Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az.: 581ppa/006-2013#002
Datum: 05.07.2019

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„ABS Oldenburg - Wilhelmshaven PFA 1“

in den Gemeinden
Rastede und Wiefelstede im Landkreis Ammerland
sowie in der Stadt Oldenburg (Oldb.)

Bahn-km 0,841 bis 9,722

der Strecke 1522 Oldenburg - Wilhelmshaven

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 7

A.1 Feststellung des Plans ... 7

A.2 Planunterlagen ... 7

A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 21

A.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen ... 21

A.5 Nebenbestimmungen ... 22

A.5.1 Entschädigung wegen Schallimmissionen aus dem Eisenbahnbetrieb ... 22

A.5.1.1 Entschädigung in Geld (passiver Schallschutz) ... 22

A.5.1.2 Entschädigungsleistung wegen Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen ... 23

A.5.2 Baubedingte Immissionen - Vermeidung, Beweissicherung, Entschädigung ... 23

A.5.2.1 Baubedingte Lärmimmissionen ... 23

A.5.2.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen ... 26

A.5.2.3 Entschädigung wegen Lärmemissionen aus Umfahrungsgleis Alexanderstraße ... 27

A.5.2.4 Stoffliche Immissionen (Staub, Verunreinigungen) aus dem Baubetrieb ... 27

A.5.2.5 Gewässerschutz während der Bauausführung ... 27

A.5.3 Beschränkung nachteiliger Umweltauswirkungen der Lärmschutzwände ... 28

A.5.3.1 Gabionen ... 28

A.5.3.2 Transparente Elemente ... 28

A.5.3.3 Material und Farbgebung, Begrünungsmaßnahmen ... 28

A.5.4 Naturschutzfachliche Nebenbestimmungen ... 28

A.5.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung ... 29

A.5.4.2 Unterhaltungszeitraum für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen ... 29

A.5.4.3 Oberboden im Vorkommenbereich Rote-Liste-Arten ... 29

A.5.4.4 Bewässerungsmaßnahmen; trockenheitsempfindliche Vegetation ... 29

A.5.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum; Schutzauflagen und Entschädigung ... 29

A.5.5.1 Eingriffsminderung ... 29

A.5.5.2 Sichtschutz ... 30

A.5.5.3 Einrichtung der Arbeitsstreifen ... 30

A.5.5.4 Entschädigungsverfahren; Ansprüche auf Übernahme des Restgrundstücks ... 30

A.5.6 Landesrechtlich. erforderliche Genehmigungen für Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeiten ... 30

A.5.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen ... 30

A.5.8 Öffentliche Straßen, Verkehrsführung während der Bauzeit ... 30

A.5.9 Kampfmittel, Altlastenverdachtsflächen ... 31

A.5.10 Unterrichtungspflichten ... 31

A.6 Verfahrenskosten ... 31

A.7 Sofortige Vollziehung ... 31

A.8 Hinweise ... 31

A.8.1 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST ... 31
A.8.2 Abweichungen vom Regelwerk ... 32
A.8.3 Zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht absehbare Grundwasserabsenkungen ... 33
A.8.4 Zusagen der Vorhabenträgerin ... 33
A.8.4.1 Allgemeines ... 33
A.8.4.2 Kontrollmessungen wg. Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb ... 33
A.8.5 Denkmalschutz ... 33
A.8.6 Entschädigungsverfahren; Ansprüche auf Übernahme des Restgrundstücks ... 33
A.8.7 Konzentrationswirkung ... 34
B. Begründung ... 34
B.1 Sachverhalt ... 34
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 34
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 34
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 35
B.1.4 Planänderungen nach Beendigung des Anhörungsverfahrens; Entfall der BÜ-Maßnahme „Am Stadtrand“ ... 39
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 40
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 40
B.2.2 Zuständigkeit ... 41
B.2.3 Anträge im Anhörungsverfahren; zweiter Erörterungstermin ... 41
B.3 Umweltverträglichkeit ... 41
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 42
B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung ... 42
B.3.2.1 Untersuchungsraum ... 42
B.3.3 Umweltrechtliche Variantenprüfung ... 44
B.3.4 Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG a. F. ... 46
B.3.4.1 Auswirkungen auf den Menschen ... 46
B.3.4.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ... 48
B.3.4.3 Auswirkungen auf den Boden ... 50
B.3.4.4 Auswirkungen auf das Wasser ... 52
B.3.4.5 Auswirkungen auf Luft und Klima ... 54
B.3.4.6 Auswirkungen auf Landschaft ... 55
B.3.4.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter ... 56
B.3.4.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ... 57
B.3.5 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG a.F. ... 58
B.3.5.1 Schutzgut Menschen ... 58
B.3.5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ... 61
B.3.5.3 Schutzgut Boden ... 67
B.3.5.4 Schutzgut Wasser ... 69
B.3.5.5 Schutzgut Luft und Klima ... 72
B.3.5.6 Schutzgut Landschaft ... 73
B.3.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ... 76

B.3.5.8 Zusammenfassung ... 76
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 78
B.4.1 Planrechtfertigung ... 78
B.4.2 Sach- und Rechtslage zum Erlasszeitpunkt, Zugzahlen der Prognosen 2025 und 2030, plangegebene Vorbelastung, § 18 g AEG ... 78
B.4.2.1 Prognostizierte Zugzahlen 2025 und 2030; Zurückbleiben hinter plangegebener Vorbelastung ... 78
B.4.2.2 § 18g AEG; Beibehaltung des ursprünglich geplanten Schallschutzkonzeptes ... 82
B.4.3 Stellungnahme und Einwendungen der Stadt Oldenburg sowie Privater (ohne Flächeninanspruchnahmen) ... 83
B.4.3.1 Kritik an den Antragsunterlagen ... 83
B.4.3.2 Planrechtfertigung ... 90
B.4.3.3 Abschnittsbildung; Berücksichtigung der Auswirkungen auf Anschlussabschnitte; Beeinträchtigung des Hafenbetriebes ... 90
B.4.3.4 Trassenvarianten; Umfahrung des Oldenburger Stadtgebietes ... 94
B.4.3.5 Prognosehorizont ... 100
B.4.3.6 Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr; Lärmschutzkonzept ... 101
B.4.3.6.1 Schienenbonus, Anwendung Schall 03 in alter Fassung, Spitzenpegel, Software „Soundplan“, Reflexionen und Abschirmungen von Gebäuden nur der ersten Baureihe ... 101
B.4.3.6.2 Summenpegel, keine Beschränkung des Eisenbahnbetriebs 102
B.4.3.6.3 Lärmschutzkonzept, § 18 g AEG, Minimierung nachteiliger Auswirkungen der Lärmschutzwände ... 102
B.4.3.7 Erschütterungen und sekundärer Luftschall ... 107
B.4.3.8 Elektromagnetische Felder, Feinstaub ... 111
B.4.3.9 Baubedingte Beeinträchtigungen; Baustellenkonzept, Baulärm, baubedingte Erschütterungen ... 111
B.4.3.9.1 Baustellenkonzept ... 111
B.4.3.9.2 Baubedingter Lärm ... 112
B.4.3.9.3 Baubedingte Erschütterungen ... 113
B.4.3.10 Gefahrguttransporte, Brand- und Katastrophenschutz ... 113
B.4.3.11 Verkehrsführung in Oldenburg, Aufhebung Bahnübergang Alexanderstraße, Entfall Fuß- und Radweg unter BAB 293 ... 116
B.4.3.12 Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeit, Arten- und Gebietsschutz 117
B.4.3.13 Europäische Wasserrahmenrichtlinie, WHG, Trinkwasserschutzgebiet Alexandersfeld ... 121
B.4.3.14 Elektrische/magnetische Felder, Feinstaub ... 123
B.4.3.15 Denkmalschutz ... 123
B.4.3.16 Oberleitungsmasten ... 124
B.4.3.17 Sonstiges (u.a. Naherholung, Tourismus, Pferdemarktbrücke) ... 124
B.4.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ... 126
B.4.4.1 Gemeinde Rastede ... 127
B.4.4.2 Landkreis Ammerland ... 129
B.4.4.3 Gemeinde Wiefelstede ... 132

B.4.4.4 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie 132
B.4.4.5 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN) 132
B.4.4.6 Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr – GB Oldenburg 132
B.4.4.7 Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr – GB 4..... 135
B.4.4.8 Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Neuenburg 135
B.4.4.9 Landwirtschaftkammer Niedersachsen – Bezirksstelle Oldenburg-Nord 136
B.4.4.10 Nordwest Bahn GmbH 138
B.4.4.11 Haaren-Wasseracht – Verband für Wasser-, Boden und Landschaftspflege 143
B.4.4.12 Oldenburg-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV) Brake 145
B.4.4.13 Deutsche Telekom Technik GmbH 145
B.4.4.14 Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH – Region Niedersachsen/Bremen 146
B.4.4.15 EWE NETZ GmbH – Oldenburg 146
B.4.4.16 EWE AG 147
B.4.4.17 E.ON Netz GmbH 151
B.4.4.18 Gastransport Nord GmbH 152
B.4.4.19 Jagdgenossenschaft Wahnbek-Neusüdende Nr. 12 154
B.4.4.20 Wilhelmshavener Hafenwirtschafts Vereinigung e. V. 155
B.4.4.21 Oldenburg-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV) – Oldenburg..... 156
B.4.4.22 Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen 171
B.4.5 Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen 171
B.4.5.1 Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) 172
B.4.5.2 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)..... 174
B.4.5.3 Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V. 175
B.4.5.4 LJN – Jägerschaft des Landkreises Ammerland e.V. 194
B.4.5.5 Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS) 195
B.4.6 Private Belange; Inanspruchnahme von Grundeigentum; optische Auswirkung der Lärmschutzwand im Bereich angrenzender Grundstücke 196
B.4.6.1 Allgemeines 197
B.4.6.2 Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen..... 197
B.4.6.2.1 Wegen Anpassung von Verkehrsanlagen (ohne Tragkonstruktion für Lärmschutzwand an Stützwand), Sicherung von Rechten (ohne Aufwuchsbeschränkung)..... 197
B.4.6.2.2 Wegen Tragkonstruktion für Lärmschutzwand an vorhandener Stützwand 199
B.4.6.2.3 Aufwuchsbeschränkung 199
B.4.6.3 Vorübergehende (bauzeitliche) Inanspruchnahmen von Grundstücken: 200
B.4.6.3.1 Wegen „Böschungsvernagelung“ 200
B.4.6.3.2 Wegen Baustellen (-zufahrt, -einrichtungsfläche), Geländeprofilierungen..... 201
B.4.6.4 Optisches Erscheinungsbild der Lärmschutzwand; Verschattungen 203
B.4.6.5 Flächen der Stadt Oldenburg 204

B.4.6.6 Entfall naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahme „A 10“ und „A 2“ auf Privatgelände ... 204
B.4.6.7 Einigungen mit Vorhabenträger ... 205
B.4.6.8 Wertminderungen ... 205
B.4.7 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST ... 205
B.4.8 Abweichungen vom Regelwerk ... 206
B.5 Gesamtabwägung ... 206
B.6 Sofortige Vollziehung ... 207
B.7 Kostenentscheidung ... 207
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 208

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Vorhabenträgerin), ergeht folgender

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ABS Oldenburg - Wilhelmshaven PFA 1“ in den Gemeinden Rastede und Wiefelstede im Landkreis Ammerland sowie der Stadt Oldenburg (Oldb.), Bahn-km 0,841 bis 9,722 der Strecke 1522 Oldenburg - Wilhelmshaven, wird gem. § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- die Elektrifizierung der genannten Eisenbahnstrecke,
- die Anpassung von Bahnübergängen,
- die Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen,
- die Aufhebung des Bahnübergangs Alexanderstraße sowie
- die Errichtung von Lärmschutzwänden.

Wegen der Einzelheiten des Vorhabens wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Inhaltsverzeichnis ohne Datum, 8 Seiten	nur zur Information
2	Erläuterungsbericht vom 30.06.2019 (152 Seiten zzgl. Deckblatt und 7 Seiten weitere Verzeichnisse mit Anhang 1 Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie, vom 14.06.2019 (31 Seiten zzgl. 2 Deckblätter und 7 Seiten weitere Verzeichnisse)	festgestellt
2a	Zusätzliche Hinweise zur erweiterten faunistischen Kartierung sowie zur schalltechnischen Neuberechnung	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	und zum Erschütterungsgutachten vom 27.01.2017 (10 Seiten)	
3	Übersichtpläne	
3.1	Übersichtskarte vom 30.05.2013, Maßstab 1:25.000	nur zur Information
3.2	Übersichtslageplan, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
3.2	Übersichtslageplan, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
3.2	Übersichtslageplan, Blatt 3 vom 31.05.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
3.3	Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
3.3	Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis vom 31.05.2019 (86 Seiten zzgl. Deckblatt)	festgestellt
5	Lagepläne	
5.1	Legende - Lagepläne	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Baustellenlogistik, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Baustellenlogistik, Blatt 3a vom 31.05.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan BE-Fläche 1.11 „Fliegerhorst“, Blatt 6a vom 31.05.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan BÜ „Am Stadtrand“ Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7a vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 105,9+28 - 106,8+31, Blatt 8 vom	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	31.05.2019, Maßstab 1:1.000	
5.1	Lageplan Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1	Lageplan Baustellenlogistik Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11a vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.1.	Lageplan Bau-km 109,5+21 - 110,4+04, Blatt 12 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.2	Bauzustandsplan Umfahrungsgleis Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.2	Bauzustandsplan Umfahrungsgleis Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.3	Lageplan „Alexanderstraße“ Bau-km 0,000 - 0,135, Blatt vom 30.05.2013, Maßstab 1:500	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 1 EÜ „Peterstraße“, Blatt 1a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 2 EÜ „Ziegelhofstraße“, Blatt 2a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 3 EÜ „Elsässer Straße“, Detail 4 EÜ „Melkbrink“, Blatt 3a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 5 EÜ „Alexanderstraße“, Blatt 5a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 6 EÜ „Bürgerbuschweg“, Blatt 6a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 105,0+25 - 105,9+28,	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 7 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 7 EÜ „Am Stadtrand“, Blatt 7a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 105,9+28 - 106,8+31, Blatt 8 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 8 EÜ „Karuschenweg“, Blatt 8a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 9 EÜ „Am Strehl“, Blatt 9a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Detail 10 EÜ „Grafestraße“, Blatt 10a vom 31.05.2019, Maßstab 1:200	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
5.4	Lageplan Leitungen Dritter Bau-km 109,5+21 - 110,0+47, Blatt 12 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
6	Querprofile	
6.1	Regel-Querprofil 001 Dammbereich, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:50	festgestellt
6.1	Regel-Querprofil 002 Einschnitt, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:50	festgestellt
6.1	Regel-Querprofil 003 Tiefenentwässerung mit Schachtsonderbauwerk, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1:50	festgestellt
6.1	Regel-Querprofil 004 Kabelquerung im Stahlrohr, Blatt 4 vom 30.05.2013, Maßstab 1:50	festgestellt
6.2	Querprofil 1 km 101,1+60, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 2 km 101,6+14, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 3 km 102,4+90, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1;100	festgestellt
6.2	Querprofil 4 km 104,1+66, Blatt 4 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 5 km 105,3+02, Blatt 5 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 6 km 105,6+10, Blatt 6 vom 31.05.2019, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 7 km 105,9+75, Blatt 7 vom 30.05.2013,	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1:100	
6.2	Querprofil 8 km 106,9+62, Blatt 8 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 9 km 107,8+76, Blatt 9 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 10 km 108,5+70, Blatt 10 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.2	Querprofil 11 km 108,7+60, Blatt 11 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.3	Regelquerschnitt Alexanderstraße, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
6.4	Querprofil Bauzustand Umfahrungsgleis, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
7	Höhenpläne	
7.1	Höhenpläne Gleise	
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 105,9+28 - 106,8+31, Blatt 8L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.1	Höhenplan Bahn-Links Bau-km 109,5+21 - 110,4+04, Blatt 12L vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 105,9+28 - 106,8+31, Blatt 8R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.1.2	Höhenplan Bahn-Rechts Bau-km 109,5+21 - 110,4+04, Blatt 12R vom 30.05.2013, Maßstab H 1:100 und L 1:1.000	festgestellt
7.2	Höhenplan „Alexanderstraße“, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:500 und 1:50	festgestellt
8	Bauwerkspläne	
8.1.1	EÜ „Ziegelhofstr.“/Sonderbauwerk-LSW Draufsicht, Ansicht und Längsschnitt Bau-km 101,3+69, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1.1	EÜ „Ziegelhofstr.“/Sonderbauwerk-LSW Querschnitte Bau-km 101,3+69, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:50	festgestellt
8.1.2	EÜ „Elsässer Str.“/Sonderbauwerk-LSW Draufsicht, Ansicht und Schnitte Bau-km 101,7+30, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100 und 1:50	festgestellt
8.1.3	EÜ „Melkbrink“/Sonderbauwerk LSW Draufsicht, Ansicht und Schnitte Bau-km 102,2+51, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100 und 1:50	festgestellt
8.1.4	EÜ „Nedderend“/Sonderbauwerk-LSW Bau-km 102,5+57, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:50 und 1:20	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.1.5	EÜ „Südbäke“ (ehemaliger DL) Bauwerksplan Bau-km 102,8+23 / Rückbau DL km 2,8+22, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1.5	EÜ „Südbäke“ (ehemaliger DL) Bauzustand - Umfahrungsstraße Bau-km 102,8+23 / Rückbau DL km 2,8+22, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1.6	EÜ „Alexanderstraße“ Bauwerksplan Bau-km 103,3+32, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:250 und 1:50	festgestellt
8.1.7	EÜ „Alexanderstraße“ Stützwand Längsschnitt Bau-km 102,8+00 - 103,8+35, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000 und 1:100	festgestellt
8.1.8	Stützwand südlich EÜ „Alexanderstraße“ Querschnitte Bau-km 102,9+22 und Bau-km 103,2+50, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100 und 1:50	festgestellt
8.1.9	Stützwand nördlich EÜ „Alexanderstraße“ Querschnitte Bau-km 103,4+25 und Bau-km 103,7+30, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100 und 1:50	festgestellt
8.1.10	EÜ „Nordbäke“ (ehemaliger DL) Bau-km 104,9+40 / Rückbau DL km 4,9+37, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1.11	EÜ „Ofenerdieker Bäke“ (ehemaliger DL) Bau-km 105,6+47 / Verdämmen DL 5,6+34, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1.12	EÜ „Graben“ (ehemaliger DL) Bau-km 107,2+47 / Rückbau DL 7,2+41, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab: 1:100	festgestellt
8.2.1	EÜ „Auguststraße“/Sonderbauwerk-LSW Draufsicht und Schnitte km 1,3+35 Strecke 1520, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
8.3.1	Straßenüberführung BAB 293 Bau-km 102,6+46, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100 und 1:200	festgestellt
8.4.1	Erneuerung Durchlass Bau-km 109,3+50 / Rückbau DL 9,3+52, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:100	festgestellt
9	Bahnübergänge	
9.1-9.2	Bleibt frei	
9.3	Lageplan BÜ „Karuschenweg“ Bau-km 106,0 +23, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	festgestellt
9.3	Beschilderungs- und Markierungsplan BÜ „Karuschenweg“ Bau-km 106,0 +23, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	nur zur Information
9.4	Lageplan BÜ „Am Strehl“ Bau-km 107,2 +12, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	festgestellt
9.4	Beschilderungs- und Markierungsplan BÜ „Am Strehl“ Bau-km 107,2 +12, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	1:200	
9.4	Schleppkurvenplan BÜ „Am Strehl“ Bau-km 107,2 +12, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	nur zur Information
9.5	Lageplan BÜ „Grafestraße“ Bau-km 107,8 +99, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	festgestellt
9.5	Beschilderungs- und Markierungsplan BÜ „Grafestraße“ Bau-km 107,8 +99, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	nur zur Information
9.5	Schleppkurvenplan BÜ „Grafestraße“ Bau-km 107,8 +99, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1:200	nur zur Information
9.6	Bleibt frei	
10	Grunderwerbverzeichnis (verschlüsselt) vom 31.05.2019, (46 Seiten zzgl. Deckblatt)	festgestellt
11	Grunderwerbspläne	
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Baustellenlogistik, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Baustellenlogistik, Blatt 3a vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan BE-Fläche 1.11 „Fliegerhorst“, Blatt 6a vom 31.05.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan BÜ „Am Stadtrand“ Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7a vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 105,9+28 - 106,8+31, Blatt 8 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Baustellenlogistik Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11a vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.1	Grunderwerbsplan Bau-km 109,5+21 - 110,4+04, Blatt 12 vom 31.05.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
11.2	Grunderwerbsplan trassenfern (LBP), Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:10.000	festgestellt
11.2	Grunderwerbsplan trassenfern (LBP), Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	festgestellt
11.2	Grunderwerbsplan trassenfern (LBP), Blatt 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.500	festgestellt
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.1	Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 14.06.2019 (152 Seiten zzgl. 2 Deckblätter und 7 Seiten Inhalts- und weitere Verzeichnisse) mit Anhang 1 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (106 Seiten zzgl. 2 Deckblätter und 6 Seiten weitere Verzeichnisse)	festgestellt
12.2.1	LBP-Bestands- und Konfliktplan Legende, Blatt 0 vom 14.06.2019	festgestellt
12.2.1	LBP-Bestands- und Konfliktplan Bau-km 100,8+41 - 101,7+60, Blatt 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
12.2.1	LBP-Bestands- und Konfliktplan Bau-km 101,7 +60 - 104,3+81, Blatt 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
12.2.1	LBP-Bestands- und Konfliktplan Bau-km 104,3+81 - 106,9+78, Blatt 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
12.2.1	LBP-Bestands- und Konfliktplan Bau-km 106,9+78 - 109,7+28, Blatt 4 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.000	festgestellt
12.2.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Übersichtsplan Fauna, Blatt 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1:25.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Legende, Blatt 0 vom 14.06.2019	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 100,0+36 - 100,9+40, Blatt 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP – Maßnahmenplan, Blatt 1a vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 100,9+40 - 101,6+83, Blatt 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 101,6+83 - 102,3+16, Blatt 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.3.1	LBP – Maßnahmenplan, Blatt 3a vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 102,3+16 - 103,2+20, Blatt 4 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 103,2+20 - 104,1+22, Blatt 5 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 104,1+22 - 105,0+25, Blatt 6 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP – Maßnahmenplan, Blatt 6a vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 105,0+25 - 105,9+28, Blatt 7 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 105,9+28 km 106,8+31, Blatt 8 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 106,8+31 - 107,7+34, Blatt 9 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 107,7+34 - 108,6+85, Blatt 10 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 108,6+85 - 109,5+21, Blatt 11 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan Bau-km 109,5+21 - 110,0+47, Blatt 12 vom 14.06.2019, Maßstab 1:1.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan trassenfern - „Krusenbusch“, Blatt 13 vom 14.06.2019, Maßstab 1:10.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan trassenfern - „Horstbüsche“, Blatt 14 vom 14.06.2019, Maßstab 1:5.000	festgestellt
12.3.1	LBP - Maßnahmenplan trassenfern, Blatt 15 vom 14.06.2019, Maßstab 1:2.500	festgestellt
12.3.2	LBP - Maßnahmenplan trassenfern - Maßnahmenübersicht, Blatt 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1:25.000	festgestellt
12.4	LPB – Maßnahmenblätter vom 14.06.2019 (48 Seiten zzgl. Deckblatt)	festgestellt
13	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	
13.1	Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Stand 30.05.2013 (362 Seiten inkl. 13 Seiten Inhaltsangabe und weitere Verzeichnisse zzgl. 2 Deckblätter)	nur zur Information
13.2.1	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Menschen, Kultur- und Sachgüter, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.1	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Menschen, Kultur- und Sachgüter, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	1:5.000	
13.2.1	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Menschen, Kultur- und Sachgüter, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.2	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Tiere und Pflanzen – Legende, Blatt 0 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.2.2	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.2.2	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.2.2	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.2.2	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 4 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.2.3	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Boden, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.3	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Boden, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.3	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Boden, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.4	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Grund- und Oberflächenwasser, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.4	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Grund- und Oberflächenwasser, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.4	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Grund- und Oberflächenwasser, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.5	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Klima und Lufthygiene, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.5	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Klima und Lufthygiene, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.5	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Klima und Lufthygiene, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.6	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Landschaftsbild, Blatt vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.6	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Landschaftsbild, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.6	Umweltverträglichkeitsstudie Bestandsplan Landschaftsbild, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.2.7	Umweltverträglichkeitsstudie Übersichtsplan Fauna,	nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:25.000	Information
13.3.1	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Menschen, Klima, Luft, Kultur- und Sachgüter, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.1	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Menschen, Klima, Luft, Kultur- und Sachgüter, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.1	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Menschen, Klima, Luft, Kultur- und Sachgüter, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.2	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.3.2	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.3.2	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 3 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.3.2	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 4 vom 30.05.2013, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
13.3.3	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Boden und Wasser, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.3	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Boden und Wasser, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.3	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Boden und Wasser, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.4	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Landschaftsbild + Erholung, Blatt 1 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.4	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Landschaftsbild + Erholung, Blatt 1a vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
13.3.4	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsplan Landschaftsbild + Erholung, Blatt 2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
14	FFH - Verträglichkeitsprüfungen	
14.1	FFH Vorprüfung zum FFH-Gebiet „Mittlere und Untere Hunte Moor“ (DE 2716-331), Stand vom 30.05.2013 (28 Seiten zzgl. 4 Seiten Inhaltsverzeichnis und andere Verzeichnisse und Deckblatt)	nur zur Information
15	Schalltechnische Untersuchung	
15.1	Erläuterungsbericht zur Schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung vom 28.06.2016 (55 Seiten inkl. Deckblatt und Inhaltsverzeichnis und weitere	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Verzeichnisse)	
15.2	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Zugprogramm Prognose 2025, ohne Datum (22 Seiten)	nur zur Information
15.3	Übersichtsplan Schallschutz: Situation ohne Lärmschutzwände Bau-km 100+000 - 105+200, Blatt 1 vom 28.06.2016, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
15.3	Übersichtsplan Schallschutz: Situation ohne Lärmschutzwände Bau-km 105+200 - 109+800, Blatt 2 vom 28.06.2016, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 100+000 - 101+000, Blatt 1.1 vom 28.06.2018, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 100+000 - 101+000, Blatt 1.2 vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 101+000 - 101+650, Blatt 2 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 101+650 - 102,350, Blatt 3 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 102+350 - 103+250, Blatt 4 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 103,250 - 104+150, Blatt 5 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 104+150 - 105+050, Blatt 6 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 105+050 - 105+950, Blatt 7 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 105+950 - 106+850, Blatt 8 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 106+850 - 107+770, Blatt 9 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 107+770 - 108+690, Blatt 10 vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 108+690 - 109+500, Blatt 11 vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.4	Lageplan Schallschutz: Situation mit Lärmschutzwänden	nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bau-km 109+500 - 109+850, Blatt 12 vom 30.05.2013, Maßstab 1:1.000	Information
15.5	Ergebnistabelle Schallschutz Berechnung mit Lärmschutzwänden, Stand vom 28.06.2016 (974 Seiten)	nur zur Information
15.6	Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis „Alexanderstraße“ der Zumutbarkeitsschwelle 70/ 60 dB (A) vom 28.06.2016 (vier Seiten inkl. Deckblatt)	nur zur Information
15.6.1	Zugprogramm: Umfahrungsgleis Alexanderstraße (eine Seite)	nur zur Information
15.6.2	Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis „Alexanderstraße“ Legende vom 28.06.2016, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.6.3	Pegelliste - Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis „Alexanderstraße“ Prüfung IGW 70/60 dB (A) vom 28.06.2016 (27 Seiten)	nur zur Information
15.7	Erläuterungsbericht zur Schalltechnischen Untersuchung Baulärm vom 30.05.2013 (27 Seiten inkl. Deckblatt und Inhaltsverzeichnis und zzgl. 3 Anlagen mit 16 Seiten)	nur zur Information
15.8	Nachweisführung Außenbereiche vom 28.06.2016 (4 Seiten inkl. Deckblatt) mit Anlage 15.8.1	nur zur Information
15.8.2	Übersichtslageplan Außenwohnbereiche: Situation mit Lärmschutzwänden Bau-km 100+000 - 105+20, vom 28.06.2016, Blatt 1, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
15.8.2	Übersichtslageplan Außenwohnbereiche: Situation mit Lärmschutzwänden km 105+200 - 109+800 vom 28.06.2016, Blatt 2, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 1, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 2, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 3, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 4, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 5, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 6, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.3	Detailplan der Nachweisführung Außenwohnbereiche vom 28.06.2016, Blatt 7, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
15.8.4	Pegelliste: Grenzwertüberschreitung im Tageszeitraum Berechnung mit Lärmschutzwänden: Neuberechnung vom 28.06.2016	nur zur Information
15.8.5	Pegelliste: Nachweisführung Außenwohnbereich: Neuberechnung vom 28.06.2016	nur zur Information
15.9	Pegelvergleichsliste: Meistbegünstigungsregelung -	nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Vergleich der Ergebnistabellen Schallschutz 2013 und 2016 (558 Seiten zzgl. Deckblatt und Legende)	Information
15.10	Nachberechnung Lärmschutz-Wall Neusüdende - Pegelliste (4 Seiten) und Lageplan Maßstab 1:2.000 vom 20.02.2019	nur zur Information
15.11	Nachberechnung Entfall Bahnübergang "Am Stadtrand"- Pegelliste (2 Seiten) und Lageplan Maßstab 1:1.000 vom 31.05.2019	nur zur Information
16	Elektromagnetische Verträglichkeit vom 29.03.2018 (57 Seiten)	nur zur Information
17	Hydraulische Berechnung	
17.1	Antragsunterlagen zur Durchführung des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens zur Einleitung von Niederschlagswasser (8 Seiten inkl. Deckblatt und Inhaltsverzeichnis)	nur zur Information
17.2	Hydraulische Berechnung von Bau-km 102,823 - 104,290 vom 30.05.2013 (27 Seiten inkl. Inhaltsverzeichnis)	nur zur Information
17.3	Nachweis Straßenabläufe „Alexanderstraße“ nach RAS-Ew vom Mai 2013 (zwei Seiten)	nur zur Information
17.4	Hydraulische Berechnung „Alexanderstraße“ vom 30.05.2013 (drei Seiten zzgl. Deckblatt)	nur zur Information
18	Erschütterungsgutachten Bereich Oldenburg - Rastede - Neusüdende vom 03.11.2015 (162 Seiten inkl. Deckblatt und Inhaltsverzeichnis)	nur zur Information
19	Stellungnahme zu möglichen Trassenvarianten (20 Seiten inkl. Deckblatt)	nur zur Information
20	Zugzahlen 2030 – Schreiben der Vorhabenträgerin an das Eisenbahn-Bundesamt vom 25.04.2019 (6 Seiten inkl. Deckblatt)	nur zur Information

A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen planbetroffener natürlicher und juristischer Personen sowie der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen mit dem Planfeststellungsbeschluss nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss die unbefristete aber widerrufliche wasserrechtliche Erlaubnis für die Benutzung von Gewässern nach

Maßgabe der Darstellungen in den genehmigten Planunterlagen gemäß den §§ 8, 9 und 10 Wasserhaushaltsgesetz erteilt.

Auf die gem. § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich bestehende Möglichkeit der Anordnung von Inhalts- oder Nebenbestimmungen wird hingewiesen.

A.5 Nebenbestimmungen

A.5.1 Entschädigung wegen Schallimmissionen aus dem Eisenbahnbetrieb

Nach der Systematik des am 07. Dezember 2018 mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in Kraft getretenen § 18 g AEG bleibt der Rückgang der mit der Prognose 2030 ermittelten Zugzahlen gegenüber den mit der Prognose 2025 ermittelten Zugzahlen im Zusammenhang mit den Regelungen der 16. BImSchV unberücksichtigt (vgl. unten Pkt. B.4.2). Mit der schalltechnischen Untersuchung (2016) des Vorhabenträgers ermittelte Entschädigungsansprüche bleiben damit rechtssystematisch bedingt gemäß den nachfolgenden Auflagen unverändert bestehen.

A.5.1.1 Entschädigung in Geld (passiver Schallschutz)

Soweit ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (2016) der genehmigten Planunterlagen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an geschützten Häusern Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV ermittelt wurden, hat der Vorhabenträger gem. § 42 BImSchG Entschädigung zu leisten. Der jeweilige Entschädigungsanspruch für die betroffenen Gebäude wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt.

Wegen der Benennung der hiervon betroffenen Gebäude wird auf die Auflistung in der schalltechnischen Untersuchung der genehmigten Planunterlage „15.5 - Ergebnistabelle Schallschutz 2016“ verwiesen.

Auf die Auflistung der von der Entschädigungsleistung betroffenen Gebäude in der Planunterlage „15.9 - Pegelvergleichsliste Meistbegünstigungsregelung“ wird ebenfalls verwiesen; hier werden zusätzlich diejenigen Schutzfälle genannt, für die der Vorhabenträger freiwillig passiven Lärmschutz gewährt, weil die mit der ursprünglich erstellten schalltechnischen Berechnung (2013) ermittelten passiven Lärmschutzansprüche auch dann weiter zuerkannt werden, wenn sich diese mit der aktualisierten Berechnung (2016) nicht bestätigt haben (Stichwort „Meistbegünstigung“).

Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV.

A.5.1.2 Entschädigungsleistung wegen Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen

Dem Grunde nach haben die Eigentümer der in den Planunterlagen 15.8.1 bis 15.8.5 genannten Gebäude und Außenwohnbereiche - auf die hier verwiesen wird -, an denen Überschreitungen der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV rechnerisch ermittelt wurden, gem. § 42 Abs. 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG einen Anspruch auf Entschädigung in Geld.

Die Bemessung der Höhe der Entschädigung erfolgt in entsprechender Anwendung der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR97.

A.5.2 Baubedingte Immissionen - Vermeidung, Beweissicherung, Entschädigung

A.5.2.1 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens ist insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) vom 19. August 1970 zu beachten. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen der dort genannten Art zur Minderung des Baulärms zu treffen.

   Es wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei einer Überschreitung der genannten Immissionsrichtwerte Anordnungen (z.B. nach den §§ 24, 25 BImSchG) treffen kann, die der Einhaltung der Richtwerte dienen (z.B. die Stilllegung von Baumaschinen).

   Der Vorhabenträger hat bei der Baudurchführung dafür Sorge zu tragen, dass Bauarbeiten in der Nähe von schutzwürdiger Bebauung in den Nachtstunden (22.00 bis 06.00 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen auf das unumgänglich notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Das gilt insbesondere für besonders lärmintensive Baumaßnahmen. Es sind generell lediglich nach dem Stand der Technik besonders lärmgedämmte Maschinen und möglichst emissionsfreie Bauverfahren gem. EG Richtlinien/Umweltzeichen einzusetzen.

   Die verwendeten Geräte und Maschinen sind während des Baugeschehens dergestalt zu positionieren, dass die Umgebung vor deren Betriebslärm möglichst weitgehend geschützt wird. Bei längeren Arbeitspausen sind die verwendeten Baumaschinen abzuschalten.

   Lärmintensive Arbeiten sind weiterhin nach Möglichkeit zeitlich zu bündeln, sofern damit ein Entlastungseffekt für die Nachbarschaft bewirkt werden kann.

Bei der Bauzeitenplanung ist dafür Sorge zu tragen, dass den Interessen der Anwohner auch insoweit Rechnung getragen wird, dass angemessene Ruhepausen eingeplant werden, soweit dies möglich ist; so ist z.B. im Verlauf mehrfacher unmittelbar aufeinander folgender nächtlicher Arbeiten nach Möglichkeit eine angemessene Anzahl von Nächten ohne oder nur mit geringer Bautätigkeit als Ruhepause einzuplanen.

2. In dem örtlich betroffenen Bereich beabsichtigter Baumaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten die Anwohner in geeigneter Weise (z.B. Flugblätter, Informationsveranstaltungen, Zeitungsanzeigen etc.) so umfassend über die Einzelheiten des beabsichtigten Bauablaufs (Art der Arbeiten, Aussagen zum Lärm- und Erschütterungsaufkommen, Zeiträume, Sperrungen, Umleitungen) zu informieren, dass die Betroffenen in der Lage sind, sich auf das Baugeschehen einzustellen.
3. Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben sind bei dem Einsatz automatischer Warnsysteme nur solche Systeme zulässig, deren akustische Warnsignalgeber über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen sich im Abstand von weniger als 1.000 m beidseitig des betroffenen Gleisabschnittes keine Gebiete i.S.d. Nr. 3.1.1. Buchstabe c bis f (Mischgebiete, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kurgebiete und Krankenhäuser) der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm) befinden.
4. Der Vorhabenträger hat - vorbehaltlich einzelfallbezogener abweichender Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt - fortlaufend quartalsweise für die jeweils anstehenden Bauarbeiten auf Grundlage der geplanten Bauabläufe und Maschineneinsätze eine schalltechnische Prognose für den Baulärm zu erstellen. Im Falle dabei ermittelter baulärmbedingter Konfliktlagen ist zu untersuchen, ob und inwieweit z.B. durch Anwendung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, Verlagerung von Maschinenstandorten oder Einsatz temporärer Abschirmmaßnahmen (z.B. Erdwälle, mobile Schallschutzwände) eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Konfliktminimierung erreicht werden kann. So ermittelte Möglichkeiten zur Konfliktminimierung hat der Vorhabenträger bei der anschließenden Bauausführung jeweils umzusetzen.

   Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagengenau die prognostizierten Überschreitungen der jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm im Einzelnen darzulegen.

Die Vorlage der schalltechnischen Untersuchungen in dem o.g. Sinne beim Eisenbahn-Bundesamt hat - vorbehaltlich anderweitiger Abstimmungen - einen Monat vor Beginn der jeweils betrachteten Bauarbeiten zu erfolgen.

Vorbehalten bleibt, dass das Eisenbahn-Bundesamt weitergehende oder geänderte Schutzmaßnahmen etwa im Rahmen des § 24 BImSchG anordnen wird.

5. Der Vorhabenträger hat gem. § 26 BImSchG im Falle lärmintensiver Arbeiten die von der jeweiligen Baustelle ausgehenden Emissionen und die im jeweiligen Bereich der Nachbarschaft auftretenden Immissionen während der Bautätigkeit durch eine von der zuständigen Behörde bekannt gegebenen Stelle fortlaufend nach Maßgabe der AVV Baulärm zu ermitteln und zu dokumentieren. Geeignete Messstellen sind dafür rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Arbeiten zu errichten. Die Lage der Messstellen ist dabei in Abhängigkeit vom konkret anstehenden Bauablauf durch eine nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle nach Abstimmung mit dem Baulärmverantwortlichen (siehe nachfolgenden Pkt. 6) festzulegen. Die ermittelten Daten sind zur Beweissicherung zu archivieren und auf Verlangen (etwa auf Grund von Beschwerden) dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen, damit von dort z.B. Aufsichtsmaßnahmen angeordnet werden können, oder auch Betroffenen zur Klärung von Entschädigungsfragen.
6. Der Vorhabenträger hat ebenso entsprechend seiner Zusage gegenüber der Planfeststellungsbehörde (Email vom 25.04.2019) einen nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Sachverständigen oder öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Immissionsschutz als Baulärmbeauftragten einzusetzen. Dieser wird die Bauarbeiten schalltechnisch überwachen (siehe auch nachfolgend Pkt.7) und ggf. weitere Lärmminderungsmaßnahmen treffen (siehe auch nachfolgend Pkt. 8). Er wird auch Ansprechpartner für die durch baubedingte Immissionen Betroffenen sein und zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Arbeiten zur Verfügung stehen.
7. Ergeben die oben unter Pkt. 5 genannten Messungen, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschritten werden, sind durch den Vorhabenträger ergänzende technische (z.B. mobile Lärmschutzwände) oder organisatorische (z.B. Änderungen des Bauablaufs) Schutzvorkehrungen zur Konfliktminimierung entsprechend den bereits oben unter Pkt. 1 formulierten Maßgaben vorzusehen, soweit solche Maßnahmen nicht untunlich sind oder dem Vorhaben entgegenstehen.
8. Sollten trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auftreten, haben die dadurch

Betroffenen dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches in den Monaten April bis September. Werden die oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel der VDI 2719 in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen überschritten, haben die Berechtigten ebenfalls einen Anspruch auf Entschädigung in Geld dem Grunde nach.

Bemessungsgrundlage der Entschädigung sind die in der zivilgerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu Mietminderungen auf Grundlage der Dauer und Höhe der jeweiligen Pegelüberschreitungen. Können sich Vorhabenträger und Betroffene nicht auf eine Entschädigung einigen, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (§ 22 AEG)

A.5.2.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Der Vorhabenträger hat im Bereich vorhandener Bebauung nach dem Stand der Technik möglichst erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden sowie durch nach dem Stand der Technik geeignete Schutzmaßnahmen etwaigen Schäden an der Bebauung vorzubeugen. Erschütterungsintensivere Arbeiten sind im Bereich von Wohnbebauung nach Möglichkeit in den Tagstunden durchzuführen. Über die Durchführung und deren Dauer von erschütterungsintensiven Arbeiten hat der Vorhabenträger die Anwohner in dem jeweils betroffenen Bereich rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten in geeigneter Weise (z.B. Flugblätter, Zeitunganzeigen, Informationsveranstaltungen etc.) zu informieren.

Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden.

Hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.

Weiterhin hat der Vorhabenträger im Zusammenhang mit baubedingten Erschütterungen folgende Vorgehensweise zugesagt (Email des Vorhabenträgers vom 10.05.2019):

„Die Vorhabenträgerin wird an Gebäuden, die in der Nähe der Bahnbaustelle gelegen sind, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchführen, in dem der Ausgangszustand dokumentiert wird. Etwaige Abweichungen vom Ausgangszustand

werden nach Abschluss der Baumaßnahme ermittelt. Sofern Schäden durch die Baumaßnahmen verursacht wurden, wird die Vorhabenträgerin die Kosten für deren Beseitigung tragen.

Zu den bauzeitlichen Schutzmaßnahmen gehört, dass bei erschütterungsintensiven Arbeiten, z.B. bei Rammarbeiten für Oberleitungsmaste, baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Auf diese Weise können Schäden während der Bautätigkeit vermieden werden“.

A.5.2.3 Entschädigung wegen Lärmemissionen aus Umfahrungsgleis Alexanderstraße

Gemäß den Darstellungen in der Planunterlage „15.6 – Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis (2016)“ hat der Vorhabenträger in den in der Planunterlage „15.6.3 – Pegelliste Umfahrungsgleis (2016) als anspruchsberechtigt dargestellten Schutzfällen Schadensersatz in Geld für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen zu leisten.

Sollten sich Vorhabenträger und Betroffene nicht über die Höhe der Entschädigung einigen können, entscheidet auf Antrag einer der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde im gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren.

A.5.2.4 Stoffliche Immissionen (Staub, Verunreinigungen) aus dem Baubetrieb

Bei Staubentwicklung begünstigenden Witterungslagen hat der Vorhabenträger staubbindende Maßnahmen zu treffen. Einwirkungen auf den Boden sowie auf Gewässer sind auf das zwingend erforderliche Maß zu reduzieren, Etwaige Verunreinigungen durch z.B. Betriebs- oder Baustoffe sind unverzüglich zu beseitigen.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die für das Baugeschehen in Anspruch genommenen Flächen soweit möglich wieder in den Ausgangszustand zu versetzten.

A.5.2.5 Gewässerschutz während der Bauausführung

Sollte bei den Bauarbeiten unvorhergesehen Grundwasser angetroffen werden, ist dies der örtlich zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen; Grundwasser potenziell beeinträchtigende Bauarbeiten sind in diesem Fall zu unterbrechen, bis mit der zuständigen Behörde das weitere Vorgehen abgestimmt ist.

Baumaßnahmen an Gewässern sind so durchzuführen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der Gewässer unterbleiben.

Die Lagerung von Bau- und Betriebsstoffen sowie Abbruchmaterialien in oder an Gewässern hat zu unterbleiben.

Es ist sicherzustellen, dass auf den Baustellen im Falle z.B. von Leckagen oder sonstigen Ereignissen, die Gewässer- oder auch Bodenverunreinigungen verursachen können, in angemessenem Umfang technische Hilfsmittel (z.B. Auffangwannen, Folien, Ölbindemittel etc.) zur Gefahrenabwehr zur Verfügung stehen oder kurzfristig bereitgestellt werden können.

A.5.3 Beschränkung nachteiliger Umweltauswirkungen der Lärmschutzwände

A.5.3.1 Gabionen

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg und den in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Behörden zu prüfen, ob und inwieweit es in dafür geeigneten Abschnitten des PFA 1 rechtlich, tatsächlich und finanzierungstechnisch umsetzbar ist, die geplanten Lärmschutzwände bei gleicher Schutzwirkung in Form von Gabionen zu errichten, ohne dabei gegenüber der Ausgangsplanung Belange Dritter erstmals oder stärker zu beeinträchtigen. Rechtzeitig vor Baubeginn ist das Ergebnis der Prüfung mit den beteiligten Stellen auf angemessene Umsetzbarkeit zu untersuchen und anschließend ggfls. entsprechend umzusetzen.

A.5.3.2 Transparente Elemente

Der Vorhabenträger hat in geeigneten Abschnitten des PFA 1 in angemessenem Umfang dort, wo dies in Stellungnahmen gegenüber dem EBA oder Dritten zugesagt worden ist, in den geplanten Lärmschutzwänden zur besseren Wahrung der Belange des Ortsbildes und zum angemessenen Schutz von Nachbargrundstücken vor Verschattung transparente Wandelemente vorzusehen, sofern dies technisch und ohne Beeinträchtigung der Schutzwirkung der Lärmschutzwände und ohne sonstige nachteilige Auswirkungen auf deren Erstellung und Unterhaltung möglich ist.

A.5.3.3 Material und Farbgebung, Begrünungsmaßnahmen

Der Vorhabentrage hat dort, wo technische, rechtliche und finanzierungstechnische Belange nicht entgegenstehen, Materialauswahl, Farbgebung und Begrünungsmaßnahmen mit dafür erforderlichen Rankhilfen der Lärmschutzwände in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg vorzunehmen.

A.5.4 Naturschutzfachliche Nebenbestimmungen

A.5.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer umweltfachlichen Bauüberwachung angeordnet.

Maßgeblich für deren Umsetzung ist der „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes.

A.5.4.2 Unterhaltungszeitraum für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen

Der Unterhaltungszeitraum für die einzelnen Kompensationsmaßnahmen wird hiermit gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG entsprechend den Ausführungen in den genehmigten Planunterlagen (Maßnahmeblätter) zu dem jeweiligen Unterhaltungszeitraum festgesetzt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Maßnahmeblätter verwiesen.

A.5.4.3 Oberboden im Vorkommenbereich Rote-Liste-Arten

Rechtzeitig vor Baubeginn hat sich der Vorhabenträger mit der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wegen der Lokalisierung schützenswerter Pflanzbestände abzustimmen, um diese mit geeigneten Mitteln (z.B. Versetzen) vor nachteiligen Auswirkungen des Baugeschehens zu schützen.

Zum Erhalt des Samenpotentials von Rote-Liste-Arten ist in deren Vorkommenbereich bauzeitlich entfernter Oberboden fachgerecht zwischenzulagern und nach Bauende im Rahmen der Wiederherstellung der jeweiligen Fläche dort fachgerecht wieder aufzutragen.

A.5.4.4 Bewässerungsmaßnahmen; trockenheitsempfindliche Vegetation

Um Schäden an trockenheitsempfindlicher Vegetation zu vermeiden (z.B. Straßenbäume), sind diese bei der Bauabwicklung erforderlichenfalls ergänzend zu bewässern.

A.5.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum; Schutzauflagen und Entschädigung

A.5.5.1 Eingriffsminderung

Sich während der Bauausführung zeigende Möglichkeiten, Eingriffe (z.B. bauzeitlicher Rückbau von Gartenanlagen oder Entfernung von Bewuchs) und Flächeninanspruchnahmen (insbesondere dort, wo entsprechende Zusagen – etwa bei Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 149 – gemacht worden sind) zu minimieren, sind soweit zu nutzen, wie dies angemessen ist und dem Vorhaben nicht entgegensteht.

A.5.5.2 Sichtschutz

Verlust von Sichtschutz durch z.B. bauzeitlich notwendigen Rückschnitt von Bepflanzungen ist in Abstimmung mit den betroffenen Anliegern in angemessenem Umfang durch anderweitige geeignete Sichtschutzmaßnahmen (Sichtschutzzäune etc.) zu kompensieren.

A.5.5.3 Einrichtung der Arbeitsstreifen

Die bauzeitlich einzurichtenden Arbeitsstreifen sind so einzurichten und zu betreiben, dass Behinderungen Dritter (insbesondere auch Lieferverkehr für Gewerbebetriebe) möglichst unterbleiben.

A.5.5.4 Entschädigungsverfahren; Ansprüche auf Übernahme des Restgrundstücks

Siehe Hinweis unter Pkt. A.8.6

A.5.6 Landesrechtlich etwaig erforderliche Genehmigungen für Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeiten

Wenn und soweit für die Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Durchführung des genehmigten Vorhabens Ausnahmegenehmigungen nach Landesrecht erforderlich sind, bleibt deren Erteilung den nach Landesrecht zuständigen Behörden vorbehalten.

A.5.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Mit den Betreibern von baubedingt betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen hat sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen wegen erforderlicher Schutzmaßnahmen abzustimmen.

A.5.8 Öffentliche Straßen, Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Nutzung öffentlicher Straßen im Zusammenhang mit dem Baugeschehen sowie baubedingt erforderlich werdende verkehrslenkende Maßnahmen für den öffentlichen Straßenverkehr hat der Vorhabenträger mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde und dem jeweiligen Straßenbaulastträger rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen abzustimmen.

A.5.9 Kampfmittel, Altlastenverdachtsflächen

Kampfmittelfunde während der Bautätigkeit sind den örtlich zuständigen Behörden (z.B. Polizeidienststellen) unverzüglich zu melden. Die jeweilige Bautätigkeit ist zu unterbrechen, bis mit den zuständigen Behörden das weitere Vorgehen abgestimmt ist.

Die Lage von Altlastenverdachtsflächen hat der Vorhabenträger den bauausführenden Firmen rechtzeitig bekanntzugeben. Für das Baugeschehen im Bereich dieser Flächen sind geeignete organisatorische und technische Vorkehrungen für den Fall von Altlastenfunden zu treffen. Ggfls. sind unverzüglich die zuständigen Behörden zu informieren um mit diesen Schutzmaßnahmen abzustimmen.

A.5.10 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt jeweils des Baubeginns und der Fertigstellung des genehmigten Planvorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.6 Verfahrenskosten

Die Gebühr für das Verfahren und die im Verfahren entstandenen Auslagen (Verfahrenskosten) trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.8 Hinweise

A.8.1 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Soweit das Vorhaben Bestandteil auch des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, sind darüber hinaus bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der “Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des

transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.8.2 Abweichungen vom Regelwerk

Folgende Abweichungen von den technischen Regelwerken der DB AG sind vorgesehen:

1. DSV/HDI Verfahren für Stützbauwerke

Die Verfestigung des anstehenden Bodens hinter den Stützbauwerken mittels HDI ist keine Regelbauweise. Die Abweichung liegt auf Grund der Vorgaben der DB-Richtlinie 836 vor. Nach der DB-Richtlinie 836.4302, Abschnitt 6 „Verfestigte Bodenkörper als Stützkörper“ (3) bedarf es für die Herstellung von verfestigten Bodenkörpern für dauerhafte Zwecke im Stützbereich von Gleisen nach Modul 836.2001 eine UiG durch die DB Netz AG und einer ZiE durch die EBA-Zentrale.
Die UiG wurde am 31.03.2015 mit Auflagen erteilt. Die ZiE wurde am 23.09.2015 mit weiteren Auflagen erteilt.

2. Schienenform EÜ Melkbrink

Die EÜ Melkbrink befindet sich im Bau-km 102,2+51. Auf ihr ist eine feste Fahrbahn integriert. Die vorhandene Eisenbahnüberführung einschließlich der direkten Befestigung der Schiene auf dem Überbau bleibt gesamthaft erhalten. Somit wird weiterhin die bisherige 54 E2 Schiene verwendet. Hierfür wurde ein Antrag auf UiG gestellt. Mit der TM 3-2014-10554 I.NVT 4 vom 28.07.14 wurde diese Vorgehensweise bestätigt. Der Übergang zum neu hergestellten Gleis der Bauart 60 E2 wird durch Übergangs-schienen ausgebildet. Vor und nach der EÜ Melkbrink werden je 25 besohlte Betonschwellen B90 eingebaut.

3. Verminderte Überdeckung beim Durchlass Bau-km 109,350

Die Abweichung liegt auf Grund der Vorgaben der DB-Richtlinie 836 vor. Nach der DB-Richtlinie 836.2001, Abschnitt 6 „Ausbreitung von Eisenbahnverkehrslasten im Boden“ (5) und (6) bedarf es für Abweichungen dieses Regelwerkes einer UiG durch die DB Netz AG. Die UiG liegt mit der TM: 1-2013-1296 I.NVT 4 mit Datum vom 01.09.2013 vor.

Die die genannten Genehmigungen liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

A.8.3 Zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht absehbare Grundwasserabsenkungen

Für etwaige sich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Bauablauf als zusätzlich notwendig erweisende Grundwasserabsenkungen sind erforderliche wasserrechtliche Genehmigungen bei der jeweils zuständigen Behörde einzuholen.

A.8.4 Zusagen der Vorhabenträgerin

A.8.4.1 Allgemeines

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese lediglich insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss als Entscheidungsgegenstand dokumentiert sind.

A.8.4.2 Kontrollmessungen wg. Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb

Die Vorhabenträgerin ersucht (Email vom 20.06.2019) die Planfeststellungsbehörde, die nachfolgend zitierte Zusage - ohne entsprechende rechtliche Verpflichtung - nachrichtlich in den Hinweisen des Planfeststellungsbeschlusses aufzunehmen:

> „Die Vorhabenträgerin wird im ersten Jahr nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen im PFA 1 die betriebsbedingten Erschütterungen an ausgewählten Standorten und Gebäuden messtechnisch überprüfen“.

Einzelheiten diesbezüglich sind mit dem Vorhabenträger gegebenenfalls direkt zu klären.

A.8.5 Denkmalschutz

Auf die Meldepflichten des Denkmalschutzgesetzes wird hingewiesen.

A.8.6 Entschädigungsverfahren; Ansprüche auf Übernahme des Restgrundstücks

Die sich aus Grundstücksinanspruchnahmen ergebenden Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Betroffenen und dem Vorhabenträger - im Falle einer Nichteinigung bei der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde - direkt zu regeln. Bei unmittelbarer (Teil-)Inanspruchnahme eines Grundstücks ist in diesem Verfahren ggfls. auch über einen Anspruch auf Übernahme des Restgrundstücks zu entscheiden.

A.8.7 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 von Bahn-km 0,841 bis 9,722 in Oldenburg, Wiefelstede und Rastede:

Das Vorhaben hat im Wesentlichen die Elektrifizierung der Strecke, die Errichtung von Lärmschutzwänden, den Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs Alexanderstraße durch eine höhenungleiche Lösung in Form einer Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße, die bauliche Anpassung weiterer Bahnübergänge an aktuelles Regelwerk sowie die Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zum Gegenstand.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Nord (im Folgenden: Vorhabenträger) hat mit Schreiben vom 30.05.2013 Az. I.NP-N-A(G) unter eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „ABS Oldenburg - Wilhelmshaven PFA 1" beantragt. Der Antrag ist zusammen mit den Planunterlagen am 03.06.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen. Nach erfolgter Prüfung wurden die Planunterlagen von dort mit Schreiben vom 19.12.2013 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige

Anhörungsbehörde mit dem Ersuchen um Durchführung des Anhörungsverfahrens vorgelegt.

B.1.3 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren wurde am 30.01.2014 durch die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 21.02.2014 bis einschließlich 20.03.2014 bei der Stadt Oldenburg, der Gemeinde Rastede und der Gemeinde Wiefelstede öffentlich zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegen. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachungen in der Nordwest-Zeitung, Ammerländer Nachrichtenteil (für Rastede und Wiefelstede), vom 08.02.2014 und in der Gesamtausgabe der Nordwest-Zeitung vom 12.02.2014 (für Oldenburg) hingewiesen. Auch über die Internetpräsenzen der Gemeinden und der Stadt fand eine Bekanntmachung statt. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 03.04.2014.

Gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG wurden folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt:

1. Stadt OL (Stadt OL)
2. Gemeinde Rastede
3. Landkreis Ammerland
4. Gemeinde Wiefelstede
5. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
6. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
7. Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Betriebsstelle Brake-Oldenburg
8. Niedersächsischer Landesbetrieb für Denkmalpflege Regionalteam Weser-Ems
9. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Regionaldirektion Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst
10. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV-OL)
11. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich 4 Mobilitätsmanagement (NLStBV – GB 4)
12. Niedersächsisches Landesforsten – Forstamt Neuenburg
13. Niedersächsische Landgesellschaft mbH (NLG)
14. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
15. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA OL)
16. Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Oldenburg-Nord
17. Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Oldenburg-Süd
18. Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

19 Bundesamt für Güterverkehr
20 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Niedersachsen/Bremen/Sachsen-Anhalt
21 Polizeidirektion Oldenburg
22 Polizeidirektion Oldenburg-Stadt/Ammerland
23 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Infra I 3
24 NordWestBahn GmbH
25 Kreisverband Wesermarsch der Wasser- und Bodenverbände
26 Unterhaltungsverband Nr. 107 Ammerländer Wasseracht
27 Haaren-Wasseracht – Verband für Wasser-, Boden und Landschaftspflege
28 OWW - Brake
29 Deutsche Telekom Technik GmbH
30 Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH – Region Niedersachsen/Bremen
31 Vodafone GmbH
32 Colt Telekom GmbH
33 Antennentechnik Weser-Ems GmbH
34 EWE Netz GmbH – Oldenburg
35 EWE Netz GmbH – Westerstede
36 EWE AG
37 Nordcom Niedersachsen GmbH
38 Nord-West Oelleitung GmbH
39 Tennet TSO GmbH
40 Exxon Mobil Production Deutschland GmbH
41 E.ON Netz GmbH – Betriebszentrale Lehrte
42 Transpower Stromübertragung GmbH – Betriebszentrum Lehrte
43 Gastransport Nord GmbH
44 Gasunie Deutschland Services GmbH
45 GDF Suez E&P Deutschland GmbH
46 PLEdoc GmbH
47 Verizon Deutschland GmbH
48 Erdgas Münster
49 Norwega GmbH – Abt. Technik-Leitungsauskunft
50 IVG Kavernen GmbH
51 DB Energie GmbH – Energieversorgung Nord – Koordinierung Betrieb/Bau I. EBV N-2
52 DB Station & Service AG – RB Nord – Bau- und Anlagenmanagement I. SV-N-I
53 Jagdgenossenschaft Walmbek-Neusüdende Nr. 12
54 Landesjägerschaft Nds. e. V.
55 Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e. V.
56 Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband – Oldenburg (OOWV OL)
57 Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V.
58 Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen
59 Verkehr und Wasser GmbH

Eingegangen sind 8.345 Einwendungen und 35 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange. Die Einwendungen wurden erhoben von den Oldenburger Einwohnern, Wohneigentümern, Vermietern, Gewerbetreibenden und Besuchern Oldenburgs.

Die Vorhabenträgerin hat zu den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen eine Gegenäußerung erstellt und der Anhörungsbehörde übersandt.

Zu dem Vorhaben haben folgende TÖBs keine Stellungnahme abgegeben (Die Nummerierung orientiert sich an der fortlaufenden Nummerierung in der oben dargestellten Auflistung der Träger öffentlicher Belange):

5. LGLN **7.** NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg **8.** Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege – Regionalteam Weser-Ems **13.** Niedersächsische Landesgesellschaft mbH **14.** Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH **15.** Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg **17.** Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Oldenburg-Süd **19.** Bundesamt für Güterverkehr **20.** Bundesamt für Immobilienaufgaben Nds. / Bremen / Sachsen-Anhalt **21.** Polizeidirektion Oldenburg **22.** Polizeidirektion Oldenburg-Stadt / Ammerland **25.** Kreisverband Wesermarsch der Wasser- und Bodenverbände **31.** Vodafone D2 **32.** Colt Telecom GmbH **33.** Antennentechnik Weser-Ems GmbH **35.** EWE Netz GmbH – Westerstede **36.** EWE AG **37.** Nordcom Niedersachsen GmbH **42.** Transpower Stromübertragungs GmbH – Betriebszentrum Lehrte **47.** Verizon Deutschland GmbH **50.** IVG Kavernen GmbH **51.** DB Energie GmbH – Energieversorgung Nord – Koordinierung Betrieb/Bau I. EBV N-2 **52.** DB Station & Service AG – RB Nord – Bau- und Anlagenmanagement I. SV-N-I **59.** Verkehr und Wasser GmbH.

Von dem Vorhaben sind nach eigenen Angaben folgende TÖBs nicht betroffen:

23. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Infra I 3, **26.** Unterhaltungsverband Nr. 107 Ammerländer Wasseracht, **38.** Nord-West Oelleitung GmbH, **39.** TenneT TSO GmbH **40.** Exxon Mobil Production Deutschland GmbH **44.** Gasunie Deutschland Services GmbH **45.** GDF SUEZ E&P Deutschland GmbH **46.** PLEdoc GmbH **48.** Erdgas Münster GmbH **49.** Norwega GmbH

Gegen das Vorhaben haben nachstehende TÖBs keine Bedenken:

18. Oldenburgische Industrie- und Handelskammer **26.** Unterhaltungsverband Nr. 107 Ammerländer Wasseracht, **38.** Nord-West Oelleitung GmbH

Der Erörterungstermin fand an mehreren Verhandlungstagen zwischen dem 2. Dezember 2015 und dem 22. Januar 2016 in Oldenburg statt.

Der im Erörterungstermin vom 09.12.2015 mündlich gestellte und am 10.12.2015 schriftlich begründete Befangenheitsantrag gegen den Verhandlungsleiter als

verantwortlicher Mitarbeiter der Anhörungsbehörde wurde mit Bescheid vom 01.02.2016 als unbegründet zurückgewiesen.

Nach dem Ergebnis der Erörterung wurden durch die DB Netz AG ersetzende, ergänzende und neue Unterlagen über die Planfeststellungsbehörde an die Anhörungsbehörde zur Neuauslegung übersandt. Folgende Unterlagen, welche auch entscheidungserhebliche Unterlagen über die Umweltauswirkungen gem. § 9 Abs. 1a Nr. 5 i. V. m. § 6 UVPG enthalten, sind Bestandteil der Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen:

Anlage 2a: Erläuterungsbericht mit zusätzlichen Hinweisen zur schalltechnischen Neuberechnung und zum Erschütterungsgutachten (ergänzt die ursprüngliche Anlage 2 der Planfeststellungsunterlagen vom 30.05.2013),

Anlage 10a: Grunderwerbsverzeichnis für Landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 (ergänzt die ursprüngliche Anlage 10 der Planfeststellungsunterlagen vom 30.05.2013),

Anlage 11.3: Grunderwerbsplan Landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 (neue Anlage der Planfeststellungsunterlagen),

Anlage 12.1a: Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)/ Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur faunistischen Kartierung 2016 einschließlich Anhang 1a: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur faunistischen Kartierung 2016 (ergänzt die ursprüngliche Anlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen vom 30.05.2013),

Anlage 12.3.3: UVS und LBP Bestands-/Konflikt- und Maßnahmenplan für faunistische Kartier-Ergebnisse 2016 (neue Anlage der Planfeststellungsunterlagen)

Anlage 12.4a: Maßnahmenblätter für Landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 (ergänzt die ursprüngliche Anlage 12.4 der Planfeststellungsunterlagen vom 30.05.2013),

Anlage 15: Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung ABS Oldenburg Wilhelmshaven PFA 1 - Neuberechnung vom 28.06.2016 (ersetzt die ursprüngliche Anlage 15.1 bis 15.6 der Planfeststellungsunterlagen vom 30.05.2013),

• Anlage 18: Erschütterungsgutachten Bereich Oldenburg - Rastede-Neusüdende vom 03.11.2015 (neue Anlage der Planfeststellungsunterlagen).

Die Planfeststellungsunterlagen haben in der Zeit vom 2. März 2017 bis einschließlich 3. April 2017 bei der Gemeinde Wiefelstede, der Gemeinde Rastede und der Stadt OL ausgelegen und waren in diesem Zeitraum auch im Internet eingestellt und dort für die Öffentlichkeit einsehbar. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachungen in der Nordwest-Zeitung, Ammerländer Nachrichtenteil (für Rastede und Wiefelstede), vom 24.02.2017 und in der Gesamtausgabe der

Nordwest-Zeitung vom 25.02.2017 und 03.03.2017 (für Oldenburg) hingewiesen. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 18. April 2017.

Im Anschluss an die zweite Auslegung sind insgesamt vier Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (Stadt OL, Gemeinde Rastede, Gemeinde Wiefelstede, Landkreis Ammerland) sowie 2.188 private Einwendungen eingegangen. Darüber hinaus sind 147 verspätete Einwendungen eingetroffen. Die überwiegende Mehrzahl der privaten Einwendungen ist in Form von drei unterschiedlichen Mustern eingegangen.

Die Vorhabenträgerin hat zu den auf die ergänzende Anhörung eingegangen Einwendungen und Stellungnahmen wiederum jeweils eine Gegenäußerung erstellt und diese der Anhörungsbehörde am 12.07.2017 per E-Mail übersandt.

Mit Schreiben vom 23.11.2017 hat die Anhörungsbehörde die abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Darin hat die Anhörungsbehörde das Vorhaben befürwortet.

B.1.4 Planänderungen nach Beendigung des Anhörungsverfahrens; Entfall der BÜ-Maßnahme „Am Stadtrand“

Soweit der Vorhabenträger nach Beendigung des Anhörungsverfahrens Änderungen an der Planung vorgenommen hat, um damit z.B. Einwendungen zu berücksichtigen, sind diese Änderungen in den Planunterlagen in Blaudruck dargestellt.

Die Änderungen betreffen u.a. die Anzahl und die Abmessungen der vorgesehenen Rettungstüren in den Lärmschutzwänden, veränderte Ausgestaltungen (transparente Elemente) der Lärmschutzwände zur Minimierung befürchteter Verschattungseffekte, den Entfall von Ausbuchtungen der Lärmschutzwände im Bereich von Oberleitungsmasten zur Reduzierung der Inanspruchnahme Flächen Dritter sowie weitere Detailoptimierungen zur Minimierung von Betroffenheiten Dritter.

Weiterhin hat der Vorhabenträger die ursprünglich als Teilmaßnahme in der Gesamtplanung enthaltene Maßnahme an dem Bahnübergang „Am Stadtrand“ aufgegeben. Mit der Teilmaßnahme sollte die Situation am Bahnübergang baulich optimiert werden – allerdings unter Beibehaltung der Niveaugleichheit von Straße und Schiene. Mit Schreiben vom 30.04.2019 hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, mit Blick auf eine möglicherweise auch höhenungleiche Lösung die Planung für die Optimierung des Bahnübergangs in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht weiter betreiben zu wollen; in einem gesonderten Verfahren - außerhalb des vorliegenden Planrechtsverfahrens - könne die Planung für die Optimierung des Bahnübergangs weiter verfolgt werden.

Aus planungsrechtlicher Sicht ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden:
Aufgrund der nunmehr dem Planvorhaben zu Grunde zu legenden Prognose 2030 (siehe wegen der Einzelheiten hierzu unten unter Pkt. B.4.2) ist davon auszugehen, dass sich mit der absehbaren Verkehrsentwicklung die Zugzahlen nicht über die plangegebene Vorbelastung hinaus entwickeln werden – die prognostizierten Zugzahlen sind von dem vorliegenden Planvorhaben weder abhängig noch sind sie diesem sonst wie zurechenbar. Vor diesem Hintergrund besteht keine planungsrechtliche Notwendigkeit, die Verkehrssituation an dem vorhandenen Bahnübergang in dem vorliegenden Verfahren planrechtlich in den Blick zu nehmen, um sie ggfls. mit Vorsorgemaßnahmen konfliktmindernd zu optimieren.
Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde keineswegs, dass es gegenüber der gegebenen Ist-Situation zu einer Zunahme des Schienenverkehrs und damit möglicherweise gegenüber dem Ist-Zustand auch zu gesteigerten Schrankenschließzeiten kommt. Jedoch gilt - wie bereits ausgeführt - , dass diese Schließzeiten und damit tatsächlich oder vermeintlich einhergehende Behinderungen im innerstädtischen Straßenverkehr dem Vorhaben nicht angelastet werden können.

Alle mit der entfallenen Bahnübergangsmaßnahme „Am Stadtrand“ ursprünglich verbundenen Inanspruchnahmen von Grundstücken Dritter sind aus der Planung entfernt worden.

Entfernt wurden aus der Planung auch die LBP-Maßnahmen A 2 und A 10 (trassennahe Pflanzungen), soweit sie auf privatem Drittgelände stattfinden sollten. Das damit verbundene Flächendefizit wird durch die neue LBP-Maßnahme E 13 (Anlage eines Waldrandes) kompensiert.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Regionalbereich Nord.

B.2.3 Anträge im Anhörungsverfahren; zweiter Erörterungstermin

Im Verlaufe des Anhörungsverfahrens, insbesondere während des Erörterungstermins, sind von den Einwendern zahlreiche Anträge entweder zum Verfahren oder in der Sache gestellt worden. Soweit Adressat der Anträge die Anhörungsbehörde war, kann die Planfeststellungsbehörde keine Fehler in der Bescheidung dieser Anträge feststellen, die sich auf das Verfahren in der Weise auswirken würden, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss Korrekturen zu veranlassen wären. Insbesondere wurden alle Planunterlagen ordnungsgemäß in dem erforderlichen Umfang öffentlich ausgelegt; ebenso hatten alle Einwender hinreichend Gelegenheit, Einwendungen zu formulieren bzw. geltend zu machen.
Soweit Adressat der Anträge die Planfeststellungsbehörde war, gilt die gesetzliche Regelung, dass die Planfeststellungsbehörde zum Abschluss des Verfahrens über das Vorhaben, die Einwendungen, Nebenbestimmungen und Schutzauflagen einheitlich mit dem Planfeststellungsbeschluss entscheidet. Das ist vorliegend geschehen.

Weiterhin konnte die Anhörungsbehörde - wie geschehen - rechtsfehlerfrei auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins verzichten, nachdem im Anschluss an die öffentliche Auslegung der (Ausgangs-)Planunterlagen die (weitere) öffentliche Auslegung von Unterlagen über Planergänzungen und Planänderungen erfolgte, mit denen die an den (Ausgangs-) Planunterlagen geäußerte Kritik der Einwender berücksichtigt werden sollte. Wegen der Begründung, wird auf den Vermerk der Anhörungsbehörde vom 29.09.2017 verwiesen.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn gemäß Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG a. F. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c Satz 1 UVPG a. F. durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG a. F. ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG a. F. erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht (Anlage 2), Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12), Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 13)) enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG a. F. erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet ist abhängig von den jeweiligen Auswirkungen des Vorhabens in Verbindung mit der entsprechenden Sensibilität des Schutzgutes. Die herangezogenen Untersuchungsraumbreiten der einzelnen Schutzgüter orientieren sich an den Vorgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ Teil III des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2014. Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben des Untersuchungsrahmens wurde in einem Scoping-Verfahren ermittelt und in dem Ergebnis-Protokoll vom 14.01.2009 dokumentiert.

Neben der Auswertung der Daten der Fachbehörden und Planungen Dritter wurden in den Jahren 2009 und 2010 Kartierungen der Biotoptypen, der Tiere (Brut- und Rastvögel sowie Fledermäuse) und Pflanzen sowie des Landschaftsbildes durchgeführt. Die Kartierung der Biotoptypen wurde im Sommer 2012 auf ihre Aktualität hin überprüft. Im Zuge der öffentlichen Auslegung der Genehmigungsunterlagen im Frühjahr 2014 wurden der Umfang und die Qualität der faunistischen Untersuchungen kritisiert. Daraufhin erfolgten 2016 ergänzende Untersuchungen und eine Aktualisierung vorhandener Kartierergebnisse.

Für das Vorhaben wurden im PFA 1 folgende Regelbreiten der Untersuchungsräume bezogen auf das jeweilige Schutzgut angewendet. Die Untersuchungsräume sind in

den Bestandsplänen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die jeweiligen Schutzgüter in der Anlage 13.2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Schutzgut	Ausdehnung des Untersuchungsraumes (Korridorbreite)
Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	1.500 m
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	200 m (Biotoptypen) Bis zu 2.000 m (Tiere, artspezifisch)
Boden	400 m
Wasser	400 m
Luft und Klima	200 m
Landschaft	1.000 m
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	400 m

Im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen und baubedingten Zuwegungen außerhalb des öffentlichen Straßennetzes wurden die Untersuchungsräume jeweils entsprechend erweitert.

Im Wirkraum des Vorhabens befindet sich südöstlich der Trasse im Oldenburger Hafenbereich das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)“. Das Schutzgebiet weist einen Mindestabstand von bis 260 m zur Bahntrasse auf. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes hinsichtlich der Lebensräume nach Anhang I FFH-RL, der Arten nach Anhang II FFH-RL und der charakteristischen Arten ist gemäß der FFH-Vorprüfung sicher auszuschließen.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich zahlreiche Landschaftsschutzgebiete (LSG). Von der Trasse tangiert werden dabei das LSG „Großer Bürgerbusch (Volkspark)“ (bahnrechts, Bau-km 103,75) welches mit Abstand das größte Landschaftsschutzgebiet in Oldenburg bildet. Das LSG „Kulturlandschaft an der Wahnbäke“ (bahnrechts Bau-km 107,55 bis Bau-km 107,9) liegt nördlich der Stadtgrenze im Landkreis Ammerland. Darüber hinaus liegen weitere zahlreiche Landschaftsschutzgebiete („Neuer Friedhof am Friedhofsweg“ und „Baumbestand auf

dem Grundstück des Ziegelhofes“) im Untersuchungskorridor, jedoch mit einem Abstand von mindestens 100 m Entfernung. Im PFA 1 bestehen im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes 15 ausgewiesene Naturdenkmale. Dabei handelt es sich neben einem Findling ausschließlich um Einzelbäume bzw. Baumgruppen. Nördlich des BÜ Alexanderstraße befindet sich unmittelbar westlich der Bahntrasse das Gelände des ehemaligen Gutsparkes Dietrichsfeld, welches seit 2009 als geschützter Landschaftsbestandteil „Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld“ ausgewiesen ist. Des Weiteren sind die „Buchen an der Blumenstraße“ ebenfalls als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen. Zwei etwas trassenfernere Teiche sind nach § 30 BNatSchG geschützt und wurden als naturnahes Kleingewässer (SEZ) kartiert. Es handelt sich dabei um ein Gewässer innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteiles Gutspark Dietrichsfeld sowie ein Gewässer am nördlichen Stadtrand (am Bahnweg) von Oldenburg. Ein weiteres nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG (Eichen-Mischwald lehmiger, frischer Sandböden des Tieflandes) geschütztes Biotop befindet sich im Volkspark „Großer Bürgerbusch“ und reicht in Teilen bis in das Untersuchungsgebiet. Angesichts des hohen Rot-Buchenanteils wird der Bestand dem FFH-Lebensraumtyp 9110 nach Anhang 1 der FFH-Richtlinie zugeordnet. Aufgrund des verhältnismäßig hohen Kiefernanteils befindet sich dieser jedoch in einem mittleren bis schlechten Erhaltungszustand. Im Untersuchungsgebiet grenzt das Wasserschutzgebiet Alexandersfeld mit den Schutzzonen IIIA und IIIB im Bereich der Stadt Oldenburg direkt westlich an der Bahnstrecke 1522 an.

B.3.3 Umweltrechtliche Variantenprüfung

Bei dem Gesamtvorhaben handelt es sich um ein Ausbauvorhaben an einer bereits bestehenden Strecke, welches neben der Elektrifizierung der Strecke auch eine Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h für die Regionalbahn im Abschnitt Oldenburg - Sande - Wilhelmshaven umfasst. Aufgrund der Charakteristik des Vorhabens und der im PFA 1 bestehenden Zweigleisigkeit sind voneinander unterscheidbare Varianten des Trassenausbaus im PFA 1 das Ersatzbauwerk zur **Aufhebung des BÜ Alexanderstraße**.

Der höhengleiche Bahnübergang im Zuge der Alexanderstraße soll durch eine höhenfreie Kreuzung der Alexanderstraße mit der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven ersetzt werden. Hierfür werden folgende vier Ausbauvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit hin untersucht:

Variante 1 Teilanhebung der Bahngradiente /

	Teilabsenkung der Straßengradiente ohne Straßentrog (EÜ)
Variante 2	Beibehaltung der Bahngradiente / Vollabsenkung der Straßengradiente (EÜ)
Variante 3	Beibehaltung der Bahngradiente / Vollanhebung der Straßengradiente (SÜ)
Variante 4	Nullvariante - Beibehaltung des bestehenden Bahnübergangs (BÜ)

Für die Schutzgüter Oberflächengewässer und Grundwasser (Schadstoffeinträge) sowie Klima und Lufthygiene (Inanspruchnahme temperaturausgleichender Gehölze) lassen sich keine wesentlichen Unterschiede in den Auswirkungen der Varianten 1, 2 und 3 feststellen.

Anhand der Schutzgutbetrachtung (Schutzgüter Boden, Grundwasser, Klima/ Lufthygiene, Pflanzen (Biotopverlust), Landschaft und Kultur- und Sachgüter) ist zu erkennen, dass die Nullvariante (Variante 4) im Ergebnis als Vorzugsvariante (Rang 1) gilt. Die Nullvariante entspricht aber nicht dem planerischen Ziel, ein städtebaulich verträgliches Kreuzungsbauwerk zu errichten. Hinsichtlich der Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Lebensräumen der Tiere und bezüglich der Auswirkungen durch Zerschneidungen, Barrierewirkung, Emissionen, Leitungskollisionen mit Stromschlag etc. sind die Unterschiede zwischen den vier Varianten relativ groß. Insgesamt wird aufgrund der Summe der Wertungsfaktoren die Variante 2 als die günstigste eingestuft.

Auf Rang 2 liegen bei der Betrachtung aller Schutzgüter gleichauf die Varianten 1 und 2. Die Variante 2 schneidet in Bezug auf die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Kultur- und Sachgüter, Grundwasser, Boden sowie Landschaft schlechter ab als die Variante 1. Die Variante 1 schneidet hingegen beim Schutzgut Pflanzen und Tiere durch die anlagebedingten Verluste an Grünstrukturen und den damit verbundenen Beeinträchtigungen von Tierlebensräumen schlechter ab als die Variante 2.

Die Variante 3 führt aufgrund des Umfangs der Flächenversiegelung zu erheblichen Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Boden und Grundwasser (Grundwasserneubildung). Durch die Herstellung des neuen Bauwerkes kommt es zum dauerhaften Verlust von Grundstücken und Gebäuden und somit einerseits zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter und andererseits des Schutzgutes Mensch durch den Verlust der Wohnfunktion. Die mit dieser Variante einhergehende Beeinträchtigung der Sichtbeziehung durch Anlagen zur Elektrifizierung der Strecke sowie der Brückenkonstruktion selbst führt zusätzlich zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und wird im Ergebnis als

ungünstigste Lösung (Rang 3 bzw. 4 gemäß UVS) eingestuft. Ergänzend ist festzuhalten, dass für das Schutzgut Pflanzen die Inanspruchnahme von wertgebenden Gehölzbiotopen die Variante 1 als die ungünstigste Variante beurteilt wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die aus Umweltsicht günstigste Variante (Nullvariante) die planerischen Ziele - namentlich die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges - nicht löst und somit keine wirkliche Alternative darstellt. Folglich können als Vorzugsvariante aus Umweltsicht die Varianten 1 und 2 gleichberechtigt angesehen werden.

Des Weiteren werden im PFA 1 mehrere Varianten für die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Eisenbahnüberführung Ziegelhofstraße diskutiert. Da hierbei umweltfachliche Fragen keine oder allenfalls eine untergeordnete Rolle spielen und das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mitbestimmen, werden diese hier nicht weiter verfolgt. Weitere Details können der UVS in Kapitel 4.3 und 4.4 entnommen werden.

B.3.4 Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG a. F.

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und beteiligten Vereinigungen sowie den Erkenntnissen aus der Erörterung und eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG a. F. genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.4.1 Auswirkungen auf den Menschen

Unter dem Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit werden alle wesentlichen den Menschen betreffenden Aspekte des Lebens wie Gesundheit, Ruhe und Wohlbefinden zusammenfassend betrachtet. Die Untersuchungsschwerpunkte liegen zum einen in dem Aspekt Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion, zum anderen im Bereich der Erholungsfunktion und Freizeitinfrastruktur.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase werden besonders Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion im trassennahen Bereich durch Schallimmissionen und Schadstoffeinträge (Staub) belastet. Insbesondere ist in der Nähe von den großen (Haupt-)Baustelleneinrichtungsflächen mit teilweise erheblichen Beeinträchtigungen

zu rechnen. Im Bereich Ofenerdiek wird eine Grünfläche mit geringer Bedeutung für die Erholung als BE-Fläche genutzt. Drei weitere (Haupt-)-BE-Flächen liegen nördlich der Stadtgrenze Oldenburgs im siedlungsnahen Freiraum. Auch die Wohngebiete der Siedlungsbereiche (Stadt Oldenburg, Neusüdende), die in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben liegen, werden in der Bauphase besonders durch Staub und Baulärm beeinträchtigt. Der Bahnübergang Alexanderstraße wird aufgehoben und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Hierfür muss bauzeitlich ein Umfahrungsgleis hergestellt werden. Für die rund zweijährige Bauphase ist mit einer Beeinträchtigung durch Schallimmissionen und Schadstoffeinträgen im Umfeld zu rechnen. Im betreffenden Abschnitt des Umfahrungsgleises treten im Nachtzeitraum voraussichtlich Überschreitungen der Schwellenwerte der AVV Baulärm in der ersten Gebäudereihe auf; für die jedoch ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Des Weiteren ist im Umfeld der Schotteraufbereitungsanlage (BE-Fläche Nr. 1.49) mit höheren bauzeitlichen Schallemissionen zu rechnen.

Im Bereich des Bahnübergangs Alexanderstraße ergeben sich für zwei Jahre Beeinträchtigungen für die Freizeitinfrastruktur durch den Bau der neuen Eisenbahnüberführung an der Alexanderstraße. Hiervon betroffen sind zwei regional bedeutsame Radwanderrouten (Friesischer Heerweg und Ammerland Route). Bauzeitlich werden die Wegebeziehungen (Wander- und Radwanderwege) nur bedingt durch das Vorhaben beeinträchtigt bzw. für wenige Stunden bis hin zu maximal 3 bis 4 Wochen unterbrochen. Nach Errichtung der neuen Eisenbahnüberführung sind die Wegeverbindungen wieder hergestellt. Die Auswirkungen sind gering und werden nicht weiter verfolgt.

