Kopie

Walther M. Huschke
Rechtsanwalt

St.-Jürgen-Straße 162
28203 Bremen
Tel. (0421) 74352
Fax.(0421) 77022
St.-Nr.: 72-247-6272 / FA Bremen-Ost

Oberverwaltungsgericht Bremen
1.Senat
Am Wall 198
28195 Bremen

Vorab per Telefax
(Nr.:0421-3614172)
05.03.12
H/II

In der Verwaltungsrechtssache
1. Walther M. Huschke u.a.
2. Walter Ruffler ./. Bundesrepublik Deutschland
Beigeladene: DB Netz AG
- Aktenzeichen: 1 D 22/12 -

soll vorab klargestellt werden, daß die Kläger nicht verkennen, daß der Gütertransportverkehr fortgesetzt zunimmt und bewältigt werden muß. Sie haben jedoch kein Verständnis für diese Entwicklung, soweit sie nicht erforderlich ist und ihre Auswirkungen nicht nur für sie unzumutbar sind. Dafür sollen hier nur einige wenige Beispiele genannt werden, die sich beliebig vermehren lassen. Güterzugverkehr ist z.B. dann nicht erforderlich und bereits deshalb unzumutbar, soweit damit Güter transportiert werden, obwohl diese auch zu Wasser oder über Straßen an ihren Bestimmungsort geschafft werden könnten, ohne daß die Umwelt dadurch in gleicher Weise belastet würde. Deshalb haben die Kläger kein Verständnis dafür, daß Schiffsladungen auf dem Wege nach Hamburg - offensichtlich aus Profitmaximierungsgründen - in Bremerhaven umgeladen und per Eisenbahn über Bremen nach Hamburg transportiert werden. Entsprechend ist die Erforderlichkeit des von der Beklagten über Bremen abgewickelten und zukünftig vermehrt geplanten Transitverkehrs in Frage zu stellen, insbesondere soweit seine Auswirkungen unzumutbar sind. Die gleichen Zweifel treffen z.B. auch auf vermeidbare Leerfahrten zu. Unter weiterer Berücksichtigung der Aufgabe der Beklagten, die für den heute bereits abzuwickelnden und geplanten zusätzlichen Gütertransportverkehr erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, werden auf Grund der für die Kläger am 23.01.12 erhobenen Klage folgende Anträge gestellt:

Bankverbindung: Sparkasse in Bremen (BLZ 29050101) 1114131
Sprechstunden nach Vereinbarung · Telefonische Auskünfte sind unverbindlich · Nicht reformierte Rechtschreibung

1. **Der Planfeststellungsbeschluß des Eisenbahn-Bundesamtes - Geschäftszeichen: 58101 Pap 158/09 - vom 16.12.11 für das Vorhaben "Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1", km 4,213 bis 5,747 (Str 1401) der Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück—Bremen Rbf, 1500 Oldenburg Hbf—Bremen Hbf und 1740 Wunstorf—Bremerhaven-Seehafen wird aufgehoben.**

Hilfsweise wird beantragt,

2. **Die Beklagte wird verpflichtet, nach Rechtsauffassung des Gerichts über das Begehren der Kläger über weitergehenden aktiven Erschütterungs-/Lärmschutz erneut zu entscheiden.**

Weiter wird hilfsweise beantragt,

3. **Die Beklagte wird verpflichtet, nach Rechtsauffassung des Gerichts über das Begehren der Kläger über weitergehenden passiven Erschütterungs-/Lärmschutz erneut zu entscheiden.**

Schließlich wird hilfsweise beantragt,

4. **Die Beklagte wird verpflichtet, die Kläger angemessen zu entschädigen.**

Diese Anträge werden - vorbehaltlich einer Ergänzung wegen der erst nach Inempfangnahme der von der Beklagten vorgelegten Akten am 28.02.12 möglich gewesenen Akteneinsicht und Auswertung ihres für die Klage erheblichen Inhalts - wie folgt begründet:

1. <u>Zuständigkeit</u>

Die Kläger haben sich bei der Anrufung des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen (im folgenden OVG abgekürzt) an die Rechtsbehelfsbelehrung (Abschnitt E des angefochtenen Beschlusses) gehalten. Danach hat das OVG mit dem an den Vertreter der Gegenseite, den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes (im folgenden EBA abgekürzt) gerichteten Schreiben vom 26.01.12 die Bitte geäußert, vorab möglichst bald unter tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten zur sachlichen Zuständigkeit Stellung zu nehmen. Soweit ersichtlich, ist das bis heute nicht geschehen. Das undatierte, am 13.02.12 bei Gericht eingegangene Schreiben der Deutschen Bahn AG enthebt diese jedenfalls in keinster Weise der vom OVG erbetenen Stellungnahme.

