

DR. ARMIN FRÜHAUF
Rechtsanwalt

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

An
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover
Fax (0511) 30 34-20 99
poststelle@nlstbv.niedersachsen.de

Oldenburg, den 15.04.2017
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; Planergänzung
Ihr Zeichen: 3330-30213-DB ABS OI-Wi-PFA1

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Hinweis auf meine Ihnen vorliegende Vollmacht, erhebe ich für die „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm eV.“ (BVS) auch weiterhin und erneut

Einwendungen

gegen den o.a. Planfeststellungsantrag, auch in der überarbeiteten Fassung, unter allen Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit gem. § 2 Abs. 1 UVPG. Dazu verweise ich zunächst auf meinen SS vom 21. November 2016 und mache dessen Inhalt auch zum Inhalt meiner erneuten Einwendungen. Ergänzend dann noch Folgendes:

I. Weitere Verfahrensrügen

1. Der Hinweis in der öffentlichen Bekanntmachung zur Auslegung der geänderten / ergänzten Planunterlagen, dass nur Einwendungen gegen die neu ausgelegten Unterlagen zulässig seien, ist grob fehlerhaft. Wie der EuGH in seinem Urteil vom 15.10.2015 (AZ: C-137/14) entschieden hat, verstößt der derzeit noch im deutschen Verfahrensrecht vorgesehene Ausschluss nicht fristgerechter Einwendungen in Verfahren mit

vorgeschriebener UVP gegen Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) gegen EU-Recht und ist deshalb rechtswidrig/unbeachtlich. Dies ist der Genehmigungs- und Anhörungsbehörde aufgrund meiner Hinweise spätestens seit Dezember 2015 bekannt (siehe die Protokolle im Anhörungsverfahren). Das erneute rechtswidrige Handeln der Anhörungsbehörde macht eine Neuauslegung der Planunterlagen mit einer zutreffenden Bekanntmachung erforderlich, da davon auszugehen ist, dass zahlreiche Betroffene ihre Beteiligung im Hinblick auf ihre fehlerhafte Belehrung unterlassen haben.

2. Die ausgelegten Planunterlagen sind auch jetzt noch nicht vollständig. Es fehlen zahlreiche entscheidungserhebliche Unterlagen. Insoweit verstößt das Verfahren zum wiederholten Male gegen maßgebliche Publizitätsgrundsätze, obwohl dies von zahlreichen Betroffenen im PFA 1 – verfahren mehrfach gerügt wurde und auch schon das BVerwG das in seinem Urteil zu den PFA 2 und 3 vom 21.11.2013 (AZ 7 A 28.12 Rdn 19 ff) beanstandet hat. Zu einer Aufhebung der PFB ist es seinerzeit nur deshalb nicht gekommen, weil sich das fehlerhafte Verhalten nach Ansicht der Bundesrichter nicht auf die Entscheidung des EBA ausgewirkt haben soll.

Davon kann nun aber bei dem erneuten Verstoß gegen § 9 Abs. 1 UVPG nicht ausgegangen werden, da die fehlenden Unterlagen die von der DB angeblich geprüften Alternativen zum Ausbau der vorhandenen Strecke betreffen, mithin den Kern der Abwägungsentscheidung zwischen Umfahrung und Ausbau (Urteil BVerwG vom 6.11.2013 AZ 9 A 9.12 Rn 28 ff). Die Mitwirkungs- und Gestaltungsrechte aller Oldenburger werden durch den erneuten Verfahrensfehler verletzt. Die Variantenentscheidung betrifft zudem auch unmittelbar alle relevanten Fragen der Auswirkungen der Genehmigung auf die Belange der Umwelt, insbesondere der nach § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter

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

3. Trotz der im Anhörungsverfahren 2015/2016 vorgebrachten Rügen, fehlen nach wie vor vollständig die Untersuchungen zu den Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf Boden, Wasser, Luft und Klima sowie deren Wechselwirkung auf alle anderen zuvor genannten Schutzgüter; hinsichtlich Wasser sogar, obwohl die Anhörungsbehörde die untere Wasserbehörde bereits 2016 zu einer entsprechenden Stellungnahme aufgefordert

hat. Es ist vollkommen unverständlich, wieso die erneute Auslegung nicht erst dann erfolgt, wenn alle für die Bewertung vorliegenden Unterlagen vorliegen und ausgelegt werden können. Insbesondere kann eine Abwägungsentscheidung nur dann verantwortbar getroffen werden, wenn alle Beurteilungskriterien g l e i c h z e i t i g bekannt sind und zugleich abgewogen werden können.

