



Anlage 2

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Alter Steinweg 4,
20459 Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
VF-Bundesfernstraßen
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

DB Netz AG, Regionalbereich Nord
z.Hd. Herrn Sascha Scherler
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Rechtsamt
Planfeststellungsbehörde

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon 42841 4088
E-Fax 427941 191

Ansprechpartner Herr Krause

E-Mail Sebastian.Krause@bwvi.hamburg.de

08. August 2013

Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nebst Anpassung von Bahnanlagen

Hier: Teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben mit Schreiben vom 06.08.2013, hier eingegangen am 07.08.2013 den in der Anlage befindlichen Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung des o.g. Planfeststellungsbeschlusses gestellt. Auf diesen Antrag ergeht folgende Entscheidung:

1. Tenor

1.1 Teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26. Juni 2013 für die Verlegung der Bundesstraße B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) zwischen den Anschlussstellen HH Georgswerder und HH Wilhelmsburg Süd nebst Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen wird auf Antrag der Vorhabensträger insoweit angeordnet, als Maßnahmen betroffen sind, bei denen im festgestellten Bauwerksverzeichnis die DB Netz AG oder die HPA als zukünftige Eigentümerin oder Instandhaltungspflichtige ausgewiesen sind sowie auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12.2, Anlage II „Planänderung, Maßnahmenblätter Anpassung der Bahnanlagen“ benannten Maßnahmen.

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um

- die Verlegung des westlichsten Gütergleises nach Osten an die vorhandenen Bahngleise zwischen Neuenfelder Straße und Ernst-August-Kanal
- die umfangreiche Beseitigung und den teilweisen Neubau von Abstell- und Puffergleisen auf der Westseite der Bahnanlagen vor allem zwischen Neuenfelder Straße und Ernst-August-Kanal sowie zwischen Neuenfelder Straße und Abzweig Hohe Schaar

- die Errichtung von Lärmschutzwänden auf Bahngelände

und die zugehörigen naturschutzrechtlichen Maßnahmen.

1.2 Nicht vollziehbare Bahnmaßnahmen

Von der sofortigen Vollziehung ausgenommen ist die Maßnahme Bauwerksverzeichnis Nr. 50.136, weil diese Maßnahme nur unter Inanspruchnahme eines klägerischen Grundstücks zu verwirklichen wäre.

1.3 Ablehnung des Antrags im Übrigen

Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt. Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wird vor allem im Hinblick auf Straßenbaumaßnahmen nicht angeordnet. Insofern behalten die erhobenen Anfechtungsklagen ihre aufschiebende Wirkung.

2. Begründung

Die sofortige Vollziehung wird nach Ausübung des Ermessens gemäß § 80 Abs. 2 S.1 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse sowie im überwiegenden Interesse der Vorhabensträger bezogen auf die o.g. Bahnbaumaßnahmen angeordnet.

Gegen den o.g. Planfeststellungsbeschluss sind Anfechtungsklagen erhoben worden. Sie haben aufschiebende Wirkung.

Die Vorhabenträger haben daraufhin mit Schreiben vom 06. August 2013 einen Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses gestellt. Darin heißt es u.a.:

„Der Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2013 trifft im Rahmen der Begründung der Planrechtfertigung für das Vorhaben auf Seite 50 die Feststellung, dass „die vorhandene B 4/75 einschließlich aller ihrer Bauwerke dringend Instandsetzungsbedürftig“ sei. Diese Feststellung ist nach wie vor richtig.

Während die Trasse der vorhandenen B 4/75 Tragfähigkeitsdefizite aufweist, musste das Kreuzungsbauwerk im Zuge der Kornweide über die vorhandene B 4/75 bereits wegen Baufälligkeit abgebrochen und durch eine Behelfsbrücke ersetzt werden. Da die Kornweide eine Hauptzufahrt zu den Hafenanlagen für Stückgüter darstellt, besteht seitdem die Notwendigkeit, Schwertransporte über Wohngebiete zu den Hafenanlagen umzuleiten.

