

DR. ARMIN FRÜHAUF
Rechtsanwalt

RA Dr. Fruehauf, Infanterieweg 5, 26129 Oldenburg, Tel: 0049 441 72699

An
Eisenbahnbundesamt
- Außenstelle Hannover -
Herschelstraße 3
30159 Hannover

FAX: 0511 – 3657 4101

Oldenburg, den 21. 11. 2016
AZ: 16-138 BVS-OL

ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III,
Planfeststellungsabschnitt 1, Oldenburg-Rastede von Bahn- km 0,841 bis Bahn-km 9,722 =
Bau-km 100,8 + 41,00 bis Bau- km 109,7 + 28,00
Hier: Einwendungen gegen die zur Genehmigung vorgelegte Planung

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich vertrete die Interessen der „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm eV.“ (BVS) ,
anwältlich begl. Vollmacht anbei. Die BVS ist ein gem. § 2 UmwRG bundesweit zugelassener
Umweltverband. Namens und in Vollmacht der BVS erhebe ich Einwendungen gegen den
o.a. Planfeststellungsantrag unter allen den Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit gem.
§ 2 Abs. 1 UVPG, also der schädigenden Auswirkungen auf

- Menschen, Tiere, Pflanzen
- Boden, Wasser Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die BVS ist ein vom UBA zugelassener klagebefugter Umweltverband, der satzungsgemäß
die Aufgabe hat, bundesweit die Beachtung der Schutzgüter des § 2 Abs. 2 UVPG zu prüfen
und einzufordern. Er ist daher, wie noch auszuführen sein wird, in ihren Rechten betroffen.

Die erst jetzt vorgebrachten Einwendungen sind auch nicht gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG präkludiert, da diese Regelung wegen Verstoß gegen EU-Recht unanwendbar ist (Urteil des EuGH vom 15. Oktober 2015 AZ C 137/14).

Der beantragte „Ausbau“ der derzeit nahezu ausschließlich im Personenverkehr und ohne nächtlichen Verkehr befahrenen Strecke zu einer in erster Linie dem Güterverkehr dienenden Strecke der Klassifizierung „D 4 +“ (mit wesentlich höheren Zuggeschwindigkeiten, höheren Achslasten, der Möglichkeit der Blockverdichtung, Elektrifizierung und neuester Signaltechnik) ist ein nicht mehr zeitgemäßes Vorhaben, das in schwerwiegender Weise in die o.a. Schutzgüter der Betroffenen und der Allgemeinheit eingreift, insbesondere durch Belastung der körperlichen und psychischen Gesundheit, durch gravierende Veränderung des Wohn- und Lebensumfeldes, durch unzumutbare Schall- Erschütterungs- Elektromog- und sonstige Immissionen, durch Gefahrenpotentiale und unzureichende Katastrophenvorsorge. Alle diese Belastungen wären für die an der Strecke lebenden Tiere Pflanzen, Bahnanlieger und die weit überwiegende Bevölkerungsmehrheit in Oldenburg bei einer sich aufdrängenden Alternativplanung ohne weiteres vermeidbar.

Die von der Bahnstrecke ausgehenden chemischen Stoffe (Öle, Gifte u.a.) beeinträchtigen, Boden, Wasser, Luft Klima und Landschaft. Das Stadtklima wird durch die benötigten Lärmschutzwände, die weitgehend auf einem Damm aufgesetzt werden müssen, nachhaltig beeinträchtigt. Zugleich beeinträchtigt sowohl die ausgebaute Strecke als auch insbesondere der beabsichtigte meterhohe Lärmschutzwall das Stadtbild, die Stadtarchitektur mit ihren Sicht- und Kommunikationsachsen sowie Denkmal geschützte Häuser und Ensembles, insbesondere im „Ziegelhof- und Haareneschviertel“. Infolge der Wechselwirkungen zwischen den erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter ist ein gesundes und lebenswertes Wohnen und Arbeiten entlang der ausgebauten Strecke nicht mehr möglich. Zunehmende Schrankenschließzeiten behindern und zerstören die notwendigen Verkehrswege und die Stadtkommunikation zwischen den Bürgern.

Die Antragstellerin hat zwar zu einigen dieser Aspekte Ermittlungen und Bewertungen vorgenommen, einige Schutzgüter, so u.a. das Schutzgut Klima aber überhaupt nicht angesprochen. Darüber hinaus hat sie bei ihren Überlegungen und Bewertungen das im Vordergrund stehende Schutzgut „Mensch“ in seiner Wertigkeit und Bedeutung nicht hinreichend erfasst und die Wechselwirkung zu den anderen Schutzgütern der UVP, insbesondere zu Kulturgütern und sonstigen Sachgütern grob vernachlässigt.

All das ist auch Gegenstand der Einwendungen der Stadt Oldenburg, die dem EBA schriftlich und zu Protokoll im Anhörungsverfahren vorliegen. Darauf nimmt die BVS ergänzend Bezug.

I. Verfahrensrügen

1) Der Planfeststellungsantrag ist – auch ohne Sachprüfung – ersichtlich rechtswidrig. Er verstößt gegen die „guten Sitten“. Er ist, wie auch das Ergebnis der Anhörung zum PFA im Dez 15/Jan16 eindeutig belegt hat, vollkommen unvollständig und mit zahlreichen Fehlern und Auslassungen behaftet und offensichtlich überhastet und allein in der Absicht gestellt worden, sich den gesetzlich abgeschafften „Schienenbonus“ von 5 db(A) noch zu sichern, der aufgrund von Übergangsvorschriften noch für die Verfahren gelten soll, die bis Ende 2014 beantragt worden sind.

Ein solches Vorgehen ist rechts- und sittenwidrig. Der Antrag ist daher bereits ohne Sachprüfung als unzulässig zurückzuweisen.

2) Entgegen der UVP-Richtlinie und der Aarhus-Konvention ist das Anhörungsverfahren zudem nicht öffentlich erfolgt. Auch das ist rechts- und verfahrenswidrig.