4. Aus den ausgelegten Unterlagen zum Schallschutz (Anlage 15.9 und Erläuterungsbericht) können betroffene Bürger nicht ohne weiteres ersehen, auf welche Schallschutzmaßnahmen sie Anspruch haben, zumal in verwirrender Weise mit verschiedenen Lösungen des Interimistischen Schallschutzes gearbeitet wird.

II. Einwände in der Sache selbst

1. Schallimmissionen

Die in meinem Schriftsatz vom 21.11.2016 erhobene Kritik an dem von der Antragstellerin vorgelegten Schallschutzkonzept bleibt aufrecht erhalten.

Die vorgelegte Nachbesserung wird weder diesen Einwänden noch der während der Anhörungen im Dezember 2015 / Januar 2016 geäußerte Kritik an den grob fehlerhaften Schallberechnungen gerecht. Die Antragstellerin gesteht nun zwar zu, dass weitere 820 Gebäude mehr als zunächst angenommen von unzulässigen Immissionen betroffen sein sollen. Aber auch diese Zahl ist fehlerhaft und zu gering, da sie nicht nach dem nach § 41 BImSchG geforderten Stand der Technik ermittelt wurde:

- Die Antragstellerin stützt ihre Berechnungen auf die „Schall 03 1990“ die „per se“ nicht mehr dem Stand der Technik entspricht, wie die Neufassung der „Schall 03 2012“ nebst Begründung dazu belegt.

- Die „Schall 03 1990“ ermöglicht keine realitätsnahen Ergebnisse, weil ihre Annahmen nicht der Typik des **Eisenbahnverkehrs** entsprechen, weil sie

- die regelmäßigen Betriebsabläufe des Eisenbahnverkehrs (längere Ruhepausen, plötzlich anschwellende Lärm- und Erschütterungen in Maximalpegeln bis über 120 dB(A) sowie Abschwellen mit nachfolgenden Pausen nicht hinreichend berücksichtigt,
- vielmehr von einem „Mittelungspegel“ (= Durchschnittspegel) ausgeht, der dieser

Typik nicht entspricht und gerade den durch die Typik verursachten nächtlichen Schlafunterbrechungen und den daraus folgenden gesundheitlichen Belastungen nicht gerecht wird,

- die Wirkung des „Spitzenpegel“ fehlerhaft vernachlässigt (siehe dazu auch BVerwG, NVwZ 1998, 847 und Storost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Stand: Dezember 2016, § 41 C 24).
- keine „Gesamtlärbetrachtung“ vornimmt,
- zum Maßstab der Gesundheitsgefährdung auf einen „Außenpegel“ an der Wand des betroffenen Gebäudes abstellt und nicht auf den am Ohr des Schläfers ankommenden Spitzenpegel, obwohl nur dieser die gesundheitsgefährdenden Schlafunterbrechungen verursacht; (kaum ein Mensch wacht von einem gleichmäßigen Dauerschallpegel, auch erheblicher Lautstärke, auf, sondern von plötzlich auftretenden Spitzenpegeln, insbesondere nach einer Phase der Ruhe),
- zu Lasten der Betroffenen, immer noch einen sachlich nicht gerechtfertigten „Schienenbonus“ von 5 dB(A) vornimmt, diesen von dem theoretischen Mittelungspegel (=Dauerschallpegel) abzieht und so das atypische Bild der Berechnungsmodi gegenüber der Wirklichkeit noch verstärkt,
- nicht ausschließen kann, dass infolge des „Bonus“ Belastungen oberhalb der definierten „Grundrechtsschwelle“ toleriert werden sollen,
- diese Berechnungsmethode vorgibt, obwohl realistischere Rechenmodelle (u.a. harmonisierte europäische Berechnungsvorschriften, aber auch die „Schall 03 2012“) vorhanden sind,
- eisenbahntypische Geräusche (z.B. akustische Signale, §11 Abs. 7, 9, 10, 15, 18 EBO, § 28 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EBO; Schienenstöße, Weichen) völlig außer Betracht lässt,
- andere kurzzeitige „ton-, impuls- oder informationshaltige Geräusche“ (z.B. aus Rangierbahnhöfen, an Endhaltestellen und Zugabstellungen) unter Ansatz von wissenschaftlich nicht begründbaren Aufschlägen in Dauerschallpegel umrechnet
- ohne jede wissenschaftliche Begründung Korrekturaufschläge (z.B. bei Brücken) ansetzt,