Das Bauwerk im Zuge der vorhandenen B 4/75 über den Ernst-August-Kanal befindet sich seit einigen Jahren in einem kritischen Zustand, so dass sich die zeitweilige Gebrauchsfähigkeit nur über eine Notstützung aufrechterhalten lässt (...). Mittlerweile ist eine Entwicklung eingetreten, die die Installation einer Prüfeinrichtung für eine permanente Kontrolle des Bauwerkes erfordert. Es steht zu befürchten, dass sich die Tragfähigkeit weiter verschlechtert und ggf. Verkehrsbeschränkungen für LKW angeordnet werden müssen.

Die Planungen im Auftrage des Amtes für Verkehr und Straßenwesen gehen deshalb davon aus, dass mit dem Bau der neuen Bundesstraße in den zuvor genannten kritischen Bereichen spätestens im Jahr 2014 begonnen werden muss (...). Notwendigerweise müssen die dazu erforderlichen Vergabeverfahren bereits im August dieses Jahr anlaufen. Für die Hauptbauleistungen im Trassenbereich ist ein Baubeginn spätestens im Jahr 2017 erforderlich.

Zur Gewährleistung des Baubeginns der neuen Straßenverbindung im Jahr 2017 ist es erforderlich, zuvor im künftigen Trassenverlauf der neuen Bundesstraße befindliche Gleisanlagen und Signalanlagen komplett zurückzubauen und unter anderem das Güterzuggleis der Strecke 1255 auf einer Länge von ca. drei Kilometern nach

Osten hin an den Hauptschienenweg zu verlegen. Die Arbeiten für die Anpassung der Bahnanlagen sind unter laufendem Bahnbetrieb durchzuführen. Sie beginnen mit Gleisrückbauarbeiten im August 2013 und enden mit der Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen im September 2017 (...). Grundlage dieser Arbeiten ist eine äußerst umfangreiche Sperrpausenplanung, die Sperrpausen im Bereich der Fernbahn von August 2013 bis Februar 2018 beinhaltet (...). Diese Planung wurde fristgerecht mit der zuständigen Stelle der DB Netz AG in Hannover abgestimmt und ist für die Jahre 2013, 2014 und teilweise 2015 bereits genehmigt. Wegen einer großen Anzahl parallel laufender Bauarbeiten in der Bahnstrecke zwischen Hannover und dem Hamburger Hauptbahnhof ist die Einrichtung und Genehmigung von Sperrpausen extrem schwierig. Selbst kleine Verschiebungen im Ablauf der Arbeiten können die Fertigstellung der neuen Gleisanlagen und damit die Sicherstellung der Baufreiheit für den Bau der neuen Bundesstraße um zwei bis drei Jahren verzögern.

Je nach Art und Umfang der benötigten Gleissperrungen sowie der Streckenkategorie des zu sperrenden Gleises gelten bei der DB Netz AG verbindliche Anmeldefristen zur sogenannten Baubetriebsplanung.

Beispielsweise ist die Erstellung der neuen Gleisanlagen mit einer Signalanpassung verbunden. Dies setzt einen Softwarewechsel im Elektronischen Stellwerk voraus, welcher immer mit einer Totalsperrung des Bereiches verbunden ist, der von dem Elektronischen Stellwerk betroffen ist. Für die Anpassungen im Zuge der Bahnmaßnahmen sind insgesamt drei Softwarewechsel vorgesehen:

1. 24.08.2014 - Softwarewechsel zur Inbetriebnahme zweier neuer Gleisanlagen im Bahnhof Wilhelmsburg auf der Strecke 1255 (GWB)
2. 22.01.2017 - Softwarewechsel zur Inbetriebnahme des Bauzustandes 2
3. 17.09.2017 - Softwarewechsel zur Inbetriebnahme des Bauzustandes 3b

Diese Totalsperrungen im Bereich des Elektronischen Stellwerkes Wilhelmsburg müssen als sogenannte Bündelungsmaßnahmen angemeldet werden.