Bauzeitliche und anlagebedingte Auswirkungen

An der Ziegelhofstraße ist bedingt durch den benötigten Arbeitsraum für die Errichtung der Schallschutzwände der bauzeitliche Rückbau eines Nebengebäudes erforderlich. Das Gebäude wird mit einer geringeren Grundfläche wiedererrichtet, aufgrund dessen anlagebedingte Auswirkungen nicht zu vermeiden sind.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand werden gem. den Darlegungen weiter unten unter Pkt. B.4.2 – auf den hier wegen der Einzelheiten verwiesen wird – zukünftig die Zugzahlen zwar ansteigen; dabei bewegen sie sich aber gem. der Prognose 2030 im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind von dem hier zu beurteilenden

Vorhaben unabhängig. Betriebsbedingte Mehrbelastungen, die dem Vorhaben anzulasten wären, sind daher nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen werden aufgrund der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge vermieden. Verglichen mit der jetzigen Betriebsführung kommt es zu einer Verminderung von Luftschadstoffimmissionen und einer damit verbundenen positiv zu beurteilender Schadstoffentlastung trassennaher Siedlungs- und Freiflächen, so dass im Weiteren keine weitere Betrachtung erfolgen muss.

Gebiete mit natürlicher Erholungseignung liegen überwiegend außerhalb der Siedlungsgebiete. Da das natürliche Erholungspotential im Wesentlichen vom Landschaftsbild abhängt, werden betriebsbedingte und bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt.

B.3.4.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind wesentliche Bestandteile des Naturhaushaltes. Bei der Betrachtung steht die nachhaltige Sicherung der aufgrund der natürlichen Standortfaktoren, der landschaftstypischen Nutzungssituation und des geschichtlich gewachsenen Landschaftscharakters möglichen Ausstattung an verschiedenartigen Lebensgemeinschaften mit ihrem charakteristischen Arten-inventar sowie des entsprechenden Entwicklungspotenzials im Mittelpunkt.

Baubedingte Auswirkungen

Beeinträchtigungen wertgebender Tierarten während der Bauphase sind durch Schall- und Erschütterungs- sowie Licht- und Abgasemissionen der Baufahrzeuge und -maschinen zu erwarten. Bauzeitlicher Lärm, Abgas- und Staubentwicklung sowie visuelle Störreize haben eine vergrämende Wirkung. Bei Brutvogelarten, die innerhalb des jeweiligen artspezifischen Wirkraums des Vorhabens brüten, besteht die Gefahr, dass eine bereits begonnene Brut durch die beginnenden Bauarbeiten und die damit verbundenen Immissionen gestört wird. Als Folge ist die Aufgabe des Brutplatzes und damit der Brut nicht auszuschließen, was sich negativ auf die lokale Population der jeweils betroffenen Art auswirken kann.

Durch den Baubetrieb verursachte stoffliche Emissionen, insbesondere Staub, kann es zu Beeinträchtigungen von wertgebenden Biotopen kommen. Als wertgebend

werden Biotope eingeordnet, wenn sie gesetzlich geschützt oder gegenüber Stoffeinträgen empfindlich sind.

Durch die Inanspruchnahme von Biotopflächen bei der Errichtung von Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und technologischen Streifen werden vorhandene wertgebende Vegetationsstrukturen und somit Lebensräume der Flora und Fauna beeinträchtigt. Im PFA 1 kann aufgrund der oftmals eingeschränkten Flächenverfügbarkeit in den bebauten Siedlungsflächen weniger Rücksicht auf vorhandene Gehölzbestände genommen werden. Daher sind bauzeitliche Verluste von Gehölzen einschließlich Wald und gesetzlich geschützten Wallhecken auf einer Fläche von ca. 5,73 ha sowie 135 Einzelbäumen festzuhalten. Aus diesem Grund ist auch die teilweise bauzeitliche Inanspruchnahme des Gutsparks Dietrichsfeld unumgänglich, welcher als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen ist. Des Weiteren ist das gegenwärtige Vorkommen von der nach § 44 BNatSchG geschützten Roten Waldameise auf den zukünftigen Bauflächen, BE- und Lagerflächen des PFA 1 nachgewiesen. Die Standorte können sich aber jährlich und somit auch bis zum Baubeginn verändern, so dass unmittelbar vor Baubeginn der tatsächliche Bestand erneut ermittelt werden wird.

Anlagebedingte Auswirkungen

Im PFA 1 ist eine größere dauerhafte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung sowie ein damit einhergehender Funktionsverlust von wertgebenden Biotopstrukturen an den anzupassenden Bahnübergängen sowie durch die Verlegung einer Hofzufahrt festzustellen. Für Böschungssicherungsmaßnahmen, die Schaffung einer freizuhaltenden Rückschnittzone u. ä. müssen aber auch weite Teile der gehölzbestandenen Bahnböschungen in Anspruch genommen werden. Betroffen sind Ruderalfluren, Siedlungs- sowie weitere Gehölzbiotope und Wald (2,41 ha Gehölzbiotope und 107 Bäume). Zusätzlich werden 0,22 ha geschützte Wallhecken und gehölzfreie Biotope (2,25 ha) in Anspruch genommen.

Durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme der bahnbegleitenden Gehölze sowie Offenlandflächen werden Brutstätten von Vogelarten und Quartiere der Fledermausfauna verloren gehen. Bekannte Sommer- bzw. Winterquartiere von Fledermäusen werden nicht in Anspruch genommen. Jedoch gehen Höhlenbäume verloren, die potenziell als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für Fledermäuse und/oder Höhlenbrüter (Avifauna) geeignet sind. Ferner werden auch Biotopstrukturen der Gehölz- und Bodenbrüter in Anspruch genommen.

Im PFA 1 werden nahezu auf der gesamten Trassenlänge Schallschutzwände installiert, die dem Schutz der Bevölkerung der Stadt Oldenburg zur Einhaltung der zulässigen Grenzwerte dienen, aber auch zu einer Zerschneidungswirkung von Lebensräumen nicht flugfähige Arten(gruppen) führen.

Anlagenbedingt besteht ein nicht unerhebliches Verletzungs- und Mortalitätsrisiko für wertgebende Vogelarten durch Kollision mit der Oberleitung. Davon sind Vogelarten betroffen, die sich häufiger im Bereich der Bahntrasse zum Nahrungserwerb aufhalten, eine eher schwerfällige Flugweise aufweisen, eine größere Flügelspannweite besitzen und/oder lineare Strukturen wie die Bahntrasse und begleitende Gehölzsäume als Flugroute nutzen.

Betriebsbedingte Auswirkungen
Gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand werden gem. den Darlegungen weiter unten unter Pkt. B.4.2 zukünftig die Zugzahlen zwar ansteigen; dabei bewegen sie sich aber gem. der Prognose 2030 im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind von dem hier zu beurteilenden Vorhaben unabhängig. Betriebsbedingte Mehrbelastungen, die dem Vorhaben anzulasten wären, sind daher nicht zu erwarten.

B.3.4.3 Auswirkungen auf den Boden

Die Bedeutung des Schutzgutes Boden ergibt sich aus der Vielzahl der natürlichen Funktionen für den Naturhaushalt. Böden stellen einen elementaren Bestandteil aller wichtigen Stoffkreisläufe in der belebten Umwelt dar, was sich in der Speicher-, Puffer- und Filterfunktion (Wasserspeicher, Abbau, Aufbau und Ausgleich zahlreicher organischer Stoffe) sowie der Archivfunktion zeigt.

Baubedingte Auswirkungen
Baubedingte Beeinträchtigungen mit einhergehenden Funktionsverlusten der Böden durch Verdichtung und Störung der Horizontabfolge sind im Bereich von Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Schotteraufbereitungsanlagen zu erwarten. Neben dem Verlust der bodendeckenden Vegetationsschicht und der Störung der Bodenfauna ist insbesondere die Verdichtung des Oberbodens und der damit einhergehenden Schädigung der Bodenstruktur durch Baumaschinen als Auswirkung auf das Schutzgut Boden zu betrachten.

Je bedeutender die Filter- und Pufferfunktion bzw. die natürliche Ertragsfunktion, desto höher ist das Risiko von baubedingten Beeinträchtigung durch Schadstoffeinträge. Zwar ist eine hohe Ausprägung der Filter- und Pufferfunktion vorteilhaft für das darunter liegende und in dem Fall gut geschützte Grundwasser, da der Boden sich jedoch mit Schadstoffen belädt, ist die hohe Ausprägung dieser Funktion für den Boden selbst mit einem hohen Risiko verbunden. Während der Bauphase besteht im Bereich der Baueinrichtungsflächen und Baustraßen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch Hantieren mit Kraft- und Betriebsstoffen.

Bei Querung oder Tangierung von Altlasten und Deponien besteht generell die Gefahr der Freisetzung von bodengefährdenden Schadstoffen. Im Bereich der fünf Altlastenverdachtsflächen, welche in unmittelbarer Nähe zur Trasse bestehen, sind Bautätigkeiten mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Gequert bzw. tangiert werden beispielsweise Flächen des ehemaligen Bahnbetriebs-/Ausbesserungswerks und ein Lagerplatz für Gefahrgüter und wassergefährdende Stoffe. Ebenso beansprucht werden von Großhändlern genutzte Flächen. Im Landkreis Ammerland bestehen keine Altlastenverdachtsflächen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Erhebliche anlagebedingte Funktionsverluste von Böden mit regional bedeutender Standortfaktorenkombination sowie Böden allgemeiner Bedeutung entstehen durch Teil-/ Versiegelung in einem Umfang von 1,70 ha, die überwiegend im Stadtgebiet von Oldenburg liegen. In dem PFA 1 erfolgt u. a. die Anpassung von Bahnübergängen, die Errichtung von Schallschutzwänden, Oberleitungsmasten sowie zur Bahntrasse parallel angeordnete Kabelkanäle, was hier eine Neuversiegelung bedingt. Im Bereich von Böden mit regional bedeutender Standortfaktorenkombination bestehen bau- sowie anlagebedingte Auswirkungen durch Versiegelung oder Überprägungen. Im PFA 1 ist dies der kleinflächig vorkommende Gley mit Erdniedermooraufl age im Stadtteil Ofenerdiek im Norden der Stadt Oldenburg. Die Ermittlung von Böden mit besonderer Standortfaktorenkombination, die eine hohe Bedeutung besitzen, richtet sich weitgehend nach dem Natürlichkeitsgrad und der Seltenheit der vorhandenen Biotoptypen.

Ein anlagebedingter Funktionsverlust von Böden durch Überprägung entsteht in einem Umfang von 5,10 ha an der gesamten Bahnstrecke u. a. durch die

Neumodellage und Neuanlage von Böschungen sowie die Anlage und Neuprofilierung von bahnseitigen Entwässerungsgräben. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine Regeneration bestimmter Bodenfunktionen wie Lebensraum und Lebensgrundlage für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen und Aufrechterhaltung des Wasser- und Nährstoffkreislaufs zu erwarten. Unabhängig davon stellt der Eingriff jedoch eine Veränderung des natürlichen Bodengefüges und der natürlichen Standorteigenschaften dar.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Mit der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge fallen in der Zukunft verbrennungsbedingte Emissionen durch Dieseltriebwagen weg. Es kommt zu einer Verminderung von Luftschadstoffemissionen und somit zu einer Schadstoffentlastung trassennaher Böden. Durch die Elektrifizierung der gesamten Strecke werden vom Bahnbetrieb keine nennenswerten Schadstoffemissionen ausgehen. Der Abrieb von Oberleitungen und Stromabnehmern verbleibt zum größten Teil auf dem Bahnkörper. Beeinträchtigungen von Böden in Bezug auf betriebsbedingte Schadstoffeinträge sind zu vernachlässigen und werden nicht weiter betrachtet.

B.3.4.4 Auswirkungen auf das Wasser

Das Schutzgut Wasser lässt sich in die Teilfunktionen „Grundwasser“ und „Oberflächenwasser“ differenzieren. Ziel der Umweltvorsorge ist die nachhaltige Sicherung funktionsfähiger Wasserkreisläufe durch den Schutz des Grundwassers vor Schadstoffbelastungen und vor Verringerung der Grundwasserneubildung (Trinkwasserversorgung) sowie die Sicherung der Regulations-/ Regenrations-leistungen (Abflussfunktion, biologische Selbstreinigung, Lebensraumfunktion, Trinkwasserversorgung, Erholungsfunktion) von Oberflächengewässern.

Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase besteht analog zum Schutzgut Boden im Bereich der Trasse, den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag ins Grundwasser. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind so beschaffen, dass das Grundwasser nicht durch Schadstoffe gefährdet wird.

Rein vorsorglich wird von einer hohen Belastungsintensität ausgegangen, um denkbaren Verunreinigungen durch austretende wassergefährdende Betriebsstoffe oder freiwerdende Baustoffe oder Arbeitsmaterialien vorzubeugen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Aus den vorhabenbedingten Neuversiegelungen resultiert ein Verlust an Versickerungsfläche und damit der Grundwasserneubildung in einem Umfang von ca. 0,43 ha. Die Versickerung von Niederschlagswasser ist die wichtigste Quelle für die Erneuerung des Grundwassers. Im PFA 1 ist nur eine sehr geringe Neuversiegelung vorgesehen, somit ist der Beeinträchtigungsintensität nur eine untergeordnete Bedeutung zuzuordnen.

Auswirkungen auf die Grundwassersituation durch Tiefenentwässerung sind nicht auszuschließen. In Teilen wird eine Tiefenentwässerung vorgesehen, bei der das anfallende Oberflächenwasser in die nahe gelegenen Vorfluter bzw. die Kanalisation eingeleitet wird und somit weitgehend der derzeitigen Entwässerungssituation entspricht. Es ist nicht von nennenswerten Auswirkungen auszugehen, da die Tiefenentwässerung dazu angelegt wird, nur den Bahnkörper zu entwässern, so dass sich nur geringfügige Veränderungen des Grundwasserregimes einstellen werden. Das ökologische Risiko ist daher als gering zu bewerten und wird nicht weiter verfolgt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Von dem Bahnbetrieb werden keine nennenswerten Beeinträchtigungen ausgehen. Mit der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge fallen in der Zukunft verbrennungsbedingte Emissionen durch Dieseltriebwagen weg. Es kommt zu einer Verminderung von Luftschadstoffemissionen und somit zu einer Schadstoffentlastung des trassennahen Grundwassers. Der Abrieb von Oberleitungen und Stromabnehmern verbleibt zum größten Teil auf dem Bahnkörper. Das ökologische Risiko in Bezug auf betriebsbedingten Schadstoffeintrag ist zu vernachlässigen.

Oberflächengewässer

Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich der Querung von Fließgewässern kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zeitweilig zu baubedingten Schadstoffeinträgen in die Oberflächengewässer kommt, da ein Großteil der Fließgewässerdurchlässe angepasst oder erneuert werden muss. Ein erhöhtes Risiko durch Schadstoffeinträge entsteht außerdem in Bereichen, in denen Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen oder sonstige Baubereiche direkt an Gewässer angrenzen. Im PFA 1 werden die Südbäke (Bahn-km 2,8), Nordbäke (km 4,9) und Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,6) sowie weitere Gräben durch Baustraßen gequert oder durch Baustelleneinrichtungsflächen

beansprucht. Zusätzlich werden im Zuge des Streckenausbaus bauzeitlich Uferbereiche von zahlreichen Gräben und der o. g. Gewässer in Anspruch genommen, da ein Ersatz der vorhandenen Durchlässe durch größere Rahmenbauwerke (EÜ) vorgesehen ist. Zur Herstellung dieser Bauwerke muss auch in die Gewässer eingegriffen werden, u. a. ist von einem temporären Aufstau auszugehen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Funktionsbeeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Überbauung und Ausbau ist nicht auszuschließen. Die Südbäke (Bahn-km 2,8), Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,6), Ofener Bäke sowie weitere kleinere Entwässerungsgräben werden von der Bahntrasse gequert. Bei den betroffenen Oberflächengewässern handelt es sich in der Regel um nährstoffreiche Gräben geringer Wertigkeit.

Betriebsbedingte Auswirkungen des Schutzgutes Oberflächenwasser sind nach gegenwärtigem Planungsstand nicht zu erwarten.

B.3.4.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Das Klima eines Bereiches wird durch das Zusammenwirken mehrerer physikalisch-chemischer Parameter wie Wind, Verdunstung, Niederschlag, Temperatur u. a. bestimmt. Davon wiederum ist die bioklimatische Bedeutung unterschiedlicher Flächen und Landschaftsbestandteile abhängig (Kaltluftentstehungsgebiete, Wärmeinseln, Luftabflussbereiche, Gehölzbestände mit Immissions- und Filterfunktionen u. a.).

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kommt es zu einer temporären Belastung der Luft mit Schadstoffen. Von einer derartigen Belastung kann besonders im Bereich bzw. in der Nähe des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsflächen ausgegangen werden.

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Im PFA 1 werden beiderseits der Trasse fast durchgängig bahnbegleitende Gehölze mit hoher lufthygienischer Ausgleichsfunktion in Anspruch genommen, was zu einem Funktionsverlust führt. Dieser Eingriff führt zum vollständigen Funktionsverlust. Darüber hinaus ergeben sich baubedingte Gehölzverluste, die nach Ende der

Bauphase nicht zwangsläufig wieder neu begründet werden können. Diese werden den anlagebedingten Verlusten gleichgestellt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Lufthygiene sind nach gegenwärtigem Planungsstand nicht zu erwarten, da betriebsbedingte Schadstoffimmissionen aufgrund der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge vermieden werden. Es kommt zu einer Verminderung von Luftschadstoffimmissionen und somit zur Verbesserung der Luftqualität aufgrund dessen eine weitere Betrachtung nicht erfolgt.

B.3.4.6 Auswirkungen auf Landschaft

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Landschaft stehen das Landschaftsbild bzw. die optischen Eindrücke der Betrachtenden im Vordergrund. Gegenstand der Darstellung des Landschaftsbildes sind vor allem die geomorphologisch sowie natur- und kulturbedingten Voraussetzungen, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft ausmachen und eine landschaftsgebundene Erholung ermöglichen.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kann es stellenweise zu einer erheblichen Lärm- und Staubbelastung kommen. Dies betrifft insbesondere trassennahe Bereiche sowie das Umfeld von Baueinrichtungsflächen und -straßen.

Ein baubedingter Verlust landschaftsprägender Vegetations- und Strukturelemente ist nicht auszuschließen. Für die nur bauzeitlich benötigten Flächen werden überwiegend Freiflächen in Anspruch genommen, die keine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild aufweisen. In Einzelfällen ist jedoch nicht auszuschließen, dass auch Gehölzbestände, die eine Funktion als landschaftsprägendes Vegetationselement sowie eine abschirmende Funktion aufweisen, beansprucht werden. Im PFA 1 werden vor allem die von Gehölzen bestandenen Bahnböschungen beeinträchtigt. Meist werden die Gehölzbestände von bahnparallelen Baustraßen oder Baustelleneinrichtungsflächen beansprucht. Bei Bahn-km 3,7 wird der als sonstige Grünanlage mit altem Baumbestand eingestufte Gutspark Dietrichsfeld teilweise beansprucht.

Anlagebedingte Auswirkungen

Im Zuge des Streckenausbaus kommt es zu anlagebedingten Gehölzverlusten in Form von landschaftsprägenden Vegetations- und Strukturelementen sowie von Vegetationsverlusten mit abschirmender Funktion im unmittelbaren Trassenbereich. Ein geringer Anteil der Gehölzbiotope geht durch eine direkte Flächeninanspruchnahme verloren. Der Großteil der Gehölzverluste ist auf die Aufwuchsbeschränkung für die Oberleitung im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke zurückzuführen. In diesem Bereich werden die vorhandenen Bäume und Sträucher zwar nicht vollständig beseitigt, doch werden sie regelmäßig zurückgeschnitten und somit gehen sie als landschaftsprägende Vegetationsstruktur verloren.

Im Zuge der Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke und der damit verbundenen Errichtung von Strommasten beidseitig der Trasse kommt es in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes zu Beeinträchtigungen bzw. Störung der weiträumigen Sichtbeziehungen (Fernwirkung). Im Rahmen von Vermeidungsmaßnahmen für das Schutzgut Mensch werden Schallschutzwände mit Höhen zwischen 2,0 m und 4,0 m über Schienenoberkante vorgeschlagen. Die Errichtung von Schallschutzwänden erfolgt innerhalb der Siedlungsbereiche mit überwiegender Wohnbebauung, wodurch das Landschafts- bzw. Ortsbild nicht unerheblich beeinträchtigt wird.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand werden gem. den Darlegungen weiter unten unter Pkt. B.4.2 zukünftig die Zugzahlen zwar ansteigen; dabei bewegen sie sich aber gem. der Prognose 2030 im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind von dem hier zu beurteilenden Vorhaben unabhängig. Betriebsbedingte Mehrbelastungen, die dem Vorhaben anzulasten wären, sind daher nicht zu erwarten.

B.3.4.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Schutzgut Kulturgüter umfasst Bau- und Naturdenkmale, archäologische Denkmale und Verdachtsflächen. Als sonstige Sachgüter gelten z. B. gewerbliche / industrielle oder verkehrliche Bauten, die aufgrund ihrer ehemaligen oder heutigen hohen funktionalen Bedeutung einen gewissen gesellschaftlichen Wert präsentieren.

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Kulturgüter können durch bau- und anlagebedingte Auswirkungen beeinträchtigt werden. Darüber hinaus besteht in der Bauphase die Gefahr, vorhandene Bodendenkmale durch Erdarbeiten (z. B. Erdaushub) zu schädigen. Die Bedeutung

von Bau- und Bodendenkmalen ist aufgrund des Denkmalschutzes im Allgemeinen sehr hoch. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt, der sich am Streckenverlauf der bestehenden Trasse orientiert sowie im betroffenen Planfeststellungsabschnitt bereits ein zweigleisiger Streckenabschnitt besteht, sind keine Denkmale bzw. kulturhistorischen Elemente von einer vollständigen Flächeninanspruchnahme betroffen. Bei der Nutzung von bahnparallelen Baustraßen sowie Baustelleneinrichtungsflächen kommt es im Allgemeinen nicht zu Erdarbeiten. Dennoch kann von einer negativen Veränderung der Bodenoberfläche ausgegangen werden. Im PFA 1 bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmale. Von den zahlreichen Baudenkmalen im Süden Oldenburgs grenzt ein Bauensemble in der Würzburger Straße direkt an die Bahntrasse an und wird teilweise (Parkplatzfläche) durch das Bauvorhaben als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen. Weiter östlich liegt ein als Einzeldenkmal geschütztes Gebäude im Bahnbereich.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nicht vorhanden.

B.3.4.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sind in verschiedenen Beziehungen und Richtungen vorhanden. Starke Wechselwirkungen des Schutzgutes Tiere bestehen mit den Schutzgütern Pflanzen (Biotoptypen) und biologische Vielfalt sowie Boden und Wasser. Ein hoher Natürlichkeitsgrad, enge Bindungen von Arten an ihre Lebensräume oder empfindliche Lebensgemeinschaften bewirken eine hohe Empfindlichkeit. Bereits geringfügige Änderungen im Beziehungsgeflecht haben Auswirkungen auf das jeweils andere Schutzgut. Auswirkungen auf die ökosystemaren Wechselwirkungen ergeben sich bei dem Vorhaben durch bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Biotopen und Einzelbäumen, sowie die baubedingte Inanspruchnahme von Bodenfläche, möglichem Abtrag von Altlasten und Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate.

Eine Sonderrolle nimmt das Schutzgut Mensch ein, da der Mensch nicht unmittelbar in das ökosystemare Wirkungsgefüge integriert ist. Die vielfältigen Einflüsse des Menschen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, die in dem betroffenen Raum wirken, sind vor allem im Rahmen der Ermittlung und Vorbelastungen zu berücksichtigen. Im Einzelnen können bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Wohn-, Freiraum- und Erholungsfunktionen durch Lärmimmissionen sowie bau-

und anlagebedingte visuelle Beeinträchtigungen durch Bautätigkeiten und Gehölzverluste, auf das Schutzgut Mensch wirken.

B.3.5 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG a.F.

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Landschaftspflegerischer Begleitplan (Anlage 12), Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 13), FFH-Verträglichkeitsstudien (Anlage 14), Schalltechnische Untersuchungen (Unterlage 15) und Elektromagnetische Verträglichkeit (Anlage 16)) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.5.1 Schutzgut Menschen

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verfolgt u. a. das Ziel, den Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG). Nach § 3 BImSchG handelt es sich bei den schädlichen Umwelteinwirkungen um Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Lichtimmissionen und Strahlen. Durch verschiedene Bundes-Immissionsschutzverordnungen (BImSchV) bzw. die darin festgelegten Grenz- und Richtwerte wird die allgemeine Zielsetzung des § 1 BImSchG gestützt.

Im überwiegenden Teil des Stadtgebietes von Oldenburg sowie in einem Wohngebiet im Bereich Neusüdende kann, aufgrund der hohe Anzahl von Sport- und Spielplätzen sowie Schulen und Gemeindebedarfsflächen („Kleingärtnerverein Bürgerfelde“), Mischgebieten und Einzelhäuser am Streckenabschnitt im Landkreis Ammerland (Bereich Neusüdende), von einer sehr hohen Bedeutung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion ausgegangen werden. Flächen mit Sondernutzungen sind sehr vielfältig und haben eine ganz unterschiedliche Bedeutung entsprechend ihrer Funktion und Aufgabe (Piushospital, Pferdemarkt etc.). Zahlreiche Erholungsgebiete in Oldenburg wie die größeren Landschaftsschutzgebiete, z.B. der „Große Bürgerbusch“, „Weißenmoorstraße“ und „Kulturlandschaft an der Wahnbäke“ weisen eine sehr große Bedeutung für die Erholungsnutzung und Freizeitinfrastruktur auf. Zu den geschützten Bereichen zählt ebenfalls die südöstlich des Hauptbahnhofes, im Bereich des Stadthafens, liegende Teilfläche des FFH-Gebietes „Mittlere und untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)“. Freizeitpotenzial mit großer Bedeutung bieten der parkartige Botanische Garten sowie die historischen Wallanlagen, die zahlreichen Friedhöfe, wie der Gertrudenfriedhof und der Neue Friedhof sowie mehrere Naturdenkmale und die geschützten Landschaftsbestandteile („Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld“ und die „Buchen an der Blumenstraße“). Freiflächen im Norden der Stadtgrenze im Landkreis Ammerland fungieren als siedlungsnaher Freiraum und sind für die Naherholung von besonderer Bedeutung. Das Untersuchungsgebiet wird von zwei ortsverbindenden und überregionalen Fahrradwegen, die „Ammerlandroute“ und der „Friesische Heerweg“ gequert.

Die baubedingt zeitweise auftretenden Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Baulärm und Staub sind nicht zu vermeiden. Jedoch ist der Untersuchungsraum durch den städtischen Bereich, die vorhandene Bahntrasse sowie insbesondere durch die Autobahnen mit dem Autobahnkreuz Oldenburg-Nord stark vorbelastet. Die Schallemissionen im Nachtzeitraum sind zwar nicht unerheblich, relativieren sich aber dadurch, dass es sich bei den Arbeiten überwiegend um eine räumlich fortlaufende Bautätigkeit (Wanderbaustelle) handelt. Für die Anwohner ergeben sich aus der jeweils vom Fortschritt der Baumaßnahme abhängigen Entfernung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräuschimmissionen. Zu deren Minderung werden emissionsmindernde Maßnahmen (V2, S7) durchgeführt, wie Maßnahmen bei der Errichtung der Baustelle, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen sowie lärmmindernde Bauverfahren. Sofern eisenbahnbetrieblich die Möglichkeit besteht werden organisatorische

Maßnahmen, wie die Verlegung besonders lärmintensiver Tätigkeiten in den Tageszeitraum, durchgeführt. Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Anwohner in geeigneter Form zu informieren. Für das Vorhaben wird eine Ansprechstelle benannt, an die sich Betroffene wenden können. Nicht zuletzt profitieren die Anwohner von den bereits in 2013 umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen (siehe Technischer Erläuterungsbericht Kapitel 5.12.6). Beim Transport von staubentwickelndem Material ist das Material abzudecken oder zu befeuchten (V2). Die Baustellenflächen liegen in gut durchlüfteten Bereichen, zusätzlich wird ein Teil des Baustellenverkehrs gleisgebunden mit Bauzügen ausgeführt.