- willkürlich und nicht vollständig einzelne, besonders auffällige Geräusche berücksichtigt, andere aber nicht,
- der sehr starken Streuung der Vorbeifahrpegel (siehe z.B. UBA-Texte 61/2003, „Geräuschemissionen von Eisenbahnen - Zusammenfassende Präsentation der Messergebnisse des Umweltbundesamtes“, <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2393.pdf>, S. 59, Bild 32 und 33: Streuung bis 12 dB(A)) nicht gerecht wird,
- die notwendige Limitierung von Innenraummaximalpegeln zur Sicherung eines ungestörten Schlafes vernachlässigt,
- bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nicht von den Grenzwerten der WHO ausgeht, sondern von einem rechnerischen **Mittelwert** von 60/70 dB(A) Nacht/Tag, der wegen der Berücksichtigung des Schienenbonus rechnerisch sogar einen **Mittelwerte** von 65/75 dB(A) darstellt,
- die seit langem vorliegenden und durch aktuelle Veröffentlichungen (zB NORAH und GREISER-Studien) erhärteten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung in medizinischer, epidemiologischer und psychologischer Hinsicht missachtet und die Erkenntnisse zu gesundheitsgefährdenden Schlafunterbrechungen durch Eisenbahnbetrieb (kein Dauerlärm, sondern Spitzenpegel mit Pausen) nicht berücksichtigt.

Hinzu kommt im Konkreten dann aber auch noch, dass die von der Antragstellerin verwendete Software aus dem Jahr 2008 (soundplan 6.5) stammt und laut Erklärung des Softwareherstellers gerade für den Oldenburger Fall bei Güterzügen nicht regelkonform (folgerichtig) die „Schall 03 1990“ anwendet. Der Hersteller hat deshalb diese Software aus dem Verkehr gezogen; aktuell gilt die Softwareversion 7.5 des Jahres 2016 ! Schon die Abweichungen zwischen den Versionen 6.5 und 7.4 sind mit bis zu 3 dB(A) zu Lasten der Betroffenen erheblich und dürften sich gegenüber dem Programm 7.5 noch vergrößern.

Die Antragstellerin läßt unberücksichtigt, dass die von ihr zur Erschütterungsminderung vorgeschlagene SCHWELLENBESOHLUNG zwar minimal zu einer Verringerung der Erschütterungen führt, aber gleichzeitig deutlich zu einer **Erhöhung** der Lärmimmissionen (Review der Fa Prose im Auftrag des Schweizer Umweltbundesamtes – Bericht 04-03-01022 Rev 1.00, BAFU –Lärmzunahme bei Schwellenbesohlung Projekt Nr 14.105.00)

Die Antragstellerin hat bei ihren Berechnungen den nach Stand der Technik erforderliche Unsicherheitszuschlag von 3 - 5 dB(A) nicht berücksichtigt (siehe dazu Band 2 des Endberichts der NORAH-Studie - Erfassung der Verkehrsgeräuschexposition).

Dass gerade die Verkehrssituation in Oldenburg eine Gesamtlärmbetrachtung herausfordert, ist offensichtlich. Oldenburg ist nicht nur eine Großstadt von ca. 160.000 Einwohnern mit entsprechendem Verkehr, sondern wird, wie keine andere vergleichbare Stadt, in stadtnahen Wohnbezirken von mehreren Autobahnen und Eisenbahnlinien durchzogen, die den Lärm nicht nur an den ihren jeweiligen Schnittpunkten kumulieren, sondern durch die hochgelegten Autobahnen nahezu an jedem Punkt der Stadt. Das vorgegebene Verbot einer Überschreitung der grundgesetzlich einzuhaltenden Gesamtbelastung von höchstens 70/60 dB(A) T/N erfordert sowohl eine entsprechende Untersuchung, als auch daraus folgende Schutzmaßnahmen (BVerwGE 134,45). Dabei darf in die genannten Grenzwerte der SCHIENENBONUS nicht eingestellt werden.