Die nächste Bündelungsmaßnahme wäre frühestens im Jahr 2016 möglich. Eine Anmeldung dafür müsste bis zum 30.04.2014 erfolgen.

Das bedeutet, dass eine Verschiebung des für den 24.08.2014 angemeldeten Softwarewechselttermins zwangsweise zu einer Verschiebung des Softwarewechsels nach 2016 führt, mit der Konsequenz, dass sich alle darauf aufbauende Folgetermine ebenfalls um mindestens zwei Jahre verschieben würden.

Selbstverständlich sind sich beide Vorhabenträger dessen bewusst, dass sie die beantragten Baumaßnahmen bis zur Entscheidung des OVG Hamburg in der Hauptsache auf eigenes Risiko durchführen würden. Die Vorhabenträger halten dieses Risiko jedoch für hinnehmbar, da sie die Erfolgsaussichten der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss angesichts der Gründe, die für das Vorhaben streiten, für ausgesprochen gering erachten.

Aus den bislang vorliegenden Klagebegründungen (...) ergibt sich, dass die Kläger anscheinend die Grenzwerte der 16. BImSchV mit Pegeln, die bei einer Gesamtlärmbelastung relevant sein können, vermengen. Immerhin unterscheiden die Kläger in ihrer Klageschrift zwischen der Lärmbelastung ohne Lärmschutzmaßnahmen und der Lärmbelastung mit den vorgesehenen Maßnahmen des Schallschutzes.

In diesem Zusammenhang ist mit aller Deutlichkeit darauf hinzuweisen, dass die Kläger in der Klageschrift suggerieren, es käme bei der Durchführung beider Vorhaben zu einer Erhöhung der Lärmbelastung. Das Gegenteil ist richtig.

Dies sei am Beispiel des Klägers (...) (Buscher Weg 18) erläutert. Im zweiten Obergeschoß des Anwesens dieses Klägers beträgt die bahnbedingte Vorbelastung gegenwärtig 60 dB(A) zur Tages- und Nachtzeit. Infolge der Verlegung des Gleises 8

kommt es zu einer rechnerischen Pegelerhöhung von 0,1 dB(A). Infolge des Neubaus der Lärmschutzwände verringert sich die Lärmbelastung sowohl tags als auch nachts auf 54 dB(A). Bei einer Gesamtlärbetrachtung wird die Lärmbelastung im 2. OG tagsüber 56 dB(A) und nachts 55 dB(A) betragen. Das Beispiel dieses Klägers zeigt, dass das Ziel des Vorhabens, die Lärmbelastung im Einwirkungsbereich beider Vorhaben deutlich zu verringern, nicht etwa verfehlt, sondern erreicht wird.

Im Übrigen gilt Folgendes:

Aus der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich, dass sich die Planfeststellungsbehörde in den Ziffern 4.10 ff. (Seite 90 ff.) des Beschlusses intensiv mit den betriebsbedingten Lärmbeeinträchtigungen beider Vorhaben und den Einwendungen der Kläger auseinandergesetzt hat. Die Planfeststellungsbehörde hat die Belange der Kläger erkannt, im Einzelnen ermittelt und zutreffend gewichtet. Der Planfeststellungsbeschluss gelangt zunächst zum Ergebnis, dass der Umfang der für die neue Bundesfernstraße vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht zu beanstanden ist. Es wird insoweit ausgeführt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV an den Gebäuden sowie deren Außenwohnbereichen Tags fast vollständig und nachts weit überwiegend eingehalten werden. Unter Hinweis auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes wird ausgeführt, dass weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unverhältnismäßig wären. Bezüglich der geplanten Bahnanpassungsmaßnahmen, insbesondere der Verlegung des Güterzuggleises 8 der Strecke 1255, hat die Planfeststellungsbehörde zutreffend erkannt, dass es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV handelt, weil und soweit die Tatbestände des § 1 Abs. 1 und 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der 16. BImSchV erfüllt sind. Die Planfeststellungsbehörde hat ferner die Ermittlungen des Vorhabenträgers für die erforderlichen bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen abwägend nachvollzogen und für ausreichend erachtet. Der Beschluss trifft insoweit die Aussage, dass durch die bahnseitigen Lärmschutzwände die Immissionspegel an den betroffenen Objekten um bis zu 17 dB(A) und im Mittel um 8 dB(A) gemindert werden könnten. Der Umstand, dass 1.006 Schutzfälle verbleiben, sei vor allem darauf zurückzuführen, dass die betreffenden Schienenwege hoch belastet seien, es sich um eine Parallelführung von 4 Bahnstrecken mit insgesamt 8 Gleisen handele und dass sich in unmittelbarer Nähe zur Bahnanlage mehrgeschossige Gebäude befänden. Die Planfeststellungsbehörde vollzieht ferner die Berechnung des Vorhabenträgers zur Unverhältnismäßigkeit einer kompletten Einhausung der vier betroffenen Bahnstrecken nach.