Der bau- und anlagebedingte Teilverlust an einem Nebengebäude mit Wohnfunktion in der Ziegelhofstraße wird, wenn auch auf diesen Bereich räumlich eng begrenzt, als hohes ökologisches Risiko eingestuft. Der Anbau an der Ziegelhofstraße wird bedingt durch die neuen Stützen für die Lärmschutzwand auf etwas geringerer Fläche wiederaufgebaut. Der Verlust an Fläche für die Wohnfunktion ist geringfügig, zudem erhält der Eigentümer für die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Entschädigung.

Wie bereits in Kapitel B.3.4.1 dargelegt, werden gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand gem. den Darlegungen unten unter Pkt. B.4.2 zukünftig die Zugzahlen und damit einhergehend der Schienenverkehrslärm zwar ansteigen; dabei bewegen sich die Zugzahlen aber gem. der Prognose 2030 im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind von dem hier zu beurteilenden Vorhaben unabhängig. Tatsächliche Mehrbelastungen wegen Schienenverkehrslärm, die dem Vorhaben auch anzulasten wären, sind daher für das Schutzgut Mensch nicht zu erwarten. Im Gegenteil verhält es sich so, dass aufgrund der Regelung des § 18g AEG aus Gründen der Planungsbeschleunigung die ursprünglich auf der (überholten) Prognose 2025 beruhende Lärmschutzplanung trotz der (niedrigeren) Prognose 2030 in ihrer Schutzwirkung unverändert beibehalten wird.

Nach dem jetzigen Zustand der Schienen und dem aktuellen Zugverkehr wurden keine Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen) festgestellt. Um sicher zu gehen, dass dies nach Umsetzung der Baumaßnahme mit Einbau eines stabilen Tragschichtsystems sowie der „Schwellenbesohlung beider Gleise“ bestehen bleibt, werden vorsorglich nach Inbetriebnahme Nachmessungen an Gebäuden durchgeführt. Eine Gefährdung der Gesundheit der Anwohner der

Bahnstrecke 1522 im PFA 1 durch Erschütterungen ist im Ergebnis allerdings ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es insbesondere während der Bauphase des geplanten Vorhabens zu Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kommen wird, die jedoch durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen weitgehend reduziert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch verbleiben.

B.3.5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Nach § 1 Nr. 3 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist die Pflanzen- und Tierwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume auf Dauer zu erhalten sowie als Individuen, Lebensgemeinschaften und Teile von Ökosystemen zu bewerten. Die wild lebenden Tiere und Pflanzen und ihre Lebensgemeinschaften sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG als Teil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen.

Schutzgut Pflanzen und die biologische Vielfalt

Wertgebende Biotoptypen der Wertstufe V und IV sind in nur geringer Ausdehnung vorhanden. Hervorzuheben sind insbesondere der Eichenmischwald mit hohem Buchenanteil als Teil des Großen Bürgerbusches sowie die im Norden des PFA 1 vorhandenen zahlreichen (Baum-)Wallhecken beidseitig der Bahntrasse. Die übrigen wertgebenden Biotope sind hinsichtlich ihrer Verbreitung von nur untergeordneter Bedeutung. Somit wird dem PFA 1 eine mittlere Bedeutung zugeordnet. Besondere Vorkommen des stark gefährdeten Saat-Hohlzahns (Galeopsis segetum) treten in sehr individuenreichen Beständen in Höhe des Gemüse-Großmarkts im Schotterbett der Bahntrasse im Stadtgebiet von Oldenburg sowie ferner auf der Überführung über die Ziegelhofstraße auf. Mit dem Vorkommen des Kammgrases (Cynosurus cristatus) auf zwei Grünlandflächen im nördlichen Stadtgebiet von Oldenburg wurde eine weitere Sippe der Roten Liste festgestellt. Von den gesetzlich besonders geschützten Arten wurden Breitblättrige Stendelwurz (Epipactis helleborine) und Stechpalme (Ilex aquifolium) nachgewiesen.

Durch den Baubetrieb kann es zu Beeinträchtigungen von wertgebenden Biotopen durch stoffliche Emissionen, v.a. von Staub kommen. Aufgrund der nur temporären Wirkung ergibt sich daraus ein mittleres Beeinträchtigungsrisiko. Als besonders empfindlich können insbesondere Biotope mit niedrigem Pflanzenwuchs, wie z. T.

Grünland oder Gewässer, gelten. Das ökologische Risiko ergibt sich dabei in Abhängigkeit der Biotopwertigkeit und wird für gesetzlich geschützte Biotope als hoch und für Grünland und Gewässer mit besonderer Bedeutung (Wertstufen IV und V) als mittel eingestuft. In Folge der geplanten Vermeidungsmaßnahmen (V2) und der Schutzauflagen oben unter Pkt. A.5.4.2 sind zusätzliche Schadstoffeinträge durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten. Zu berücksichtigen sind auch die bestehenden Vorbelastungen der angrenzenden Biotoptypen durch den Dieselvortrieb der Bahntrasse, die Schadstoffe durch den PKW- und LKW-Verkehr sowie der Düngung durch landwirtschaftliche Nutzungen. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Pflanzen.

Im PFA 1 besteht ebenfalls ein bau- und anlagebedingter Funktionsverlust von wertgebenden Lebensräumen der Flora und Fauna aufgrund von Flächeninanspruchnahmen. Die bauzeitlichen Verluste der Gehölzstrukturen werden als mittlere bis hohe Beeinträchtigung gesehen, da für diese Bestände i. d. R. keine kurzfristige Wiederherstellung der ursprünglichen Vegetation möglich ist. Das ökologische Risiko wird – je nach Bewertung des Biotoptyps – als hoch bis sehr hoch eingeschätzt. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme umfasst Ruderalfluren und Siedlungsgehölze sowie die Randbereiche einer Ackerfläche. Die Flächen für die Böschungssicherungsmaßnahmen werden zwar nicht versiegelt, aufgrund der längeren Rekultivierungsdauer wird die Beeinträchtigungsintensität für diese Gehölzverluste als sehr hoch eingestuft, so dass das ökologische Risiko als mittel bis sehr hoch bewertet wird. Der Bahnkörper ist im gesamten Schotterbereich bis zum Böschungsfuß durch den Einsatz von Herbiziden von Pflanzenaufwuchs vorbelastet. Direkt an den Bahnkörper grenzen meist Biotoptypen an, deren Pflanzen eine gewisse Toleranz gegenüber Beseitigung oder Herbizide aufweisen und die typischerweise meist rasch vegetationsfreie Standorte besiedeln können (Pionierarten). Da in einzelnen Bereichen Rote Liste Arten vorkommen wird im Bereich von bauzeitlichen Befestigungen der Oberboden abgeschoben um das Samenpotenzial zu erhalten. Zusätzlich wird vor Baubeginn eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde in Oldenburg erfolgen um die schützenswerten Pflanzbestände entweder auszusparen oder bauzeitlich zu versetzen (siehe Auflage oben unter Punkt A.5.4.2). Um die Flächen aktuell bewerten zu können und entsprechende Bestände zu definieren wird durch die Umweltfachliche Bauüberwachung (S5) eine vorauslaufende Kontrolle der bauzeitlich beanspruchten Flächen erfolgen. Folglich werden die Pflanzbestände der Roten Liste erhalten und

erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Pflanzen ausgeschlossen. Durch den Dieselvortrieb der Bahntrasse werden auch Schadstoffe (Ruß, Feinstaub, Stickoxide) emittiert, die zu einer Belastung der Biotoptypen in einem beidseitigen Streifen von je 20 m führen. Auch diese betriebsbedingten Wirkungen fördern Pflanzenarten mit einer breiten ökologischen Amplitude und relativ geringer Empfindlichkeit. Durch die bestehende Vorbelastung und Entwicklung neuer Gehölzbiotope und Anlage eines Waldrandes (A10 und E13) sowie die Aufwertung geschützter Biotope (A2, E3, E11, E12, E13) werden die Eingriffe vollumfänglich kompensiert. Zum Schutz des zu erhaltenden Baumbestandes werden Baumschutzmaßnahmen (S3) vorgesehen. Aufgrund des Nachweises der nach § 44 BNatSchG geschützten Ameisen auf den Bauflächen besteht die Gefahr, dass vorhandene Ameisennester baubedingt beeinträchtigt oder zerstört werden. Dies ist zwar grundsätzlich als hohes ökologisches Risiko zu werten. Das vorgesehene Ermitteln der Standorte von Ameisennestern rechtzeitig vor Baubeginn und das Etablieren der zu sichernden Ameisenpopulation an einen geeigneteren Standort außerhalb des Baufeldes verhindert allerdings voraussichtlich den Verlust von Ameisennestern als Lebensstätte dieser besonders geschützten Arten (V6).

Der anlagenbedingte Verlust potenzieller Brutstätten und Quartierbäume wird nach dem Vorsorgeprinzip als hohes ökologisches Potenzial bewertet. Aufgrund des Vorhabentyps (Ausbauvorhaben) ist nur von einer peripheren Inanspruchnahme von Vogelrevieren auszugehen. Sommer- bzw. Winterquartiere von Fledermäusen in Habitatbäumen sind nicht bekannt. Durch Maßnahmen zum Schutz und zur Stärkung der Populationen (V10, $A4_{CEF}$ und $A5_{CEF}$) bestehen keine erheblichen Eingriffe. In der abschließenden Betrachtung zu den Auswirkungen auf wertgebende Lebensräume und potenzielle Brutstätten verbleiben keine erheblichen Umweltauswirkungen.

Schutzgut Tiere

Avifauna

Aufgrund der Brutvogelnachweise wird dem Großen und Kleinen Bürgerbusch ein lokaler (mittlerer) avifaunistischer Wert für Brutvögel zugewiesen, während die übrigen Bereiche des PFA 1 aufgrund der sehr spärlichen Nachweise wertgebender Arten lediglich eine geringe Bedeutung als Brutvogel-Lebensraum besitzen. Daneben wurden ausschließlich häufige und weit verbreitete Gastvögel (i. d. R. Stand- und Strichvögel) nachgewiesen. Das Untersuchungsgebiet des PFA 1 ist in Gänze als Gastvogellebensraum mit geringer Bedeutung einzustufen.

Die einzelnen Brutvögel sind artspezifisch unterschiedlich empfindlich gegenüber den Wirkungen des Vorhabens. Bau- und anlagebedingt sind als Wirkungen insbesondere

die Beseitigung von Lebensräumen zu nennen. Der Verlust von Gehölzflächen führt jedoch nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen, da sich Ersatzhabitate im Umfeld befinden. Des Weiteren können ähnliche Lebensräume nach Beendigung der Bauzeit im Bereich des Vorhabens wieder entstehen. Die Tötung und Störung von Brutvögeln kann durch die Einhaltung der Bauzeitenregelung vermieden werden. Weiterhin sind Beeinträchtigungen durch Immissionen wie Lärm, Erschütterung, Licht/optische Reize sowie Abgas- und Staubimmissionen relevant. Eine hohe Empfindlichkeit gegenüber diesen Immissionen ist aufgrund ihrer Lebensraumansprüche insbesondere bei Wiesenvögeln und rastenden Schwärmen zu erwarten.
Anlagebedingt ist zusätzlich das Kollisionsrisiko mit der Oberleitung inkl. Stromschlagrisiko zu nennen. Dies gilt für Greif- und Wasservögel, die in räumlicher Nähe zum Vorhaben rasten und während der Start- und Landephase die Bahntrasse meist geradlinig in relativ niedriger Höhe überfliegen.

Fledermäuse
Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden elf Fledermausarten sicher nachgewiesen. Bisher lässt sich eine Tendenz zu einer besonders hohen Aktivität von Arten mit einer mittleren Empfindlichkeit (z. B. Rauhaut-, Mücken und Zwergfledermaus) gegenüber Verkehrsvorhaben ablesen. Arten mit einer hohen bis sehr hohen Empfindlichkeit (z. B. Fransenfledermaus, Braunes Langohr) sind nach dem bisherigen Auswertungsstand nur mit einem relativ geringen Anteil vertreten. Die Schwerpunkte der Vorkommen bilden die locker besiedelten Siedlungsbereiche inklusive Park-, Gehölz- und Offenlandflächen der Stadt Oldenburg, während für den nördlichen Teil des PFA 1 keine Daten vorliegen. Den Bereichen mit höherer Arten- und Individuendichte wird ein hoher Wert und den übrigen Gebieten ein mittlerer Wert zugewiesen. Hinweise auf Sommer- und Balzquartiere sowie Winterquartiere liegen nicht vor. Im PFA 1 wurden mehrere Jagdhabitate identifiziert, wobei der Große Bürgerbusch mit weitem Abstand die größte Fläche und Bedeutung für die Ernährung besitzt. Diese bieten genügend Ausweichfläche und potenzielle Beeinträchtigungen fallen eher marginal aus, so dass trotz der teils hohen Empfindlichkeit keine relevanten Auswirkungen auf die jeweilige lokale Population zu erwarten sind.
Die festgestellten Jagdhabitate liegen teilweise beidseitig der bestehenden Bahntrasse, so dass von regelmäßigen Querungen der Bahntrasse auszugehen ist (Transferflüge). In diesen Bereichen besteht ein artspezifisch unterschiedliches Kollisionsrisiko mit Zügen, da die Jagdflüge in unterschiedlicher Höhe stattfinden. Der bestehende Betrieb der Bahntrasse führt zudem bei Querung der Trasse generell zu einer Beeinträchtigung von Fledermäusen wobei dieses Kollisionsrisiko aufgrund der

verschiedenen Lebensraumansprüche, Flughöhe und -geschwindigkeit sowie Empfindlichkeiten gegenüber den betriebsbedingten Störungen, artspezifisch unterschiedlich zu bewerten ist. Es besteht hinsichtlich der Artengruppen der Fledermäuse bei Querung von Bahnlinien anlagebedingt die Gefahr der Kollision mit Zügen. Allerdings resultieren diese Konflikte aus Zugzahlen, die von dem zu beurteilenden Vorhaben unabhängig sind und sich im Bereich dessen bewegen, was auch ohne Durchführung des Vorhabens zu erwarten ist (plangegebene Vorbelastung; vgl. unten Pkt. B.4.2). Insofern sind diese Risiken nicht dem Vorhaben anzulasten.

Hinsichtlich der baubedingten Emissionen Licht und Lärm sind artspezifisch unterschiedlich hohe Empfindlichkeiten bekannt. Obwohl baubedingte Emissionen nur eine temporäre Wirkung besitzen, können sie sich auf die jeweilige lokale Population einer Art auswirken. Die meisten nachgewiesenen Arten weisen gegenüber diesen Emissionen eine nur geringe Empfindlichkeit auf, so dass die jeweilige Vorbelastung durch die während des Betriebs der Bahnstrecke auftretenden Emissionen als geringfügig zu werten sind. Ausnahmen in Bezug auf die Empfindlichkeit gegenüber Lärmemissionen bilden die Arten Graues- und Braunes Langohr sowie Großes Mausohr. Da die aktuelle Frequentierung der Bahnstrecke vergleichsweise gering ist (40 Züge am Tag, 12 Züge in der Nacht), ist die Vorbelastung jedoch nur mäßig.

Auch aus sich betriebsbedingt ergebenden Emissionen Licht und Lärm können sich Konflikte ergeben, die hier auch nicht verkannt werden. Allerdings resultieren diese Konflikte aus Zugzahlen, die von dem zu beurteilenden Vorhaben unabhängig sind und sich im Bereich dessen bewegen, was auch ohne Durchführung des Vorhabens zu erwarten ist (plangegebene Vorbelastung; vgl. unten Pkt. B.4.2). Insofern sind diese Risiken nicht dem Vorhaben anzulasten.

Amphibien und bodengebundene Säugetiere

Im Untersuchungsraum kommen lediglich vier nicht gefährdete, weit verbreitete bzw. ubiquitäre Amphibienarten vor. Aufgrund der dichten Bebauung im Bereich des Stadtgebietes Oldenburg ist von einer geringen Bedeutung für die Amphibienfauna auszugehen. Im nördlichen Teil des PFA 1 verursachen die intensive Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen und die Entwässerung großflächiger Bereiche ungünstige Entwicklungsmöglichkeiten. Vorhandene kleinere Stillgewässer bieten aufgrund der naturfernen Gewässerstruktur eher ungünstige Bedingungen als Laichgewässer. Eine Ausnahme bilden die Stillgewässer bei km 7,24 (Ortsrandlage von Oldenburg) bzw. km 3,62 (GLB „Gutspark Dietrichsfeld“), die aufgrund des

Vorkommens des Grasfrosch bzw. des Bergmolch eine mittlere bzw. hohe Bedeutung als Laichgewässer besitzen. Generell weisen alle Amphibienarten eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Beseitigung bzw. Beeinträchtigung von Laichgewässern und Landhabitaten (Sommer- oder Winterlebensräume) auf. Während der Bauphase besteht bei den nachgewiesenen Amphibienarten eine hohe Empfindlichkeit hinsichtlich Zerschneidungseffekten sowie hinsichtlich Beeinträchtigungen durch Baumaschinen und -fahrzeuge. Zur Vermeidung von Verletzungen und Tötungen von Amphibien sind die Baustraße und das Baufeld über die gesamte Baubetriebsphase mit Amphibienleiteinrichtungen (S4) abzuzäunen. Auch hinsichtlich der Kollision mit Zügen sowie der Unterbrechung bzw. Beeinträchtigung von Wanderrouten durch Lärmschutzwände ist grundsätzlich bei allen Amphibien eine hohe Empfindlichkeit zu erwarten. Durch die kleintiergerechten Öffnungen in den Schallschutzfundamenten (V8) ist jedoch die Aufrechterhaltung der Wanderbeziehungen bodengebundener Arten gesichert. Zusätzlich wird im o. g. Schwerpunktbereich in städtischer Lage ein artgerechter Durchlass (V11) zwischen dem „Gutspark Dietrichsfeld“ und dem Bürgerbusch angelegt, um die gefahrlose Unterquerung der Bahnstrecke zu ermöglichen. Auch Bahnseitengräben, die als Teillebensraum der Amphibien eine besondere Bedeutung aufweisen, werden in Abschnitten um mehrere Meter aufgeweitet und mit möglichst flachen, vielfältig gestalteten Ufern sowie Schwüngen im Grabenverlauf versehen (A11). Die Populationen der nachgewiesenen Amphibienarten werden zudem durch die Anlage eines Kleingewässers im Bereich einer städtischen Grünfläche in Oldenburg zwischen Wulfswall und Neusüdender Weg, welches als Teillebensraum für Amphibien (Laichgewässer) eine besondere Eignung aufweisen soll, gestärkt (A12).
Es besteht hinsichtlich der Artengruppen der Amphibien und der bodengebundenen Säugetiere bei Querung von Bahnlinien anlagebedingt die Gefahr der Kollision mit Zügen. Allerdings resultieren diese Konflikte aus Zugzahlen, die von dem zu beurteilenden Vorhaben unabhängig sind und sich im Bereich dessen bewegen, was auch ohne Durchführung des Vorhabens zu erwarten ist (plangegebene Vorbelastung; vgl. unten Pkt. B.4.2). Insofern sind diese Risiken nicht dem Vorhaben anzulasten.

Die Zerschneidung von Lebensräumen durch die Schallschutzwände erfolgt nahezu auf der gesamten Trassenlänge im PFA 1. Aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende Bahntrasse liegen bereits Zerschneidungswirkungen, v. a. für bodengebundene Arten, vor. Obwohl es zu keiner Verbreiterung des Bahnkörpers kommt, wären durch die geplanten Schallschutzwände zusätzliche

Zerschneidungswirkungen für nicht flugfähige Arten(gruppen) möglich, die auch nicht unerheblich sind. Um bodengebundenen Kleintieren die Unterquerung zu ermöglichen, werden die Fundamente der Schallschutzwände in regelmäßigen Abständen mit Öffnungen versehen. Einige Durchlässe werden ferner im Rahmen des Vorhabens durch Bauwerke mit einer doppelseitigen Berme ersetzt, die somit zu einer deutlich besseren Unterquerungsmöglichkeit der Bahnstrecke führen. Dies stellt gegenüber der heutigen Situation eine Verbesserung dar, da sich das Kollisionsrisiko mit Zügen deutlich verringert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es insbesondere während der Bauphase des geplanten Vorhabens zu negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen kommen wird. Diese werden jedoch durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen auf ein Minimum reduziert. Verbleibende nachhaltige und/oder erhebliche negative Auswirkungen werden durch die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, so dass die Umweltqualitätsziele insgesamt nicht gefährdet sind.

B.3.5.3 Schutzgut Boden

Zweck des BBodSchG ist es gem. § 1 BBodSchG „nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen.“ Als nicht erneuerbares Naturgut ist der Boden zudem gem. § 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG sparsam und schonend zu nutzen.

Die Böden des PFA 1 sind überwiegend den Podsolen (Geestregion), v. a. den beiden Subtypen Pseudogley-Podsol und Gley-Podsol, zuzuordnen. Der Pseudogley-Podsol tritt dabei zwischen Melkbrink und Bürgerbusch sowie - mit Ausnahme von einem Bereich um Neusüdende - im Landkreis Ammerland auf, während Gley-Podsol rund um den Bahnhof (bis Höhe Pferdemarkt), in weiten Teilen von Ofenerdiek und bei Neusüdende zu finden ist. Das Vorkommen des reinen Podsols beschränkt sich auf einen Bereich auf Höhe des Großen Bürgerbuschs. Darüber hinaus tritt auf der Höhe von Ofenerdiek östlich der Bahnstrecke ein Gleyboden mit Erdniedermoorauflage auf. Zudem wird das Untersuchungsgebiet zwischen Pferdemarkt, Ziegelhofstraße und Friedhofsweg vorwiegend von Podsol-Pseudogley gebildet.

Im Bereich von Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und dem Baufeld treten baubedingt Beeinträchtigungen von Böden durch Verdichtung und Störung der Horizontabfolge auf. Die Böden, überwiegend Pseudogley-Podsol und Gley-Podsol, weisen eine hohe Beeinträchtigungsintensität auf. Das ökologische Risiko gegenüber baubedingten Beeinträchtigungen ist für Pseudogley-Podsol gering und für Gley-Podsol als mittel einzuschätzen. Zu Störungen der natürlichen Bodenfunktionen kommt es durch baubedingte Beeinträchtigungen auf Gley mit Erdniedermoorauflage (Bereich Ofenerdiek) mit hohem ökologischem Risiko. Gleichzeitig besteht während der Bauphase das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag in Böden mit einer geringen bzw. mittleren Filter- und Pufferfunktion durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch Hantieren mit Kraft- und Betriebsstoffen. Die Belastungsintensität während des Baus ist allgemein jedenfalls als potentiell hoch einzustufen. Aufgrund der geringen bis mittleren Empfindlichkeit des Bodens gegenüber Schadstoffeintrag wird das ökologische Risiko mittel bis hoch eingeschätzt. Zur Vermeidung und Minderung dieser erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen werden entsprechende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, wie zum Beispiel besondere Bodenschutzmaßnahmen (S1, S2), Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen (V1) oder emissionsmindernde Maßnahmen (V2), umgesetzt.

Zwei Altlastenverdachtsflächen, die sich in unmittelbarer Nähe zur Trasse befinden, werden bauzeitlich durch Baustelleneinrichtungsflächen (Fläche Nr. 1.17 und teils 1.38) überbaut. In diesem Bereich sind Bautätigkeiten mit besonderer Vorsicht durchzuführen (vgl. Auflage oben unter Pkt. A.5.9).

In dem zweigleisigen Abschnitt des PFA 1 erfolgt ein anlagebedingter Funktionsverlust von Böden lediglich durch Anpassungen von Bahnübergängen, Untergrundertüchtigung, Kabelkanäle und die Errichtung von Schallschutzwänden und Oberleitungsmasten, was hier eine Neuversiegelung von in der Regel stark vorbelasteten Böden bedingt. Das ökologische Risiko ist daher gering. Der im PFA 1 kleinflächig vorkommende Boden mit regional bedeutender Standortfaktorenkombination (Gley mit Erdniedermoorauflage - Bereich Ofenerdiek) wird bau- und anlagebedingt beeinträchtigt. Allerdings besteht aufgrund der Lage im Siedlungsbereich bereits eine Vorbelastung aufgrund dessen trotz der Einstufung als schutzwürdiger Boden von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen ist. Der dauerhaften Neuversiegelung wird mit trassennahen Entsiegelungen und Renaturierungen bisher voll- oder teilversiegelter Flächen (A3) sowie der Waldrandgestaltung mit Wallhecken (E12) auf externen Flächen begegnet.

Durch Überprägungen von bisher weniger vorbelasteten natürlichen Böden im PFA 1 besteht ein mittleres ökologisches Risiko. Der dennoch bestehende anlagebedingte Funktionsverlust der Böden wird multifunktional über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen vollumfänglich kompensiert.

Das Plangebiet ist bereits durch bestehende Bahnanlagen überwiegend vorbelastet. Die Böden sind stark anthropogen überprägt, sodass hier nicht von natürlichen Bodentypen auszugehen ist und die beanspruchten Böden maximal eine allgemeine Bedeutung aufweisen. Die zahlreichen bestehenden Altlastenverdachtsflächen sind als weitere Vorbelastungen der Böden zu sehen. Durch die diversen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen werden den Forderungen des Bundesbodenschutzgesetzes und so den Umweltqualitätszielen des Schutzgutes Boden Sorge getragen. Es verbleiben keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

B.3.5.4 Schutzgut Wasser

Gemäß § 1 BNatSchG ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes als Lebensgrundlage des Menschen auf Dauer zu sichern. Wasser ist dabei als abiotischer Landschaftsfaktor ein Parameter des Naturhaushaltes und somit ein Naturgut des BNatSchG. § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG schreibt u. a. den Erhalt, die Entwicklung und Wiederherstellung von natürlichen und naturnahen Gewässern sowie deren Uferzonen und sonstigen Rückhalteflächen vor. Bei Änderungen des Grundwasserspiegels, die zu einer Zerstörung oder nachhaltigen Beeinträchtigung schutzwürdiger Biotope führen können, ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Sorge zu tragen.

Grundwasser

Das Wasserschutzgebiet Alexandersfeld grenzt mit den Schutzzonen IIIA und IIIB im Bereich der Stadt Oldenburg direkt westlich an die Bahnstrecke 1522 an. Überschwemmungsgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht anzutreffen. Das Schutzgut Grundwasser insgesamt wird hinsichtlich der biotischen Standortfunktion sowie des nutzbaren Grundwasserdargebotes betrachtet. In den Niederungen des Geestrandes hat das Grundwasser prinzipiell eine hohe biotische Standortfunktion. Der Grundwasserflurabstand liegt im Stadtgebiet Oldenburg in Abhängigkeit von Lage, Entwässerung und Jahreszeit im Allgemeinen zwischen 2 m und 5 m unter Geländeoberfläche. Da die Niederungsbereiche heute jedoch weitestgehend

entwässert und landwirtschaftlich genutzt werden, ist die biotische Standortfunktion als gering einzuschätzen. Auf den Geestrücken ist der Grundwasserflurabstand höher und somit hat das Grundwasser hier grundsätzlich kaum Einfluss auf die Standorte von Tieren und Pflanzen. Der PFA 1 ist zudem weitestgehend durch die Stadt Oldenburg bebaut. In Bezug auf das Grundwasser weisen die Flächen in der Geest somit in der Regel eine geringe biotische Standortfunktion auf. Im Stadtbereich Oldenburg liegen die mittleren Werte der Grundwasserneubildung zwischen 200 mm - 250 mm pro Jahr und weisen damit eine für Niedersachsen mittlere Grundwasserneubildungsrate auf. Nördlich der Stadtgrenze bis zur A 29 ist die Grundwasserneubildungsrate mit Werten zwischen 300 mm - 350 mm pro Jahr etwas höher. Im PFA 1 besteht zudem eine überwiegend geringe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers.