Da die Bitte des Gerichts in Kenntnis der dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluß (im folgenden PfB abgekürzt) beigegebenen Rechtsbehelfsbelehrung geäußert worden ist, ist damit deren Richtigkeit in Frage gestellt. Falls die Beklagte der Bitte des OVG gleichwohl nicht nachkommt, gehen die Kläger - insoweit in Übereinstimmung mit der Beklagten - von der Richtigkeit der Rechtsbehelfsbelehrung und damit von der Zuständigkeit des OVG aus. - Zwar begründet die Bestimmung des § 50 Abs.1 Nr.6 VwGO für sämtliche Streitigkeiten, die u.a. Planfeststellungsverfahren für Vorhaben betreffen, die in dem AEG - d.h. dort in § 18 Satz 1 - bezeichnet sind, grundsätzlich die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts. Das gilt jedoch gemäß § 18e Abs.1 AEG nur insoweit, als diese Vorhaben in der Anlage zu dieser Bestimmung aufgeführt sind. Das im angefochtenen Planfeststellungsbeschluß bezeichnete Vorhaben der Beklagten betrifft die "Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf und 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen". Diese Schienenwege sind in der Anlage zu § 18e Abs.1 AEG nicht genannt, auch nicht unter der lfd.Nr.5 der Anlage zu § 18e Abs.1 AEG, welche die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover betrifft. Soweit das OVG mit seinem Schreiben vom 26.01.12 unter Hinweis auf Satz 3 der Vorbemerkung zur Anlage zu § 18e Abs.1 AEG der Auffassung ist, daß allein danach nicht mit hinreichender Sicherheit zu erkennen sei, ob das planfestgestellte Vorhaben der in der lfd.Nr.5 der Anlage zu § 18e Abs.1 AEG aufgeführten Ausbaustrecke/Neubaustrecke zuzuordnen ist, machen die Kläger darauf aufmerksam, daß die Knotenpunkte dieses Schienenweges, an denen er mit dem bestehenden Netz verbunden ist, nicht in Bremen sondern in Hamburg bzw. Hannover enden. Somit betrifft der Gegenstand des angefochtene Planfeststellungsbeschlusses nach dem Verständnis der Kläger nicht den Ausbau/Neubau der Strecke Hamburg/Bremen - Hannover (lfd. Nr.5 der Anlage 1 zu § 18e Abs.1 AEG), sondern -wie es in dem Beschluß heißt- die Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf und 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen für das Vorhaben Seehafenhinterlandverkehr (hier abgekürzt SHHV)..

Nach allem gehen die Kläger weiter von der Zuständigkeit des OVG aus.

2. <u>Zulässigkeit</u>

Hierzu wird zum vierten Absatz des Schreibens des Gerichts vom 26.01.12

zunächst erläutert, daß der Kläger zu 1 die Klage u.a. auf Grund der ausdrücklichen Adressierung des Schreiben des EBA vom 19.12.11 erhoben hat. Denn mit jenem Schreiben ist der angefochtene PfB vom 16.12.11 dem Kläger zu 1 "auch als Vertreter der Anwohnerinitiative im Gete-Viertel" zugestellt worden. Dazu wird mitgeteilt, daß der Kläger zu 1 als Sprecher der Anwohnerinitiative im Gete-Viertel im Anhörungsverfahren nach §§ 18a AEG, 73 VwVfG mit Schreiben vom 04.05.10 für 203 Bürger der Stadtgemeinde Bremen, deren Belange durch das Planfeststellungsverfahren der Beigeladenen berührt werden, die im 3.Ordner der von der Beklagten vorgelegten Akten ("Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Anhörungsverfahren nach AEG", Einwendungen Nr.125-133v) Unterschriftenlisten eingereicht hat. Damit hat der Kläger zu 1. für die 203 Bürger gegen das Vorhaben der Beigeladenen folgende Einwendungen erhoben:

"Die Einwendungen richten sich nicht gegen den Transport von Gütern auf der Schiene, sondern gegen Güterzugverkehr mitten durch die Wohngebiete der Bremer Stadtteile Östliche Vorstadt und Schwachhausen i.S.d. der §§ 3 und 4 der BauNVO. Dort führen Art, Ausmaß und Dauer der von den täglich vielen hundert, immer schwereren und schnelleren Güterzügen ausgehenden Immissionen zu erheblichen Belästigungen, Gefahren und Nachteilen für Menschen bzw. Wohnhäuser. Bei den Immissionen handelt es sich um Lärm und Erschütterungen - insbesondere auch während der Nachtruhe - sowie um zunehmende Unfallgefahren durch die Beschaffenheit des Dammes, auf dem die sechsgleisige Eisenbahntrasse verläuft. Bei der Bewertung dieser Immissionen als schädlich im Sinne des BImSchG ist der rechtliche Sonderstatus des Schienenweges unbeachtlich (§ 2 BImSchG). Die von den Güterzügen ausgehenden Lärmimmissionen verstoßen eklatant gegen die Richtlinie 2002/49/EG. Lärm in Wohngebieten macht die dort lebenden Menschen krank, insbesondere wenn er sie des Nachts belästigt. Eine Komplettierung der Lärmschutzwände, soweit solche überhaupt vorhanden sind, würde daran mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nichts ändern. Die durch den fortgesetzt schwerer und schneller werdenden Güterzugverkehr verursachten Erschütterungen des besonders empfindlichen Schluffbodens zwischen den Stadtteilen Östliche Vorstadt und Schwachhausen hat inzwischen zu erheblichen Beschädigungen von dort stehenden Wohnhäusern geführt. Davon sind übrigens auch die Brückenbauwerke betroffen, über welche die sechsgleisige Trasse die Graf-Moltke-Straße, St.-Jürgen-Straße, Friedrich-Karl-Straße und Stader Straße über-