Die Planfeststellungsbehörde hat ferner die von den Vorhabenträgern vorgenommene Gesamtlärmbelastung abwägend nachvollzogen und nicht beanstandet. Die Planfeststellungsbehörde ist insoweit zum Ergebnis gelangt, es lägen keine Tatsachen vor, die die Planfeststellungsbehörde veranlassen müssten, weitere als die geplanten Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen. In diesem Zusammenhang hat sich die Planfeststellungsbehörde sehr intensiv mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Gesamtlärbetrachtung auseinandergesetzt. Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt, dass die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung bei der Dauerschallpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht wird, aber nicht schematisch bestimmt werden darf. In diesem Zusammenhang hat die Planfeststellungsbehörde zutreffenderweise nicht beanstandet, dass die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträger sich an den um 3 dB(A) niedrigen Sanierungsgrenzwerten von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes in Verbindung mit dem nationalen Verkehrslärmschutzpaket II orientiert haben. Die Planfeststellungsbehörde hat ferner die Entscheidung der Vorhabenträger nicht beanstandet – resultierend aus der Gesamtlärbetrachtung – keine weitergehenden als die bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Nach alledem ist zu erwarten, dass sämtliche Anfechtungsklagen erfolglos sein dürften. Dies verstärkt das Vollzugsinteresse beider Vorhabensträger.

Für die sofortige Vollziehung spricht ferner der Umstand, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen geeignet sind, bei insgesamt 1.861 Lärmschutzfällen 855 Schutzfälle komplett zu lösen und bei den verbleibenden 1.006 Schutzfällen deutliche Verbesserungen herbeizuführen. Es dürfte der Öffentlichkeit schwer zu vermitteln sein, bei voraussichtlich unbegründeten Klagen den Bau der Lärmschutzanlagen als Bahnfolgemaßnahmen über mehrere Monate hinauszuzögern und damit die Realisierung eines der Projektziele – Verringerung der Gesamtlärmbelastung – zu Lasten der Betroffenen weiter zu verzögern.

Hilfsweise beantragen beide Vorhabenträger

die sofortige Vollziehung des Beschlusses zumindest für sämtliche Bahnanpassungsmaßnahmen anzuordnen.

Aus den obigen Darlegungen folgt, dass die termingerechte Durchführung der Bahnanpassungsmaßnahmen zwingende Voraussetzung für den termingerechten Baubeginn und die termingerechte Inbetriebnahme der neuen Bundesstraße ist. Nach Auffassung der Vorhabenträger ist die Beschränkung des Sofortvollzuges auf die

erforderlichen Bahnanpassungsmaßnahmen in rechtlicher Hinsicht unproblematisch, da eine Beschwer für die Kläger nicht im Entferntesten erkennbar wäre:

1. Die Bahnanpassungsmaßnahmen finden ausschließlich auf vorhandenem Bahngelände statt, ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.
2. Bestandteil der erforderlichen Bahnanpassungsmaßnahmen ist selbstverständlich auch der bahnseitige Lärmschutz, so dass sich die Belastung der Anwohner infolge der Bahnanpassungsmaßnahmen nicht erhöht, sondern im Gegenteil deutlich vermindert.
3. Selbstverständlich handeln die Vorhabenträger auch bei isolierter Durchführung der Bahnanpassungsmaßnahmen auf eigenes Risiko. Das Risiko ist allerdings tragbar, da die Maßnahmen im Bahngelände zu einer Arrondierung der Anlagen führen, die sowieso irgendwann hätten durchgeführt werden müssen, um nicht mehr benötigtes Bahngelände einer höherwertigen Verwertung zuzuführen. Die Lärmschutzmaßnahmen finden in einem für Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehenen Bereich statt, allerdings auf einem an der Grenze des technisch Machbarem liegenden Niveaus und damit - auf der sicheren Seite liegend - deutlich höherwertiger als mit üblichen Lärmsanierungsmaßnahmen erreichbar gewesen wäre.

Wie oben bereits dargelegt, ist es sowohl zur Sicherstellung des Baubeginns der neuen Bundesstraße als auch im Zusammenhang mit der Sperrpausenplanung zwingend notwendig, Anfang August mit den Arbeiten in der Bahnanlage zu beginnen. Eine Beeinträchtigung der Anwohner bzw. Kläger durch diese Arbeiten ist nicht im Entferntesten ersichtlich.“

Die Vorhabensträger haben ihrem Antrag Anlagen beigefügt (Sperrpausenplanung; Prüfbericht des Landesbetriebs für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zum Zustand der Brücke über den Ernst-August-Kanal im Verlauf der B 4/75; Übersichtsterminplan für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Anpassung der Bahnanlagen)

2.1. Gründe für die teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung

An der sofortigen Vollziehung besteht ein öffentliches Interesse. Sie wird im oben bezeichneten Umfang angeordnet, da insoweit das öffentliche Vollzugsinteresse das Interesse an der Aussetzung der Vollziehung überwiegt, § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO. Es liegt ein besonderes Interesse daran vor, im o.g. Umfang den (rechtmäßigen) Planfeststellungsbeschluss zu vollziehen.

2.1.1. Besonderes öffentliches Vollzugsinteresse

Die umgehende Verwirklichung derjenigen Maßnahmen, die Gegenstand dieser Vollziehungsanordnung sind, steht im öffentlichen Interesse. Für die Begründung dieses öffentlichen Interesses sind grundsätzlich die gleichen Erwägungen maßgeblich, die bereits den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen (vgl. dort). Darüber hinaus besteht aus den nachfolgenden dargestellten Gründen auch ein besonderes Vollzugsinteresse.

2.1.1.1. Vermeidung unangemessener Kosten

Der Vorhabensträger Bundesfernstraßenmaßnahmen unterliegt nach § 3 FStrG der Pflicht, vorhandene Fernstraßen verkehrssicher zu betreiben. Es stellt ein anerkanntes Interesse des Vorhabensträgers dar, die dabei anfallenden Aufwendungen nicht unangemessen ansteigen zu lassen (Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit). Wie die Vorhabensträger plausibel gemacht haben, bedürfte die alte Wilhelmsburger Reichsstraße einer ausgesprochen aufwändigen Grundsanierung, falls die Verlegung der Bundesstraße nicht innerhalb der nächsten Jahre realisiert werden kann. Sowohl die alten bzw. temporären Brückenbauwerke als auch – aufgrund der Tragfähigkeitsdefizite – der Straßenkörper selbst müssten aufwändig renoviert werden.