Baubedingte Beeinträchtigungen der Grund- und Trinkwasserqualität durch Schadstoffeinträge werden durch entsprechende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (V2, S6) vermieden. Neben der Vermeidung des Eintrags von Ölen, Fetten, Schmiermittel und anderen Schadstoffen ist insbesondere die Lagerung wassergefährdender Stoffe auf den an das Wasserschutzgebiet angrenzenden BE-Flächen untersagt. Wird das Grundwasser durch die entsprechenden Maßnahmen während der Bauzeit geschützt, sind keine oder allenfalls nur unerhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

Eine anlagebedingte Reduzierung an Versickerungsfläche entsteht durch Versiegelungen und beeinträchtigt die Grundwasserneubildung. Ein Großteil der versiegelten Flächen ist auf zahlreiche kleinere Flächen (Standorte für Bahnstrommasten, Schallschutzwände, Kabelkanäle) verteilt, so dass das anfallende Niederschlagswasser auf relativ kurzen Wegen durch entsprechende Gefälle über angrenzende Offenbodenbereiche in den Wasserkreislauf zurückgeführt wird. Das ökologische Risiko ist eher einer untergeordneten Bedeutung zuzuordnen. Im Bereich der großflächig vorhandenen Versiegelungen der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist die Versickerungsfähigkeit der Böden sehr stark eingeschränkt. Das Niederschlagswasser wird hier verstärkt über die Fließgewässer abgeführt und gelangt kaum in das Grundwasser. Der Verlust der Versickerungsfläche wird über die ökologische Neugestaltung von Gewässerdurchlässen (V/A9), der trassennahen Entsiegelung (A3) sowie einer Waldrandgestaltung (E12) ausgeglichen. Die Eingriffe sind kompensiert und es verbleiben keine Umweltauswirkungen auf das Schutzgut. Von der geringfügigen anlagebedingten Tangierung des Wasserschutzgebietes

Alexandersfeld sind nur Siedlungs- und Verkehrsflächen betroffen, so dass auch hier keine erheblichen Umweltauswirkungen durch das Bauvorhaben verbleiben.

Oberflächengewässer

Im nördlichen Streckenabschnitt ist ein dichtes Netz an Entwässerungsgräben vorhanden. Die überwiegenden Streckenabschnitte der Gräben sind ausgebaut und einige Fließgewässer sind durch Sohlstufen und Wehre reguliert. Neben den Entwässerungsgräben bestehen im PFA 1 die Fließgewässer Südbäke (Bahn-km 2,8), Nordbäke (km 4,9) und Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,6). Diese entwässern über die Hunte zur Weser hin. Sie wurden als nährstoffreicher Graben bzw. sonstiger vegetationsarmer Graben eingestuft. Die Ofenerdieker Bäke ist gemäß Wasserrahmenrichtlinie als erheblich veränderter Wasserkörper ausgewiesen. Der chemische Zustand des Gewässers ist anders als in den Planunterlagen (jedenfalls ursprünglich) dargestellt mit „nicht gut“ bewertet (Geoportal des BafG). Das ökologische Potential wird, basierend auf der Einstufung für Makrozoobenthos und Fische, als unbefriedigend bewertet. Vor allem im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes kommen weitere kleinere Entwässerungsgräben vor. Diese werden ebenso wie Nord- oder Südbäke in der europäischen Wasserrahmenrichtlinie nicht betrachtet. Weiterhin liegt für die Ofener Bäke eine Gewässergüteklasse von II-III (kritisch belastet) vor. Natürliche Fließgewässer mit einer vielfältigen Habitatstruktur und hoher ökologischer Diversität kommen im PFA 1 nicht vor. Die meisten Gräben im Untersuchungsgebiet befinden sich in einem Zustand, in dem sie nur noch bedingt eine Funktion als wichtiger Lebensraum für Fauna und Flora erfüllen. Westlich der Bahntrasse liegt ein nach § 30 BNatSchG geschütztes naturnahes nährstoffreiches Kleingewässer (SEZ) innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteiles „Gutspark Dietrichsfelde“. Ein weiteres gesetzlich geschütztes, naturnahes Kleingewässer (SEZ) sowie ein kleines naturfernes Staugewässer (SXS) wurden westlich der Trasse am nördlichen Stadtrand (südlich vom „Bahnweg“) kartiert. Im Stadtteil Ofenerdiek befindet sich unmittelbar westlich der Bahntrasse an der Straße „Am Karuschenteich“ ein naturfernes Stillgewässer (SXZ), ebenso wie - vermutlich ein Regenrückhaltebecken - nordwestlich des Bahnhofgeländes.

Baubedingte Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer werden ebenfalls wie beim Schutzgut Grundwasser durch die entsprechenden Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (V2, S6) vermieden. Während der Bauarbeiten werden Uferbereiche von einigen Gräben in Anspruch genommen. Das ökologische Risiko ist

je nach funktionalem Wert des jeweiligen Gewässers gering bis mittel einzustufen. Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Wiederherstellung der betroffenen Flächen (V1). Zudem besteht im Gebiet eine Vorbelastung der Oberflächengewässer durch intensive landwirtschaftliche Nutzung, die zu einer erheblichen Gewässerverschmutzung führt. Die bauzeitliche Inanspruchnahme von Oberflächengewässern im Untersuchungsgebiet wird als nicht erhebliche Beeinträchtigung gewertet.

Die Erneuerung bzw. der Neubau einiger Gewässerdurchlässe führt zu anlagebedingten Beeinträchtigungen durch Überbauungen. Die Gewässer weisen aufgrund der allgemein niedrigen Gewässergüte sowie der deutlich stark veränderten Gewässerstruktur eine starke Vorbelastung auf, aufgrund dessen das ökologische Risiko als gering eingeschätzt wird. Es ist zudem eine Aufweitung der Durchlassquerschnitte vorgesehen und der Bau von über dem Wasserspiegel, sowie an beiden Seiten des Gewässers, liegenden Bermen (V/A9). Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut sind zu vernachlässigen da nach Abschluss des Bauvorhabens die Maßnahmen zu einer Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand führen.

B.3.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Gemäß § 1 BNatSchG ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes als Lebensgrundlage des Menschen auf Dauer zu sichern. Klima und Luft sind dabei als abiotischer Landschaftsfaktor ein Parameter des Naturhaushaltes und somit ein Naturgut des BNatSchG. Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG sind Beeinträchtigungen des Klimas zu vermeiden.

Im Innenstadtbereich von Oldenburg sowie in größeren Gewerbegebieten (z. B. in Oldenburg südlich der Hunte) ist von bestehenden innerstädtischen Veränderungen des Klimas auszugehen, die sich durch eine nächtlich verzögerte Abkühlung, größere Lufttrockenheit und stärkere Luftverschmutzung bemerkbar machen. In dem übrigen Bereich von Oldenburg ist das Stadtklima aufgrund geringerer Versiegelung und einem hohen Anteil an Vegetationsstrukturen wesentlich abgeschwächt. In der Umgebung von Oldenburg sind ausgedehnte Grünland- und Ackerflächen zu finden. Diese haben für die Stadt sowie für die Siedlung Neusüdende insgesamt eine besondere Bedeutung als Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete. Als Vorbelastung sind die mit einem geringeren Anteil an industriell erzeugten Emissionen an der Luftverschmutzung in der Stadt Oldenburg zu erwähnen. Der

größte Anteil der Luftverunreinigungen wird durch die Emissionen des Straßenverkehrs verursacht. Als lufthygienische Belastungsbereiche sind neben den Eisenbahnstrecken die Hauptverkehrsstraßen A 29 und die A 293 zu nennen.

Während der Bauphase kommt es zu einer zeitlich begrenzten Belastung der Luft mit Schadstoffen. Zur Reduzierung und Vermeidung der Beeinträchtigungen der Lufthygiene werden emissionsmindernde Maßnahmen (V2) eingeplant. Zusätzlich werden auf den Baustelleneinrichtungsflächen und an der Außenseite der Schotteraufbereitungsanlage im Umfeld von sensiblen Bereichen ein Schutzwall oder ein Sichtschutzzaun errichtet (S7). Aufgrund der temporär bedingten Bauzeit und zeitlich begrenzten Verkehrsbelastung sowie den eben genannten Vermeidungsmaßnahmen werden die baubedingten Beeinträchtigungen auf die Luftqualität als nicht erheblich angesehen.

Im PFA 1 werden fast durchgängig bahnbegleitende Gehölze mit hoher lufthygienischer Ausgleichsfunktion bau- sowie anlagebedingt in Anspruch genommen. Im Zuge der Rodungen in der Aufwuchsbeschränkungszone ergibt sich für die Gehölze bzw. die daraus resultierende Luftqualität ein hohes ökologisches Risiko. Die Inanspruchnahme von Gehölzen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Lufthygiene. Trassennahe Pflanzungen von Laubgebüschen und Hecken (A2) sowie die Sanierung vorhandener Hecken (E3) und die Anlage eines Waldrandes (E13) kompensieren den Eingriff vollumfänglich. Auch die Entwicklung von kalkarmen Magerrasen (E11) und eine Waldrandgestaltung mit Wallhecken (E12) fördern die Entwicklung lufthygienisch wirkender Biotopstrukturen. In der Bilanz verbleiben keine Defizite und die erheblichen Beeinträchtigungen sind ausgeglichen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der anthropogen verursachten Vorbelastungen in Kombination mit den oben genannten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima verbleiben. Langfristig können die zu erwartenden CO_2-Einsparungen durch das Vorhaben einen positiven Beitrag zur Erreichung des Klimaziels beitragen.

B.3.5.6 Schutzgut Landschaft

Nach § 1 Abs. 5 BNatSchG sind die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich zu halten. Zudem ist nach § 1 Abs. 4 BNatSchG die

Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch wegen ihrer Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsraum des Menschen zu sichern.

Der Untersuchungsraum beginnt in der Innenstadt von Oldenburg und wird durch Mehrfamilienhäuser und diverse Geschäfte geprägt, v. a. rund um die Hunte sind auch Industrie- und Gewerbeflächen vorhanden. Mit dem Abzweig der Bahnstrecke nach Norden ändert sich das Stadtbild. Bis zum nördlichen Stadtrand finden sich hauptsächlich Wohngebiete, die durch Ein- und Mehrfamilienhäuser mit zwei bis drei Etagen und in der Regel einem Garten charakterisiert werden. Das Stadtbild der Wohngebiete in Bürgerfelde, Alexandersfeld und Ofenerdiek hat somit einen Vorstadtcharakter. Stellenweise befinden sich Industrie- bzw. Gewerbeflächen innerhalb der Wohnsiedlungen. Unmittelbar an den nördlichen Stadtrand schließt sich eine durch Grünland und Acker geprägte Landschaft an. Die landwirtschaftlichen Flächen werden vielfach durch für die Oldenburgisch-Ostfriesische Geest typische Wallhecken kleinteilig gegliedert. Von Gehölzbeständen umgebene einzeln liegende Gehöfte ergänzen das landschaftstypische Bild.

Die baubedingten Beeinträchtigungen (Lärm, Staub) werden durch die geplanten emissionsmindernden Maßnahmen (V2) sowie den Schutzwall bzw. Sichtschutzzaun für die Schotteraufbereitungsanlage und den Baustelleneinrichtungsflächen in sensiblen Bereichen (S7) vermindert. Zusätzlich treten die bauzeitlichen Schallimmissionen und Staub nur temporär auf, sodass die Auswirkungen auf die Landschaft zu vernachlässigen sind.

Die nicht unerheblichen baubedingten Gehölzverluste und Funktionsbeeinträchtigungen werden über eine Sanierung vorhandener Hecken (E3), Waldrandgestaltungen aus Wallhecken (E12) sowie der Wiederherstellung trockenwarmer Biotope (E11) wiederhergestellt. Die anlagenbedingten Verluste der wertgebenden Landschaftsbildkomponenten im nahezu gesamten Planfeststellungsabschnitt werden innerhalb des Siedlungsbereiches als hohes ökologisches Risiko gewertet. Gehölzverluste im Bereich der Wallheckenlandschaft im letzten Drittel des PFA 1 sind mit einem sehr hohen ökologischen Risiko verbunden. Durch die Entwicklung u. a. von Gehölzstrukturen als erlebniswirksame und abschirmende Landschaftselemente (A2, E3, E11 und E13) werden die Eingriffe vollumfänglich kompensiert.

Die Errichtung von Schallschutzwänden erfolgt innerhalb der Siedlungsbereiche mit überwiegender Wohnbebauung und führt zu anlagebedingten Störungen weiträumiger Sichtbeziehungen. Durch Lärmschutzwände kann ein Landschafts- bzw. Ortsbild grundsätzlich erheblich beeinträchtigt werden, sodass hier insoweit von einem hohen ökologischen Risiko ausgegangen wird. Eine Minderung der visuellen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die hier geplanten Lärmschutzwände sowie die EÜ Alexanderstrasse erfolgt jedoch durch die Einbindung der Bauwerke in das Umfeld z. B. durch Begrünungen mit Gehölzen und Kletterpflanzen (G2), durch Farb- und Materialauswahl in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg, durch die Planung von Gabionen (siehe Auflage unter Punkt A.5.3.1) sowie die Verwendung transparenter Elemente für die Lärmschutzwände (A.5.3.2).
Im Zuge der Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke und der damit verbundenen Errichtung von Strommasten beidseitig der Trasse kommt es in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes zu weiteren Beeinträchtigung/ Störung der weiträumigen Sichtbeziehungen. Die von der Anlage ausgehende Belastungsintensität wird für die Geestgebiete grundsätzlich als hoch eingeschätzt. Bei mittleren und hohen Empfindlichkeiten der jeweiligen Landschaftsbildeinheiten ergibt sich eine hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungsintensität. Das ökologische Risiko reicht je nach Bewertungsstufe der Landschaftsbildeinheiten von mittel bis sehr hoch. Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die Neugestaltung des Landschaftsbildes (E3, E11 und E12) zum Teil an einem anderen Ort ausgeglichen.

Wie bereits in Kapitel B.3.4.6 dargelegt, werden gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand gem. den Darlegungen unten unter Pkt. B.4.2 zukünftig die Zugzahlen und damit einhergehend der Schienenverkehrslärm zwar ansteigen; dabei bewegen sich die Zugzahlen aber gem. der Prognose 2030 im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind von dem hier zu beurteilenden Vorhaben unabhängig und diesem daher nicht anzulasten. Tatsächliche Mehrbelastungen wegen Schienenverkehrslärm mit Blick auf die natürliche Erholungsfunktion des Landschaftsbildes, die dem Vorhaben auch anzulasten wären, sind daher nicht zu erwarten. Im Gegenteil verhält es sich so, dass aufgrund der Regelung des § 18g AEG aus Gründen der Planungsbeschleunigung die ursprünglich auf der (überholten) Prognose 2025 beruhende Lärmschutzplanung trotz der (niedrigeren) Prognose 2030 in ihrer Schutzwirkung unverändert beibehalten wird.
Auf Grund der Vorbelastungen des Landschaftsbildes im Untersuchungsraum durch Verkehrs- und Eisenbahnanlagen, der genannten Maßnahmen zur Einbindung der Lärmschutzwände in die Umgebung sowie den Erhalt vieler an die Bauflächen

angrenzende Gehölzbestände sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft insgesamt als nicht gravierend zu erachten. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Ersatzmaßnahmen sind die Qualitätsziele für das Schutzgut Landschaft durch das Vorhaben nicht gefährdet.

B.3.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Baudenkmale, Bodendenkmale, bewegliche Denkmale und Denkmale der Erdgeschichte sind gem. § 1 DSchG ND als Kulturdenkmäler geschützt. Nach § 8 DSchG ND ist auch die Umgebung eines Baudenkmals geschützt, soweit sie für das Erscheinungsbild oder den Bestand von prägender Bedeutung ist.

Im Untersuchungsgebiet des PFA 1 kommen keine Bodendenkmale vor, dafür aber eine bedeutende Anzahl von Baudenkmälern. Von diesen zahlreichen Baudenkmalen im Süden Oldenburgs grenzt ein Bauensemble in der Würzburger Straße direkt an die Bahntrasse an. Die BE-Fläche (1.4) ragt in das ausgewiesene Bauensemble, umfasst jedoch nur den bereits asphaltierten Parkplatz. Die Fläche dient zudem nur als Material-, Geräte- und Fahrzeugabstellplatz. Der schmalere Teil dieser BE-Fläche deckt vor allem den Luftraum ab, der für die Böschungsvernagelung gesichert wird, wenn die Nägel vom Gleis aus in die Böschung eingebracht werden. Für alle sich in der Nähe befindenden Gebäude sind zudem Beweissicherungsverfahren vorgesehen. Weiter östlich liegt ein als Einzeldenkmal geschütztes Gebäude im Bahnbereich. Die Vorbelastungen der Denkmale äußern sich in ihrem Erscheinungsbild bzw. ihrer Ausprägung. Die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen der o. g. Kulturgüter werden nicht weiter verfolgt, da die Kulturdenkmale durch das Ausbauvorhaben nicht erheblich beansprucht werden. Erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter können ausgeschlossen werden.

B.3.5.8 Zusammenfassung

Mit dem Bauvorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ sind Auswirkungen unterschiedlicher Intensität auf die Schutzgüter des UVPG verbunden. Das Vorhaben stellt sich in erster Linie als die Elektrifizierung des bestehenden zweigleisigen Abschnittes dar sowie die Errichtung von Lärmschutzwänden. Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 6 Abs. 3 UVPG a. F. auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden,

vermindert oder soweit möglich eingriffsnah kompensiert werden. Die dem Vorhaben zum Teil entgegenstehenden Belange werden zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvertretbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Betroffen sind von dem Bauvorhaben vor allem die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Wohn- und Erholungsfunktion), Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Landschaft sowie Boden und Wasser. Die ökologischen Risiken ergeben sich für diese Schutzgüter in erster Linie aus den baubedingten Belastungen, die entsprechend nach Bauabschluss weitgehend wieder entfallen. Da der Untersuchungsraum ohnehin stark durch Lärm vorbelastet ist, sind zusätzliche Belastungen für Tiere nicht als erheblich zu betrachten. Die zusätzlichen Belastungen für die Anwohner können durch geeignete Vorkehrungen vermindert werden. Staubbelastungen sind nur örtlich und zeitlich eng begrenzt zu erwarten und deshalb nicht als erheblich einzustufen. Der vorübergehende Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen durch baubedingte Inanspruchnahme betrifft weit überwiegend Biotope mit geringer oder mittlerer Bedeutung. Die betroffenen Arten sind überwiegend ungefährdet und ubiquitär. Bestandsgefährdungen sind nicht zu erwarten. Lediglich aufgrund der anlagebedingten Versiegelungen verbleiben geringfügige Auswirkungen auf die eben genannten Schutzgüter. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Boden, Landschaft sowie Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt werden unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als überwiegend gering bis mittel eingestuft. Bezüglich der dauerhaften Umweltauswirkungen ist der Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen auf den bereits vorhandenen Verkehrsflächen, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lärmschutzwände sowie örtlich begrenzte Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr hervorzuheben. Der dauerhafte Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen durch Überbauung betrifft jedoch weit überwiegend Biotope mit geringer oder mittlerer Bedeutung und kann im Übrigen ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lärmschutzwände können teilweise durch Anpflanzungen von Gehölzen vermindert werden. Im Übrigen ist das Landschaftsbild in dem Untersuchungsraum bereits stark durch Verkehrsanlagen vorbelastet. Die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr können durch Vermeidungsmaßnahmen vermindert werden, sind allerdings auch nicht dem Vorhaben anzulasten. Für die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter sind die Auswirkungen als gering zu bewerten.

Zur Umsetzung und tatsächlichen Wirksamkeit des Maßnahmenkonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplanes im Zuge der Bauphase (einschließlich deren Vor- und Nachbereitung) und damit der Überwachung zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt wird aufgrund der hohen Bedeutung eine Umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt.

Es verbleiben mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen keine unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG auf die Schutzgüter.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verursacht. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG kompensiert.

Aus den Unterlagen 12 bis 15 zum Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1“ sowie dem Erläuterungsbericht (Unterlage 2) ergibt sich nach Prüfung, dass von dem Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Im Ergebnis der UVP ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens mit einem positiven Ergebnis zu bejahen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich aus der gesetzlichen Bedarfsfestsetzung in § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz, Anlage: laufende Nr. 28 im Abschnitt 1 „laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“.

B.4.2 Sach- und Rechtslage zum Erlasszeitpunkt, Zugzahlen der Prognosen 2025 und 2030, plangegebene Vorbelastung, § 18 g AEG

B.4.2.1 Prognostizierte Zugzahlen 2025 und 2030; Zurückbleiben hinter plangegebener Vorbelastung

Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Juni 2013 wurden ausweislich der Planunterlagen mit der seinerzeit aktuellen Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2025 täglich 77 Güterzüge prognostiziert.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens ist diese Verkehrsprognose durch die Prognose für den Prognosehorizont 2030 aktualisiert worden (Schreiben des Vorhabenträgers vom 25.04.2019 - Anlage 20 der genehmigten Planunterlagen). Deren Zahlen teilt der Vorhabenträger mit Schreiben vom 24.08.2018 der Planfeststellungsbehörde erstmals mit um sie mit Schreiben vom 25.04.2019 substantiiert darzulegen. Danach ergibt sich die folgende Änderung bei den prognostizierten Zugzahlen (bezogen jeweils auf einen ganzen Tag bzw. 24 Stunden):

Prognose	***Güterzüge***	***Reisezüge***	***Gesamt***
2025	***77***	***44***	***121***
2030	***39***	***48***	***87***

Die Verkehrsprognose 2030 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt. Der dabei ermittelte Rückgang der Zugzahlen gegenüber der Verkehrsprognose 2025 wird wie folgt begründet:

> ***„Die Zugzahlen über die Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven werden aus der Güterverkehrsmatrix der BVWP Verkehrsprognose 2030 (Los 3), welche wiederum auf der Seeverkehrsprognose (Los 2) aufbaut, abgeleitet.***
> ***Letztere geht von einem Seeverkehrsumschlag von 47,6 Mio. t in 2030 aus, gegenüber einem Umschlag von 24,7 Mio. t in 2010. Im Containerverkehr wird ein Umschlag von 3,4 Mio. TEU*** (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: die Abkürzung steht für „Twenty-foot Equivalent Unit“ - ein Maß für Kapazitäten von Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen) ***in 2030 erwartet. Bei rd. 60% des Containerverkehrs handelt es sich jedoch ausschließlich um Transshipment-Ladung, die nicht über das deutsche Verkehrsnetz geht. Das in 2030 prognostizierte Seehafenhinterlandverkehrsaufkommen beträgt rd. 9,1 Mio. t im Versand und rd. 4,0 Mio. t im Empfang, in der Summe rd.13,1 Mio. t.***
> ***Für die Verkehrszellen Stadt und Seehafen Wilhelmshaven wird in 2030 eine gesamte Versandmenge von rd. 17,4 Mio. t prognostiziert, von denen rd. 4,2 Mio. t (24%) per Schiene und rd. 13,2 Mio. t (77%) per Straße transportiert werden. Insgesamt bedeutet dies, dass rd. ¾ des mit der Verkehrszelle Wilhelmshaven in Verbindung stehenden***

Verkehrsaufkommens mit dem Seehafenhinterlandverkehr in Verbindung steht und ¼ mit dem sonstigen Wirtschaftsgeschehen in Wilhelmshaven. Die Tabelle in Anlage 2 stellt die Entwicklung des Seehafenumschlags, des landseitigen Güterhinterlandverkehrs und des Schienengüterverkehrs der Verkehrszelle Wilhelmshaven für das Jahr 2030 gegenüber.

In der Bedarfsplanprognose 2025 wurden im Versand rd. 14,4 Mio. t prognostiziert, von denen rd. 4,3 Mio. t (30%) per Schiene und rd. 10,1 Mio. t (70%) per Straße transportiert werden sollten. Empfangsseitig wurden rd. 11,5 Mio. t prognostiziert, dabei rd. 3,7 Mio. t (33%) per Schiene und rd. 7,8 Mio. t (67%) per Straße.

Eine Gegenüberstellung der BVWP 2030 Prognose mit der des Bedarfsplanes 2025 ist der Tabelle der Anlage 3 zu entnehmen. Danach ist das in der BVWP 2030 prognostizierte Schienenverkehrsaufkommen mit 4,2 Mio. t um knapp 50% niedriger als das in der Bedarfsplanprognose für das Jahr 2025. Wesentlicher Grund für die Halbierung des erwarteten Schienenverkehrsaufkommens sind die niedrigeren Erwartungen in der Entwicklung des Seehafenumschlags und im Seehafenhinterlandverkehr aufgrund der außenwirtschaftlichen Veränderungen nach der Finanzkrise.

Diese mit der Prognose 2030 ermittelten Zugzahlen bleiben hinter der vorliegend maßgeblichen so genannten „plangegebenen Vorbelastung“ zurück:
Auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 21.11.2013 – 7 A 28.12) hat die Planfeststellungsbehörde mit Planergänzungsbeschluss für die Planungsabschnitte 2 und 3 der ABS Oldenburg - Wilhelmshaven vom 31.10.2014 (Az.:581pa/009-2014#003, der Stadt Oldenburg zugestellt am 05.11.2014) die plangegebene Vorbelastung für den Abschnitt Oldenburg – Sande der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnstrecke 1522 ermittelt.

Festgestellt wurden dabei folgende Zugzahlen: (bezogen auf einen ganzen Tag, bzw. 24 Stunden):

Reisezüge:	44
Güterzüge:	50
Gesamt:	94

Damit liegen die Zugzahlen der oben genannten Prognose 2030 unter den Zugzahlen der plangegebenen Vorbelastung. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben führt somit ursächlich unter Berücksichtigung der aktuellen Prognose 2030 im Vergleich zu dem Zustand, der ohne die Planung bestünde, zu keiner Steigerung des zu erwartenden Zugaufkommens.

Ein ohnehin mögliches – von der Realisierung des Planvorhabens unabhängiges – Zugaufkommen ist mit seinen nachteiligen Auswirkungen von den Streckennachbarn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen. Die damit verbundenen Auswirkungen müssen von der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich als plangegebene Vorbelastung nicht in die Abwägung eingestellt werden. Nur unter der Voraussetzung, dass sich eine vorhandene Konfliktlage infolge des Planvorhabens gegenüber der plangegebenen Vorbelastung verschärft, besteht der notwendige Zurechnungszusammenhang, der es erforderlich macht, den Konflikt mit der Planung in den Blick zu nehmen und angemessen zu bewältigen. Dabei kommt es für die Beurteilung der Frage, ob eine durch das Vorhaben hervorgerufene Belastung die gegebenen Vorbelastung übersteigt, auch nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs an, die vorliegend gegenwärtig eher gering ist (im November 2018 wurden z.B. im Durchschnitt 11,23 Güterzüge pro Tag ermittelt), sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit bzw. den rechtlich vorgegebenen Rahmen an (BVerwG, Beschluss vom 28.12.2017 – 3 B 15.16), der vorliegend mit dem eben genannten Planergänzungsbeschluss vom 31.10.2014 festgestellt wurde.