quert, wie die dort angebrachten und immer öfter aufplatzenden Gipsmarken beweisen. Die dadurch sichtbar werdenden fortschreitenden Bechädigungen dieser Brückenbauwerke lassen es - insbesondere im Hinblick allein auf die bekannt werdende Zahl von Unfällen im Güterzugverkehr - immer wahrscheinlicher werden, daß sich ein solcher auch hier ereignet. Mitten in einem Wohngebiet könnte er verheerende Folgen haben, insbesondere wenn er - wie es der Zufall will - z.B. durch einen Güterzug mit vollgefüllten Tankwagen oder sonstigem Gefahrgut verursacht würde.

Nach allem kann nur die schnellstmögliche Einstellung des mitten durch die Wohngebiete der Bremer Stadtteile Östliche Vorstadt und Schwachhausen laufenden Güterzugverkehrs diskutiert werden. Dagegen ist ein weiteres Aufkommen an Güterzugverkehr, wie mit der Planfeststellung, Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) wegen Ertüchtigung des Knotens Bremen, Streckennummern 1401, 1500 und 1740 Planungsabschnitt Bremen Hbf Verlängerung Gleis 1 angestrebt, inakzeptabel.

Mit Rücksicht auf die Maßnahmen und Kosten für die für die Einstellung des Güterzugverkehrs durch die Wohngebiete der Bremer Stadtteile Östliche Vorstadt und Schwachhausen erforderliche Herstellung einer anderweitigen Streckenführung (Güterumgehungsbahn) sind Politik, Gesetzgeber und öffentliche Verwaltung aufgerufen, unverzüglich die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.

Deshalb widersprechen die Unterzeichner der anliegenden Unterschriftenlisten entschieden der vorliegenden Planfeststellung.

Wegen dieser Sach- und Rechtslage wird nur der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, daß die nach § 3a UVPG getroffene verfahrensleitende Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 03.03.10 auch unter Berücksichtigung ihrer Begründung (Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de) unhaltbar ist.

Bis zu der dringend notwendigen Herstellung einer anderweitigen Streckenführung (Güterumgehungsbahn) sind zur Reduzierung der vorstehend aufgezeigten Immissionen, die von den die Wohngebiete der Stadtteile Östliche Vorstadt und Schwachhausen täglich durchfahrenden vielen hundert Güterzügen ausgehen, unverzüglich folgende Maßnahmen erforderlich:

1. *Verringerung der Anzahl der Güterzüge durch Nutzung vorhandener Nebenstrecken, insbesondere durch den Transitverkehr.*
2. *Deutliche Verringerung der Geschwindigkeit der Güterzüge, insbesondere*

auf den Streckenabschnitten in unmittelbarer Nähe der Wohnhäuser.

3. *Verlegung des Güterzugverkehrs auf die mittleren Gleise der Trasse.*
4. *Nachtfahrverbot für Güterzüge.*
5. *Keine Beschickung der Strecke mit "Krachmachern".*
6. *Passive Lärmschutzmaßnahmen durchführen.*
7. *Lärmschutzwände errichten, soweit das noch nicht geschehen ist, bzw. komplettieren".*

Beweis: Inhalt des 3.Ordners der von der Beklagten vorgelegten Akten ("Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Anhörungsverfahren nach AEG", Einwendungen Nr.125 - 133v).

Die Anwohnerinitiative im Geteviertel versteht sich als Vereinigung im Sinne der Bestimmung des § 61 Ziffer 2 VwGO. Denn es handelt sich bei ihr um eine nicht selbst rechtsfähige oder sonst juristischen Personen gleichgestellte Personenmehrheit, der nach materiellem Recht ein Recht zustehen kann. Dabei ist nicht erforderlich, daß sich das Recht unmittelbar aus der Norm ergibt, welche die Grundlage für die Verwaltungsrechtssache bildet (BVerwGE 90, 305; Roth, Verwaltungsrechtliche Organstreitigkeiten, 919ff; Schenke, Verwaltungsprozeßrecht, 12.A. 2009; Sodan/Ziekow/Czybulka, Nomos-Kommentar z.VwGO, 3.A 2010, 29). Danach kommt es für die Beteiligungsfähigkeit der Anwohnerinitiative im Geteviertel, die einen Sprecherausschuß und als ihren Vertreter den Kläger zu 1 gewählt hat, nur darauf an, ob sie in Bezug auf den relevanten Normenkomplex allgemeines Zuordnungssubjekt eines Rechtssatzes ist (BVerwG a.a.O. sowie Sodan/Ziekow/Czybulka, a.a.O.). Das ist hier der Fall, weil durch den Planfeststellungsbeschluß vom 16.12.11 der "Rechtskreis" berührt wird, innerhalb dessen der Anwohnerinitiative im Geteviertel Rechte zustehen (Kopp/Schenke, VwGO, 17.A. 2011, § 61 Rn.8).

