütteln hervorrufen. Hätte man die Privatgärten kartiert, dann wären auch die seit Jahren in der Würzburger Straße 31 regelmäßig nistenden Mauersegler festzustellen gewesen. Und Wacholderdrosseln streifen jeden Spätherbst in größeren Gruppen durch Oldenburg, auch durch die Grundstücke die neben der Bahnstrecke durch umfangreiche und lang andauernde Bauarbeiten sowie Lagerung und Transport von Baumaterialien in Anspruch genommen werden sollen. Das sind weitere Belege dafür, was die Ausblendung der Privatgärten und der unbebauten Freiflächen, die nun belegt werden sollen zur Folge hat. (109ff, 282, 342)

zB Fledermäuse:

Besonders prekär wird es, wenn es um die Fledermäuse geht.

"In den PFA 1 und 2 wurden keine Sommerquartiere (weder durch eigene Erhebungen noch durch Auswertung von Fremddaten) festgestellt." (137)

Eine solche Aussage ist nur in aller Schärfe zurückzuweisen. Jeden Sommer jagen an schönen Abenden Fledermäuse in den Gärten entlang der Strecke, insbesondere die großen Gärten in der Würzburger Straße. Die haben mit Sicherheit Sommerquartiere in der Nähe.

"Da die jeweiligen Planfeststellungsverfahren nicht nacheinander eingeleitet wurden, ist dabei für den PFA 1 der Stand vom 17.04.2013 ausschlaggebend, für den PFA 4 basieren die Aussagen auf dem Stand vom 15.01.2013 und bei den PFAs 2 und 3 ist die im August 2011 planfestgestellte Genehmigungsplanung relevant." (S. 19)

"Aufgrund der Fertigstellung der UVS im Juni bzw. Juli 2010 konnten die Ergebnisse der Batcorder-Erfassung für die PFA's 2 und 3 nicht mehr berücksichtigt werden." (S. 141).

Wie passt so etwas zusammen?

"Im PFA 1 wurden aufgrund der Lage in der Stadt Oldenburg und der Gefahr des Diebstahls keine Batcorder zum Einsatz gebracht." (S. 145)

Auch das sind keine vertretbaren Argumente gegen die Notwendigkeit einer Untersuchung, die allgemein wissenschaftlichen Standards genügen muss. Das Feststellen der Anknüpfungstatsachen (Befunde) ist essentielle Voraussetzung eine Untersuchung, die verwertet werden kann. Das Diebstahls-Argument ist skurril und wirkt doch sehr weit hergeholt. Sollte eine solche Entschuldigung akzeptiert werden, bedürfte es keiner Untersuchung vor Ort mehr, scheinbare Erkenntnisse könnte man sich durch Schätzung und Computereinsatz erstellen.

"Da in unmittelbarer Trassennähe lediglich ein Sommerquartier der Breitflügelfledermaus bei Bahn-km 33,77 ca. 15 m westlich der Bahntrasse nachgewiesen wurde, wird dem gesamten Trassennahbereich der PFA 1-6 hinsichtlich des Vorkommens von Sommer- und Winterquartieren mit Ausnahme des zuvor genannten Bereiches lediglich ein mittlerer Wert zugeordnet." (S. 152)

"Winterquartiere wurden in den Jahren 2009/2010 im Untersuchungsgebiet des PFA 1 und PFA 2 weder durch eigene Untersuchungen noch durch Fremddaten nachgewiesen. Sommerquartiere wurden in den Jahren 2009/2010 durch eigene Untersuchungen sowie durch Fremddaten ebenfalls nicht festgestellt. Somit sind baubedingte Auswirkungen in diesen Abschnitten nicht zu erwarten." (S. 274)

"Im PFA 1 wurde lediglich ein Konfliktschwerpunkt und im PFA 4 wurden drei Konfliktschwerpunkte ermittelt.

Konfliktschwerpunkt 1:

„Großer Bürgerbusch“ Oldenburg: großräumiges Jagdhabitat der Zwergfledermaus und der Breitflügelfledermaus, welches über die Bahntrasse nach Westen reicht; betriebsbedingt höheres ökologisches Risiko für Zwergfledermaus durch mögliche Kollision mit Zügen." (S. 286)

Aufgrund der fatalen Vorentscheidungen kommen dann solche Ergebnisse mit völlig falschen Schlussfolgerungen zustande.

"...außerdem sind pot. Fledermausquartiere vor Beseitigung auf eine tatsächliche Nutzung bzw. einen aktuellen Besatz hin zu kontrollieren. Mit der Maßnahme werden diese artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (vor allem das Verbot der Tötung) gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden. Außerdem wird das Vermeidungsgebot des BNatSchG berücksichtigt."

Die bloße Kontrolle erfüllt nicht den behaupteten Schutz nach Naturschutzgesetz. Die Aussage ist damit bedeutungslos.

Das Ergebnis für die Fledermäuse ist genauso unzulänglich wie bei den übrigen Tieren im Stadtgebiet von Oldenburg. Es ist im Fall der Fledermäuse noch um Einiges schlimmer, da es sich um streng geschützte Arten handelt, die besonders während der Jungenaufzucht sehr störungsempfindlich sind. (S. 137, 140, 141, 145, 148, 151, 152, 274, 281, 282, 284, 286, 340, 342)

Biotope, Pflanzenarten

Es wird eine ganze Reihe von schützenswerten oder unter Schutz stehenden Biotopen und Einzelarten festgestellt. In der Tabelle 10, S. 92f, werden die unterschiedlichen

Assoziationen aufgeführt, ihr jeweiliger Schutzstatus dargestellt, aber keine Hinweise auf Schutzmaßnahmen gegeben. Es gibt auch sonst fast nirgends Hinweise auf die notwendigen Konsequenzen. Es fehlen auch entsprechende Hinweise auf die Fundstellen in den Planungsunterlagen.

Das weist auch diesen Teil als unzulänglich aus. (S. 51, 52, 54, 56, 57, 103, 104, 106f, 107, 233, 276, 280, 282, 299, 307, 309, 311)

Wohnumfeld

Als Wohnumfeld gilt offensichtlich nur der öffentliche Naherholungsraum.

Im Beiblatt 1 (der DIN 18005-1) werden Orientierungswerte für die städtebauliche Planung genannt. Sie stellen keine Grenzwerte dar und ihre Überschreitung wird daher abweichend zu den Grenzwerten der 16. BImSchV gewertet. Aus dieser Unterlage wurden folgende Lärmpegel (Orientierungswerte) herangezogen:

• 55 dB(A) _{tags}	Friedhöfe, Parkanlagen, Kleingartenanlagen
• 50 dB(A) _{tags}	Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete

Tab. 50: Beeinträchtigungsintensität von Flächen mit Wohnumfeldfunktion durch Schallimmissionen [dB(A)_{tags}]

Belastung \ Empfindlichkeit	hoch (> 55)	mittel (50 ... 55)	gering (< 50)
mittel	hoch	mittel	gering

Tab. 51: Risiko für Flächen mit Wohnumfeldfunktion durch Schallimmissionen [dB(A)_{tags}]

Bewertung \ Beeinträchtigung	hoch (> 55)	mittel (50 ... 55)	gering (< 50 dB)
sehr hoch			
<ul style="list-style-type: none"> • Grün-/ Parkanlagen • Wasserflächen (Größe: > 1 ha) • Campingplätze 	sehr hoch	hoch	mittel
hoch			
<ul style="list-style-type: none"> • Grün-/ Parkanlagen • Wasserflächen (Größe: < 1 ha) • Schutzgebiete • Friedhöfe • Kleingärten 	hoch	hoch	mittel

(S. 266)

Die Werte werden jedenfalls nicht auf die Außenflächen der Privatgrundstücke angewendet. Das ist zurückzuweisen, da nicht ausdrücklich festgestellt wird, dass diese Werte (50/55 db(A)) allein durch die Lärmschutzwände eingehalten werden, eher im Gegenteil:

"PFA 1 - 3

Für den siedlungsnahen Freiraum besteht ohne Berücksichtigung der geplanten Schallschutzwände ein mittleres bis hohes Risiko durch Schallimmissionen. Von einem hohen Risiko kann im trassennahen Bereich bis zu einem Abstand von etwa 450 m ausgegangen werden." DS. 286)

Das ist unzumutbar, zumal zahlreiche Gemeinden bei ihrer Planung die DIN 18005 auch auf Privatgärten anwenden. Diesem Anspruch muss auch die Bahn sowohl für das öffentliche als auch das private Wohnumfeld genügen.