Diese Prognose 2030 mit ihrem Zurückbleiben hinter der plangegebenen Vorbelastung hat die Planfeststellungsbehörde der allgemeinen Abwägung als aktuelle Sachlage dem Planfeststellungbeschluss zu Grunde zu legen. Das betrifft z.B. die Themenbereiche „Variantenprüfung“, „Schrankenschließzeiten an Bahnübergängen“, „betriebsbedingte Erschütterungen“, oder die Umweltverträglichkeit. Dabei wirkt sich das Zurückbleiben der Prognose 2030 hinter der plangegebenen Vorbelastung nachhaltig mindernd auf die in der Planfeststellung in den Blick zu nehmenden Konflikte aus.
Die in dem Anhörungsverfahren umfassend von Privaten und insbesondere der Stadt Oldenburg an dem Planvorhaben vorgetragene eisenbahn*betriebs*bezogene Kritik ist noch auf der Grundlage der Prognose 2025 formuliert und damit aus heutiger Sicht durch die Prognose 2030 umfassend relativiert.

Soweit das Vorhaben dagegen auf die Errichtung neuer Anlagen abzielt (z.B. Anlagen für die Elektrifizierung der Strecke, Lärmschutzwände) oder soweit das beabsichtigte Baugeschehen Auswirkungen auf die Umwelt hat (z.B. Baustelleneinrichtungsflächen, Baulärm) wirken sich die verminderten Zugzahlen nur bedingt auf die Beurteilung der Planung aus.
Die Einzelheiten dazu werden im Folgenden erörtert.

B.4.2.2 § 18g AEG; Beibehaltung des ursprünglich geplanten Schallschutzkonzeptes

Ebenso wie die eben erörterte aktuelle Sachlage, hat die Planfeststellungsbehörde dem Planfeststellungsbeschluss auch die zum Erlasszeitpunkt aktuelle Rechtslage zu Grunde zu legen:

Ausweislich der vom Vorhabenträger auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer umfassenden Sachverhaltsermittlung auch für die Prognose 2030 vorgelegten schallgutachterlichen Untersuchung vom 24.09.2018 (der Planfeststellungsbehörde übermittelt mit Email vom 25.09.2018) würde ein Schallschutzkonzept, das auf den Zugzahlen der Prognose 2030 beruht, im Wesentlichen lediglich im Bereich der Bahnübergangsmaßnahme „Alexanderstraße“ wegen der dort geplanten Höherlegung der Eisenbahntrasse Lärmschutz erforderlich werden. In den übrigen Bereichen des PFA 1 wären Lärmschutzansprüche dann nicht oder nur vereinzelt gegeben, weil dort keine bzw. nur vereinzelt eine „wesentliche Änderungen“ im Sinne der 16. BImSchV vorläge. Insgesamt würden dann noch etwa 130 Gebäude, hauptsächlich wegen der Bahnübergangsmaßnahme Alexanderstrasse, Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben.
Würde das Planverfahren demnach z.B. erst heute eingeleitet werden, wären in der Planung - abgesehen von dem Bereich „Bahnübergangsmaßnahme Alexanderstraße“ - Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nur kaum erforderlich.

Mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz vom 29.11.2018 ist nach Abschluss der Anhörung noch während des laufenden Planfeststellungsverfahrens § 18g AEG in Kraft getreten. Dessen Regelung sieht vor, dass im Rahmen der Berechnung des Beurteilungspegels nach § 4 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung der Planunterlagen prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen hat. Ein Planfeststellungsverfahren ist daher in diesem Punkt mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn - wie hier - die Auslegung des Plans

öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dürfen nicht erstmalig überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat diese Regelung Ihrem Wortlaut entsprechend im Rahmen der Berechnung des Beurteilungspegels der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beachtet; das ursprünglich auf Grundlage der Prognose 2025 erarbeitete Schallschutzkonzept wurde beibehalten. Allerdings wurde es insofern weiter optimiert, als dass nachteilige Auswirkungen der Lärmschutzwände auf die Umwelt und die Nachbarschaft durch verschiedene Maßnahmen weiter gemindert wurden (dazu noch im Folgenden).

B.4.3 Stellungnahme und Einwendungen der Stadt Oldenburg sowie Privater (ohne Flächeninanspruchnahmen)

Die Stadt Oldenburg hat sowohl in ihrer Eigenschaft als planbetroffene Gemeinde als auch als Träger öffentlicher Belange eine umfassende Einwendung bzw. Stellungnahme mit umfangreichen Ausführungen abgegeben, die so, oder in vergleichbarer Form, auch von zahlreichen Privatpersonen als Einwendung erhoben wurden.

Aus darstellungstechnischen und verfahrensökonomischen Gründen wird in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss die von der Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme gewählte themenbezogene Darstellung dieser Einwendungen/Stellungnahmen übernommen und dabei auf die dort verwendeten Formulierungen zurückgegriffen, soweit sich dies nach Prüfung anbot. Die abschließende rechtliche Würdigung des jeweiligen Vorbringens erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde.

Die wegen Flächeninanspruchnahmen vorgebrachten Einwendungen werden unten unter Pkt. B.4.6 behandelt.

B.4.3.1 Kritik an den Antragsunterlagen

Die **Stadt Oldenburg kritisiert**, dass die ursprünglichen Antragsunterlagen insgesamt im Laufe der letzten anderthalb Jahre in vielen Facetten nachgebessert worden seien, so dass es schwierig sei, den genauen Gehalt noch nachzuvollziehen. In den Unterlagen fehle vor allem eine den gesetzlichen Anforderungen genügende

Variantenprüfung einschließlich der Untersuchung der Umweltverträglichkeit in Bezug auf eine Umfahrung der Stadt, welche allein die zahlreichen unzumutbaren noch zu erörternden Auswirkungen der vorgestellten Stadtstrecke vermeiden könne. Die punktuelle - ablehnende - Befassung der VT mit der von ihr, der Stadt, beispielhaft erarbeiteten (einen) Variante könne die von Grund auf gebotene Prüfung und Bewertung aller in Frage kommenden Varianten nicht ersetzen.

Die schalltechnische Untersuchung sei bezüglich der Güterzugzahlen, des Prognosehorizontes, der Außenwohnbereiche, der Überlagerung mit anderen Schallquellen und der Nichtberücksichtigung der Lärmauswirkungen auf angrenzende Strecken außerhalb des Ausbaubereichs lückenhaft und falsch. Das gelte besonders auch für den Bereich Pferdemarktbrücke und die Bahnübergänge Bürgerbuschweg und „Am Stadtrand“.
Die Unterlagen enthielten auch keine Angaben zur Leistungsfähigkeit der Huntebrücke.
Sie enthielten keine Untersuchungen zu einem anzunehmenden Prognosehorizont 2035 mit der dann möglichen zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts.
Der Erläuterungsbericht oder andere Unterlagen enthielten keine Würdigung der städtebaulichen Auswirkungen und seien deshalb unvollständig (auf S. 21, 76).
Es fehlten weiter Untersuchungen zum Brand- und Katastrophenschutz im Stadtgebiet Oldenburg, in dem sich wegen des zu erwartenden starken Anstiegs des Güterverkehrs insoweit neue Risiken ergeben würden.
Die Unterlagen seien auch lückenhaft, weil sie keine Untersuchung zu den Beeinträchtigungen von Wohngebieten durch Erschütterungen und sekundären Luftschall enthalten hätten. Das auf Veranlassung der Vorhabenträgerin erst im Oktober fertiggestellte entsprechende Gutachten sei selbst am Anhörungstag nicht allen Betroffenen bekannt.
Unvollständig seien die Unterlagen ferner im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der Stadt während der Bauphase; diesbezügliche Pläne gebe es nicht. Die Bewältigung könne nicht allein in die Ausführungsphase verschoben werden. Es fehle ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept.

Bis zum Erörterungstag fehle schließlich noch das von der Vorhabenträgerin zugesagte Gutachten zur Bewältigung der Verkehrssituation des Bahnübergangs „Am Stadtrand“ und daraus abzuleitenden Folgerungen für Sicherungs- oder Umbauten. Hier seien sowohl die Beibehaltung der Höhengleichheit als auch eventuelle Über- oder Unterführungslösungen unbefriedigend.

Im Rahmen einer Sammeleinwendung Privater wird vorgetragen:

Der Antrag der Vorhabenträgerin sei unvollständig, lückenhaft und unrealistisch. Er verstoße gegen Treu und Glauben, weil eine Umgehungstrasse nicht ernsthaft in Erwägung gezogen und – auch nach eigener Bekundung der Vorhabenträgerin – nicht vertieft geprüft worden sei. Hier sei auch eine unzulässige Einflussnahme des niedersächsischen Wirtschaftsministers erfolgt.

Der Antrag müsse deshalb wegen dieser durchgängig schweren Mängel ohne Prüfung in der Sache bereits als unzulässig zurückgewiesen werden. Unzulässig sei er auch wegen fehlender Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, an dem noch alle Optionen offen waren.

Zumindest müsse der Erörterungstermin aufgehoben bzw. zur Nachreichung der fehlenden Unterlagen unterbrochen werden.

Er hätte in einen Kontext mit den Streckenausbauten Oldenburg-Leer und Oldenburg-Osnabrück gestellt werden müssen; dieser Kontext fehle.

Die Elektrifizierung könne im Abschnitt Oldenburg erst dann hergestellt werden, wenn die gesamte Strecke zweispurig ausgebaut sei. Der vorgelagerte Abschnitt 6, der eine Engstelle beinhalte, sei bisher nicht einmal geplant; ein Datum für die Antragstellung dort – geschweige denn für eine Fertigstellung – sei nicht bekannt. Das begründe den Verdacht, dass der Planfeststellungsantrag für den erst nachfolgenden hier zur Erörterung anstehenden Stadtstreckenabschnitt, in welchem ca. 30.000 Menschen betroffen würden, unabgestimmt, überhastet und nur zum Erhalt des zeitlich sonst auslaufenden 'Schienenbonus‘ gestellt worden sei. In diesem Abschnitt würde der in dem vorangegangenen gerichtlichen Verfahren gegen die nördlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 (BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 - 7 A 28/12 -) erstrittene bzw. zugesagte vorgezogene Schallschutz bis auf weiteres vollkommen ausreichen. Die mithin zu frühe Antragstellung habe auch eine unnötig lange Veränderungssperre für die betroffenen Grundstückseigentümer zur Folge.
Es fehlten schließlich verbindliche Aussagen zum passiven Schallschutz.

Zu den Einwendungen der Stadt Oldenburg führt die Anhörungsbehörde aus:

Der Erörterungstermin ist wegen der behaupteten Fehler der Antragsunterlagen zu Recht weder aufgehoben noch unterbrochen worden, weil die Behauptungen unrichtig sind.
Nach § 73 Abs. 1 S. 1 VwVfG hat der Träger des Vorhabens „den Plan“ bei der Anhörungsbehörde einzureichen.
Der einzureichende Plan besteht nach § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Sie müssen eine Gesamtbeurteilung des Vorhabens und seiner Auswirkungen ermöglichen. Potentiell Betroffenen muss der Plan den Anstoß geben können, eine Berührung in eigenen Rechten oder Belangen zu prüfen; der Planfeststellungsbehörde muss er – am Ende - eine hinreichend konkrete Entscheidungsgrundlage bieten (Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, Rdn 18 f. zu § 73).
Erfüllen die Planunterlagen die vorgenannten Voraussetzungen, hat die Anhörungsbehörde das Verfahren nach § 73 Abs. 2 bis Abs. 6 VwVfG in Gang zu setzen, ohne dass ihr insoweit ein Spielraum verbleibt.
Der am 30.05.2013 aufgestellte Plan für den PFA 1, Ausbaustufe 3, entsprach diesen Voraussetzungen.

Neben dem 122-seitigen Erläuterungsbericht waren ihm die Übersichtspläne, das Bauwerksverzeichnis, die Lagepläne, die Querprofile, die Höhenpläne, die Bauwerkspläne, die Bahnübergänge , das Grunderwerbsverzeichnis, die Grunderwerbspläne, der Landschaftspflegerische Begleitplan, die Umweltverträglichkeitsstudie, die FFH-Verträglichkeitsprüfung, die Schalltechnische Untersuchung sowie zur Information die Betrachtung der Elektromagnetischen Felder sowie die Hydraulischen Berechnungen beigefügt.

Damit konnten alle potentiell Betroffenen bei Einsicht in diese Unterlagen unschwer erkennen, ob und in welcher Weise sie von dem Ausbauvorhaben betroffen werden und wie sie sich dazu stellen. Die Auslegungsfähigkeit war damit gegeben.
Dass Unterlagen im Verlaufe der Aufstellung ergänzt und nachgebessert worden sind - und noch werden -, ist dafür unschädlich und bei einem Projekt dieser Größenordnung eher die Regel. Das Gesetz selbst trägt dem etwa in § 73 Abs. 8 VwVfG Rechnung, wonach selbst Planänderungen nach der Auslegung möglich sind, ohne dass es dafür einer vollständig erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung bedarf (BeckOK VwVfG/Kämper, 33. Ed. 01.10.2016, VwVfG § 73 Rn. 76). Die Änderung oder Vervollständigung von Planunterlagen, etwa von Gutachten oder

naturschutzfachliche Kartierungen, stellen dabei nicht einmal eine Planänderung dar, weil das Vorhaben dadurch zu keinem anderen wird (vgl. dazu Kämper, aaO, Rn. 77).

Dass der Antrag keine eigenständigen Unterlagen zu alternativen Streckenführungen enthält und die Vorhabenträgerin auf dieses Thema erst in Erwiderung auf den umfangreich ausgearbeiteten Alternativvorschlag der Stadt Oldenburg intensiv eingegangen ist, beruht darauf, dass die Vorhabenträgerin eine originäre eigene Alternativenprüfung jenseits der Ausbaustrecke nicht für geboten hielt und hält. Dann bedurfte es insoweit keiner Unterlagen und ist das Fehlen folgerichtig. Ob die Vorhabenträgerin dies von Rechts wegen annehmen durfte, ist also keine Frage der Vollständigkeit der Antragsunterlagen, sondern eine solche des materiellen Rechts; denn die Alternativenprüfung ist Ausfluss des planfeststellungsrechtlichen Abwägungsgebots (hier) nach § 18 S. 2 AEG bzw. des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (vgl. etwa VGH BW, Urt. v. 25.04.2013 – 8 S 2154/11 -, juris, Rn. 48 f.; BVerwG, Urt. v. 22.03.1992 - 4 C 15.83 -, juris, Rn. 23). Die Anhörungsbehörde nimmt zu dieser das gesamte Anhörungsverfahren durchziehenden und immer wieder thematisierten - zentralen - Frage im materiellen Teil Stellung.

Entsprechendes - also keine Frage der Vollständigkeit der Unterlagen - gilt für einen längeren als den angenommenen Prognosehorizont.

Unzutreffend ist, dass die Planunterlagen keine Würdigung der städtebaulichen Auswirkungen, besonders der Schallschutzwände, enthielten. Eine Würdigung ist etwa in der Umweltverträglichkeitsstudie, 3.3.7, S. 312 f. (Landschaftsbild) enthalten, in die sie systematisch auch gehört. Konstatiert und registriert wird eine in vielen Fällen zu erwartende erhebliche Beeinträchtigung des Ortsbildes – insoweit den Einwendern im Ansatz durchaus zustimmend.

Der Erläuterungsbericht führt hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes sehr wohl auch ein Rettungskonzept auf (Anl. 2 Nr. 7). Ob die diesbezüglichen Überlegungen der Vorhabenträgerin bisher ausreichend sind, ist eine inhaltliche Frage.
Ebenso wenig hat die Vorhabenträgerin in den Antragsunterlagen die Erforderlichkeit detaillierter Regelungen während der Bauphase übersehen, vgl. Erläuterungsbericht Bl. 118. Während der Anhörung hat sie die beabsichtigte enge Abstimmung mit den zuständigen städtischen Behörden nochmals hervorgehoben, die ihre Bereitschaft

dazu haben deutlich werden lassen. Vollständige Konzepte lassen sich naturgemäß nur zeitnah aufstellen. Diese Zeitnähe ist noch nicht gegeben. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass sich beim Bau nicht zu überwindende Hindernisse oder unzumutbare Zustände einstellen werden.

Sachverständigengutachten müssen von Beginn an nur vorliegen und ausgelegt werden, wenn sich erst aus ihnen abwägungserhebliche Auswirkungen auf die Belange potentiell Betroffener oder anerkannter Vereinigungen ersehen lassen, diese also nur bei Kenntnis des (erst später vorgelegten) Gutachtens hinlänglich über das Vorhaben und dessen Auswirkungen auf ihre Rechte und Interessen unterrichtet sind und sie nur dann sachkundige Einwendungen erheben oder eine substantielle Stellungnahme abgeben können. Ergänzt ein späteres Gutachten lediglich die ausgelegten Planunterlagen, muss es nicht zwingend mit ausgelegt werden, wenn die erforderliche Anstoßfunktion auch ohne die Kenntnis der Gutachtenergebnisse gegeben ist bzw. war (Neumann, VwVfG aaO, § 73 Rn. 60; BeckOK VwVfG / Kämper VwVfG § 73 Rn. 33).

So liegt es mit dem erst unter dem 03.11.2015 erstellten Erschütterungsgutachten (Heiland und Mistler), das deshalb ursprünglich nicht auslag.
Denn zur Erschütterungsproblematik verhielt sich bereits der ausgelegte Erläuterungsbericht (S. 104f.). In ihm wird ausgeführt, dass es in den dem Bahnabschnitt anliegenden Gebäuden zu fühlbaren Erschütterungen kommen werde. Durch die tiefgründige Ertüchtigung des Untergrundes werde es jedoch weder zu Gebäudeschäden noch erst recht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen.
Diese Einschätzung ist zwar sehr pauschal. Sie wird im Ergebnis jedoch durch das spätere Gutachten vom 03.11.2015 bestätigt, das aufgrund der zuvor durchgeführten Messungen detaillierter ist und bei 24 der gemessenen 77 Gebäuden eine wesentliche Erhöhung der bisherigen Erschütterungen feststellt. Durch die beabsichtigte „Schwellenbesohlung“ beider Gleise werde jedoch eine in jeder Hinsicht ausreichende Minderung erzielt (Gutachten S. 66).

Auch wenn die betroffenen Hauseigentümer, die als schon bisherige Anlieger Erfahrungen mit vorbeifahrenden Zügen haben, eine genaue Überprüfung dieser Aussage erst mit Hilfe des Gutachtens vornehmen konnten, war die erforderliche Anstoßfunktion auch zuvor schon gegeben. Denn mehr als eine die Probleme ansprechende Thematisierung wird diesbezüglich nicht verlangt, zumal dann nicht, wenn die Unterlagen insoweit - wie hier - zunächst wenig substantiiert waren. Da das

Gutachten noch vor dem Erörterungstermin - jedenfalls im Internet – auch allgemein zugänglich war, hatten die Einwender Gelegenheit, ihre bis dato formulierten Einwendungen daran ergänzend zu messen und im Erörterungstermin hinreichend sachkundig vorzubringen, was auch geschehen ist.
Damit lag insoweit bereits ursprünglich ein Auslegungsdefizit nicht vor.

Jedenfalls wurde das Erschütterungsgutachten vom 03.11.2015 im Zusammenhang mit der ergänzenden Auslegung der novellierten schalltechnischen Berechnung vom 28.06.2016 in der Zeit vom 02.03. bis 03.04.2017 nochmals öffentlich ausgelegt, womit dieser Einwand endgültig erledigt ist.

Was den Bahnübergang „Am Stadtrand“ anbelangt, so fehlte kein zugesagtes Gutachten, sondern waren lediglich die laufende gegenseitige Abstimmung und damit zusammenhängende Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Es liegt hier eine komplette Planung der Strecke vor (Bd. 3, Anl. 9.2), die aus Sicht der Vorhabenträgerin eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabläufe erwarten lässt. Absichten, aus Anlass des Schienenausbaus den Bahnübergang umzubauen oder zu beseitigen, hat die Stadt - auch während der Anhörung - konkret nicht geäußert. Von einer Unvollständigkeit der Planunterlagen kann damit auch insoweit nicht die Rede sein (vgl. auch Erläuterungsbericht Bl. 56 f.).
Aus dem gestuften Ablauf des in § 73 VwVfG geregelten Anhörungsverfahrens und dessen Folgeregelungen ergibt sich, dass die Planunterlagen im Verlaufe des Verfahrens bis zur Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch ergänzt werden können und häufig auch müssen, um letztendlich eine sachgerechte Entscheidung zu ermöglichen. Gerade dem Erörterungstermin hat der Gesetzgeber die Funktion einer ergänzenden Ermittlung des Sachverhalts und einer anzustrebenden Einigung mit den Betroffenen zugewiesen (Neumann in Stelkens / Bonk /Sachs, VwVfG, Rn. 113 zu § 73).

Das bedeutet im Umkehrschluss, dass Unvollständigkeiten zu Beginn eher die Regel sind. Diese erlauben keine Nichteinleitung oder – wie vielfach gefordert - Unterbrechung des Verfahrens, weil die Anstoßfunktion mit den ausgelegten Unterlagen jedenfalls gegeben war.

Stellungnahme der Anhörungsbehörde zu der Sammeleinwendung (soweit nicht thematisch parallel mit denen der Stadt liegend und damit bereits zuvor abgehandelt):

Mit dem Verweis auf den noch nicht ausgeführten Streckenausbauabschnitt 6 westlich und nördlich von Wilhelmshaven (Ausbaustufe III b) sowie gar die anschließenden Bahnstrecken von Oldenburg nach Nordwesten Richtung Leer und Osnabrück („Kontext“) wird eine „verfrühte“ Planfeststellung für den aktuellen Abschnitt gerügt. Das geht fehl.
Eine Abschnittsbildung, die damit angesprochen wird, ist angesichts der Komplexität des vorliegenden Gesamtvorhabens planungsrechtlich ohne Zweifel zulässig (vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 - 4 A 9.97 -, juris Rn. 52). Hier gibt es keine einzuhaltende bestimmte Reihenfolge. Es wird auch weder vorgetragen noch ist dies sonst ersichtlich, dass die hier gewählten Abschnitte nicht sachgerecht ausgewählt wären; insbesondere muss im Eisenbahnrecht nicht jedem Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen (BVerwG, Beschl. v. 21.12.1995 - 11 VR 6.95 -, juris Rn. 26). Zum nördlich anschließenden Abschnitt und damit spiegelbildlich auch zum PFA 1 hat das BVerwG die Sachgerechtigkeit der Abschnitte sogar ausdrücklich gebilligt (Urt. v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 -, juris Rn. 39, 40). Weitere Ausführungen dazu sind deshalb nicht veranlasst.

Die Planfeststellungbehörde schließt sich den Ausführungen der Anhörungsbehörde zu der Einwendung der Stadt Oldenburg ebenso an, wie den Ausführungen zu der Sammeleinwendung. Die Einwendungen hinsichtlich der Antragsunterlagen werden aus den von der Anhörungsbehörde ausführlich genannten Gründen zurückgewiesen.

B.4.3.2 Planrechtfertigung

Soweit in den Einwendungen teilweise die Planrechtfertigung angezweifelt wird, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Wegen der Begründung wird auf Pkt. B.4.1 verwiesen.

B.4.3.3 Abschnittsbildung; Berücksichtigung der Auswirkungen auf Anschlussabschnitte; Beeinträchtigung des Hafenbetriebes

Die Anhörungsbehörde bewertet die im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten vorgetragene Kritik an der Abschnittsbildung wie folgt:
Die Abschnittsbildung dürfte nicht zu beanstanden sein. Sie orientiert sich insbesondere an dem sachlichen Gesichtspunkt der schon vorhandenen Elektrifizierung, die insoweit das jeweilige Ende eines Ausbauabschnitts markiert. Die

Pferdemarktbrücke ist insoweit – und auch nur unter Lärmschutzgesichtspunkten – ausdrücklich als „freiwillige Leistung“ in den Abschnitt mit einbezogen worden.

Im Übrigen ist die Plausibilität bzw. Rechtmäßigkeit der Abschnittsbildung bereits durch das BVerwG in seinem Urteil v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 – betr. die PFA 2 und PFA 3 -bestätigt worden Rn 39, 40):

> *“Die Abschnittsbildung als anerkannter Teil der fachplanerischen Abwägung soll angesichts beschränkter Kapazitäten bei Planung und Durchführung die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben ermöglichen. Denn eine Gesamtplanung einer Strecke von - wie hier - über 50 km wäre kaum überschaubar. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Jedoch kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie einen effektiven Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann (vgl. Beschlüsse vom 22. Juli 2010 - BVerwG 7 VR 4.10 - NVwZ 2010, 1486 Rn. 27 und vom 23. November 2007 - BVerwG 9 B 38.07 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 7 Rn. 20, jeweils m.w.N.).*
>
> *Nach diesen Maßstäben ist die Abschnittsbildung nicht zu beanstanden.*
> *So ist nachvollziehbar, dass gerade auch Abschnitte gebildet werden, in denen die Zweigleisigkeit wiederhergestellt werden muss; denn dort sind aufwendigere Planungen erforderlich. Die Festlegung der nördlichen Begrenzung des PFA 1 an der Autobahnüberführung findet, wie in der mündlichen Verhandlung seitens der Beklagten nochmals erläutert worden ist, ihre Rechtfertigung im Bestreben, den Lärmschutz für die Bebauung in Neusüdende, die an der Gemarkungsgrenze liegt, in einem Planfeststellungsbeschluss zu regeln.*
>
> *Die Kläger beanstanden letztlich der Sache nach die Reihenfolge der Planung und Realisierung des Bauvorhabens in den verschiedenen Abschnitten.*
> *Willkürliche oder ansonsten rechtlich nicht tragfähige Überlegungen sind aber auch insoweit nicht ersichtlich.*

Insbesondere durfte das Eisenbahn-Bundesamt die Dringlichkeit des Ausbaus der verschiedenen Streckenabschnitte bewerten und in seine Erwägungen einstellen. Dabei leuchtet unmittelbar ein, dass der mit einer völligen Streckensperrung verbundene Ausbau der eingleisigen Abschnitte vor der geplanten Eröffnung des Jade-Weser-Ports abgeschlossen werden sollte. Die Verzögerung der Planungen in Oldenburg wird ebenfalls nachvollziehbar belegt. Schließlich ist, wie bereits oben zur Auslegung der Planunterlagen dargelegt, mit der Abschnittsbildung die Bewältigung der Lärmproblematik auf erst später zu realisierenden Planungsabschnitten nicht ausgeblendet.“

Auf diese Ausführungen wird von Seiten der Anhörungsbehörde verwiesen.
Eine mangelnde Berücksichtigung der Auswirkungen des im PFA 1 zu erwartenden verstärkten Verkehrs auf Folgestrecken wird durch die Stadt Oldenburg (Einwendungsschreiben S. 63 und ET 9.12, Protokoll S. 79 f.) vor allem in ihrer Einwendung betreffend die Bahnübergänge Stedinger Straße südlich der Hunte, welche im Abstand von 100 m zwei Bahnstrecken kreuzt, moniert; diese Übergänge liegen außerhalb der Ausbaustrecke. Die Stadt sieht in der Nichteinbeziehung ein Abwägungsdefizit, auch mit Blick auf eine Alternativtrasse.

Einzeleinwender etwa aus dem südlich angrenzenden Stadtteil Osternburg, der ebenfalls außerhalb der Ausbauabschnitte liegt, befürchten aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens aus den ertüchtigten Vorabschnitten (noch) längere Schrankenschließzeiten als bisher schon mit daraus erwachsenden weiteren Problemen, etwa dem verzögerten Eintreffen von Rettungsfahrzeugen nach Unfällen oder mehr Gefahrguttransporte (etwa ET 9.12, Protokoll S. 71 f.).
Die Vorhabenträgerin verkennt die Möglichkeit des Eintritts derartiger Folgewirkungen nicht. Sie vertritt aber den Standpunkt, dass diese nicht im verfahrensgegenständlichen Abschnitt zu betrachten seien, sondern nur Gegenstand davon unabhängiger Umbaumaßnahmen sein könnten.