Auch die Erwägungen zur Alternativplanungen gebieten die Berücksichtigung der voraussichtlichen Gesamtlärmbelastung.

Dass in der Prognose ein Zeitraum von mindestens 10 Jahren (ab geplanter Inbetriebnahme der Strecke) anzusetzen ist, ist bereits am 21.11.2016 vorgebracht. Hier wird nochmals ausdrücklich gerügt, dass auch die neu ausgelegten Unterlagen diese Vorgaben nicht beachten. Das ist grob rechtswidrig.

Besonders mag darauf hingewiesen werden, dass die Antragstellerin entgegen ihren Zusagen im Erörterungstermin nicht einmal Untersuchungen zur Gesamtlärmbelastung an den Bahnübergängen vorgelegt hat, obwohl sie selbst diese Notwendigkeit zugestanden hat.

Ähnliches gilt, wie o.a., zu der fehlenden Untersuchung zur Einhaltung der verfassungsrechtlich garantierten Spitzenpegel von 40 dB(A) am Ohr eines jeden Schläfers. Auch hier darf der „Schienenbonus“ nicht in Abzug gebracht werden. Insoweit muss auch darauf hingewiesen werden, dass hier eine individuelle Untersuchung durch qualifizierte Gutachten zu physikalischer, psychologisch-medizinischer Lärmwirkung und Bauphysik unerlässlich ist, weil die maßgebliche 24. BImSchV nach einer hier vorliegenden Auskunft des EBA vom 29.03.2017 nicht mehr anwendbar ist, weil sie (selbst nach Ansicht des EBA) nicht dem gebotenen Stand der Technik entspricht, da das beiliegende Berechnungsblatt 1 der DIN 4109 zurückgezogen wurde und nicht mehr angewendet werden darf.

Auch insoweit ist das Ergebnis der erforderlichen Untersuchungen und vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen (nicht nur wegen des Umfangs des Immissionen, sondern auch des Umfangs notwendiger Entschädigungen für die Alternativenabwägung) von erheblicher Bedeutung.

Auch zum Umfang der zu erwartende Immissionsbelastungen durch die - von der Antragstellerin angenommene - Bauphase von 5 Jahren fehlen die erforderlichen Berechnungen, ein schlüssiges Baustellenkonzept besteht nicht. Die Richtwerte der AVV sind entgegen der Ansicht der Antragstellerin natürlich auch von ihr einzuhalten. Auch die erheblichen Belastungen während der Bauphase müssen in die Alternativenabwägung eingestellt werden.

Auch die angebotenen Lösungen sind mangelhaft.

Zum Pferdemarkt wird ein aktiver Schallschutz mit nicht tragfähiger Begründung abgelehnt. Da in erster Linie aktiver Lärmschutz gefordert ist, müssen zumindest hier Betriebsbeschränkungen (Nachtfahrverbote und Langsamfahrgebote) zum Schallschutz angebracht werden, zumal auch die Tragfähigkeit des aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts stammenden Bauwerks angesichts der allgemeinen Anfälligkeit solcher Betonspannwerke in Frage steht. Es liegt einer der vom BVerwG angenommene Fälle notwendiger Betriebsbeschränkungen schon im Planfeststellungsverfahren vor (Urteil des BVerwG vom 17. November 2016 , AZ 3 C 5.15 Rn 16)

<https://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?lang=de&ent=171116U3C5.15.0>

2. Erschütterungsimmissionen

Die nun vorgelegten Erschütterungs-Messungen sollen Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte in 24 von 77 untersuchten Fällen ergeben. Dieses Ergebnis kann weder einem Erschütterungskonzept zu Grunde gelegt werden noch hinreichende Grundlage für die gebotene Abwägung bei Planungsalternativen sein. Es ist schon nicht nachvollziehbar dargestellt, unter welchen Kriterien die Auswahl der Gebäude erfolgte. Zudem fehlen detaillierte Angaben zum Aufbau der Gebäude und zum Übertragungsweg zwischen Gleis und Gebäude.