3. <u>Begründetheit</u>

3.1. Sachverhalt

Die Kläger wenden sich gegen den PfB des EBA vom 16.12.11 für das Vorhaben "Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1". Vorhabenträgerin ist die Beigeladene, die nach dem angefochtenen Beschluß von der DB Projekt Bau GmbH, Regionalbereich Nord, Joachimstr.8, 30159 Hannover, vertreten wird. Gegenstand des Vorhabens ist gemäß Abschnitt A, I des PfB die "Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof

des PfB die "Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf und 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen, km 4,213 - 5,747 (Str 1401)". Präziser ist der Gegenstand des Vorhabens in dem als

Anlage K1 - K4

beigefügten Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 19.07.10 beschrieben, das dem Kläger zu 1 ausweislich der Adresse als Vertreter der "AI" (d.h. Anwohnerinitiative) "-Gete-Viertel" am 06.08.10 zugestellt worden ist. Dort heißt es u.a. zum

"Gegenstand der Planfeststellung:

Ziel des Verfahrens ist es ein Baurecht dafür zu erlangen, die vorhandenen beiden Abstellgleise in ein durchgehendes Gleis umzuwandeln. Damit entsteht in dem genannten Bereich ein neues durchgehendes Gleis im Rechtssinne. Gemäß § 1 Abs.2 Nr.1 der 16.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16.BImSchV) ist eine Änderung von Schienenwegen dann wesentlich, wenn dieser um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert wird. Damit besteht ein Anspruch auf Lärmschutzvorkehrungen in Form von Lärmschutzwänden und von passiven Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Einbau von Schallschutzfenstern.
Allerdings ist der Anspruch auf Vorhaltung von aktiven Schallschutzmaßnahmen begrenzt durch die Vorschrift des § 41 Abs.2 Bundesimmisionsschutzgesetz. Danach besteht ein Anspruch dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Gemäß einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2009 ist die Verhältnismäßigkeit nach einer ganz bestimmten Formel zu ermitteln, nämlich die geringsten Kosten pro gelöstem Schutzfall.
Einzelheiten dazu ergeben sich aus der Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung.
Wichtig ist, daß Anspruch auf Lärmschutz nur für den Bereich gilt, in dem das neue durchgehende Gleis errichtet wird.
Andere Bereiche, in denen keine Bautätigkeit entwickelt wird, bleiben außer Betracht. Einwender, die außerhalb des genannten Einwirkungsbereiches des neuen durchgehenden Gleises liegen (An der Gete, Eichenweg, Elsässer Straße, Friedrich-Karl-Straße, Friedrich-Rauers-Straße, Graf-Haeslerstraße, Graf-Moltke-Straße, Hermine-Berthold-Straße, Horner-Straße,

Kirchbachstraße, Manteuffelstraße, Paschenburgstraße, Roonstraße, Saarbrückenerstraße, Straßburger Straße, St.-Jürgen-Straße, Uhlandstraße, Verdunstraße, Wenhauser Straße), können in diesem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden".

Bei dem vorstehend auszugsweise wiedergegebenen Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 19.07.10 handelt es sich um ein Sammelrundschreiben, das - wie dem Inhalt des 1.Ordners der von der Beklagten vorgelegten Akten ("Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Planfeststellung Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) Ertüchtigung Knoten Bremen Verlängerung von Gleis 1, Anhörungsverfahren nach AEG", Gegenäußerung Stellungnahme VT) zu entnehmen ist - an diverse Einwender gesandt worden ist. Trotzdem ist das Schreiben als Anlage K1-K4 beigefügt, weil es befremdlicherweise in dem vorgenannten Ordner nicht enthalten ist.

Beweis: Inhalt des 1.Ordners der von der Beklagten vorgelegten Akten ("Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Planfeststellung Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) Ertüchtigung Knoten Bremen Verlängerung von Gleis 1, Anhörungsverfahren nach AEG", Gegenäußerung Stellungnahme VT).

Da - wie es in dem vorstehend auszugsweise wiedergegeben Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 19.07.10 heißt - "andere Bereiche, in denen keine Bautätigkeit entwickelt wird, außer Betracht bleiben, so daß Einwender, die außerhalb des genannten Einwirkungsbereiches des neuen durchgehenden Gleises liegen (..... St.-Jürgen-Straße ..... Roonstraße .....), in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden", sind die von dem gegnerischen Vorhaben berührten privaten Belange der in der St.-Jürgen-Straße bzw. Roonstraße wohnenden Kläger im PfB offensichtlich überhaupt nicht behandelt worden.