II. Einwände in der Sache selbst

1) Mangelnde Planrechtfertigung

Der Planfeststellungsantrag kann das sich selbst gesetzte Ziel – die Bewältigung des Güterverkehrs von und zum JWP – nicht erfüllen. Ihm fehlt die so genannte „Planrechtfertigung“. Die vorgelegte Planung ist nicht in der Lage, die gesteckten Ziele, die Bewältigung des Hafens/Schienumschlages des JWP von zumindest 2.7 Millionen TEU zu gewährleisten, da die Strecke tagsüber mit Personenverkehr bereits jetzt ausgelastet ist und Schwach- und Engstellen (so im Bereich zwischen den Eisenbahndreiecken „Würzburgerstraße“ und Osternburg sowie Huntebrücke, Bahnhofsdurchfahrt und Pferdemarkstbrücke) den regelmäßigen Verkehr in der Nacht durch Engstellen nachhaltig behindert. Darüberhinaus ist weiter zu kritisieren:

- der im Ansatz fehlerhafte und zu kurz gegriffene Prognosehorizont des Jahres 2025 zu den zu erwartenden Verkehren. Ein Prognosehorizont des Jahres 2030 und später ist machbar,

zumal inzwischen neuere/bessere Erkenntnisse vorliegen. Nur so kann eine halbwegs realistischere Prognose erstellt werden, wie u.a. das Dialogforum zur Y - Trasse belegt,

- die unterlassene Berücksichtigung der bereits in Planung befindlichen 2. Ausbaustufe des JWP mit einem Umschlag von dann über 4 Millionen TEU,
- die unterlassene Berücksichtigung der Verlagerung der transkontinentalen Schiffsverkehre von Hamburg und Bremen infolge der nicht mehr genehmigungsfähigen Vertiefungen von Elbe und Weser,
- die fehlerhafte Prognose zur Tag- / Nacht- Belegung der Strecke mit gravierenden nachteiligen Folgen für die Immissionsbelastung der Streckenanlieger,
- die falsche Berücksichtigung der Öffnungszeiten der Huntebrücke in Oldenburg für den Schiffsverkehr.
- die ungelösten Probleme der auch nach Streckenausbau verbleibenden „höhengleichen Bahnübergänge in Oldenburg, insbesondere „Am Stadtrand“ und „Stedinger Straße“, aber auch „Bürgerbuschweg“, „Karuschenweg“, „Am Strehl“, „Grafestraße“, „Neusüdender Weg“, unzumutbare Schließzeiten mit der offensichtlichen Folge erhöhter Wartezeiten, gestörter Verkehrsverbindungen und unnötig hohen Immissionsbelastungen nicht nur der unmittelbaren Bahnanlieger sondern aller Verkehrsteilnehmer.

2) Keine ernsthafte Alternativenuntersuchung und – erwägung.

Die Antragstellerin hat es unterlassen, selbständig Alternativen zum Ausbau der Stadtstrecke in Betracht zu ziehen, obwohl sich solche Alternativen geradezu aufdrängen und realistisch sind. Immer wieder ist die Antragstellerin von zahlreichen Betroffenen zur eigenständigen Prüfung von Alternativen aufgefordert worden. Ihre Pflicht dazu hat sie regelmäßig – so auch noch zuletzt im Anhörungsverfahren – verneint.

Ihre abweisende Reaktion auf die dann – überpflichtmäßig - mit erheblichen Kosten (rd 500.000 €) erstellte Ausarbeitung einer Alternative durch die Stadt Oldenburg, kann die gesetzlich gebotene eigene Untersuchung und Bewertung von Alternativen nicht ersetzen. Es reicht nicht aus, sich auf die „Zerstörung“ der von der Stadt Oldenburg vorgebrachten Alternativen zu beschränken, vielmehr muss die Antragstellerin, die über erhebliches Fachwissen, technische, menschliche und finanzielle Ressourcen verfügt, diese auch einsetzen, um Alternativen zu untersuchen, zumal sich solche „aufdrängen“.

Der ausschließliche Focus der DB auf die Zerstörung vorgebrachter Alternativen ist rechtsmissbräuchlich, er missbraucht letztlich Steuergelder der Allgemeinheit um berechnigte Anliegen der betroffenen Bevölkerung zu verhindern. Ein solches Verhalten verletzt gravierend das Prinzip der „Waffengleichheit“.

Dies gilt hier umso mehr als sich nicht nur die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung aus den o.a. unzumutbaren Gefahren des Ausbaus der Strecke für die Schutzgüter der UVP ergibt, sondern vollkommen unabhängig davon die Möglichkeit von erheblich besseren Alternativen zur Bewältigung des Güterverkehrs von und zum JWP geradezu aufdrängt. So könnten im so genannten „Bündelungsprinzip“ sowohl entlang der BAB A 29 als auch der im Bau bzw. Planfeststellungsverfahren befindlichen BAB A 20 bestens geeignete Güterverkehrsstrecken errichtet werden, ohne dass größere Widerstände der Anlieger zu erwarten wären.

Schon alleine deshalb ist der Antrag offensichtlich nicht genehmigungsfähig. Diese Einschätzung teilen nicht nur die Vertreter der Stadt Oldenburg. Selbst der von der Anhörungsbehörde gestellte Moderator der Anhörungsveranstaltung, der sehr erfahrene VRiOVG a.D. Kalz, hat insoweit mehrfach vom „Risiko DB“ gesprochen (siehe Protokoll der Anhörung 2.12.2015 S 29).

Letztlich verstößt die **grundsätzliche Ablehnung** jeder eigenständigen Alternativenprüfung gegen Art 3 GG. In der nur ca 5.000 Einwohner fassenden Gemeinde SANDE hat die Antragstellerin – bei ähnlicher Ausgangslage – anstelle des Ausbaus der Bestandsstrecke eine Umfahrung zur Genehmigung angemeldet. Die Strecke umfasst ca 5 km. Demgegenüber weigert sich die Antragstellerin in Oldenburg für 160.000 Einwohner und ca 20.000 unmittelbar betroffene Bürger überhaupt mit Überlegungen zu einer ca 12 km langen Umfahrungsstrecke zu befassen.

Die Tatsache, dass die Gemeinde Sande der Wohnort des derzeitigen Nds. Verkehrsministers OLAF LIES ist, rechtfertigt uE keine Sonderbehandlung, die anderen Gemeinden verwehrt wird, auch wenn Oldenburg hat zZt keine derartige „Prominenz“ aufzuweisen hat.

3) Fehlende Baustellenkonzepte

Die Antragstellerin hat auch keine oder nur ganz oberflächliche und lückenhafte Baustellenkonzepte zum beantragten Ausbau der Strecke vorgelegt.

4) Fehlerhafte UVP (hier Immissionen)

a) Verstoß gegen den „Stand der Technik“ zur Immissionsvermeidung § 41 BImSchG

Die zur Genehmigung vorgelegten Schall- und Erschütterungsberechnungen und –Konzepte sind grob fehlerhaft. Entgegen § 41 BImSchG entsprechen sie nicht dem gebotenen „Stand der Technik“; vermeidbare Gesundheitsgefahren werden so rechtswidrig in Kauf genommen.