Aber selbst das Ergebnis der vorgelegten Stichprobe bedeutet eine Überschreitung der Grenzwerte in ca. 30% der untersuchten Gebäude. Das hätte Veranlassung geben müssen, alle 300 im unmittelbaren Schienenbereich gelegenen Gebäuden auszumessen. Dabei hätten die Messungen auch in zweiter und dritter Reihe erfolgen müssen und im Kurvenbereich der Einmündung der Leeraner Strecke auch in Fortsetzung der Schienenrichtung weit über die Kurve hinaus, weil sich die entstandenen Erschütterungswellen nicht an die von der Schiene vorgegebene Kurve halten dürften. Hinzu kommen spezielle Oldenburger geologischen Gegebenheiten unterhalb und in der Nähe der Bahnstrecke (Tonschichten).

Hinzu kommen grundsätzliche Fehler im Bereich der Erschütterungsmessungen.

Die zur Lösung vorgeschlagene Schwellenbesohlung ist eine nicht hinreichende „Billiglösung“. Offenbar waren für die Auswahl dieser Maßnahme ausschließlich Kostengesichtspunkte maßgebend, da dadurch lediglich Mehrkosten in Höhe von 90,- € pro lfd. Meter Gleis (= Gesamtmehrkosten in Höhe von 1,447 Mio. €) entstehen.

Wesentlich effektiver ist stattdessen die Anlegung eines sog. „Schottertroges mit Unterschottermatte“, der u.a. eine bessere Lastenverteilung des Betonkörpers aufgrund seiner Biegesteifigkeit bewirkt – „im Gegensatz zu dem schmalen Fußabdruck einer Schwelle“ (so der Gutachter). Zwar betragen die Mehrkosten dafür 1.200,- € pro lfd. Meter Gleis (= Gesamtmehrkosten in Höhe von 19,294 Mio. €). An der Umgehungsstrasse der Stadt Oldenburg fallen solche Kosten nicht an. Die für den Ausbau der Stadtstrecke anfallenden Mehrkosten sind auch in die Gesamtabwägung einzubeziehen.

3. Katastrophenschutz

Das vorgelegte R e t t u n g s w e g e k o n z e p t ist mangelhaft. Es sind z.B. nur 80 cm breite Seitenstreifen zwischen Gleisen und Lärmschutzwänden als Fluchtwege vorgesehen und unzureichende Abstände zwischen Flucht- bzw. Rettungstüren. Das trägt der Möglichkeit eines schweren Unfalls mit explosiven, feuergefährdenden oder stark giftigen Stoffen in einem dicht besiedelten Raum nicht Rechnung. Auch diese Gesichtspunkte und Mehrkosten für die Lösungen an der Stadtstrecke sind in eine Alternativenabwägung einzustellen.

4. Wasserschutz

Die Trasse des PFA 1 tangiert im nördlichen Bereich Bürgerfelde / Ofenerdiek unmittelbar das Trinkwasserschutzgebiet, das zum Einzugsgebiet des Wasserwerkes in Metjendorf gehört. Damit sind sowohl Trink- als auch Grundwasser den Einleitungen von Giftstoffen durch den Betrieb der Bahn ausgesetzt als auch der Gefahr einer massiven Kontamination des Wassers im Falle einer Havarie unter Beteiligung wassergefährdender Stoffe. Wasser, zumal Grundwasser, lässt sich weder durch gesetzlich definierte Grenzen eines Schutzgebietes noch eine Bahnlinie aufhalten, ist aber jederzeit den von der Bahnlinie ausgehenden erheblichen Gefahren ausgesetzt.

Bis heute fehlt die im Rahmen der UVP erforderliche Risikoanalyse zum Schutz des Wassers. In den Anhörungsterminen im Dez/Jan 2015/2016 hatte ein sehr fachkundiger Einwender aus Ofenerdiek unter Beifügen einer fachgutachterlichen Stellungnahme eines Geologen die bestehenden Gefahren substantiiert dargestellt und vertieft. Ergänzend hat er auch auf das Problem eines erschwerten Zugangs in Katastrophenfällen durch geplante Lärmschutzwände hingewiesen. Die Anhörungsbehörde hatte sodann mit der DB vereinbart, dass der Betreiber des Wasserwerkes, VWG, und die untere Wasserbehörde zu der

Thematik im Januar 2016 geladen werden, um angehört zu werden. Das erfolgte dann aber nicht. Die Anhörungsbehörde hat deshalb (auf den erneuten Antrag des Bürgers), die untere Wasserbehörde zu einer schriftlichen Stellungnahme aufgefordert, die lt. telefonischer Auskunft an den Bürger vom **12.04.2017** aber bisher nicht vorliegen soll.