Kulturgüter wie Baudenkmale sind fehlerhaft aufgenommen, fehlen ganz in der Untersuchung oder tauchen einmal auf, dann wieder nicht.

"3.3.2.2 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nicht vorhanden." S. 272)

Erschütterungen soll es demnach nicht geben. Das ist lebensfremd. Wenn dem so wäre, müsste es belegt werden.

Lärm

Siehe wie vor

Erschütterungen

"Anhand von Erschütterungsmessungen zwischen November 2010 und Juni 2012 und den durchgeführten Prognoseberechnungen wurde nachgewiesen, dass bei dem jetzigen Zustand der Schienen und dem aktuellen Zugverkehr die Anhaltswerte der DIN 4150-2 in den untersuchten Gebäuden eingehalten werden. Nach Beendigung des Ausbaus und unter Zugrundelegung des geplanten Betriebsprogramms, lassen sich für einige Bereiche Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht ausschließen. Dabei sind die Maßnahmen zur Verbesserung des Untergrundes noch nicht berücksichtigt. Es ist daher möglich, dass die Höhe der berechneten Prognosewerte nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen nicht erreicht werden wird. Es wird vorgeschlagen, dass nach Inbetriebnahme an diesen Gebäuden Nachmessungen erfolgen, um anhand der gemessenen Ergebnisse abzuleiten, ob bei tatsächlichen Anhaltswertüberschreitungen durch aktiven oder passiven Erschütterungsschutz die Anhaltswerte eingehalten werden können oder Entschädigungen nach § 74 II 3 VwVfG zu zahlen sind." (S. 261)

Die Möglichkeit der Überschreitung bei Erschütterungen ist keine tragfähige Aussage. Die bisherige Situation wurde auch nur zum Teil gemessen zum Teil aber berechnet. Warum hier nicht. Ein solches Vorgehen ist unseriös, weil es den Verdacht nährt, dass es leichter ist, später das Dilemma mit Geld zu "lösen", anstatt von vornherein Erschütterungen durch entsprechende Baumaßnahmen zu vermeiden. Damit ein solcher Verdacht keine Basis hat, ist dieser Teil neu zu berechnen.

Auswirkungen des Vorhabens

Die drei Tabellen 46, 47, und 48 (S. 252f) enthalten so gravierende negative Auswirkungen des Ausbaus der Stadtstrecke, dass sie allein ausreichen, um eine Umfahrung Oldenburgs intensiv zu prüfen. Dann wird sich herausstellen, dass eine Umfahrung eindeutig vorzugswürdig ist. Das belegen die inzwischen zahlreichen Gutachten der Stadt und der Initiativen.

Fazit

Die Untersuchung ist unbrauchbar. Sie

- ist lückenhaft
- ist fehlerhaft
- blendet ganze Bereiche, die unmittelbar betroffen sind, völlig aus
- führt aufgrund der fehlenden Daten zu falschen Schlüssen mit gravierenden Folgen

- ermöglicht aufgrund der fehlenden Daten und Fehlschlüsse Eingriffe, die bei sorgfältiger Arbeit nicht zulässig wären.
- enthält unter den externen Quellen nichts aus der Universität Oldenburg

Aufgrund dieses Fazits ist die UVS als Grundlage für eine Planung als unzulänglich abzulehnen.

Bei einer erneuten Befassung dürfte es sich empfehlen, auch eine UVS zu alternativen Planungen einzuholen, da hier von einer wesentlichen Veränderung der Strecke auszugehen sein dürfte, die rechtlich einem Trassenneubau gleichsteht. In diesem Fall ist aber nach gefestigter Rechtsprechung – zuletzt bestätigt durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6.11.2013 AZ 9 A 9.12 – davon auszugehen, dass ein Planfeststellungsbeschluss angreifbar sein dürfte.

