

# Strauch & Jung

## Anwaltskanzlei

Anwaltskanzlei Strauch & Jung, Schützenhofstraße 3, 65183 Wiesbaden

An die Presse

HILDEGARD STRAUCH  
Rechtsanwältin  
Mediatorin

GERHARD STRAUCH  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

JENS JOACHIM JUNG  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Dipl.-Verwaltungswirt

Schützenhofstr. 3 65183 Wiesbaden  
Telefon (0611) 3 98 55  
Telefax (0611) 3 98 58

E-Mail: [kanzlei@strauch-jung.de](mailto:kanzlei@strauch-jung.de)  
Homepage: [www.strauch-jung.de](http://www.strauch-jung.de)

USt.-IdNr.: DE233739001

17.11.2011  
OTD13301

### Pressemitteilung II

#### **Geplanter viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt/Main bis Friedberg Hier: Pressemitteilung des VGH Kassel vom heutigen Tage über die Abweisung der erhobenen Klagen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ergänzend zu meiner Pressemitteilung von heute Vormittag zu den Erfolgen des 2. Verhandlungstages, eine vorläufige Bewertung zu den klageabweisenden Urteilen:

Die von mir vertretenen Klägern in den Ortsteilen Eschersheim und Ginnheim und die Kläger in den anderen Ortsteilen werden sicher über die gerichtliche Entscheidung sehr enttäuscht sein. Denn in zwei Verhandlungstagen sind umfangreiche, fundierte und mit Gutachten belegte Ausführungen gegen das Planfeststellungsvorhaben und seine Auswirkungen vorgebracht worden. Mehrfach hatte das Gericht dürftige und widersprüchliche Aussagen der Gutachter der Bahn mit deutlichen Worten beanstandet. Die Kläger hätten aufgrund dessen und aufgrund der vorgetragenen Einwände erwartet, dass

1. erkannt wird, dass keine Notwendigkeit für gesonderte S-Bahngleise **wegen** des S-Bahnverkehrs besteht (keine durchgreifenden Probleme wegen Pünktlichkeit und Fahrplantakt) und dass festgestellt wird, dass das eigentliche Planungsziel in dem Durchschleusen von Güter- und Personenfernverkehr von Genua nach Rotterdam und zur Entlastung des Mittelrheintals besteht, aber als Planungsziel offiziell nicht benannt worden ist;
2. erkannt wird, dass infolge dessen einerseits eine Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unzulässig ist und dass zum anderen wegen der Bau- und Folgekosten für das Projekt die Kosten-Nutzen-Relation auf einen Faktor von kleiner als 1 gesunken ist. Dies bedeutet, dass ein derartiges Projekt dann nicht zur Ausführung gelangen darf. Für den Ausbau wurden vor einigen Jahren noch Kosten von ca. 178 Mio € genannt und da-

Bankverbindung RAe Strauch: Wiesbadener Volksbank Konto-Nr. 60 93 000 (510 900 00)

Bürozeiten: Montag-Freitag 9-13 und 14-17, außer am Freitagnachmittag

Parkmöglichkeiten im gegenüberliegenden Parkhaus Coulinstraße

mit geradeso der Nutzenfaktor von 1 übersprungen. Inzwischen sollen sich die Kosten laut Schätzungen des Hessischen Verkehrsministeriums auf 300 Mio € belaufen;

3. erkannt wird, dass die DB AG eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015 zugrunde gelegt hat, die durch die tatsächliche Entwicklung bereits seit Jahren und auch zum Zeitpunkt des Planänderungsbeschlusses überholt war. Anstatt der zugrunde gelegten 61 Güterzüge pro Tag/Nacht waren es 2009 bereits mindestens 71. Für den zweiten Bauabschnitt Bad Vilbel - Friedberg werden in der in diesem Jahr offengelegten Planung 91 Züge angegeben;
4. erkannt wird, dass die Nachteile für die Bevölkerung in dem dicht besiedelten Gebiet derart umfangreich und groß sind, dass diese einem viergleisigen Ausbau diametral entgegenstehen. Dabei geht es zum einen darum, dass aktiver Schallschutz selbst mit 6 m hohen Schallschutzwänden nicht zu bewerkstelligen ist und ergänzend auf Schallschutzfenster verwiesen wird, die einen Nachtschlaf bei geöffnetem Fenster ausschließen. Hinzu kommen die tatsächlichen Spitzenpegel der Zugvorbeifahrten, die im Abstand bis zu 25 m von der Trasse noch ca 90 dB(A) betragen und unzumutbare Innenraumpegel bewirken. Übermäßig hohe Lärmschutzwände, insbesondere in Dammlage, führen zudem zu erheblichen Verschattungen auf Grundstücken und in Gebäuden und führen eine Erdrückungswirkung herbei;
5. erkannt wird, dass aufgrund nicht ausgewerteter Baugrundgutachten der Baugrund (zum Teil sumpfiges Gelände und Nidda-Sande) äußerst problematisch ist. Nicht nur von der Standsicherheit gesehen, sondern auch wegen der Weiterleitung von Erschütterungswirkungen;
6. erkannt wird, dass weitere erhebliche Umwelteingriffe und Folgekosten mit dem Projekt verbunden sind, die zum Nachteil der Anwohner und der Allgemeinheit ausfallen (Landschaftsbildbeeinträchtigung, Eingriff in den Frankfurter Grüngürtel, Beeinträchtigung von Erholungsfunktionen, Beeinträchtigung geschützter Arten, Risiken und Folgekosten durch Altlasten, Kampfmittel, Bodendenkmäler usw.).

Es wird nun erwartet, dass es nun einige Wochen dauern wird, bis die schriftlichen Urteilsgründe vorliegen. Ab dann beginnt eine Monatsfrist zu laufen für Anträge auf Zulassung der Revision, die dann innerhalb eines weiteren Monats begründet werden müssen. Ich gehe davon aus, dass derartige Anträge gestellt werden.

Sobald solche Rechtsmittel eingelegt sind, sind die Planfeststellungsbeschlüsse nicht rechtskräftig und erst einmal auch nicht vollziehbar, so dass ein Baurecht für die Bahn nicht besteht. Dies ergibt sich gleichermaßen auch aufgrund der neu vorzunehmenden Erschütterungsuntersuchungen und des Planergänzungsbeschlusses hierzu, der ebenfalls separat mit einer neuen Klage vor dem VGH Kassel angefochten werden kann.

Mit freundlichem Gruß

Gerhard Strauch  
Rechtsanwalt und  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht