

Stuhr, im Februar 2020

Liebe Mitglieder!

Anbei unser Bericht über die wesentlichen Ereignisse seit unserem letzten Bericht Nr. 27 von Januar 2019.

Straßenbahnplanung über Bremen-Huchting nach Stuhr und Weyhe-Leeste – Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) Leipzig vom 7. November 2019

Die Vorgeschichte seit der Revisionszulassung (Beschluss vom 13. Juli 2018) ist in dem vorangegangenen „Blickpunkt“ Nr. 27 (unsere Mitgliederinformation) ausführlich dargestellt worden. Nachzulesen (insbesondere für die neu eingetretenen Mitglieder) ist er auf unserer Internetseite (s. unten).

In dem Beschluss ist klargestellt, dass es um die Strecke geht, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, also um die Strecke ab Landesgrenze Stuhr/Bremen bis Bahnhof Leeste.

Durch den o. g. Beschluss zeichnete sich bereits die Tendenz ab, zugunsten der Gegenseite zu entscheiden. Ein gegenwärtiger und weiterhin bestehender Güterverkehr, wie von der Gegenseite fälschlicherweise immer wieder behauptet, wurde ungeachtet des entgegenstehenden Vortrags der Klägerseite (bereits ab 2017) als wahr unterstellt. Der Senat des BVerwG hatte sich offenbar schon damals vorzeitig festgelegt – was sich jetzt bestätigt hat.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich nur auf die mündliche Verhandlung am 7. November 2019 (die Richterbank war mit 5 Berufsrichtern besetzt), da eine schriftliche Urteilsbegründung bislang nicht vorliegt. Die Vorstandsmitglieder Monika Kannowski, Dr. Joachim Döpkins und Arnold Seifert waren als Prozessbeobachter angereist. Die Klägerseite wurde von Rechtsanwalt Axel Adamietz vertreten. Die Gegenseite präsentierte sich in Mannschaftsstärke von 11 Personen in Form von Anwälten und Personen in hohen Verwaltungspositionen. Diese wurden von der Vorsitzenden Richterin des 3. Senats Dr. Renate Philipp bei Eröffnung der Sitzung namentlich mit ihrer jeweiligen Funktion als „mitgebracht“ genannt, was auch so im Sitzungsprotokoll erschien; das muss daher vorher auch so angekündigt worden sein. Dem Vertreter der Kläger war nicht mitgeteilt worden, dass die Staatsgewalt in dieser Übermacht erscheinen würde (die das Privileg hatten, auf den der Prozessbeteiligten der Gegenseite vorbehaltenen Plätzen zu sitzen und daher das Recht hatten, sich während der Sitzung zu äußern und sich mit anderen Personen auf diesen Plätzen auszutauschen, wovon auch ausgiebig Gebrauch gemacht wurde). Wir saßen auf den Zuschauerbänken, durften nichts hineinnehmen außer ein paar Blatt Papier und einen Kugelschreiber, hatten sonst alles andere in einem Schließfach zu deponieren. Den „mitgebrachten“ Persönlichkeiten wurden derartige Beschränkungen nicht zu-

gemutet. Sie hatten jede Menge Aktentaschen und Laptops dabei und konnten auch ungehindert davon Gebrauch machen.

Sofort nach Beginn der Verhandlung stellte die Vorsitzende klar, wohin die Richtung ging. Der klägerseitige Vortrag bezüglich des angeblich bestehenden Güterverkehrs (in drei Schriftsätzen 2017 und 2019), wonach auf der planfestgestellten Strecke von Landesgrenze Bremen Bahnhof Leeste **kein** Güterverkehr, daher auch nicht „weiterhin“ stattfindet, wurde vollständig ignoriert.

Die immer wiederkehrenden Behauptungen über einen angeblich existierenden und weiterhin bestehenden Güterverkehr seitens der Beklagten (Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr) und der Beigeladenen (BTE) sind definitiv unwahr und erfüllen den Tatbestand des Prozessbetruges (§ 263 Strafgesetzbuch - StGB). Die Gegenseite trägt die Beweislast, da in dem Planfeststellungsbeschluss ausgeführt wurde, dass auf der Strecke „weiterhin“ Güterverkehr stattfinden soll. Es findet auf der planfestgestellten Strecke kein Güterverkehr statt und deshalb kann auch von einem „Weiterhin“ keine Rede sein.

In der mündlichen Verhandlung erörterte die Vorsitzende dazu buchstäblich nichts. Unter vollständiger Ignoranz des Vortrags der Klägerseite zum vorgeschilderten Sachverhalt hat sie die von der Klägerseite bestrittenen Behauptungen der Gegenseite einseitig, demgemäß als unstrittig der Entscheidung des Gerichts als Tatsache zugrunde gelegt. Angesichts des Verhaltens dieses Gerichts dürfte hier der Tatbestand der Rechtsbeugung (§ 339 Strafgesetzbuch - StGB) erfüllt sein. Nach dieser Vorschrift wird ein Richter, welcher sich bei der Entscheidung einer Rechtssache zugunsten oder zum Nachteil einer Partei einer Beugung des Rechts schuldig macht, mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu 5 Jahren bestraft. Rechtsbeugung liegt u. a. dann vor, wenn der Sachverhalt verfälscht wird. Das ist hier der Fall. Rechtsbeugung ist ein Amtsdelikt. Der Inhaber eines öffentlichen Amtes ist wegen seiner besonderen Macht und Vertrauensstellung zur unparteiischen Wahrnehmung der ihm übertragenen hoheitlichen öffentlich-rechtlichen Aufgaben verpflichtet. Ihm obliegt eine besondere Sorgfalts- und Neutralitätspflicht.

Der nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) geforderte objektive und subjektive Tatbestand (Vorsatz seitens der Richter ist Voraussetzung) dürfte hier erfüllt sein. Das, was in den vorgenannten 3 Schriftsätzen der Klägerseite zum nicht existenten Güterverkehr vorgetragen wurde und dass die Gegenseite dem buchstäblich nichts als Floskeln entgegengesetzt hat, muss jedem ins Auge springen, kann nicht überlesen worden sein, schon gar nicht von 5 Richtern eines obersten Bundesgerichts. Andererseits müsste man ihnen Unfähigkeit für dieses hohe Amt attestieren. Jedem objektiven Betrachter dürfte angesichts der Aktenlage unmittelbar einleuchten, dass der 3. Senat den Sachvortrag der Klägerseite zugunsten der Gegenseite bewusst übergangen hat.

Wenn man dazu forscht im Internet, muss man allerdings feststellen, dass es nur ganz selten zu Verurteilungen gekommen ist. Die mit solchen Fällen befassten Richter müssen ja dann über solche aus ihrer eigenen Zunft urteilen und keine Krähe hackt der anderen ein Auge aus, außerdem spielen Beförderungsambitionen eine Rolle.

Es liegt hinsichtlich des angeblichen Güterverkehrs eindeutig kein unstreitiger Sachverhalt vor und insofern hätte das BVerwG, das keine Tatsacheninstanz ist (sondern nur über Rechtsfragen zu entscheiden hat), das Verfahren an das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg zurückverweisen müssen. Das wurde auch getan, aber eben gerade nicht wegen der streitigen Rechtsanwendung, sondern wegen möglicher Ansprüche von Anwohnern auf Lärmschutz (das wurde jedenfalls mündlich so begründet). Das schriftliche Urteil ist abzuwarten. Das Verfahren ist also nicht endgültig beendet, wie das in der Presse teilweise fälschlicherweise behauptet wurde.

Die Vorsitzende führte zur Rechtfertigung der Entscheidung des Senats noch aus, dass auf einer Eisenbahnstrecke nach dem AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) auch ein Straßenbahnverkehr stattfinden könne, aber umgekehrt gehe das nicht, auf einer Straßenbahnstrecke nach dem PBefG (Personenbeförderungsgesetz) könne kein Güterverkehr stattfinden; wörtlich: „Wo soll der Güterverkehr denn hin?“ (als wahr unterstellt, s. o.). Der Berichterstatter (für die Bearbeitung der Rechtssache zuständig) verwies auf die verkehrspolitische Zielsetzung hin, den motorisierten Individualverkehr auf die Schiene zu verlagern. Eine derart platte Behauptung ohne jeden Bezug zum konkreten Fall entlarvt eindrucksvoll die Voreingenommenheit des Gerichts. Es bedarf eigentlich keiner Erörterung, dass es Aufgabe eines Richters ist, Recht zu sprechen und nicht irgendwelche politischen Vorstellungen zur Grundlage seiner Entscheidungen zu machen.

Darüber hinaus ist dazu zu sagen, dass sich auf der planfestgestellten Strecke nur das Gewerbegebiet Stuhrbaum mit einer geringen Anzahl von Unternehmen auf einer Länge von wenigen hundert Metern befindet. Selbst wenn dort Güterverkehr stattfinden würde, wäre dieser bei einer so geringen Kapazität in keiner Weise geeignet, zu einer nennenswerten Entlastung des Straßenverkehrs beizutragen. Darauf ist bereits in den – unbestrittenen – klägerseitigen Ausführungen hingewiesen worden, die unbeachtet geblieben sind.

Der Berichterstatter behauptete weiter, dass einmal am Tag die Museumseisenbahn „Pingelheini“ verkehre. Das ist falsch und noch nicht einmal seitens der Beklagten und der Beigeladenen so behauptet worden. Die Klägerseite hat – unwidersprochen – vorgetragen, dass die vorgenannte Museumseisenbahn bis Herbst 2015 ca. vier bis fünfmal im Jahr in unregelmäßigen Abständen die Strecke befahren hat. Es kann nicht sein, dass ein Berichterstatter den Akteninhalt nicht kennt. Das ist ein weiterer Beweis für die Verfälschung des Sachverhalts und die Voreingenommenheit des Ge-

richts. Abgesehen davon handelt es sich bei den gelegentlich stattfindenden Fahrten einer Museumseisenbahn nicht um Güterverkehr.

Im Anschluss an die Erörterung zum Rechtsregime (Anwendung des AEG oder des PBefG) ging die Vorsitzende auf die Bedarfsanalyse ein (die nach der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung Voraussetzung für die Förderfähigkeit aus Steuermitteln ist). Sie tat das mit ein paar Worten ab, dass diese durchgeführt worden sei, das ergebe sich aus der Standardisierten Bewertung(!). Beides ist unzutreffend, es ist niemals eine Bedarfsanalyse durchgeführt worden. Abgesehen davon ist allein die Aktualisierung der Standardisierten Bewertung über 10 Jahre alt, beruht auf dem Preisstand von 2006 und ist somit völlig überholt.

Überraschend und zugleich unverständlich ist das deshalb, weil die von der Klägerseite im Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg geltend gemachte unterbliebene Bedarfsanalyse (die behauptete Fahrgaststeigerung - etwa das Dreifache – beruht auf keinerlei empirischen Erhebungen) nicht Gegenstand des vorinstanzlichen Urteils des OVG Lüneburg war. Das OVG hat nur über das Rechtsregime entschieden und diese Rechtsfrage war auch nur Gegenstand der Revision. Das Vorliegen oder Nichtvorliegen einer Bedarfsanalyse ist eine Tatsachenfrage, über die das Tatsachengericht zu entscheiden hat. Das war hier nicht der Fall. Das BVerwG ist nur in ganz bestimmten, in der VwGO (Verwaltungsgerichtsordnung) geregelten Fällen erstinstanzlich zuständig. Ein solcher Fall ist hier nicht gegeben. Es liegt somit eine Kompetenzüberschreitung seitens des 3. Senats des BVerwG vor. Den Klägern ist damit eine Tatsacheninstanz abgeschnitten worden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde noch von der Vorsitzenden angesprochen. Aus dem Urteil des OVG Lüneburg geht hervor, dass eine solche nach dem Ergebnis der Vorprüfung hätte erfolgen müssen, weil bei einer Reihe von Grundstücken die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Vorprüfung erfolgte nicht, wie das gesetzlich vorgeschrieben ist, vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) mit Beteiligung der Öffentlichkeit, sondern erst danach ohne Offenlegung. Die Vorsitzende wies in Richtung der Gegenseite darauf hin, dass dadurch gegen geltendes Recht verstoßen wurde und meinte lediglich, dass das in Zukunft besser gemacht werden sollte. Mit dieser lapidaren Äußerung ohne irgendwelche Konsequenzen bezüglich der zu erwartenden Entscheidung hat sie der Gegenseite einen Freibrief zum „Weiter so“ erteilt. Zudem hat das BVerwG die Zahl der Betroffenen – lt. Urteil des OVG „eine Reihe von Grundstücken“ verniedlicht, s. Pressemitteilung, in der von „einigen Streckenanliegern“ die Rede ist.

Zuletzt wurde in der mündlichen Verhandlung von der Vorsitzenden – nachdem sie unmissverständlich klargestellt hatte, dass die Entscheidung zu Gunsten der Beklagten und der Beigeladenen ausgeht - zweimal die Frage gestellt: „Wie soll es denn nun weitergehen?“ Sie unternahm den untauglichen Versuch, durch einen Vergleich ein Urteil zu vermeiden. Untauglich deshalb, weil der Gegenseite ja schon Recht ge-

geben wurde und diese deshalb keine Veranlassung dazu hatte. Von der Beigeladenen kam gar nichts, die Beklagtenseite bot Lärmschutzmaßnahmen für die beiden Kläger an und die Vorsitzende ordnete eine Pause von 5 Minuten an. Die Klägerseite ließ sich auf diese Brotkrumen nicht ein und tat dem Gericht nicht den Gefallen, um ein Urteil heruzukommen.

Zu beanstanden ist außerdem, dass aufgrund der mangelhaften Akustik die Öffentlichkeit der Sitzung nicht hinreichend gewährleistet war. Es waren zwar Mikrofone auf den Plätzen der Richter und der Vertreter der Parteien und Lautsprecher aufgestellt. Das Publikum auf den Zuschauerplätzen konnte alles verstehen, was seitens des Gerichts gesprochen wurde, aber nichts Verständliches von den Parteivertretern.

Nach dem bisherigen Eindruck lässt sich sagen, dass hier ein Versagen des Justizsystems vorliegt. Der Entscheidung einer höchstrichterlichen Instanz ausschließlich und einseitig den Behauptungen der Beklagten und der Beigeladenen unter völliger Ignoranz der Ausführungen der gegenteiligen Ausführungen der Klägerseite zugrunde zu legen, ist ein Skandal sondergleichen und in der bisherigen Rechtsprechung ohne Beispiel. Die höchstrichterliche Justiz versteht sich hier offenbar als Rechtfertigungsinstanz für behördliche Fehlplanungen zu Lasten der steuerzahlenden Bürger. Mit dieser Entscheidung hat das BVerwG dem deutschen Rechtssystem schweren Schaden zugefügt. Sie ist geeignet, das Vertrauen der Bevölkerung in die Funktionsfähigkeit und Objektivität der Rechtsprechung nachhaltig zu erschüttern.