Zum aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschungen verweise ich u.a. auf

- die Dokumentation des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages unter dem Titel „Informationen zu gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenlärm« /WD 9-3000-D75/15“
- Schlattjan u.a. 2014, Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm – Aktueller Stand der wissenschaftlichen Literatur, Dezember 2014;
- Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm – Kernaussagen zur Gesundheit und Eckpunkte zur Verbesserung der gesetzlichen Regelungen, Ergebnis des Fachgesprächs Bahnlärm der Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen mit Experten der Lärmwirkungsforschung, 20. April 2015;
- Babisch, Wolfgang, Lärmwirkungen bei Kindern und Erwachsenen – Qualitätsziele;
- Kohlhuber, M. (u.a.) (2011), Einfluss von Umweltlärm auf Schlafqualität und Schlafstörungen und Auswirkungen auf die Gesundheit, in: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz 12/2011)
- Gutachten des Universitätsklinikums Freiburg „Macht Schienenlärm krank?“, April 2010
https://www.uniklinik-freiburg.de/fileadmin/mediapool/08_institute/iuk/pdf/Studien/Schienenlaerm_Bericht.pdf
- Die „NORAH-Studie“, Nov. 2015 <http://www.norah-studie.de>
- UBA-Studie Greiser „Umgebungs­lärm und Gesundheit am Beispiel Bremen“, Mai 2015
http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3710_61_170_umgebungslaerm_gesundheit_bf.pdf
- Gutachten Peter Lercher „BBT-Publik-Health-Studie“, Innsbruck 2007
- Begründung des Gesetzentwurfes des BMVI „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen im Eisenbahnbereich“, 2016

Seit Jahren fordert die WHO zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen die Einhaltung der Lärmgrenzwert von 55/45 db(A) D/N in Wohngebieten.

Angesichts dieser Erkenntnisse ist die in den Lärmschutzkonzepten vorgesehene Belastung von 70/60 db(A) (unter Hinzusetzen des unbestritten ungerechtfertigten Schienenbonus von 5 db(A)) eindeutig rechts- und verfassungswidrig.

Dem gesicherten Stand der Technik widerspricht auch die Bewertung der Schallimmissionen anhand des „Mittelungspegels“ unter völliger Vernachlässigung des Spitzenpegels und der Frequenzhöhen. Maßgeblich für die gesundheitsschädigende Schlafunterbrechung ist in erster Linie der Spitzenpegel; der Bahnanlieger wacht davon auf und nicht von einem theoretischen „Mittelungspegel“. Die Bewertung allein anhand des „Mittelungspegels“ ist realitätsfremd.

b) Fehlerhafte Grundlagen der Schall- und Erschütterungsberechnungen

Die Grundlagen der prognostizierten Schall- und Erschütterungsauswirkungen sind fehlerhaft. Nach gesicherter Rechtsprechung (BVerwGE 125,116,354) ist insoweit auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen abzustellen, das in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist. Als „überschaubarer“ Zeitraum und somit Prognosehorizont im Planungsrecht wird ein Zeitraum von 10 Jahren angenommen (siehe BVerwG NVwZ 2005,584,586). Ein solcher Zeitraum entspricht auch der Intention des Verordnungsgebers zur 16. BImSchV, der in der Begründung zu dieser Verordnung darauf hinweist, dass die Prognosewerte im allgemeinen erst nach „zehn bis zwanzig Jahren“ erreicht werden (BRDrs 661/89, S. 37). Da es hier um ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen aufgrund einer neuen Verkehrsquelle (NEUER SEEHAFEN) und mit vollkommen veränderten Nutzungsqualitäten (Güterverkehre) geht, kann der Prognosezeitraum erst mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke beginnen.

Nach diesem Maßstab ist der von der Vorhabenträgerin gewählte Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 vollkommen unzureichend. Die Antragstellerin geht von einer Bauzeit von ca 5 Jahren aus. Selbst wenn aufgrund einer sofortigen Vollziehbarkeit die Vorhabenträgerin mit dem Bau beginnen könnte, so könnte die Strecke nach ihren eigenen Annahmen der DB nicht vor 2023 in Betrieb genommen werden. Geboten und halbwegs realitätsnah wäre daher allenfalls ein Prognosehorizont ab dem Jahr 2035.

Der Vorhabenträgerin ist es auch ohne weiteres möglich, eine weiterreichende Prognose anzustellen. Das BMVI hat zum Bundesverkehrswegeplan (2015 – 2030) bereits 2014 belastbare bundesweite Einschätzungen des Schienenverkehrs mit dem Planungshorizont 2030 erarbeiten lassen, die allgemein zugänglich sind und im übrigen vor allem unter Mithilfe der Vorhabenträgerin erstellt worden sind (siehe u.a. der Bericht des BMVI vom 21.08.2014 zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 1./2. Oktober 2014 in Kiel.) Für das „Dialogforum Schiene Nord“ (eine Veranstaltung der Deutschen Bahn AG und dem Nds. Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr zur Infrastrukturplanung einer Eisenbahnlinie) wurde auf der Grundlage dieses Berichts eine konkrete Prognose für den Schienenverkehr im Bereich der so genannten Y-Trasse (Dreieck zwischen Hamburg – Bremen und Hannover) erarbeitet (siehe www.dialogforum-schiene-nord.de).

Die Vorhabenträgerin war daher zumindest verpflichtet, auf der Grundlage der ihr zugänglichen Erkenntnisquellen, auch für das Projekt „Hinterlandanbindung JWP“ eine entsprechende Untersuchung anzustellen. Sie handelt fehlerhaft, wenn sie eine solche Prognose nicht erstellt und ihren Antrag auf der Grundlage einer erkennbar überholten Prognose trifft.

Die Antragstellerin durfte von ihrer Pflicht zur Tatsachenermittlung auch nicht im Hinblick auf die Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG absehen. Nach dieser Vorschrift kann zwar ein Betroffener, unter gewissen Voraussetzungen, eine Anpassung von Schutzvorkehrungen auch nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Dies gilt jedoch nicht für Umstände, die im Zeitpunkt des Erlasses vorhersehbar waren. § 75 Abs. 2 VwVfG ist kein Instrument zur nachträglichen Heilung von fehlerhaften Verwaltungsentscheidungen, sondern der Weg, nachträglichen, unvorhergesehenen Änderungen Rechnung zu tragen (BVerwG 125,116 Rn 356; NVwZ 2007,445 Rn 112).

c) Fehlerhafte Schall- und Erschütterungsberechnungen

Den Schall- und Erschütterungsberechnungen liegen fehlerhafte Zugmengengerüste und – verteilungen (D/N) zugrunde. Die Berechnungen der DB erfolgen nach der – überholten – „Schall 03 des Jahres 1990“ unter Berücksichtigung des inzwischen als rechtswidrig erkannten „ Schienenbonus“. Das ist nicht der gesetzlich gebotene „Stand der Technik“.

aa) Fehlerhafte Anwendung der „alten Schall 03“ des Jahres 1990

Die Vorhabenträgerin legt ihren Berechnung zu den Schall- und Erschütterungsimmissionen und -konzepten die unstrittig fehlerhafte und überholte Fassung der „Schall 03“ des Jahres 1990 (Anlage 2 zu der aufgrund der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV, dort § 3) zu Grunde. Dies ist ganz offensichtlich rechtswidrig.