Zwar trifft es zu, daß die privaten Belange der Kläger von der vorhabenbedingten Bautätigkeit wegen der Entfernung bis zur Baustelle nicht unmittelbar berührt werden Jedoch sollen laut Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 19.07.10 (Anlage K1-K4) die vorhandenen beiden Abstellgleise in ein neues durchgehendes Gleis umgewandelt werden, damit der nach Eröffnung des Jade-Weser-Ports erwartete zusätzliche Güterzugverkehr, der sogenannte "Seehafenhinterlandverkehr", abgewikkelt werden kann. Nach der Prognose in Anlage 11.4, Blatt 1 des Schall-

technischen Gutachtens (siehe den von der Beklagten vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.2") soll sich die für das Jahr 2007 behauptete Zahl der Ferngüterzüge täglich von 218 um 62 auf 280 vermehren, wovon allein die für die Nacht angegebenen Ferngüterzüge von 83 um 67 auf 150 zunehmen sollen. Abgesehen davon, daß es sich bei diesen Zugzahlen ausschließlich um die auf der Strecke verkehrenden Ferngüterzüge handelt, die sich um den Regionalgüterzug-, Betriebsgüterzugverkehr u.ä. (z.B. Güterzugverkehr anderer Gesellschaften als der Deutschen Bahn AG) noch beträchtlich erhöhen, zweifeln die Kläger auf Grund der Presseberichterstattung über den tatsächlichen und erwarteten Containerumschlag in Bremerhaven sowie im Jade-Weser-Port, u.a. mit dem als

Anlage K 5

beigefügten Artikel im Weser-Kurier vom 01.02.12 und auf Grund von ihnen durchgeführter Zählungen die mit der Prognose in Anlage 11.4, Blatt 1 des Schalltechnischen Gutachtens behaupteten Zugzahlen als zu niedrig an. Denn danach liegt die Zahl der täglich auf dieser Strecke verkehrenden Güterzüge erheblich höher. Das ergibt eine Umrechnung der in diesem Presseartikel wiedergegebenen Mitteilungen von Schiffahrtsexperten des Bremer Instituts ISL, nach denen im Jahr 2011 in Bremerhaven 5,9 Millionen Container umgeschlagen wurden, die dortige Kapazitätsgrenze bei 9 Millionen Containern liegt und im Jade-Weser-Port allein im ersten Betriebsjahr 650000 Container umgeschlagen werden sollen.

Beweis: Zeugnis des Schiffahrtsexperten Burkhard Lemper, zu laden über das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Universitätsallee 11-13, 28359 Bremen.

Das entspricht einer Verdoppelung allein des Güterzugverkehrs, mit dem Container transportiert werden. Nicht berücksichtigt sind dabei die Ferngüter-, Regionalgüter- sowie Betriebsgüterzüge u.ä., mit denen andere Güter transportiert werden. Für die Zahl des aktuellen Güterzugverkehrs beziehen die Kläger sich auf folgenden

Beweis:
1. Auskunft der Deutschen Bahn AG, Betriebsamt Bremen, Bahnhofsplatz 15 & 16, 28195 Bremen,
2. Zeugnis von N.N., dessen ladungsfähige Anschrift nachgereicht wird.

Nach allem ist die aktuelle und nach Inbetriebnahme des Jade-Weser-

Ports zu erwartende Frequenz des Güterzugverkehrs durch den Bremer Hauptbahnhof und weiter in zunächst östlicher Richtung erheblich höher, als die Beklagte an Hand der Prognose in Anlage 11.4, Blatt 1 des Schalltechnischen Gutachtens (siehe den von der Beklagten vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.2") zugestanden hat.

Daß entsprechend dem vom 19.07.10 datierenden Schreiben der DB Projektbau GmbH (Anlage K1-K4), mit dem diese für den PfB ausdrücklich klargestellt hat, daß "andere Bereiche, in denen keine Bautätigkeit entwickelt wird, außer Betracht bleiben, so daß Einwender, die außerhalb - des genannten Einwirkungsbereiches des neuen durchgehenden Gleises liegen (..... St.-Jürgen-Straße ..... Roonstraße .....), in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden", die von dem gegnerischen Vorhaben berührten privaten Belange der in der St.-Jürgen-Straße bzw. Roonstraße wohnenden Kläger im PfB überhaupt nicht behandelt worden sind, bestätigen die von der Beklagten vorgelegten Gutachten bzw. Untersuchungen. - So beschränken sich die Untersuchungen des von dem Dipl.-Phys.Michael Krause, Beratende Ingenieure VBI Geräusche-Erschütterungen-Bauakustik, Meßstelle nach §§ 26, 28 BImSchG, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen, am 15.07.10 - "nur zur Information" - erstellten Erschütterungsgutachtens (siehe den von der Beklagten vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.2, Anlage 12") auf den Bereich zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und der Schwachhauser Heerstraße, so daß davon die St.-Jürgen-Straße und Roonstraße, in denen die Kläger wohnen, nicht erfaßt sind. Die - ebenfalls nur "zur Information" - von dem Dipl.-Phys.Jörg Templin unter derselben Adresse wie der vorgenannte Dipl.-Phys.Michael Krause gefertigte Schalltechnische Untersuchung vom 27.04.11 (vgl. den von der Beklagten vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.2, Anlage 11") bezieht sich ausdrücklich nur auf die "Geräuschsituation zwischen Hauptbahnhof und der Schwachhauser Heerstraße (a.a.O., Anlage 11.1, Seite 7). Somit berücksichtigt auch diese Untersuchung nicht den Wohnbereich der Kläger in der St.-Jürgen-Straße und Roonstraße und damit auch nicht ihre von dem gegnerischen Vorhaben berührten privaten Belange. - Daß diese mithin von dem angefochtenen PfB überhaupt nicht behandelt werden, wird auch dadurch bestätigt, daß die Einwendungen der Kläger

gegen die Abwicklung des Güterverkehrs auf den Gleisen an der südlichen Kante des Bahndammes - übrigens ohne irgendeine Begründung - nicht nur nicht berücksichtigt worden sind, sondern - wie die Anlage 11.4 zur Schalltechnischen Untersuchung vom 27.04.11 (a.a.O.) beweist - die Güterzüge im wesentlichen über die beiden sensiblen Gleise auf der Südseite des Bahndamms fahren sollen. Damit sind durch den PfB nicht nur die Einwendungen der Kläger sondern diverser Behörden und öffentlicher Stellen - wie z.B. des Beirates Schwachhausen vom 28.04.10 und der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt, jeweils vom 05.05.10, - und von zahlreichen Privatpersonen (siehe Inhalt des 1.Ordners der von der Beklagten vorgelegten Akten "Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Planfeststellung Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) Ertüchtigung Knoten Bremen Verlängerung von Gleis 1, Anhörungsverfahren nach AEG") überhaupt nicht behandelt worden. Infolgedessen wird die Substanz der unmittelbar an der Südseite des Bahndammes gelegenen Häuser der Kläger - und nicht nur dieser - durch die von den Güterzügen verursachten erdbebenähnlichen Erschütterungen weiter zerstört.

Beweis: 1. Ortsbesichtigung
2. Sachverständigengutachten

Demgegenüber sind die Ausführungen am Schluß der Begründung von Ziffer 2 des PfB (Seite 20 f) zu den Ergebnissen des Erschütterungsgutachtens unerheblich, denn sie betreffen - wie vorstehend bereits aufgezeigt - nicht den Bereich des Bahndamms, an dem die Hausgrundstücke der Kläger liegen.

Abgesehen davon leben nicht nur die Kläger an der südlichen Kante des labilen Bahndammes, wie er mit dem Schreiben des geologischen Dienstes für Bremen vom 22.03.10 beschrieben worden ist (siehe Inhalt des 1.Ordners der von der Beklagten vorgelegten Akten "Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Planfeststellung Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) Ertüchtigung Knoten Bremen Verlängerung von Gleis 1, Anhörungsverfahren nach AEG") in ständiger Angst vor einem ähnlichen Unglück, wie es in der Vergangenheit von der Deutschen Bahn AG mit einem Güterzug mit Tankwagen bereits verursacht worden ist. Diese Angst macht krank.

Beweis: Sachverständigengutachten

Darauf kommen die Kläger im Zusammenhang mit der Begründung des

Hilfsantrages zu 4 zurück.

Nach allem bestätigt die Begründung des angefochtenen PfB, daß die privaten Belange der Kläger in dem Planfeststellungsverfahren weder planerisch abgearbeitet, geschweige denn behandelt worden sind. Vielmehr sind sie von der Gegenseite schlicht ausgeklammert worden. - Daran ändert auch der mit dem PfB behaupete angeblich bereits erfolgte Einbau von "Schienenstegbedämpfern" im Bereich der Roonstraße und Manteuffelstraße nichts. Im übrigen wird diese Behauptung von den Klägern mit Nichtwissen bestritten. Jedenfalls haben die Kläger "eine nach bisherigen Erkenntnissen der Trägerin des Vorhabens damit verbundene Schallminderung von bis zu 3 db(A)" - wie im PfB (Seite 16) spekuliert wird - nicht festgestellt. Im Gegenteil sind die vom Güterzugverkehr ausgehenden Erschütterungen der am Bahndamm gelegenen Häuser in der Roonstraße und Manteuffelstraße gegenüber dem letzten Jahr heftiger geworden, ganz abgesehen davon, daß der Lärm der vorbeifahrenden Güterzüge in dieser Zeit zugenommen hat.

Beweis: Zeugnis von N.N., deren ladungsfähige Anschriften noch mitgeteilt werden.

Desgleichen ändert die gegenüber Einwendern aus der Roonstraße und Manteuffelstraße gemachte "Zusage von Leistungen gemäß § 42 BImSchG" nichts daran, daß die privaten Belange der Kläger in dem Planfeststellungsverfahren weder planerisch abgearbeitet, geschweige denn behandelt worden sind. Abgesehen davon ruft diese "Zusage" im Licht des undatierten, am 13.02.12 bei Gericht eingegangenen Schriftsatzes einen fatalen Verdacht hervor, insbesondere wenn es dort heißt, daß der Klageantrag zu 1 "den Vollzug der Auflagen zum Schutz der Anwohner verhindert".

Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts offenbart der angefochtene PfB, daß es die Gegenseite unterlassen hat, Planungsalternativen zu ermitteln. Z.B. läßt der PfB nicht erkennen, daß für das Vorhaben Seehafenhinterlandverkehr für den Transport des Umschlages im Jade-Weser-Port Trassenvarianten geprüft worden sind. Dafür bietet sich z.B. die vorhandene Bahnstrecke von Oldenburg über Cloppenburg, Quakenbrück und Bramsche nach Osnabrück an, von wo aus der Güterzugverkehr weiter über Hauptstrecken in Richtung Münster, d.h. nach Westen, über Altenbeken in Richtung Kassel, d.h. nach Süden, bzw. in Richtung Hannover, d.h. nach Osten, abgewickelt werden könnte. Auf die Varian-

tenprüfung wird nachstehend einzugehen sein. - Hier soll nur noch auf den Schriftwechsel zwischen der DB ProjektBau GmbH (Schreiben vom 24.02.11, 24.10.11, 22.11.11) und dem EBA (Schreiben vom 05.10.11, 03.11.11) aufmerksam gemacht werden, der in der von der Beklagten vorgelegten Akte "58101 Sarp (?) 158/09 Bf.Bremen Gleis 1" abgelegt und zwecks leichterer Auffindbarkeit als

Anlage K 6 - K 19

beigefügt ist. Im Zusammenhalt mit dem in derselben Akte der Beklagten enthaltenen Lageplan (Blatt 115) ergibt sich, daß bereits im Planfeststellungsverfahren erhebliche Bedenken gegenüber der beabsichtigten Planfeststellung bestanden, die letztlich jedoch nicht beachtet worden sind.

3.2. Rechtliche Würdigung des Sachverhalts

Nach dem unter vorstehender Ziffer 3.1. gemäß § 86 Abs.1 VwGO umfassend vorgetragenen Prozeßstoff ist der Hauptantrag begründet.

Denn weil ausweislich des PfB die von dem Vorhaben der Beklagten berührten, im Planfeststellungsverfahren durch Einwendungen geltend gemachten privaten Belange der Kläger unter Verletzung der Vorschrift des § 18 AEG trotz der ausdrücklichen Hinweise des EBA im Schriftwechsel mit der DB ProjektBau GmbH (Anlage K6-K19) überhaupt nicht abgearbeitet, geschweige denn, behandelt worden sind, ist nicht nur ein Abwägungsdefizit sondern ein Abwägungsausfall festzustellen. Ursächlich dafür ist, daß es die Planung der Gegenseite an der erforderlichen Abwägungsoffenheit hat fehlen lassen und durch unsachgemäße Erwägungen in eine bestimmte Richtung vorgeprägt war (BVerwG vom 17.12.02 - 4 C 15.01; BVerwG NVwZ 2003, 733). Das hat die Deutsche Bahn AG nach Rechtshängigkeit des vorliegenden Verfahrens mit ihrem undatierten, am 13.02.12 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz u.a. mit der Ansicht bestätigt, "daß die Anzahl der durch den Hauptbahnhof Bremen geführten Güterzüge von 800 m mehr Gleis nicht beeinflußt werde". Dieser Vortrag erhellt die unsachgemäßen Erwägungen, von denen sich die Gegenseite bei der nach § 18 Abs.1 Satz 1 AEG erforderlichen Abwägung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit hat leiten lassen. Andernfalls hätte sie die mit Einwendungen geltend gemachten privaten Belange der Kläger - insbesondere nach den ausdrücklichen Hinweisen des EBA im Schriftwechsel mit der DB ProjektBau GmbH - bei der Planfeststellung berücksichtigt. - Ein Abwägungsausfall, wie er im vorliegenden Verfah-

ren festzustellen ist, hat zwangsläufig die Aufhebung des betreffenden Verwaltungsaktes - hier des deshalb angefochtenen PfB - zur Folge

Zu der mit dem PfB unterlassenen Variantenprüfung wird vorgetragen, daß sich die unter vorstehender Ziffer 3.1. aufgezeigte Trassenvariante ernsthaft anbietet, so daß sie in die gemäß § 18 Abs.1 S.1 AEG gebotene Abwägung hätte einbezogen werden müssen. Dazu wird in erster Linie vorgetragen, daß die Eisenbahnstrecke zwischen Oldenburg und Osnabrück im wesentlichen durch ländliches Gebiet und nicht durch eine dichtbesiedelte, durch Erschütterungen und Lärm des Güterzugverkehrs bereits unzumutbar belastete Großstadt führt. Bereits die unterlassene Variantenprüfung führt zur Anfechtbarkeit und Aufhebung des PfB.