g) Fehlerhafte Ablehnung der Alternativenprüfung

Die Stadt Oldenburg hat sich gegen den Ausbau der Stadtstrecke und für eine Alternative unmittelbar parallel westlich zur BAB A 29 ausgesprochen und ihre Entscheidung auf der Grundlage zahlreicher Gutachten zu Gesichtspunkten des Städtebaus, der Stadtentwicklung des Verkehrs, der Verkehrsentwicklung, der Unfallverhütung, des Katastrophenschutzes und der Bewältigung von Unfällen und Katastrophen, der Gesundheit, der Immissionen von Lärm, Erschütterungen und Feinstaub sowie des Natur und Landschaftsschutzes begründet. Alle Gutachten belegen die eindeutige Vorzugswürdigkeit einer Alternativstrecke. Die Antragstellerin meint, sich damit nicht auseinandersetzen zu müssen.

aa) Keine ernsthafte Alternativenprüfung

Soweit die Antragstellerin dann – trotz Verneinung ihrer Pflicht zur Alternativenprüfung - sich dann doch ab S 29 des Berichts unter der Überschrift „theoretische Alternativen“ einige Sätze gegen die Vorstellungen der Stadt Oldenburg „abringt“, zeigt schon die gewählte Überschrift dass dies keine ernsthafte (= ernst zu nehmende) Abwägung ist. Insoweit kann auf die Rechtsprechung verwiesen werden, zuletzt, soweit hier ersichtlich, das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6.11.2013 (AZ 9 A 9.12). Danach hat der Antragsteller, das grundgesetzlich gemäß Art 28 GG verbrieft Recht der Kommune auf Gestaltung zu beachten und die von ihr vorgebrachten Alternativen nicht nur einer groben Prüfung zu unterziehen, sondern sich damit im Einzelnen und substantiiert auseinander zu setzen.

Schon allein deshalb ist der Antrag der DB als unbegründet zurückzuweisen.

bb) Vorzugswürdigere Alternativen

Es gibt eine Reihe von Grobplanungen und Trassenskizzierungen, die jede für sich eindeutig gegenüber dem Ausbau vorzugswürdig sind. Alle diese Überlegungen zielen auf eine Planung unmittelbar parallel zur BAB A 29 ab. Der Grund liegt in der Überlegung einer „Bündelung von Infrastrukturtrassen“ die keine weitere zusätzliche Belastung von Mensch und Umwelt erbringen sondern sogar Synergieeffekte zur Gunsten der wenigen betroffenen Menschen an der neuen Trasse erbringen, die deren tatsächliche Immissionsbelastung wesentlich verringern.

Der Antragstellerin ist bekannt, dass dem Nds. Wirtschaftsministerium eine Reihe von Untersuchungen zur Lösung der Hinterlandanbindung vorliegen, so zB ein vom ihm in Auftrag gegebene Gutachten der DLR vom 15.10.2008, das einen ähnlichen Streckenverlauf hat wie das von der Stadt zur Diskussion gestellte Modell.

Die Vorschläge der Stadt Oldenburg beschränken sich nicht auf grobe Skizzen einer Alternativplanung, sondern sind auf der Grundlage zahlreicher wissenschaftlicher Gutachten erarbeitet und münden in einen konkreten Planungsvorschlag.

Zum Inhalt dieser Gutachten verweise ich auf die Homepage der Stadt Oldenburg <http://www.oldenburg.de/microsites/bahn.htm> Die Gutachten sind über einen LINK von dieser Homepage aus zu erhalten. Zur Bewertung der Gutachten verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren. Ich schließe mich dieser Stellungnahme an.

Im übrigen besteht mE für mich als Einwender zur Zeit keine weitere Begründungspflicht, solange sich die Antragstellerin nicht einmal die Mühe macht, die Gutachten in einer ernst zu nehmenden Form zu bewerten (siehe Urteil des BVerwG 6.11.2013). Die Gutachten sprechen im übrigen für sich selbst. Sie belegen die eindeutige Vorzugswürdigkeit der Alternative aus