Zwar hat der Ordnungsgeber in § 4 Abs. 3 der aktuellen 16. BImSchV bestimmt, dass – übergangsweise - diese alte Version der Schallberechnung – trotz der inzwischen zu Gunsten der Betroffenen wesentlich verbesserten „Schall 03, 2012“ – für anhängige Planfeststellungsverfahren anzuwenden sei. Diese Bestimmung der Verordnung ist aber rechtswidrig, da sie gegen § 41 BImSchG, also gegen höherrangiges Recht, verstößt.

§ 41 Abs. 1 BImSchG konkretisiert das in Art 2 Abs. 2 des GG garantierte Recht des Bürgers auf seine körperliche Unversehrtheit. Danach ist der Staat u.a. verpflichtet, bei allen seinen Genehmigungsentscheidungen sicherzustellen, dass diese keinen unzulässigen Eingriff in das Leben, die Gesundheit und die körperliche Unversehrtheit der Betroffenen verursachen. Die Beweislast dafür, dass die Genehmigungsentscheidung weder einen Eingriff noch eine Gefährdung des Grundrechts darstellt, trägt die entscheidende Behörde. Bestehen Zweifel, darf die Genehmigung nicht erteilt werden; jedenfalls insoweit es um die Erkennbarkeit und Bewertung von Risiken unter dem Maßstab der praktischen Vernunft geht (so schon BVerfG, Beschluss vom 8. 8.1978 AZ 2 BvL 8/77 (Kalkar).

Demgemäß hat zumindest die Entscheidungsbehörde sicherzustellen, dass bei der Entscheidung über den Bau oder die wesentliche Veränderung einer Schienenanlage keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. § 3 Abs. 6 BImSchG definiert den Begriff des Standes der Technik als den „Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren....die ...zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus... insgesamt gesicherterscheinen....“

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Berechnungen stützen sich unstrittig **nicht** auf die seit dem 18.12.2014 geltende Schall 03 (2012), sondern noch die Schall 03 des Jahres 1990. Das ist nicht der neueste Stand. Eine Genehmigung auf dieser Grundlage wäre schon allein deswegen rechtswidrig.

Es besteht auch kein schutzwürdiges Interesse der Vorhabenträgerin oder der Entscheidungsbehörde, die Immissionsbelastungen der Betroffenen auf der Grundlage der überholten „Schall 03“ einschätzen zu dürfen. Zum einen ist es der Vorhabenträgerin ohne

weiteres möglich, ihre Berechnungen mit Hilfe der zur neuen Schall 03 auf dem Markt befindlichen Rechenmodelle innerhalb kürzester Zeit zu aktualisieren. Zum anderen kann es nicht zu Lasten der Betroffenen gehen, wenn die Entscheidungsbehörde den offensichtlich unvollständigen und mit erheblichen Fehlern behafteten Antrag der Projektträgerin aus dem Jahr 1997 nicht zeitnah ablehnt und die Vorhabenträgerin dazu veranlasst, einen n e u e n Antrag zu stellen, der angesichts des erforderlichen Umfangs der Nachbesserungen jedenfalls nicht vor dem 01.01.2015 hätte gestellt werden können.

Die Anwendung der „alten Schall 03“ belastet alle betroffenen Bahnanlieger und berührt daher die Rechte der BVS.

bb) Fehlerhafte Anwendung des Schienenbonus

Ähnliches gilt soweit die Antragstellerin den inzwischen unbestritten als ungerechtfertigt erkannten „Schienenbonus“ in Höhe von 5 db(A), den die DB ebenso ungerechtfertigt zu Lasten der Kläger berücksichtigt. 5 db(A) ist eine erhebliche Differenz zu Lasten des Betroffenen, wenn man bedenkt, dass +/- 10 db(A) als eine Verdoppelung/Halbierung des Lärms empfunden wird. Zwar bestimmt § 43 Abs. 1 BImSchG, dass der Bonus noch für alle PF-Verfahren angewandt werden darf, die vor dem 01.01.2015 begonnen worden sind. Diese Ausnahmeregelung ist aber schon deshalb offensichtlich rechts- und verfassungswidrig, weil die vorliegenden naturwissenschaftlichen und medizinischen Erkenntnisse, die den so genannten „Stand der Technik“ bestimmen, nicht durch eine „Rechtsregel“, also den Willen des Verordnungsgebers, außer Kraft gesetzt werden können.

Es mag dahin gestellt bleiben, ob der Schienenlärm - gegenüber anderen Lärmimmissionen – in der Bevölkerung im letzten Jahrhundert einmal eine höhere Akzeptanz hatte als etwa Straßen- oder Fluglärm und dieses damals der Anlass war, aus sozialpsychologischen Gründen einen so genannten „Schienenbonus“ zu Gunsten des Schienenverkehrs einzuführen. Denn die dieser Regelung zu Grunde liegenden Annahmen sind inzwischen widerlegt. Der Schienenbonus konnte schon bei seiner Einführung nicht wissenschaftlich gesichert werden, sondern beruhte auf einer politischen Entscheidung zugunsten der Bahn. Schienenlärm – insbesondere der von Güterzügen – verdient nach heute gesicherter Erkenntnis keine Privilegierung; im Gegenteil. Er wird wegen der nächtlichen Ruhestörungen von den Betroffenen nicht mehr akzeptiert. In der Bewertung seiner schädigenden Wirkungen ist er nach gesicherten neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen sogar gravierend schädlicher als Straßen- oder sogar Fluglärm. Dies ist insbesondere durch hohe

Spitzenbelastungen des Schienenverkehrs verursacht, die gegenüber der „Dauerbeschallung“ einer Straße durch ihre schlafstörende und –unterbrechende Wirkung in erheblichem Umfang nicht nur „Belästigungen“ und „Gefährdungen“ sondern nachweislich auch Gesundheitsschäden (Bluthochdruck, Migräne bis hin zu Krebserkrankungen) verursacht.

Die Schädlichkeit des Schienenlärms ist allseits unbestritten. Der Bundestag hat deshalb in der vergangenen Legislaturperiode den bis dahin noch bestehenden „Schienenbonus“ gesetzlich abgeschafft. Aus gleichem Grund hat das BMVI 2016 den Entwurf ein „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen im Eisenbahnbereich“ eingebracht.