Dass die Entscheidung in der Hauptsache in Bezug auf die vorliegend für vollziehbar erklärten Bahnmaßnahmen nicht abgewartet werden kann, erklärt sich aus den komplexen Sperrpausenregelungen im Bahnbereich. Die Vorhabensträger haben nämlich – untermauert durch die Sperrpausenplanung, den Prüfbericht des LSBG zum Zustand der Brücke über den Ernst-August-Kanal sowie den Übersichtsterminplan für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Anpassung der Bahnanlagen – überzeugend dargelegt, dass die Bahnmaßnahmen denkbare Vorarbeiten vor Errichtung der neuen B 75 begonnen werden müssen und dass insbesondere wegen der komplexen Sperrpausenregelungen auch kurze Verzögerungen des Baubeginns für die Bahnmaßnahmen zu erheblichen Zeitverzögerungen und beträchtlichen Mehrkosten führen können. Dementsprechend liegt es im Interesse der Vorhabensträger, dass die Bahnmaßnahmen möglichst frühzeitig umgesetzt werden, damit – je nach Ausgang der Klagverfahren – anschließend die neue B 75 möglichst frühzeitig gebaut werden kann und die alte Wilhelmsburger Reichsstraße nicht mehr mit erheblichen Kosten unterhalten und sowohl die alten bzw. temporären Brückenbauwerke als auch der Straßenkörper selbst sehr aufwändig renoviert werden müssen.

2.1.1.2. Schutz vor einer unangemessenen Lärmsituation

Darüber hinaus liegt ein besonderes Vollzugsinteresse auch in dem Schutz der Anwohner vor Bahnlärm.

Der Betrieb der vorhandenen Bahnanlagen geht mit Lärmauswirkungen einher, die zum Teil erheblich sind und teilweise an der Grenze der Gesundheitsgefährdung liegen. Diese Situation ist den Anwohnern nicht länger als unbedingt nötig zuzumuten.

Wenn mit der Verwirklichung der mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Lärmschutzmaßnahmen auf Bahngelände aufgrund der aufschiebenden Wirkung der Klagen noch nicht begonnen werden könnte, hätte das nicht nur Auswirkungen für die Grundstücke der Kläger, sondern für alle Grundstücke in der Nähe der Bahnanlagen.

Für einen zeitnahen Baubeginn der Bahnmaßnahmen streiten mithin die gewichtigen Gründe des Umfangs der von den Lärmauswirkungen Betroffenen sowie die Tatsache, dass derzeitigen Lärmauswirkungen der Bahnanlagen die Gesundheit der Anwohner gefährden könnten; dies umso stärker, je länger sie andauern.

2.1.2. Überwiegen des Vollziehungsinteresses gegenüber dem Aussetzungsinteresse der Kläger

Das Vollziehungsinteresse an einem zügigen Schutz vor u.U. gesundheitsgefährdendem Lärm und das Interesse der Vorhabensträger an einer Reduzierung von Unterhaltungsaufwendungen überwiegen jeweils das Aussetzungsinteresse der Kläger.

Die sofortige Vollziehung setzt keinen Zugriff auf Eigentumsflächen von planungsbetroffenen Klägern voraus, weil für die Bahnmaßnahmen keines ihrer Grundstücke in Anspruch genommen werden muss. Allein für die Bahnmaßnahmen mit der Bauwerksnummer 50.136 müsste das Grundstück eines Klägers mit Belegenheit an der Georg-Wilhelm-Straße (Einkäufer mit der Schlüsselnummer 9002/2, Az. des OVG: 1 E 14/13.P) in Anspruch genommen werden. Deshalb wird diese Maßnahme ausdrücklich von dieser Anordnung der sofortigen Vollziehung ausgenommen. Das hat auch zur Folge, dass alle auf dieser Maßnahme fußenden weiteren Maßnahmen einstweilen nicht durchgeführt werden können.

Alle Kläger profitieren im Hinblick auf den Lärm von den Bahnmaßnahmen, denn sie führen zu teilweise erheblichen Pegelminderungen gegenüber dem jetzigen Zustand. Das erklärt sich für die Kläger, die westlich der Bahnanlagen wohnen auch daraus, dass nicht nur Lärmschutzwände gegen den Bahnlärm errichtet werden, sondern das westlichste Gleis als Emissionsquelle auch weiter nach Osten verlegt wird.