- eisenbahnanerischer Sicht (Gutachten Prof. Dr. Dobeschinsky/Dipl.Ing. Breuer/Dipl.Ing Körner)
- städtebaulicher Sicht (Thalen Consult)
- schalltechnischer-städtebaulicher Sicht (Dipl. Ing Kohnen)
- Sicht zur Vermeidung von Erschütterungen (Dipl. Ing. Wülfel)
- Sicht der Unfallvermeidung, des Gefahrguttransportes sowie Katastrophenschutzes (Prof. Dr. Kümmerer)
- Natur- und Landschaftsschutzes (KÜFOG)
- Schutzgüterabwägung zwischen Mensch und Natur (Planungsbüro NWP)

cc) Geringschätzung des „Schutzgutes“ Mensch

Bezeichnend für die ignorante Haltung der Antragstellerin und leichtfertige Oberflächlichkeit des Antrages, ist die dort ausgedrückte Geringschätzung des menschlichen Lebens bzw. der Gesundheit der von der Planung betroffenen Menschen. Zwar erwähnt der Erläuterungsbericht, dass Menschen an der auszubauenden Strecke wohnen. Es fehlt dann aber jegliche inhaltliche Abwägung der Betroffenheit dieser Menschen durch das Planungsvorhaben. Die Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, ihre Gefährdung durch Unfälle und Katastrophen werden ebenso wenig erwähnt, wie die Eigentums- und Besitzeinschränkungen, vorübergehende oder gar verbleibende wirtschaftliche Schäden durch die Planung, Enteignung, Besitztzenzug oder wertmindernde Faktoren durch den Betrieb der ausgebauten Strecke. Nicht einmal die allgemeine Betroffenheit aller Verkehrsteilnehmer durch Einschränkung der Mobilität wird erwogen

dd) Vergleichsfall Sande

Anders als im Vergleichsfall **Sande**, wo der Abriss eines Hauses im Dorf zur Begründung einer Umfahrung von über 5 km herangezogen wird, wird dem in Oldenburg keine Bedeutung beigemessen, obwohl die Auswirkungen der Planung hier weitaus gravierender sind. Auch in Oldenburg sollen nach den Vorstellungen der Antragstellerin das Wohnhaus „Am Stadtrand 1“ abgerissen sowie ein Teil eines Hause in der Ziegelhofstraße neben dem BÜ, abgerissen werden, neben einigen weiteren Fälle des Abrisses von Nebengebäuden, ggf mit der Verpflichtung zur späteren Wiedererrichtung.

h) Belastungen während der Bauzeit

aa) Veränderungssperre

Seit Offenlage des Planfeststellungsverfahrens am 21.2.2014 gilt gem. § 19 AEG eine Veränderungssperre für betroffene Grundstücke auf die Dauer der Bauzeit. Nicht nur die unmittelbar an der Strecke befindlichen Grundstücke sind davon betroffen, sondern zahlreiche weitere Grundstücke im gesamten Stadtgebiet, so etwa der Pferdemarkt, der Parkplatz des Sportvereins Schwarz-Weiss in der Auguststraße, ein Parkplatz am technischen Rathaus usw. All dieses blockiert einen großen Teil des öffentlichen Lebens in Oldenburg auf die Dauer von Jahren. Die Beschlagnahmen der erwähnten Grundstücke wie auch anderer Grundstücke, auf denen aktuell Investitionen geplant sind, wie etwa Grundstücke der EWE zur Errichtung eines Justizzentrums an der Donnerschweerstraße oder weitere Grundstücke zB an der Jägerstraße verhindern Investitionen und damit Arbeitsplätze und Steuereinnahmen der Stadt.

bb) Streckensperrungen

Der beabsichtigte Ausbau der Stadtstrecke, vor allem das „Bauen unter rollendem Rad“ verursacht Langsamfahrstellen, Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr auf den Bahnlinien in Oldenburg. Es ist mit Behinderungen während der gesamten 4.5 jährigen Bauzeit zu rechnen, zumal auch zumindest ein größeres Brückenbauwerk erstellt werden soll. In Rastede und Jaderberg kam es – ohne dass eine Brücke gebaut werden musste zu monatelangen Behinderungen, konkret zu folgenden Streckensperrungen:

- 1. Zeitraum: 01. August 2011 - 09. Dezember 2012 Vollsperrung bis auf einen NWB-Zug um die Mittagszeit an Werktagen in beiden Richtungen. An mehreren Wochen entfiel auch dieser Zug.
- 2. Zeitraum: 25. Februar 2013 bis 14. Dezember 2013 Sperrung an allen Dienstagen, Donnerstagen und Samstagen ab ca. 18:00 Uhr. Zusätzlich an insgesamt 11 Wochenenden Vollsperrungen (Freitag ca. 17:00 Uhr - Montag 05:00 Uhr).