Die Hilfsanträge der Kläger zu 2. und 3. auf weitergehenden aktiven und bzw. oder passiven Erschütterungs-/Lärmschutz werden damit begründet, daß es für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen im Schienenverkehr entgegen der Auffassung der Gegenseite nicht auf die Höhe der maximal zu erwartenden Erschütterung (vgl.DIN 4150-2: Schwingstärke KB<Fmax>), sondern auf die Häufigkeit der Erschütterungsereignisse (vgl.DIN 4150-2:Beurteilungs-Schwingstärke KB<FTr>) ankommt (BVerwG NVwZ-RR 2001, 653; vgl. auch BVerwGE 115,237 = NVwZ 2002, 733; BVerwG Urteil vom 23.10.2002 - 9 A 22/01). Diese hat - wie unter Ziffer 3.1. der Klagebegründung vorgetragen und unter Beweis gestellt worden ist, die Zumutbarkeitsgrenze bereits weit überschritten. Dazu wird darauf verwiesen, daß mit dem Planungs-Vereinfachungs-Gesetz vom 30.07.2009 (BGBl I 2449) klargestellt worden ist, daß dieser Grundsatz nicht nur auf die Änderung neuer sondern aller Strecken anzuwenden ist.

Soweit die Gegenseite sich gegenüber dem Begehren der Kläger auf weitergehenden aktiven und bzw. oder passiven Erschütterungs-/Lärmschutz auf eine angebliche Vorbelastung beruft, ist dieser Standpunkt nach Ansicht der Kläger durch - ggf. entsprechende Anwendung des - Urteils des BVerwG vom 15.02.00 NVwZ 2001, S.71ff überholt, nach dem es verboten ist, beim Ausbau einer vorhandenen Strecke die Schutzmaßnahmen generell so zu bemessen, daß sie nur den Zuwachs an Immissionen kompensieren, der durch das planfestgestellte Vorhaben verursacht wird. Zum Zuwachs an Erschütterungen und Lärm im Bereich der Hausgrundstücke der Kläger wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß die Güterzüge dort nach Anlage 11.4, Blatt 6/Abschnitt [07]/[7A] bis km 4,1 des Schalltechnischen Gutachtens (siehe den von der Beklagten

vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.2") in Verbindung mit dem Lageplan, Blatt 1 (siehe den von der Beklagten vorgelegten Ordner "DB Netz AG, SHHV, Ertüchtigung des Knotens Bremen, Verlängerung Gleis 1, Bremen Hbf, 28.04.11, Bd.1) eine Geschwindigkeit von 100 km/h fahren dürfen, während sie diese im Abschnitt [07]/[7A] von km 4,1 bis km 5,1 auf 60 km/h zu reduzieren haben, was offensichtlich eine Ungleichbehandlung u.a. zum Nachteil der Kläger zur Folge hat.

Sollten diese Anträge nicht durchdringen, wären die Kläger gemäß dem Hilfsantrag zu 4. jedenfalls gemäß § 74 Abs.2 S.3 VwVfG angemessen zu entschädigen. Dieser Zahlungsanspruch ist öffentlich-rechtlicher Art, für den der Rechtsweg zur Verwaltungsgerichtsbarkeit gegeben ist (BVerwG in NJW 19787, 2884). Die Höhe ergibt sich aus den Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen (BVerwG DVBl 1988, 1167).

Weiter wird die Anregung aus der Klageschrift vom 23.01.12 wiederholt,

> **dieses Verfahren mit dem beim Gericht bereits anhängigen Verfahren des Dipl.-Ing. Wilhelm Dahmen gegen die Bundesrepublik Deutschland - Aktenzeichen: 1 D 18/12 - gemäß § 93 VwGO zu gemeinsamer Verhandlung und Entscheidung zu verbinden,**

weil beide Verfahren den gleichen Gegenstand betreffen. Die Anregung ist mit den Prozeßbevollmächtigten des Klägers des bereits anhängigen Verfahrens abgestimmt.

Im übrigen haben die Kläger ihre Ankündigung eines Eilantrages auf Grund der Verfügung des Gerichts vom 26.01.12 überprüft und teilen die mit Ziffer 6 der Verfügung des Gerichts vom 27.02.12 - auch für den Gleisbau - geäußerte Auffassung, daß für den Gegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses vom 16.12.11 im Bundesschienenwegeausbaugesetz kein vordringlicher Bedarf festgestellt ist und somit die aufschiebende Wirkung der Klage nach § 18e Abs.2 Satz 1 AEG nicht ausgeschlossen. Die Kläger behalten sich eine entsprechende sofortige Anrufung des Gerichts jedoch vor, falls sie feststellen sollten, daß von der Gegenseite versucht wird, die Verwaltungsrechtssache durch Schaffung zusätzlicher Fakten zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Ein solcher Fall könnte sich z.B. ergeben, falls die Gegenseite die für den Erschütterungsschutz maßgebliche Vorbelastung durch entsprechende Inanspruchnahme der auf der südlichen Seite der Bahnstrecke an ihren Hausgrundstücken entlang führenden beiden Gleise zu verändern.

Je fünf beglaubigte und einfache Abschriften sind beigefügt.

gez. Huschke

Rechtsanwalt