Informationsfreiheitsatzung

Da es in Niedersachsen immer noch kein Informationsfreiheitsgesetz (IFG) gibt, hatte die Fraktion „BESSER“ im Rat der Gemeinde Stuhr den Erlass einer sog. „Informationsfreiheitsatzung“ (IFS) beantragt, die nur die Gemeinde betrifft. Die CDU-Mitglieder hatten sich enthalten. Das spricht für sich selbst und muss nicht weiter kommentiert werden. Dem Antrag von BESSER ging es vor allem darum, dass mit der Geheimhaltungspraxis bezüglich der Förderung aus Steuermitteln und der desaströsen finanziellen Situation in nichtöffentlichen Sitzungen aufgehört wird. Im September 2019 wurde durch den Rat eine von der Verwaltung vorgeschlagene Satzung beschlossen, die allerdings einen Informationsanspruch bezüglich der BTE gerade ausschließt. Es heißt dort in § 1 Satz 3: „Nicht umfasst sind Angelegenheiten anderer Körperschaften des privaten und öffentlichen Rechts, deren Mitglied die Gemeinde ist.“ Der Vorsitzende der Fraktion BESSER, Dr. Gerd Bode, hatte beantragt, diesen Satz herauszunehmen, aber niemand von den anderen Fraktionen hat das unterstützt und die Fraktion BESSER hat der Satzung zugestimmt, weil es ja ihr eigener Antrag war. Die jetzige restriktive Form bringt uns kein Stück weiter. Es ist offensichtlich, dass es der Gemeinde Stuhr - und auch den Fraktionen von CDU, SPD, Grünen und FDP, da sie ja stets dem Verlustgeschäft BTE zugestimmt haben - unter allen Umständen darum geht, dass die Öffentlichkeit nichts darüber erfährt (hierzu ausführlich auch der o. g. „Blickpunkt“ Nr. 27). Die Fraktion BESSER erwägt, um Rat einen Abänderungsantrag zu der Satzung zu stellen. Es gehört nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, wie das ausgehen wird

Straßenbahnplanung in Bremen-Huchting

Gegen den am 1. Juni 2016 ergangenen PFB für den bremischen Teil der Straßenbahnverlängerung Linien 1 und 8 waren ursprünglich 5 Klagen erhoben worden. Von diesen Klägern haben sich alle kaufen lassen, auch noch vor Jahresende die letzte verbliebene Klägerin aus dem Stadtteil Huchting.

Interessant ist, dass Regierung und Verwaltung in Bremen nun offenbar auch Einsicht gezeigt haben, was die Notwendigkeit der Erhaltung der Busringverbindung in Huchting (Linien 57 und 58) betrifft, worüber kürzlich im Weser-Kurier berichtet wurde (Bericht vom 17. Januar 2020, Leserbrief Vorstandsmitglied Joachim Döpkins vom 27. Januar 2020). Das fordern die Bürger in Huchting seit Jahren. Aber mit der Erhaltung dieser Linien wäre die Straßenbahnverlängerung nicht förderfähig. Verwaltung und Politik haben – spät – eingesehen, dass die Opferung der Busringverbindung an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen vorbeigeht. Der verkehrspolitische Offenbarungseid ist offenkundig. Die Senatorin Schäfer will mit der BSAG Gespräche führen (mit dem möglichen Erfolg der Erhaltung der Busringverbindung neben der Linie 1 – zu Lasten der steuerzahlenden Bürger). Damit ist offenkundig geworden, dass die Verlängerung der Linie 1 keinen Sinn hat und überflüssig ist, aber das erkennt die Senatorin nicht oder will es nicht erkennen. Die einzig naheliegende Konsequenz besteht darin, das Projekt Verlängerung der Linien 1 und 8 zu begraben. Die neue Regierung hätte das in der Hand, aber den Mumm hat sie nicht, zumal die große Mehrheit der jetzt hierin Vertretenen immer für dieses Projekt gestimmt hat. Mit Ausnahme der FDP-Fraktion.

Ihr Aktiv-Team

Vereinssitz:	Vereinsregister	Vorsitzender:	M. Kannowski	Bankverbindung:
Wupperstr. 50	Amtsgericht Walsrode	stellv. Vorsitzender:	Dr. J. Döpkins	Volksbank eG
28816 Stuhr	VR 110587	Schriftführerin:	NN	BLZ 291 676 24
Tel.: 0421-563977		Kassenführer:	M. Bohlen	Kto.-Nr. 120 9999 600
	Internet: www.aktiv-stuhr.de		E-Mail: webmaster@aktiv-stuhr.de	