Der Bau einer Umgehungsstraße käme ohne einen einzigen Tag von baubedingten Behinderungen oder Streckenschließungen aus.

cc) Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten und Baustellenverkehr

Die Durchführung der Bauarbeiten ist mit erheblichen Lärm und Erschütterungsimmissionen der Bahnanlieger und ihrer Wohnungen verbunden. Es muss – wie die Antragstellerin darstellt – vorwiegend nachts gearbeitet werden, damit der Zeitplan eingehalten werden kann und nach Möglichkeit der Personenverkehr abgewickelt werden kann. Dabei sind umfangreiche und sehr lärmintensive Ramm- und Baggerarbeiten erforderlich. Der ebenfalls nächtliche Baustellenverkehr auf Schiene und Straße durch schwere LKWs führt zu weiteren unzumutbaren Belastungen.

2) Unsere Einwände aus Betroffenheit von Eigentum und Besitz

Wir wenden uns als Eigentümerin, Vermieter und Bewohnerin der o.a Grundstücke gegen dieses rechtswidrige Planung, die für uns erhebliche negative Auswirkungen durch bedeutende Erhöhung der Lärmbelastung, durch Erschütterungen und erhöhte Feinstaubbelastung haben und zu gesundheitlichen Schäden, Wert- und Miteinbußen sowohl durch die Bauarbeiten als auch den Betrieb der Strecke führen.

Auch fehlt ein Schutzkonzept für die Bau und Interimszeit.

1) Die DB sieht im Bereich unserer o.g. Grundstücke sind keinerlei (geeignete) Maßnahmen vorgesehen, um uns vor den genannten erhöhten Belastungen zu schützen.

2) Die Berechnung der Lärmimmissionen auf unsere Grundstücke sind fehlerhaft. Sie berücksichtigt zu Lasten meiner Gesundheit immer noch den so genannten „Bahnbonus“ von 5 db(A) obwohl dessen Berechtigung wissenschaftlich längst widerlegt ist.

3)Der Planungsantrag sieht keinerlei Maßnahmen zum gebotenen aktiven Lärmschutz durch Befahrensbeschränkungen (zB Nachtfahrverbote/Langsamfahrgebote ggf für Fahrzeuge und Waggonen die nicht dem aktuellen Stand der Technik iS Lärmemissionen entsprechen) vor, obwohl dies nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 21.11.2013 AZ 7 A 28.12) als Mittel des effektivsten aktiven Lärmschutzes zu erwägen ist. Das EU-Land Österreich hat Nachtfahrverbote für lärmintensive Fahrzeuge und Waggonen angeordnet.

4)Die im Antrag vorgesehenen Lärmschutzwände sind nicht hinreichend effektiv)Sie sind zu niedrig, zu gering bemessen, und an den Bahnübergängen gar nicht vorhanden.

5)Der Antrag enthält keinerlei verbindliche Aussagen zum passiven Lärmschutz. Dazu bedarf es einer verbindlichen und einklagbaren Rechtsposition gegen die Antragstellerin bzw. die Genehmigungsbehörde. Der Verweis auf einen Vergleich mit der Stadt Oldenburg, an dem ich/wir nicht beteiligt bin/sind kann eine Feststellung bzw. Auflage im Planfeststellungsbeschluss nicht ersetzen.

6)Der Antrag erwägt nicht einmal Befahrensbeschränkungen auf der Strecke, obwohl das rechtlich möglich und tatsächlich erforderlich ist

3) Unsere Einwände aus Betroffenheit als Bürger und Verkehrsteilnehmer

Wir wenden uns gegen die langjährige Bauzeit von 4.5 Jahren mit den dadurch verursachten Behinderungen im Straßenverkehr sowie der nachhaltig negativen Veränderung des Lebens in dieser Stadt.

Wir wenden uns dagegen, dass die Planung nur die Verbesserung der Kapazität der Strecke zum Ziel hat, die damit verbundenen Nachteile für alle Verkehrsteilnehmer (Schrankenschließzeiten) aber nicht löst, sondern unzumutbar verstärkt.