Der entsprechende Gesetzentwurf ist fertig und befindet sich derzeit in der Verbandbeteiligung; er soll noch in dieser Legislaturperiode in Kraft treten. In der Begründung wird die gesundheitsschädigende Wirkung nächtlicher Schlafunterbrechungen nicht nur als „evident“ vorausgesetzt, sondern auch als auch als vermeidbar dargestellt.

cc) Systemische Fehler der „alten (1990) und der neuen (2012) Schall 03“

Auch wenn die derzeit bestehende „Schall 03“ vom 18.12.2014 (techn. Stand 2012) gegenüber der „Schall 03“ des Jahres 1990 einige wesentliche neue Erkenntnisse und exaktere Berechnungsmethoden zur Erfassung der Schall- und Erschütterungsimmissionen erbringt, mithin zwar einen etwas neueren Stand der Technik aber bei weitem noch keinen aktuellen Stand der Technik abbildet, so enthält aber auch diese Berechnungsmethode einige systemische Fehler, die durch den „Stand der Technik“ nicht mehr gerechtfertigt sind. Zur Kritik im Einzelnen verweise ich auf die gegenüber dem Verkehrsausschuss des DT Bundestages zur BT-Drucksache 18/1280 vorgebrachten Einwände zahlreicher Sachverständiger.

Das Problem der fehlerhaften Erfassung der Rechtswirklichkeit durch Berechnungsmodi des Verordnungsgebers ist ein „weites Feld“ und seit Jahrzehnten im Verkehrslärbereich zu Lasten der Betroffenen unzureichend und unbefriedigend geregelt. Der Hauptangriffspunkt ist die Frage der hinreichenden Realitätsnähe der Berechnungsmodi, die nicht nur ihren historischen Ausgangspunkt in den Vorgaben der Projektträgerin bzw. der Deutschen Bahn hatten, sondern vor allem die Erfassung der konkreten Immissionen und ihre realitätsgerechte Abbildung. Die darauf gestützten Entscheidungen sind in verfassungswidriger Weise fehlerhaft. Die allgemein bekannte Kritik der Sachverständigen richtet sich insbesondere auf 2 Aspekte:

- das Fehlen eines Maximalpegelkriteriums
- das Fehlen einer Gesamtlärbetrachtung

Diese systemischen Fehler machen die Ergebnisse der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen und Bewertungen schon im Grundsatz unbrauchbar.

dd) Nichtberücksichtigung des Trennungsgrundsatzes (§ 50 BImSchG)

Die schalltechnische Untersuchung und der Erläuterungsbericht enthalten keine Auseinandersetzung mit dem Trennungsgrundsatz aus § 50 Satz 1 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließliche dem Wohnen dienenden Gebiete sowie schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden (planerischer Lärmschutz).

Die Regelung des § 50 Satz 1 BImSchG enthält die erste und vorrangige Prüfungsstufe für den Lärmschutz an Schienenwegen, die durch §§ 41 bis 43 BImSchG ergänzt wird. Auf der ersten Stufe steht die grundsätzliche Entscheidung über die Trassierung des Verkehrsweges an. Diese muss so vorgenommen werden, wie es § 50 vorsieht. Dass eine Planfeststellung für Schienenwege eine raumbedeutsame Planung ist, liegt auf der Hand. Der gebotene Schutz wird deshalb in erster Linie durch eine ausreichende Trennung, also durch ausreichende Abstände verwirklicht (BVerwGE 45,309,310). § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht (BVerwGE 123,37,43). Dem kann auch nicht entgegen gehalten werden, dass es hier nicht um den vollständigen Neubau einer Trasse geht, sondern um die erhebliche Veränderung der bestehenden Trasse.

Auch diese Unterlassung ist ein Fehler in der gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung.

ee) Grob fehlerhafte Immissionsberechnungen „Schall“

Es muss auch bezweifelt werden, dass die von der Vorhabenträgerin vorgelegten und der Beklagten ohne weitere Prüfung akzeptierten Messungen und Berechnungen der schädlichen Immissionen im Rahmen der Vorgaben der „Schall 03 (1990/2011)“ fehlerfrei erfolgt sind. Alle von der DB hier bekannten Immissionsuntersuchungen und -berechnungen

sind nach der Bewertung von unabhängigen Sachverständigen grob fehlerhaft gewesen:

- das von der DB verwendete Rechenprogramm HERMES ist bereits aus dem Verkehr gezogen war. Es stammte aus dem Jahr 1999 (!) und konnte schon deshalb die geltende Schall 03 nicht berücksichtigen; im übrigen war das Programm aber auch hoffnungslos veraltet und mangelhaft und nicht mehr zertifiziert.
- das betreffende Rechenprogramm zur Schallausbreitung hat unstreitig (auch nach Einschätzung der DB) Ergebnisse produziert, die im Vergleich mit anderen Rechenprogrammen den Bahnanlieger um bis zu 6 db(A) benachteiligten.
- die Grundlagen der Schallausbreitungsberechnung waren in den schalltechnischen Objektbeurteilungen nicht enthalten. U.a. fehlt die Darstellung der Berechnung der Beurteilungspegel. Konkrete Besonderheiten, die Einfluss auf die Berechnung haben konnten, zB die Lage des Wohnhauses an einer Strecke mit einer lang gezogenen Kurve, oder in der Nähe einer nicht schallgedämmten Eisenbahnbrücke waren nicht berücksichtigt.
- die Schalldämmmaße der Umfassungsbauteile von Altbauten waren entgegen DIN 4109 nicht konkret ermittelt worden,
- bei den vorgeschlagenen Baumaßnahmen, wie zB Vorsatzschalen und Akustikplatten wurde zum Teil von unrealistischen Schalldämmwerten ausgegangen.
- vorgeschlagene Baumaßnahmen waren idR nicht genehmigungsfähig. Die von der DB vorgelegten Objektbeurteilungen erreichen nur die Erfordernisse der inzwischen nicht mehr gültigen EnEv 2009 (!) anstelle der strengeren Voraussetzungen der aktuell gültigen EnEV 2014.

Auch die Fachbeamten der Stadt Oldenburg und der von der Stadt darüber hinaus hinzugezogene Dipl. Ing. Kohnen kommen ebenso zu dem Schluss, dass der Rechenansatz der Antragstellerin grob fehlerhaft ist und nicht Grundlage eines Feststellungsbeschlusses sein kann. Schließlich hat der von der DB beauftragte Dipl.Ing Krenz in der Anhörung sogar eingeräumt, aufgrund einer Absprache mit dem EBA zur Grundlage seiner Berechnungen eine Mischung aus „alter und neuer Schall 03“ genommen zu haben. Das ist nicht zulässig. All das kann nur den Schluss zulassen, dass die Schallimmissionsberechnungen der Antragstellerin vollständig neu zu erfolgen haben.