In der Sache selbst verweise ich auf das in der ANL beigefügte Gutachten des Sachverständigen Dipl. Geologen und mache den Inhalt einschließlich der dort genannten Quellen zum Gegenstand meiner Einwendung. Danach besteht bei Plangenehmigung

- die konkrete Besorgnis einer nicht sanierbaren Boden- und Grundwasserkontamination nach Havariefällen,
- die konkrete Gefährdung der gesamten Trinkwasserversorgung in Oldenburg nach einer Grundwasserkontamination.

Auch diese Gefahren und Kostenrückstellungen (nach versicherungsmathematischen Grundsätzen) müssen in die Alternativenabwägung einfließen. Dies gilt umso mehr, als die Planrechtfertigung sich in erster Linie aus der Notwendigkeit der Steigerung des Güterverkehrs von und zum J-W-P ergibt, zu dem schon jetzt regelmäßig Chemietransporte stattfinden und abzusehen ist, dass er auch für Atommülltransporte ausgelegt wird, nachdem der benachbarte Stadtstaat Bremen die Verschiffung solcher Gefahrgüter über seine Häfen untersagt hat.

5. UV-Konzepte

a) Die Umweltverträglichkeitsstudie der Fa Locon Umweltconsult befasst sich nur mit dem Gesamtplanungsverfahren „ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III“ und betrachtet entgegen gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. §§ 11 und 12 UVPG nicht den hier konkret betroffenen Bereich des PFA 1 in Oldenburg, obwohl dies nach der Abschnittsentscheidung der Antragstellerin nicht nur formal geboten sondern auch sachlich erforderlich ist, um etwa bei der Variantenentscheidung die für die Abwägung erforderlichen Informationen zu erhalten. Eine Gesamtbetrachtung der Vor- und Nachteile des konkreten Vorhabens vernebelt nicht nur die Sicht auf die konkreten Probleme des Abschnitts der Stadt Oldenburg, sondern auch dessen Bedeutung. Für jeden Planungsabschnitt, insbesondere aber den des Oberzentrums der Stadt Oldenburg, war daher eine gesonderte UVP vorzunehmen. Die Gesamtbetrachtung kann keine hinreichende Grundlage der Planentscheidung im PFA 1 sein, das Verfahren ist rechtswidrig.

b) Methodische Mängel der Untersuchungen

Fledermäuse und Vögel

Am 12. und 13.4.2016 wurden die Bau- und BE-Flächen durch zwei Gutachter auf Gehölze mit Potenzial für Fledermäuse und Avifauna überprüft. Die vorgefundenen Bäume mit geeigneten Strukturen (Höhlen, Spalten, abplatzender Rinde) bzw. mit Nistkästen wurden mittels GPS verortet und fotografisch dokumentiert. Sie wurden nicht auf einen aktuellen Besatz überprüft (S. 4). Private Gärten wurden nach Erklärungen ihrer Besitzer in die Untersuchungen nicht einbezogen. Zum Punkt Amphibien wird lediglich ein einziger Garten erwähnt (siehe S. 14) Das Vorhandensein aller anderen Myotis-Arten (Bechstein- und Nymphenfledermaus) wurden mit der Begründung verneint, dass diese bisher nicht nachgewiesen seien und deshalb nicht zu erwarten seien (S. 5). Eine solche Vorgehensweise ist unwissenschaftlich.

Gleiches gilt über die Aussagen, dass die Arten Fransen- Teich- und Wasserfledermaus (*Myotis nattereri*, *M. dasycneme*, *M. daubentonii*) nur in bewaldeten Habitaten und in Wäldern und Parks mit Gewässern und Feuchtgebieten zu finden seien. Es ist allgemein bekannt, dass diese Arten auch Gebäudestrukturen als Quartier nutzen; zudem wurden sie in der näheren Umgebung bereits nachgewiesen und dürften auch im Untersuchungsgebiet vorkommen. Ein sicherer Nachweis der Wasser- und Teichfledermaus ist nur im Zuge von Netzfängen oder durch den Nachweis von Quartieren möglich. (S. 6). Die Ergebnisse zu den Fledermäusen sind schon aus methodischen Gründen abzulehnen.