III.

Unsere Forderungen ergeben sich aus den o.a. Einwänden, insbesondere:

- 1. Zurückweisung des PF-Antrages als unzulässig und unbegründet.**
- 2. Neue Antragstellung erst nach einer gründlichen Überarbeitung des Antrages, insbesondere ernsthafter Prüfung einer Alternative durch die DB und nicht vor dem 1.1.2015.**
- 3. Zulassung des Planfeststellungsverfahrens erst nach erfolgter Mitwirkung der Antragstellerin zur Erstellung von Lärmkarten und des Lärmaktionsplanes durch die Stadt Oldenburg.**

4. **Ernsthafte Untersuchung und Prüfung einer Umgehungstrasse entlang der A 29 unter Berücksichtigung der Forderungen aus dem noch zu erstellenden Lärmaktionsplan.**
5. **Bau einer Umgehungstrasse unter Bevorzugung des Schutzgutes „Leben und Gesundheit“ gegenüber den Schutzgütern der florierenden Wirtschaft.**
6. **Forderung nach besserem, vor allem aktivem, Lärmschutz, im Einzelnen**
 - **Forderung nach einer Immissionsberechnung auf der Grundlage der technischen Kapazitätsgrenze der Strecke, nicht nach Prognose,**
 - **hilfsweise, Forderung nach einer belastbaren Prognose mit einem Horizont von 30 Jahren,**
 - **Forderung nach Wegfall des Schienenbonus,**
 - **Forderung nach einer qualifizierten Immissionsberechnung nach dem aktuellen Stand der Technik entsprechend § 41 BImSchG (insbesondere Wegfall Schall 03, Begrenzung der Immissionen auf Maximalpegel),**
 - **Forderung nach Lärmschutz nicht nur in Schlafräumen, sondern in allen Räumen zum Wohnen und Arbeiten sowie in den Außenbereichen,**
 - **Forderungen nach Immissionsbegrenzung durch Betriebseinschränkungen für Güterzüge (= dauernde Nachtfahrverbote, Kapazitätsbeschränkung durch Fahrverbote und Langsamfahrgebote),**
 - **Forderung nach Feststellung der Ersatzpflicht für passiven Lärmschutz auf die Dauer des Betriebes der Strecke (nicht nur auf eine einmalige Erstanschaffung, sondern auch hinsichtlich Ersatz- und Reparaturkosten sowie laufende Kosten der Wartung und des Betriebes zB der Lüfter)im PFB selbst und nicht erst im Entschädigungsverfahren,**
 - **Forderung nach einer angemessenen Entschädigung wegen der Wert- und Mietminderungen des Grundstücks durch das Planungsverfahren unter Berücksichtigung des allgemeinen Anstiegs der Grundstücks- und Mietpreise,**
 - **Festsetzung der Ansprüche nach passivem Schallschutz im PFB**
 - **Sofortigen Interimslärmschutz unter Einschluss des Schutzes vor dem zu erwartenden Baulärm unter Hinweis auf das Urteil des BVerwG vom 21.11.2013 (AZ 7 A 28.12.)**
7. **Forderung nach Untersuchung der Erschütterungen und Erschütterungsschutz , auch durch die Bauarbeiten**
8. **Rücksichtnahme und Schutz auf unser Baudenkmal.**
9. **Forderung nach Begrenzung und Überprüfung der Feinstaub-Belastung.**
10. **Forderung zum Katastrophenschutz**
 - **Risikoanalyse**
 - **Sicherheitskonzept**
11. **Forderung nach einer neuen, qualifizierten UVS unter Einschluss einer vergleichenden Analyse der Alternativstrecke entlang der A 29.**
12. **Forderung nach Beweissicherung des Istzustandes des denkmalgeschützten Gebäudes u.a. durch Anbringung von Gipsmarken zum Beweis evtl. Bauschäden durch Bau oder Betrieb der Strecke.**
13. **Letztlich schließen wir uns allen Einwendungen und Forderungen an, die die Stadt Oldenburg in ihren Einwendungen erhoben hat.**

Wir bitten, uns den Eingang dieses Schreibens zu bestätigen.

Mit freundlichem Gruß