Nach Pressemitteilungen hat die Antragstellerin inzwischen auch zugesagt, ihre Berechnungen neu anzustellen und das Ergebnis erneut öffentlich auszulegen.

d) Keine ausreichenden Grundlagen zur Einschätzung der Erschütterungen

Es ist unbestritten, dass vor einer Genehmigung auch die Erschütterungsimmissionen der Planung zu ermitteln und bei der Variantenentscheidung zu erwägen sind, damit bei Genehmigung des Antrages entsprechenden Schutzmaßnahmen beauftragt werden.

Da die Erschütterungsbelastung maßgeblich von der geologischen Struktur des Untergrundes, der Streckenführung (Kurven), der Art des Betriebes (Gewichte, Geschwindigkeiten, Zugfrequenzen, Begegnungsverkehre nach Gewicht, und Geschwindigkeit) und der Resonanz- und Schwingungsfähigkeit des betroffenen Objektes (Lage zur ankommenden Schwingungswelle, Gründung des Hauses sowie einzelner Konstruktionsdetails) abhängt, kann eine seriöse Aussage über die Erschütterungsfolgen des konkreten Bahnbetriebes jedenfalls nicht auf der Grundlage von Berechnungen erfolgen. Hier muss gemessen werden. Um eine belastbare Aussage zu erhalten ist es erforderlich, an **a l l e n** Gebäuden in einem Umkreis von ca 200 m Messungen unter realitätsnahe Bahnbetrieb durchzuführen.

Dies ist hier nicht der Fall.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher auch insoweit lücken- und fehlerhaft. Die rechtswidrig unterlassene vollständige Untersuchung der Erschütterungsimmissionen kann auch nicht dadurch geheilt werden, dass die Beklagte in dem PFB Messungen **nach Betriebsaufnahme** veranlassen muss. Es ist ganz offensichtlich, dass ein erst nachträglich festgestelltes Ergebnis nicht mehr in die Variantenabwägung einfließen kann.

e) Fehlerhafte UVP (Fehlerhaftes Brand- und Katastrophenschutz- und Rettungskonzept)

Die Beklagte hat es ebenso unterlassen, eine Risikoanalyse im Hinblick auf Gefahrgutunfälle vorzunehmen. Auch dies ist bei realitätsnaher Betrachtung Teil der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung. Ein allgemeiner Hinweis auf die Einhaltung bestehender Vorschriften genügt dazu nicht, Urteil des BVerwG vom 13.03.2013, AZ 7 C 34.1 (http://www.bverwg.de/entscheidungen/verwandte_dokumente.php?az).

Im Übrigen sind Anzahl und Bemessung der für den Havariefall vorzusehenden Zuwegungen

(Breite 1,60) und Rettungswege (von zT nur 0,80 cm Breite) nicht hinreichend, ein unbehinderter Begegnungsverkehr der Rettungskräfte unmöglich. Die im Stadtgebiet erforderlichen Lärmschutzwände behindern den Einsatz der Rettungskräfte zusätzlich, die vorzuhaltende Löschwasserkapazität ist für Katastrophenfälle nicht hinreichend, wie auch der Sachverständige Bremer der Stadt Oldenburg in der Anhörung vom 3.12.2015 zutreffend bemängelt hat.

f) Fehlerhafte UVP (Keine Untersuchung/Abwägung zum Stadtklima)

Der von der Beklagten genehmigte überirdische Bau der Eisenbahnstrecke ist mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die auch nachteilige Veränderungen auf das Stadtklima nach sich ziehen werden. So sollen zB. großflächige Baum- und Gehölzbestände entfernt werden, die nicht oder erst nach ca 100 Jahren eine gleiche Leistung haben; die Feinstaubbelastung durch den Betrieb der Strecke steigt dramatisch, Lärmschutzwände - in Dammlage bis zu einer Gesamthöhe von mehr als 10 m - verhindern die „Durchlüftung“ der Stadt und verursachen einer Klimaerwärmung. Die DB war daher gehalten, auch diese umweltbezogenen Auswirkungen zu untersuchen und im Vergleich zu der von der Stadt und zahlreichen Einwändern verlangten Umfahrungslösung entlang der BAB A 29 zu setzen. Eine solche Untersuchung durch einen Sachverständigen wird ergeben, dass diese Streckenführung auch insoweit erheblich umweltverträglicher ist als der Ausbau der Bestandsstrecke mitten durch dichtbesiedelte Wohnquartiere der Stadt.

g) Fehlerhafte UVP (Keine Untersuchung/Abwägung zu „Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen“)

Der PF-Antrag enthält keine Aussage zur Untersuchung und Bewertung niederfrequenter elektrischer Felder, obwohl dies aufgrund entsprechender gesetzlicher Verordnung erforderlich ist (<http://www.bundesrat.de/drs.html?id=547-15>)

Die gesetzliche Untersuchungspflicht betrifft auch elektromagnetische Felder aus Bahnstromanlagen und Bahnoberleitungen mit 16 2/3 Hz. Das Ziel des Minimierungsgebotes nach 4 Absatz 2 der 26. BImSchV ist es, die von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich so zu minimieren, dass die Immissionen an den maßgeblichen Minimierungsorten der jeweiligen Anlage vermindert werden. Der Einwirkungsbereich von Bahnoberleitungen wird in der VwV mit 100 Metern

angegeben, der Bewertungsabstand mit 10 Metern. Liegt mindestens ein maßgeblicher Minimierungsort zwischen der Anlagenmitte/Trassenachse und dem Bewertungsabstand, ist eine individuelle Minimierungsprüfung erforderlich. Da das Minimierungsgebot für neu errichtete oder wesentlich veränderte Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen besteht, war die Beklagte in jedem Fall gehalten, eine entsprechende Untersuchung zu veranlassen, dessen Ergebnis öffentlich auszulegen und auf Einwendungen hin auch zu erörtern ist. Das ist nicht erfolgt. Da die unterlassene Prüfung Teil der Immissionswirkungen auf Mensch, Tier und Umwelt ist, ist der angefochtene Beschluss nach den vom EuGH aufgestellten Grundsätzen ohne weiteres aufzuheben

h) Fehlerhafte UVP (Ökologie)

Der Planfeststellungsantrag bezieht sich auf die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Ausbau der Bahnstrecke in Oldenburg. Da sich der Antrag nur mit dem Ausbau der Strecke befasst und eine Alternativen von vorneherein ausschließt, ist das zwar folgerichtig, aber bereits deshalb grob fehlerhaft und unbrauchbar.

Darüber hinaus ist die UVS aber auch lückenhaft, in sich widersprüchlich und mit weiteren Mängeln behaftet, insgesamt unbrauchbar.