Im Übrigen werden aus der ausführlichen Darstellung der Empfindlichkeit der Tiere gegenüber der Bahn (S. 7 bis 9) keinerlei Schlüsse hinsichtlich der existenziellen Bedrohung der Tiere gezogen. Auch dass muss in die Abwägung zur Alternativenprüfung eingestellt werden.

Reptilien

Zur Erfassung der Reptilien wurde eine Transektbegehung entlang der gesamten Strecke im eigentlichen Eingriffsraum zuzüglich eines Puffers von 20 m vorgenommen (S.9). In diesen Puffer (in den Karten lila gepunktet dargestellt) wurde offensichtlich nur ein einziger Garten berücksichtigt (siehe S. 14).

Die dargestellte Methodik reicht für eine verantwortbare Prüfung der Ergebnisse nicht aus. Die Erfassungsmethoden sind nicht dargestellt, Reptilienbleche werden nicht erwähnt.

Die Untersuchung zu den Reptilien ist schon allein aufgrund dieser methodischen Mängel ohne jede Aussagekraft und wertlos.

Amphibien

Die Erfassung der Amphibien im Stadtgebiet soll in einem Untersuchungsgebiet von je 100 m beidseitig der Trasse erfolgt sein, wobei auf Privatgrundstücken diese Vorgaben nicht immer eingehalten wurden. Je nach Möglichkeit war jedoch mindestens eine Begehung während der Laichzeit angestrebt, zum Teil war aber auch kein Zugang möglich. (S. 11). Diese Aussagen sind nachweislich falsch, es ist offenbar nur einmal nachgefragt worden, ob der Gartenteich untersucht werden dürfte (siehe S. 14).

Die tatsächlichen Wanderbewegungen soll mit Hilfe von 1.620 m Fangzaun in sechs Teilstücken ermittelt worden sein, deren Lage auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Übersichtsbegehung definiert wurde. Die Fangeimer wurden beidseitig im Abstand von 11 m zueinander eingegraben. Während der Untersuchungszeit von 45 Tagen in den Monaten April bis Mai erfolgte eine tägliche Kontrolle (NUT 2016a) (s. 11).

Die Aufstellung von Krötenzäune im April – also lange nach der Krötenwanderung – kann keine sachgerechten Ergebnisse erbringen. Die Untersuchung ist für jeden Sachkundigen offensichtlich nutz- und wertlos. Laut glaubhaften Auskünften von Anliegern sollen die Kontrollen zudem auch nur wöchentlich stattgefunden. Auch das ist unwissenschaftlich und unterstreicht die Wertlosigkeit der Untersuchungen.

Eine Zuordnung der erfassten Amphibien auf konkrete Laichgewässer ist bis auf den Fadenmolch nur eingeschränkt möglich, da die Amphibienzäune nicht direkt an den konkreten Gewässern gestellt wurden und auch die genaue Anzahl der vorhandenen Laichgewässer aufgrund der vielen bestehenden privaten Gartenteiche nicht bekannt ist. (S. 11). Das ist ein weiterer gravierender Mangel der Untersuchung, weil insbesondere im unmittelbaren Teichbereich schwerwiegende Maßnahmen vorgesehen sind. Fadenmolche wurden festgestellt, die daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind aber abenteuerlich.

Auch hier muss – wie übrigens im Erörterungstermin schon öffentlich kritisiert – darauf hingewiesen werden, dass die betroffenen Gärten nicht untersucht wurden.

Die Untersuchung erfasst und bewertet insgesamt, von Süden nach Norden, nur folgende Lebensräume der Amphibien im Nahbereich der Bahnstrecke:

km 2,0 bis Melkbrink

Baugrube bei km 2,8

Bereich zwischen Alexanderstraße und Bürgerbuschweg

Gartenteich bei km 4,7

Bereich zwischen km 6,2 und km 6,8:

Bereich Ofendiek bei km 7,0 – 7,5:

Bereich zwischen A 29 und Borbecker Weg (S. 13 f)

Danach ist an der gesamten Strecke nur ein einziger Gartenteich untersucht worden. Das ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Eingriffe grob fehlerhaft.

Soweit die Untersuchung aussagt, dass insgesamt davon auszugehen ist, dass neben den genannten Schwerpunkten der Amphibienvorkommen und -wanderungen auf der gesamten Strecke Amphibienwanderungen stattfinden, diesen Bereichen aufgrund der zu erwartenden geringen Individuendichte aber nur eine geringe Bedeutung als Amphibienlebensraum zukommt (S. 14) ist das ohne eine konkrete Untersuchung eine nicht gerechtfertigte Schlussfolgerung. Die so gewonnenen Erkenntnisse sind wertlos.