Nur bei dem Kläger St. (Kläger zu 3. im Verfahren 1 E 12/13.P, Az. der Bevollmächtigten 00380/13 6/X/RN), stellen die Bahnmaßnahmen möglicherweise eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV dar, weil der Beurteilungspegel an zwei Immissionsorten durch die Änderung der Bahnanlage um 0,1 dB(A) auf Werte von 60 dB(A) in der Nacht ansteigen würde. Aus diesem Grund haben die Vorhabensträger den Bau von Lärmschutzwänden vorgesehen, die die Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) in Pegelminderungen von 5,7 und 4,8 dB(A) auf 54 bzw. 55 dB(A) in der Nacht verwandeln. Diese Pegelminderungen reichen aber nicht aus, um den Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete zu erreichen. Deswegen haben die Vorhabensträger für diese beiden Immissionsorte einen Anspruch auf passiven Lärmschutz vorgesehen und dabei zu Gunsten des Klägers vorausgesetzt, dass sich das Grundstück in einem Allgemeinen Wohngebiet befindet, obwohl das Grundstück durch den Baustufenplan Wilhelmsburg als Außengebiet (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet) ausgewiesen ist. Unter diesen Umständen erscheint das Aussetzungsinteresse dieses Klägers gering, denn das Bestehen weitergehender Ansprüche ist nicht erkennbar und auch bei Vollziehung der Bahnmaßnahmen ließen sich etwaige weitergehende Entschädigungsansprüche im Hinblick auf den Lärmschutz auch nachträglich realisieren. Potenziell rechtsbeeinträchtigende Fakten würden durch die Vollziehung der Bahnmaßnahmen jedenfalls nicht geschaffen.

Ansonsten können die Kläger unter keinem denkbaren Gesichtspunkt durch die Verwirklichung der Bahnmaßnahmen in ihren Rechten oder berechtigten Interessen beeinträchtigt sein. Auch das Interesse an einer Aussetzung der Vollziehung kann sich nur aus der Gefahr einer Verletzung subjektiver Rechte begründen (vergl. OVG Schleswig, B. v. 20.05.1992, Az. 1 M 7/92). Die Bahnmaßnahmen werden zusätzlichen Lärmschutz bewirken, denn sie bestehen nicht allein in der Anpassung der Gleise, sondern auch und vor allem in der Errichtung von Lärmschutzanlagen entlang der Gleise.

In dem Bereich, in dem der Schienenweg keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt, d.h. südlich der Neuenfelder Straße, sind Rechtsbeeinträchtigungen in Bezug auf den Lärmschutz von vornherein nicht denkbar, weil hier mangels wesentlicher Änderung § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV keine Lärmschutzanforderungen an den Schienenweg stellen.

Auch sonst bringen die Bahnmaßnahmen keine Verschlechterung des bereits vorhandenen Zustands im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen oder andere abwägungserhebliche Belange mit sich, weil die Bahnanlagen keinen größeren Umfang als bisher erhalten werden, sondern vielmehr reduziert werden und ein Streckengleis in seiner Lage angepasst wird. Die Lärmschutzwände führen bei den Klägern auch nicht zu weitergehenden Verschattungen o.ä.

Das zeigt, dass die Kläger kein Aussetzungsinteresse gegenüber den Bahnmaßnahmen geltend machen können. Dementsprechend überwiegen das oben beschriebene öffentliche Vollziehungsinteresse und das Vollziehungsinteresse der Vorhabensträger die entgegenstehenden Interessen der Kläger.

Daher ist die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses nach Abwägung dieser Interessen in Bezug auf die Bahnmaßnahmen angeordnet worden.