So unterlässt es die UVS "Hausgärten" zu kartieren, ausgenommen ein Obst- und Gemüsegarten (PHO) in Oldenburg-Dietrichsfeld und ein Hausgarten mit Großbäumen (PHG) in Oldenburg-Ofenerdiek. Trotzdem geht die UVS davon aus, dass **alle** relevanten Tier- und Pflanzenbestände erfasst sind. Das ist offensichtlich fehlerhaft.

Im Hinblick auf die strengen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG müssen alle potenziellen Quartiere vor der beabsichtigten Beseitigung auf den Besatz mit den genannten Tierarten überprüft werden, auch um geeignete artenschutzrechtliche Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen einzuleiten.

Die vorgelegte UVS hingegen legt im Rahmen des Scoping-Termins vom 08.12.2008 zunächst Untersuchungsgebiet und -aufwand bzgl. der zu untersuchenden faunistischen Artengruppen fest. Dabei wurden Fledermäuse, Brut- und Gastvögel 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 hingegen nur auf ausgewählten, exemplarischen Probestellen im Bereich der eingleisigen

Streckenabschnitte des **PFA 2 und PFA 3** (!) im Jahr 2009 erfasst, **nicht im Bereich des PFA 1**. Artgruppenspezifisch wurden auch Bestandsdaten aus anderen Quellen ausgewertet. (S. 108 UVS). Die UVS des PFA 1 hat aufgrund seiner Fertigstellung im Juni bzw. Juli 2010 die Ergebnisse der Batcorder-Erfassung nicht mehr berücksichtigt." (S. 141)

Mithin sind die Erkenntnisse lückenhaft, inaktuell und daher unbrauchbar.

Die UVS weist zudem eine ganze Reihe gravierender methodischer Fehler auf:

- Grundwasser: Die auszubauende Trasse grenzt an das Wasserschutzgebiet Alexandersfeld; Konsequenzen werden daraus nicht abgeleitet. (S. 303)

- Binnengewässer: Die Stillgewässer werden nicht erfasst (Gartenteiche der Privatgärten) oder fehlerhaft bewertet (Ofenerdiek) (S. 19, 53, 56, 161, 163, 171, 210, 213, 215, 285, 286, 345). Die UVS geht fehlerhaft von nur zwei Teichen im Planungsbereich aus. (S. 106).

- Insekten: Diese Tiergruppe wurde im gesamten PFA 1 überhaupt nicht untersucht. (S. 108). Dazu heißt es in der UVS "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). Der Bereich des PFA 1 ist gar **nicht erfasst**.

Solche Scopingvereinbarungen stehen einer ernst zu nehmenden Bewertung des Umwelteingriffs entgegen. Die zu untersuchenden Schutzgüter unterliegen nicht der freien Disposition; ein solches Vorgehen ist absolut unhaltbar. Es diskreditiert die Untersuchung mit dem Verdacht eines ergebnisbezogenen Gefälligkeitsgutachtens für den Auftraggeber. Eine solche Untersuchung ist unbrauchbar. Man kann doch nicht v o r g e b e n, dass es in bestimmten Bereichen zu untersuchende Tierarten gar nicht gibt. Das ist nicht nur unwissenschaftlich, sondern auch in hohem Maße unseriös, wenn man sich einmal die Folgen vor Augen führt:

Ganze Populationen geschützter Tiere werden systematisch nicht erfasst. Dementsprechend kann es auch keine Vorkehrungen geben, die Planungen diesen Tieren anzupassen. (S. 108, 109, 137, 140, 141, 145, 148, 151, 152, 274, 281, 284, 286, 340, 342). Eine solche Vorgehensweise führt die gesetzlichen Vorgaben der UVP eines Bauvorhabens „ ad absurdum“.

Unabhängig davon sollte eigentlich unbestritten sein, dass es Bereich des PFA 1 nachweislich Aeschniden, Coenagrioniden, Tettigonia viridissima gibt.

- Amphibien: Amphibien, Reptilien sowie Heuschrecken, Libellen und Tagfalter mit Widderchen wurden **n i c h t im Bereich des PFA 1**, sondern nur auf ausgewählten, exemplarischen Probestellen im Bereich der eingleisigen Streckenabschnitte des PFA 2 und PFA 3 im Jahr 2009 erfasst." (S. 108). Begründet wird das mit der dichten Bebauung im Bereich des Stadtgebiets Oldenburg so dass von einer geringen Bedeutung für die Amphibienfauna ausgegangen wird. (S. 163)

Das ist unhaltbar. Solche Aussagen widersprechen krass der vorhandenen Realität. In den o.a. Teichen finden sich Populationen von Fröschen (*Rana temporaria*), Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) Bergmolch (*Ichtyosaura alpestris*), sowie Erdkröte (*Bufo bufo*). Die Böschung des geplanten Ausbaus geht durch mehrere der Gartenteiche und vernichtet diese fauna.

- Reptilien: Auch insoweit wirken sich die o.a. systemischen Unterlassungen und Fehler wie bei den Insekten und Amphibien aus. Die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) wird nicht untersucht, weil ".....die Bahnstrecke in diesen Abschnitten bereits zweigleisig ausgebaut ist." (S. 155). Auch ein solches Unterlassen ist grob fehlerhaft und diskreditiert die UVS als unbrauchbar - ebenso wie die Behauptung, "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).

- 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.

Diese Auflistung ist in sich schon nicht plausibel und wird durch die Realität widerlegt. Regelmäßig sind im Bereich des Ziegelhofes an der Bahnstrecke mehrere Eichelhäher

Brutpaare festzustellen. Die unzähligen Mauersegler sind für jedermann unüberhörbar und -sehbar. All das nicht festgestellt zu haben, kann nur mit bewußter Ignoranz oder grob oberflächlicher Untersuchung erklärt werden. Auch 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.

- Fledermäuse: Ebenso falsch ist die Feststellung "In den PFA 1 und 2 wurden keine Sommerquartiere (weder durch eigene Erhebungen noch durch Auswertung von Fremddaten) festgestellt." (137) Jeden Sommer jagen an schönen Abenden unzählige Fledermäuse in den Gärten entlang der Strecke, insbesondere die großen Gärten in der Würzburger Straße. Die haben ihre Sommerquartiere in der Nähe der Bahnstrecke.

- Konfliktschwerpunkt: Die UVS ermittelt zum PFA 1 lediglich einen Konfliktschwerpunkt, den „Großer Bürgerbusch“ Oldenburg als 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)- Die zuvor ausgeführten Unterlassungen und groben Fehler wirken sich in den dann gezogenen falschen Schlussfolgerungen aus. So heißt es

"...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."