Nicht berücksichtigt sind Kollisionsrisiken mit Fauna, insbesondere unter einer vergleichenden Bewertung der konkreten Habitatsituationen zwischen Stadtstrecke und Planungsalternativen.

IV. Ergänzung zur fehlenden Alternativendarstellung und –untersuchung

1. Nach aktuellem Kenntnisstand sind alle Oldenburger Autobahnbrücken abgängig, müssen abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden. Mit dem Bau der BAB-Brücke Alexanderstraße wurde bereits begonnen, die BAB-Brücke über die Hunte soll als nächstes ersetzt werden, gefolgt von der Stadtautobahnbrücke OL Kreyenbrück bis Bloherfelde. Das bedeutet, dass

- eine starke Vermutung dahin besteht, dass auch die noch ältere Eisenbahnbrücke „Pferdemarkt“ abgängig ist oder zumindest den auf sie zukommenden Belastungen der beantragten TEN-Strecke nicht mehr gewachsen sein wird.

- im Zuge der Neuplanung der Huntebrücke die sich aufdrängende Möglichkeit besteht, in einem Planungs- und Bauvorgang die neue Brücke zugleich als Eisenbahnbrücke vorzusehen, wobei auch eine Brücke erheblich geringerer Höhe in Betracht kommt, da sie nicht mehr zur Unterfahrt für Hochseeschiffe zur damaligen (heute nicht mehr existierenden) Oldenburger Werft benötigt wird.

2. Nach gesichertem Verfahrensstand wird die BAB A 20 gebaut werden. Eine daran angelegte Eisenbahnstrecke, die die Ausbaustrecke in Höhe Jaderberg kreuzt, könnte unter Umfahrung des Großraums Oldenburg alle notwendigen Eisenbahnverkehre in alle Himmelsrichtungen abdecken. Ri Westen/Süden könnte sie in Höhe Augustfehn an die Bahnstrecke OL-Leer-Lingen anschließen, in Ri Osten/Norden an die Bahnstrecke Bremerhaven – Bremen. Eine solche Verbindung würde die gewünschte Eisenbahnverbindung zu den Seehäfen Bremerhaven/Bremen und Cuxhaven/Hamburg mit entsprechender Wasserstraßen „binnen“ herstellen. Eine solche Planung würde sich auch für die von den Grenzregionen Groningen/Emsland/Oldenburg betriebene „Wunderlinie“ und den damit verbundenen Güterverkehr anbieten.

Der Ausbau der Stadtstrecke Oldenburg für den Schwerstgüterverkehr ist eine nicht zukunftsfähige „Steinzeitplanung“ die ohne Rücksicht auf gewachsene und zu schützende Wohn- und Kulturgüter erfolgt. Wird dies beschlossen, so ist schon nach jetzigem Verkehrsaufkommen die Beseitigung sämtlicher Oldenburger höhengleicher Bahnübergänge zwangsläufig. Das sowie die mit dem Güterbahnbetrieb einhergehenden Beeinträchtigungen auf die im UVPG genannten Schutzgüter zerstören diese Stadt und die körperliche und psychische Gesundheit ihrer Bürger.

V. Verweise und in Bezugnahmen

Ergänzend beziehe ich mich zudem auf die vom Rat der Stadt Oldenburg am 06.04.2017 öffentlich erörterte und beschlossene Einwendung in der Fassung, wie sie der Oberbürgermeister der Stadt im APRIL 2017 der Einwendungsbehörde mit dem beigelegten Schriftsatz der Rechtsanwälte der Kanzlei Dolde, Mayen & Partner zugeleitet hat. Alle dort abgesprochenen Einwendungsgesichtspunkte sind auch Gegenstand dieser Einwendung mit der in erster Linie die umweltverträglichste Form des Eisenbahnbetriebes von und zum JWP erreicht werden soll, nämlich durch einen Schutz der Güter nach § 2 UVPG durch die gebotene Umfahrung der Wohn- und Kulturstadt Oldenburg und ihrer jetzigen und zukünftigen Bürger.

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung.

Dr. Frühauf, Rechtsanwalt