2.1.3. Kein Aufhebungsanspruch

Ein Obsiegen im Klagverfahren würde zudem aller Voraussicht nach nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und damit zur gänzlichen Neubewertung aller Abwägungsbelange führen. Wegen des in § 17e Abs. 6 S. 2 FStrG festgeschriebenen Grundsatzes der Planerhaltung hätte ein Erfolg im Rechtsverfahren ggf. nur eine Planänderung zugunsten subjektiver Rechte der Kläger zur Folge. Solche Planänderungen würden voraussichtlich nicht die Bahnmaßnahmen (Flächenarrondierung, Erstellung von Lärmschutzwänden) betreffen bzw. könnten auch nach Baubeginn der Bahnmaßnahmen noch erfolgen. Auf diese Weise kann auch bei sofortiger Vollziehung der Bahnmaßnahmen gewährleistet werden, dass subjektive Rechte der Kläger nicht berührt werden. Daher ist das Interesse der Kläger an der aufschiebenden Wirkung der Klage als gering einzustufen.

Hinzu tritt, dass ggf. geltend gemachte Abwägungsdefizite nicht per se zu der begehrten Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen würden, denn aus dem rechtsstaatlichen Abwägungsgebot können planbetroffene Bürger eine Klagebefugnis nur hinsichtlich der Abwägung der eigenen Belange ableiten. Die Anfechtungs- oder Verpflichtungsklage ist dagegen kein Instrument, um eine fehlerhafte Abwägung öffentlicher Belange oder Belange Dritter zu rügen (BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 - IV C 21/74 -, NJW 1975, S. 1373; ebenso Wahl/Schütz, in: Schoch/Schmidt-Aßmann/ Pietzner, VwGO, § 42 Abs. 2, Rn. 252). Eine Ausnahme kommt nur für enteignungsbetroffene Bürger in Betracht, da eine Enteignung gemäß Art. 14 Abs. 3 GG nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist und in einem solchen Fall alle Vorschriften, die dem Gemeinwohl dienen, zugleich eine Schutzwirkung zugunsten des Grundstückseigentümers entfalten.

Deshalb ist sichergestellt, dass eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken im Sinne einer Enteignung durch die sofort vollziehbaren Maßnahmen nicht erfolgt.

2.2. Gründe für die Ablehnung des Antrags im Übrigen

In Bezug auf alle weiteren planfestgestellten Maßnahmen, insbesondere die Errichtung der neuen B 75, die Anpassungsmaßnahmen an Stadtstraßen oder die Verlegung der Wilhelmsburger Wettern, wird die sofortige Vollziehung nicht angeordnet, weil sich die Klagen erkennbar vor allem gegen den Bau der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße richten bzw. gegen die Grundstücksinanspruchnahmen durch Stadtstraßen und die Wilhelmsburger Wettern.

Ein Eilbedürfnis besteht in Bezug auf die Straßenbaumaßnahmen zurzeit schon deshalb nicht, weil nicht alsbald nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit den Straßenbaumaßnahmen begonnen werden soll, sondern zunächst die Bahnbaumaßnahmen erfolgen müssen. Entfielen die aufschiebende Wirkung bereits von Gesetzes wegen, so hätte die Planfeststellungsbehörde bei einem solchen Sachverhalt für die absehbare Dauer des Klageverfahrens die behördliche Aussetzung des Sofortvollzuges zu erwägen (BVerwG, B. v. 01.03.2012, Az. 9 VR 7/11, Kommentierung RiBVerwG Christ in juris). Umgekehrt sind dementsprechend an die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit besonders hohe Maßstäbe zu knüpfen, die hier in Bezug auf die Straßenbaumaßnahmen jedenfalls zurzeit nicht erfüllt sind.

2.3. Teilbarkeit der Anordnung

Die isolierte Anordnung der sofortigen Vollziehung der Bahnmaßnahmen ist auch dann sinnvoll, wenn die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss etwa im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahmen wider Erwarten Erfolg haben sollten. Die Bahnbaumaßnahmen könnten zwar rückgängig gemacht werden. Die Flächenarrondierung ergibt aber ebenso wie der Lärmschutz einen eigenständigen, die Kläger nicht beeinträchtigenden Sinn, so dass damit zu rechnen ist, dass die Bahnbaumaßnahmen nicht nur begonnen, sondern auch vollendet werden können und sollten.

Das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht und die Kläger werden von dieser Entscheidung benachrichtigt.

Sebastian Krause