Dazu mag noch dahin gestellt bleiben, dass die so angemahnte Kontrolle natürlich nicht den gebotenen Naturschutz darstellen kann. Dieses Ergebnis ist für die Fledermäuse, die eine streng geschützte Art ist und besonders während der Jungenaufzucht sehr störungsempfindlich sind, vernichtend (S. 137, 140, 141, 145, 148, 151, 152, 274, 281, 282, 284, 286, 340, 342)

- Biotop, Pflanzenarten: Zwar stellt die UVS insoweit eine ganze Reihe von schützenswerten oder unter Schutz stehenden Biotopen und Einzelarten fest (s.a. Tabelle 10, S. 92f); daraus werden aber keinerlei Konsequenzen gezogen. Auch insoweit ist die

Arbeit vollkommen unzulänglich.

i) Fehlerhafte UVP (Mensch/Umwelt/Kultur)

Die Beklagte war sowohl auf Gründen des Umweltschutzes (Schutzgut Mensch, Kultur und Wechselwirkung zwischen beiden Kulturgütern), als auch im Licht des Art 28 GG, verpflichtet, bei der Variantenentscheidung die städtebaulichen Auswirkungen der Planungen aus Sicht der betroffenen Gemeinde, ihrer mehr als 160.000 Einwohner, ihrer Besucher und der konkret betroffenen Anlieger zu erwägen, Urteil des BVerwG 6.11.2013, AZ 9 A 9.12 <http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=061113U9A9.12.0>

Auch wenn das BVerwG insoweit in erster Linie auf die Gestaltungsrechte der Gemeinde abstellt, so muss eine positive Reflexwirkung auch zu Gunsten der Bürger geltend gemacht werden können.

Unabhängig davon sind aber, wie o.a., die verheerenden städtebaulichen Auswirkungen des genehmigten Plans auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beachten. Die fehlerhafte Bewertung berührt daher auch die Rechte der BVS.

Der Ausbau der Bestandsstrecke für den massiven Güterverkehr greift massiv in das Stadtbild, die Kulturgüter, die sozialen Beziehungen der Bürger und in das Verkehrsgeschehen ein.

aa) Auswirkungen des Ausbaus auf das Schutzgut „Denkmal“

Eine Genehmigung würde sowohl zahlreiche Einzeldenkmale als auch Ensembles im Bereich Ziegelhof- und Haareneschvierteln in ihrer Substanz und Denkmalqualität beeinträchtigen und allmählich zerstören. Städtebauliche angelegte Sichtachsen, etwa im Bereich Melkbrink/Auferstehungskirche würde ebenso beeinträchtigt, wie die Stadtbildkomposition und Kommunikation zwischen Gebäuden, Straßenzügen und Stadtvierteln.

bb) Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch und Kultur“, hier Wechselwirkung

Eine Genehmigung würde die Ortsmitte von Oldenburg durch hohe Lärmschutzwände, zudem auf einer Dammlage, mit einer „Einsperr- und Barrierewirkung“ zerstören.

Auch wenn der einzelne Bürger insoweit keinen subjektiv-öffentlichen Anspruch hat, so ist er gleichwohl in seinen kulturellen und sozialen Beziehungen beeinträchtigt, wenn der Kernbereich seines Ortes zerstört wird und einer „steinzeitlichen“ Verkehrsplanung geopfert wird. Die Verdichtung des städtischen Wohnens, die Attraktivität einer gewachsenen urbanen Soziokultur gebietet die Vermeidung von Schwerlastverkehren auf Schiene und Straße in diesen Bereichen. In vielen Orten im In- und Ausland wird daher mit Erfolg versucht, die offenen Konflikte zwischen notwendigem Verkehrsfluss und dem Erhalt einer lebendigen, wohnnahen Atmosphäre zu lösen. Die Planung Auto- und Schienengerechter Städte, wie sie in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts noch möglich erschien, gehört längst in die „Mottenkiste“ der Geschichte unverzeihlicher Planungsfehler. Moderne Großstädte wie Madrid, Barcelona, Rom zB planen fortschrittlicher und verlegen den störenden Verkehr unter die Straßenoberfläche oder „deckeln“ ihn, um urbanes Leben nicht nur zu ermöglichen sondern positiv und zukunftssträchtig zu gestalten.

Der beantragte Ausbau hingegen zerstört den Ortskern „auf ewig“. Er setzt einen Zwangspunkt für die dann absehbar weitere Verschlechterung des Ortsbildes und der Bewohnbarkeit seiner Stadtteile. Insoweit kann auf die bereits bestehenden Pläne zum weiteren Ausbau des JWP verwiesen werden.

cc) Leben im Stadtteil, Existenzgefahr für Geschäfte, Veränderung/Verslumung der Ortsmitte

Die Antragstellerin hat es unterlassen, die Auswirkungen ihrer Planung auf das Soziogefüge der Stadtnahen Wohngebiete sachverständig untersuchen und bewerten zu lassen. Auch ohne eine solche qualifizierte Untersuchung liegt es für jeden, der sich mit der Örtlichkeiten auch nur oberflächlich bekannt gemacht hat, auf der Hand, dass die Ausführung der genehmigten Planung konkrete, negative Veränderungen auf das tägliche Leben der Bewohner, die Attraktivität der citynahen Wohnviertel und die Wohnqualität haben wird, ganz abgesehen von der zwangsläufigen Wertminderung der betroffenen Grundstücke.

5) Auswirkungen der UVP auf die Alternativenentscheidung

Jeder einzelne Gesichtspunkt der gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung des Ausbaus, für sich genommen und darüber hinaus alle Gesichtspunkte zusammen, sind für die Entscheidung zur Vorzugswürdigkeit einer bestimmten Variante von großer Bedeutung. Die

einmal getroffene Variantenentscheidung kann und wird nicht mehr revidiert werden können. Die spätere Zunahme der tatsächlichen Verkehre und die Zunahme der dadurch bedingten Belastungen von Mensch und Umwelt kann nach der getroffenen Entscheidung sich nur noch auf die Behandlung der „Symptome“ beschränken. Gerade aus diesem Grund hat der EuGH zu Recht in seinem Urteil vom 15.10.2015 den besonderen Stellenwert der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstrichen und dies durch die Verwerfung einer Entscheidung, die diese Grundsätze nicht beachtet, ganz deutlich gemacht.

Es ist ganz offensichtlich, dass die hier getroffene Infrastrukturentscheidung ein langlebiges Wirtschaftsgut betrifft und – wenn überhaupt – Jahrhunderte dauernde Wirkungen nicht nur zu Gunsten der Antragstellerin und der Nutzer ihrer Einrichtungen hat, sondern vor allem zu Lasten aller Betroffenen, nicht allein der unmittelbaren Anlieger der Ausbaustrecke, sondern über Generationen hinweg aller Bewohner, Besucher und Nutzer der Stadt Oldenburg wirkt.

Dr. Frühauf, Rechtsanwalt