Etwas anderes ergibt sich nach ihrer Auffassung weder aus dem Urteil des BVerwG 7 A 28 - 12 v. 21.11.2013 (s.o.) zum Vorabschnitt noch aus der viel zitierten Frankenschnellweg-Entscheidung 4 A 18.04 v. 17.03.2005.
Beide beschäftigten sich lediglich mit dem Lärmthema, wobei erstere als Folge zudem nur einen Folgeabschnitt betreffe, der auch Gegenstand des geplanten Ausbaus sei, der also nicht im nahen oder ferneren Abstand außerhalb der Ausbaustrecke liege.

Letztere befasse sich mit dem Neubau eines Verkehrsweges und dessen Folgewirkungen auf anschließende Straßen (die A 73 zwischen Bamberg und Lichtenfels), während es vorliegend um den Ausbau eines schon vorhandenen Schienenweges gehe. Jedenfalls hier bleibe es bei dem Grundprinzip, dass die Betrachtung der zu treffenden Schutz- und Anpassungsmaßnahmen auf den jeweiligen Ausbauabschnitt begrenzt sei. Andernfalls ließe sich im Schienenverkehr keine praktikable Abgrenzung finden.

Die Anhörungsbehörde äußert sich hierzu wie folgt:
Die Anhörungsbehörde neigt auch unter dem Eindruck der beim Erörterungstermin ausgetauschten und nicht ausgeräumten gegensätzlichen Standpunkte der Einwender dazu, sich der Auffassung der Vorhabenträgerin anzuschließen, nach welcher Anpassungsprobleme verkehrlicher und technischer Art, die durch den planfestzustellenden Ausbau an schon bestehenden anderen Strecken außerhalb der Ausbauabschnitte entstehen, nicht zum Vorhaben nach §§ 18 S. 3, 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG gehören und deshalb aus der Betrachtung und vor allem Abwägung ausscheiden können.

Derartige Anpassungsprobleme können mangels Neubaumaßnahmen in der Folge nur darin bestehen, dass es durch den Ausbau im Vorabschnitt zu längeren Wartezeiten bei der Querung mit den damit verbundenen Unzuträglichkeiten kommt (größere Verspätungen, später eintreffende Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehren, wie von der Stadt auch geltend gemacht).

Es ist aber das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EbKrG) das für diese Fälle ein eigenes originäres Änderungsregime vorsieht: Es kommen dann Entlastungs- oder Umbaumaßnahmen in Betracht, deren Verantwortlichkeiten § 3 EbKrG regelt. Die Vorschrift verweist auf § 5 und § 6 EbKrG, wonach eine Vereinbarung der Beteiligten einschließlich der Kosten anzustreben ist oder eine Anordnung beantragt werden kann, die die Art der Durchführung inklusive der Kosten enthält. Beteiligte ist nach § 1 EbKrG dann aber nicht nur die Bahn, sondern auch der Träger der Straßenbaulast.

Ein weiteres Argument für den Standpunkt der Vorhabenträgerin gewinnt man nach Auffassung der Anhörungsbehörde aus § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG. Im Planfeststellungsverfahren ist danach über das Vorhaben „einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen“ zu entscheiden.

Notwendig in diesem Sinne sind aber nur Folgemaßnahmen, die dem Anschluss und der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dienen, Probleme von einigem Gewicht betreffen und erforderlich sind, um durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte zu bewältigen. Das sind nur solche, die erforderlich sind, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit der anderen Anlage zu beseitigen, die sich in unmittelbarer räumlicher Nähe befindet, etwa der Bau von Ersatzwegen, wenn ein planfestgestelltes Vorhaben das Wegenetz zerschneidet (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann, 8. Aufl. 2014, VwVfG § 75 Rn. 8)
Darum geht es bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf Folgestrecken aber schon im Ansatz nicht. Selbst wenn dies so wäre, würden Anpassungen davon nicht erfasst, weil diese ein eigenes Planungskonzept voraussetzen, wie ein Umbau zu gestalten wäre. Das würde über eine bloßen Neuanschluss oder eine bloße Anpassung hinausgehen, womit die Maßnahme keine „notwendige Folgemaßnahme“ mehr wäre (Neumann, aaO).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der eben wiedergegebenen Auffassung der Anhörungsbehörde aus den dort genannten Gründen an. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit die in den Einwendungen geäußerte Kritik auf einem entsprechend der Prognose 2015 erhöhten Verkehrsaufkommen bzw. dessen nachteilige Folgen fußt, kann diese Kritik ausweislich der Prognose 2030 ohnehin nicht (mehr) greifen, denn bleibt die Schienenverkehrsentwicklung voraussichtlich hinter denjenigen Zahlen zurück, die auf der verfahrensgegenständlichen Strecke ohnehin – auch ohne das Planvorhaben – möglich sind (siehe dazu oben unter Pkt. B.4.2); die absehbaren Verkehrszahlen bewegen sich im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und sind dem Planvorhaben nicht zuzurechnen.
Vor diesem Hintergrund ist auch die von der Stadt Oldenburg behauptete Beeinträchtigung ihres als Eigenbetrieb geführten Hafens zurückzuweisen. Die von der Stadt Oldenburg in diesem Zusammenhang angesprochenen Schließzeiten der Huntebrücke werden durch das Planvorhaben gemäß der Prognose 2030 mit ihren im Bereich der plangegebenen Vorbelastung verbleibenden Zugzahlen nicht beeinträchtigt.

B.4.3.4 Trassenvarianten; Umfahrung des Oldenburger Stadtgebietes

Die Anhörungsbehörde stellt das Ergebnis des Anhörungsverfahrens und ihre Rechtsauffassung dazu folgendermaßen dar:

In der Kritik, dass der PFA 1 nicht das Ergebnis einer durchgeführten detaillierten Alternativenprüfung sei, liegt der Schwerpunkt der Einwendungen der Stadt (S. 64 f. des Einwendungsschreibens und Tag 1 der Erörterung, Prot. S. 26 f.). Auch die meisten Privateinwendungen (…), egal, mit welchem Thema sie sich ansonsten befassen, laufen darauf hinaus, dass eine Umfahrung des Stadtgebiets die einzig vernünftig in Frage kommende Lösung für alle mit der Stadtstrecke naturgemäß verbundenen Probleme (Eigentum, Verkehr, Stadtbild, Lärm, Erschütterungen, Katastrophenschutz, Umwelt) sei.

Zwar ist die Vorhabenträgerin auf die Ausarbeitung der Stadt, die als Einwendung praktisch eine komplette Alternativplanung mit gutachtlicher Abstützung erstellt hat, vorab schriftlich und bei der Erörterung eingegangen. Sie hat aber - zutreffend - darauf hingewiesen, dass dies nicht als eigene ergebnisoffene Alternativenplanung von Grund auf zu verstehen sei, sondern nur als Grobüberprüfung des städtischen Vorschlags. Diese habe im Ergebnis ergeben, dass auch die von der Stadt entworfene Umfahrung eher mehr Nachteile beinhalte, keinesfalls aber vorzugswürdig erscheine.

Die rechtliche Bewertung von Seiten der Anhörungsbehörde kann sich deshalb auf die Frage beschränken, ob die Vorhabenträgerin und ihr folgend die Planfeststellungsbehörde diesen rechtlichen Ansatz billigen kann. Falls dies der Fall ist, bedarf es keines weiteren Eingehens auf Einzelfragen einer Vorzugswürdigkeit oder eines ernsthaften In-Betracht-Ziehens einer Umfahrungstrasse, weil diese dann von vornherein ausgeschlossen werden durfte.

Kann der Ansatz hingegen nicht gebilligt werden, könnte auf der Grundlage der angestellten Untersuchungen bzw. Überprüfungen noch keine Entscheidung empfohlen oder getroffen werden, weil das Abwägungsmaterial dann unvollständig wäre - u.a. auch deshalb, weil eine Auslegung von Alternativplänen in den Gemeinden, durch deren Gebiet in Betracht kommende Alternativtrassen führen würden, nicht stattgefunden hat und demzufolge aus solchen Bereichen keine Stellungnahmen oder Einwendungen eingeholt worden sind, vor deren Erhebung eine vollständige Datenbasis nicht hergestellt wäre.

Die Anhörungsbehörde bestätigt jedoch den Ansatz der Vorhabenträgerin:

Nach dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes - Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG - in der jetzt aktuellen Fassung v. 23.12.2016 (BGBl I., 2016) und der Anlage zu § 1, Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Abschnitt 1 "Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs", findet sich unter der lfd. Nr. 28 die "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven". In den "Erläuterungen" (nach Unterabschnitt 3) wird "ABS" mit "Ausbaustrecke" definiert, während das Kürzel "NBS" als Neubaustrecke erläutert wird.
Als Teil der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG („Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist") nehmen diese Erläuterungen am Gesetzescharakter teil, d.h., sie sind für die Vorhabenträgerin wie auch für die entscheidenden Behörden verbindlich.

Die Unterscheidung zwischen beiden Ausführungsarten erschließt sich von selbst. Ein Ausbau liegt dann vor, wenn ein bereits vorhandener Gleiskomplex bzw. Gleiskörper für Umgestaltungen, Ertüchtigungen oder Zubauten (Gegensatz: bloße Reparaturen) genutzt wird, während ein Neubau die erstmalige Herstellung eines Schienenwegs überhaupt oder seine Verlegung an eine räumlich entferntere Stelle darstellt, bei der die vorhandene Gleisinfrastruktur gänzlich verlassen und nicht mehr genutzt wird. Danach kann nicht zweifelhaft sein, dass nach dem Willen des Gesetzgebers eine großräumige Umfahrung von Oldenburg, wie die Stadt und zahlreiche Einwender sie wollen, kein Ausbau mehr wäre, auch wenn man dabei berücksichtigt, dass es danach nördlich von Oldenburg bei einem solchen bliebe. Denn für einen knapp 9 km langen Abschnitt würde die vorhandene Gleisinfrastruktur in östlicher Richtung gänzlich verlassen und an diesem wichtigen Endabschnitt der Gesamtstrecke gleichsam eine - auch vom Konzept her - neue Strecke geschaffen, die als solche etwa keine Anbindung an den Oldenburger Bahnhof mehr hätte und von der Stadt wohl auch nur für den Güterverkehr gewollt wird, weil Oldenburg sonst vom Personenverkehr abgeschnitten würde.

Auch vom Konzept her handelt es sich bei dem beantragten Vorhaben um einen Ausbau, weil die Zweigleisigkeit in Oldenburg schon immer vorhanden war und es bei den Plänen im Wesentlichen um eine Elektrifizierung, die Ertüchtigung des Bahnkörpers für höhere und mehr Lasten sowie eine modernere Signalisierung geht. Ein neues Konzept, etwa die Trennung von Personen- und Güterverkehr oder die

Entlastung des Stadtgebiets von schon jetzt durch den Bahnverkehr gegebenen Verkehrsproblemen, steht nicht in Rede.

Wenn die Gesetzesanlage streckenweise einen Ausbau und streckenweise einen Neubau will, drückt sie dies durch die hintereinander gestellten Kürzel "ABS/NBS" aus. Dies findet sich bei der lfd. Nummer 28 aber nicht. Damit sind Vorhabenträgerin und Planfeststellungsbehörde rechtlich an die Genehmigung lediglich eines Ausbaus gebunden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 02.08.1994 - 7 VR 3.94 -, juris, Rn. 19). Diese Verpflichtung dürfte erst da enden, wo sich ein solcher nach Detailprüfung als nicht oder nur bei unvermeidbaren unzumutbaren Beeinträchtigungen durchführen ließe (ähnlich etwa der Schwelle für ausnahmsweise Betriebsbeschränkungen wegen Lärms, vgl. BVerwG, Urt. v. 17.11.2016 - 3 C 5.15 -, juris, LS und Rn. 28). Auch wenn er mit Schwierigkeiten verbunden ist, lässt sich eine derartige Undurchführbarkeit beim vorgesehenen Ausbau der Stadtstrecke nicht erkennen.

Den obigen Ausführungen der Anhörungsbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.
Die Variantenwahl des Vorhabenträgers ist davon unabhängig aber auch aus den nachfolgend genannten Gründen nicht zu beanstanden:

In seiner der Planfeststellungsbehörde vorliegenden technischen Stellungnahme vom 11.10.2018 (Anlage 19 der genehmigten Planunterlagen) hat der Vorhabenträger verschiedene, denkbare Planungsvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen vergleichend gegenübergestellt. Dargestellt werden:
- eine *Tunnellösung* auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg als kleinräumige Variante,
- *Umfahrungsvarianten* östlich und westlich von Oldenburg unter Entfall der auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg vorhandenen Strecke, sowie
- *Umfahrungsvarianten* östlich und westlich von Oldenburg, diese jedoch unter Beibehaltung des auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg vorhandenen Streckenabschnitts.

Als Untersuchungskriterien wurden bei dem Vergleich herangezogen verkehrliche und betriebliche Aspekte, die Frage, welche Variante private Flächen Dritter in welchem Umfang in Anspruch nimmt, die Frage, inwieweit die Trassenvarianten die Nachbarschaft mit Immissionen belasten, die Frage, inwieweit mit den Trassenalternativen Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Varianten.

Dabei erweist sich die Tunnelvariante zwar in einigen Punkten durchaus als vorteilhaft (z.B. Entfall von Bahnübergängen, geringe Beeinträchtigung des Stadtbildes im unmittelbaren Tunnelbereich). Ein Tunnelbau wäre aber auf dem dicht besiedeltem Gebiet der Stadt Oldenburg nicht nur äußerst kostenintensiv, sondern auch technisch schwierig umzusetzen (siehe Pkt. 4.1.2. der Stellungnahme). Auch würden sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr nur erschwert möglich sein (siehe Pkt. 4.1.3.1 der Stellungnahme); das Ziel eines verbesserten Güterverkehrs ließe sich infolge langer Neigungsabschnitte kaum verwirklichen und Personenverkehr würde erschwert, weil Personenhalte in Tunnellage entweder ausgeschlossen sind, oder nur mit hohem baulichem Aufwand herzustellen wären.

Auch die reinen Umfahrungsvarianten östlich und westlich von Oldenburg weisen durchaus Vorteile auf. Zentral ist in diesem Zusammenhang die Entlastung von Schall und Erschütterungen zu nennen. Befürchtungen im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten würde begegnet werden.
Allerdings wären diese Vorteile im unmittelbaren Stadtgebiet von Oldenburg gleichzeitig mit Belastungen der Streckenanwohner im Umland von Oldenburg bzw. im Bereich der Umfahrungstrassen verbunden, weil die topographischen Verhältnisse hier ungünstig sind (vgl. Pkt. 4.2.3.3 der Stellungnahme). Auch wegen der Dimensionen der erforderlichen Bautätigkeit für die Umfahrungstrassen – insbesondere der Westumfahrung – wären die Betroffenheiten beträchtlich.

Natur und Landschaft würde bei Realisierung einer der reinen Umfahrungstrassen im Stadtgebiet von Oldenburg zwar in der Weise entlastet, dass z.B. im Bereich der Bestandsstrecke keine Eingriffe in Gehölze erforderlich wären. Die Umfahrungstrassen wiederum würden aufgrund ihrer Streckenlängen allerdings umfassend in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen eingreifen und z.B. Landschaftsschutzgebiete beeinträchtigen. Weiterhin würden die Umfahrungstrassen umfangreiche dauerhafte Inanspruchnahmen und Versiegelungen von bisher nicht überbauten Flächen nach sich ziehen, so dass das Schutzgut Boden in erheblichem Umfang betroffen wäre. Ebenso würden zwar im Falle einer Realisierung einer Umfahrungstrasse Lärmschutzwände und Oberleitungen und Oberleitungsmasten im Stadtgebiet Oldenburg entfallen. Aber auch hier würde eine Verlagerung der Problematik in das Umland von Oldenburg vorgenommen, denn die Umfahrungsvarianten würden durch ihre umfangreichen Dammlagen und zumindest abschnittweise erforderlichen Lärmschutzwände ebenso Eingriffe in das Landschaftsbild mit sich bringen (Pkt. 4.2.3.4 der Stellungnahme).

Für die Umfahrungsvarianten, die mit einer Beibehaltung der Stadtstrecke verbunden wären, wird ausgeführt, dass sich diese - mit Ausnahme der Frage der Aufrechterhaltung des innerstädtischen Personenverkehrs - ähnlich nachteilig verhalten, wie die „reinen“ Umfahrungsvarianten (vgl. Pkt. 4.3.4 der Stellungnahme)

Insgesamt zieht der Vorhabenträger - allerdings noch auf Basis der Zugzahlen der Prognose 2025 - folgendes Fazit (Pkt. 5 der Stellungnahme):

„Mit den im Prognosehorizont bis 2025 zu erwartenden Zugmengen im Personen- und Güterverkehr von 44 bzw. 77 Zügen gehört die Strecke 1522 nicht zu den stark frequentierten im Netz der DB. Unter diesem Aspekt ist die vom Gesetzgeber getroffene Festlegung als Ausbaustrecke nicht nur verfahrensrechtlich bindend, sondern auch sachgerecht.
Die grundsätzlich denkbaren, aber - wie schon die kursorische Darstellung zeigt - insgesamt nachteiligen Trassenvarianten sind der Antragslösung unter Gesamtbetrachtung aller Aspekte deutlich unterlegen.
Die primär verfolgte Minderung der Schallimmissionen in Oldenburg kann unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse entweder nur teilweise erreicht werden oder ist nur durch gravierende Nachteile anderer Art zu schaffen: Konkret handelt es sich dabei um unverhältnismäßig starke Eingriffe in privates Eigentum und die Natur bei zugleich sehr hohen Kosten für die öffentliche Hand. Hinzu kommt, dass Beeinträchtigungen im Stadtgebiet lediglich in die Randgebiete und Umlandgemeinden verlagert werden.
Dementsprechend schneidet selbst unter Außerachtlassung der rechtlichen Festlegung auf den reinen Ausbau keine der dargestellten Varianten in der Abwägung ihrer Vor- und Nachteile besser ab als die beantragte Variante“.

Wegen der Einzelheiten der Argumentation wird auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 11.10.2019 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat dort insgesamt nachvollziehbar und in sich schlüssig dargelegt, warum sich keine der genannten Varianten gegenüber der Planvariante als vorzugswürdig aufdrängt. Die Planfeststellungsbehörde folgt daher diesen Ausführungen.
Dabei fußt die Argumentation der Vorhabenträgerin noch auf den Zugzahlen der Prognose 2025. Mit der aktuellen Prognose 2030 ist jedoch tatsächlich davon auszugehen, dass die Zugzahlen im Rahmen dessen verbleiben, was auf der Strecke ohnehin - auch ohne Realisierung des verfahrensgegenständlichen Planvorhabens -

an Schienenverkehr abgewickelt werden kann bzw. im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung liegt. Ein Umstand, der die eben dargelegte Argumentation der Vorhabenträgerin nachhaltig stützt. Zu berücksichtigen ist ferner, dass Landschaft und Nachbarschaft im Verlauf der alten Trasse durch diese bereits vorgeprägt sind, so dass sich die Auswirkungen der zu den ohnehin vorhandenen Bahnanlagen hinzukommenden Lärmschutzwände und Oberleitungsanlagen der Elektrifizierung insgesamt eher mäßig belastend darstellen – anders als der komplette Neubau von Bahnanlagen in bisher unbelastetem Gebiet.

In dem Anhörungsverfahren wurde unter Vorlage entsprechender Berechnungen auch kritisiert, eine Umfahrungslösung sei kostengünstiger als die gewählte Ausbauvariante und würde sich daher als vorzugswürdig aufdrängen.

Dem ist der Vorhabenträger - seinerseits unter Vorlage entsprechender Berechnungen - substantiiert entgegengetreten. Dabei liegt zwar nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schon auf der Hand, dass ein kompletter Neubau im Ergebnis mit höheren Kosten verbunden sein dürfte, als ein Ausbau der Bestandsstrecke. Letztlich kann die aufgeworfene Kostenfrage aber offen bleiben, denn in dem eben dargestellten komplexen Gesamtgefüge aller betroffenen Belange wäre eine Umfahrungsvariante selbst dann nicht als die insgesamt vorzugswürdige Variante anzusehen, wenn sie gegenüber der gewählten Ausbauvariante einen Kostenvorteil mit sich brächte. Erst recht würde sie sich auch nicht als die vorzugswürdige Variante aufdrängen, angesichts der deutlichen Vorteile der eher moderaten Auswirkungen des Ausbaus der Bestandsstrecke in bereits eisenbahngeprägter Umgebung.

Nach alledem ist die getroffene Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden. Die hiergegen im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken werden zurückgewiesen.

B.4.3.5 Prognosehorizont

Soweit in den Einwendungen bzw. der Stellungnahme der Stadt Oldenburg der ursprünglich gewählte Prognosehorizont 2025 als zu kurz bemessen kritisiert wird, hat sich diese Kritik durch die zuletzt in das Verfahren eingebrachte Prognose 2030 erledigt. Eine offizielle Prognose, die über das Jahr 2030 hinausginge, liegt nicht vor. Gemäß § 18 g AEG ist die ursprüngliche Prognose 2025 dagegen für die schalltechnische Berechnung im Rahmen der 16. BImSchV weiter verwendet worden.

B.4.3.6 Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr; Lärmschutzkonzept

B.4.3.6.1 Schienenbonus, Anwendung Schall 03 in alter Fassung, Spitzenpegel, Software „Soundplan“, Reflexionen und Abschirmungen von Gebäuden nur der ersten Baureihe

Soweit im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten geltend gemacht wurde, für die Berechnung der Belastung mit Schienenverkehrslärm sei - anders als geschehen - auch der Spitzenpegel heranzuziehen, der sogenannte Schienenbonus nicht zu berücksichtigen sowie die aktuellste Softwareversion des Programms „Soundplan“ zu verwenden, wird mit dieser Kritik kein rechtserheblicher Mangel geltend gemacht:

In § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV in der ab dem 01. Januar 2015 geltenden Fassung ist vorgesehen, dass § 3 i.V.m. der hier interessierenden Anlage 2 der 16. BImSchV in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung - der Schall 03 alte Fassung - für solche Vorhaben weiter anzuwenden ist, für die das Planfeststellungsverfahren bis zum 31. Dezember 2014 bereits eröffnet und die Auslegung der Planunterlagen öffentlich bekannt gemacht worden ist. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt (siehe dazu oben unter Pkt. B.1.2 und B.1.3).

Die Übergangsregelung des § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG wiederum, wonach u.a. der hier angegriffene "Schienenbonus" vorliegend anwendbar bleibt, unterliegt nicht der Disposition des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde.

Zur Darstellung der Belastung durch Schienenverkehrslärm wird entsprechend der 16. BImSchV auf sogenannte Beurteilungspegel – bewertete Mittelungspegel – und nicht zusätzlich auf die mit der Kritik genannten Maximal- oder Spitzenpegel abgestellt. Auch darauf hat der Vorhabenträger bzw. die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss.

Schließlich ist das vom Vorhabenträger verwendete Rechenprogramm „SoundPlan“ - auch wenn es nicht in der aktuellsten Version verwendet wurde – mit der Version 6.5 rechtsfehlerfrei zur Berechnung der Lärmbelastung eingesetzt worden; auch diese Version des Programms verfügt über die erforderlichen Zertifikate.

Reagiert hatte der Vorhabenträger auf die im Anhörungsverfahren vorgetragene Kritik an der Vorgehensweis bei der Berücksichtigung von Abschirmungen und Reflexionen von Gebäuden auch hinter der ersten Baureihe; der Vorhabenträger hatte diese zunächst in seinen Berechnungen berücksichtigt, um damit realitätsnähere Ergebnisse zu erzielen. Nach der hier noch anzuwendenden Schall 03 (1990) Nr. 7.5 (Bebauung mir Lücken) war dies jedoch nicht zulässig. Deshalb hatte der Vorhabenträger die schalltechnische Berechnung unter Berücksichtigung der Kritik

erneut durchgeführt und der Planung nunmehr zugrunde gelegt. Mit dieser Neuberechnung kommen weitere 820 Gebäude in den Genuss einer Entschädigung in Geld für passiven Lärmschutz. Für 280 Gebäude, bei denen nach der Neuberechnung der passive Lärmschutz eigentliche entfallen würde, hat der Vorhabenträger erklärt, insofern den ursprünglich anerkannten passiven Lärmschutz - trotz Entfall der Voraussetzungen - auch weiterhin gewähren zu wollen („Meistbegünstigung“).

Im Zusammenhang mit dem aktiven Lärmschutz ergaben die Neuberechnungen hingegen keine Änderungen.

B.4.3.6.2 **Summenpegel, keine Beschränkung des Eisenbahnbetriebs**

Summenpegel (die Kumulierung von Belastungen des Verkehrslärms aus Straße und Schiene) sind im Anhörungsverfahren diskutiert und vom Vorhabenträger auch berechnet und der Anhörungsbehörde sowie auch der Planfeststellungsbehörde vorgelegt worden. Allerdings hat sich mit dem Bekanntwerden der Zugzahlen aus der Prognose 2030 gezeigt, dass sich die zukünftig zu erwartenden Zugzahlen voraussichtlich unterhalb der plangegebenen Vorbelastung bewegen werden, mithin in einem Bereich, der von dem vorliegenden Planvorhaben nicht abhängig ist bzw. diesem nicht angelastet werden kann (siehe dazu wegen der Einzelheiten oben unter Pkt. B.4.2). Summenpegelberechnungen haben sich damit erübrigt; denn dem Vorhabenträger aufzuerlegende Schutzmaßnahmen können daraus wie dargelegt nicht erwachsen. Aus dem gleichen Grunde haben sich die im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten eingeforderte Überlegungen zu Beschränkungen des Eisenbahnbetriebs im Ergebnis jedenfalls erübrigt. Auch hier gilt, dass der zukünftig erwartende Eisenbahnbetrieb sich in dem Rahmen bewegt, von der Nachbarschaft des Schienenweges als plangegebenen Vorbelastung ohnehin hingenommen werden muss.

B.4.3.6.3 **Lärmschutzkonzept, § 18 g AEG, Minimierung nachteiliger Auswirkungen der Lärmschutzwände**

Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept sieht die Errichtung von überwiegend 3 bis 4 m hohen (in Gewerbe- und Wohngebieten), teilweise 2m hohen (in Gebieten mit lockerer, vom Schienenweg weiter entfernt gelegener Bebauung) Lärmschutzwänden beidseitig der auszubauenden Trasse vor. Damit können - bei Annahme der Prognose 2025 - die Grenzwerte der 16. BImSchV in dem beidseitig der Trasse untersuchten Bereich zu 95% am Tag und zu 60% in der Nacht an den Gebäuden

eingehalten werden. Für Gebäude, bei denen die Nachtgrenzwerte mit diesem Konzept nicht eingehalten werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen.
In seinem Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (Anlage 15.1 der genehmigten Planunterlagen) hat der Vorhabenträger das gewählte Lärmschutzkonzept im Einzelnen begründet:
Von einem Vollschutz ausgehend, wurden für die verschiedenen zu untersuchenden Ortslagen in abgestuften Schritten verschiedene Varianten der Lärmschutzwandhöhe mit dem jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht. Der Vorhabenträger hat im Rahmen dieser Ermittlung diejenige Lärmschutzwandhöhe als die planfestzustellende Variante bestimmt, die er unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten als sachgerecht beurteilt.
Die Ausführungen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar und werden von der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht beanstandet (wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung verwiesen).

Die oben dargestellte Planung zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände beruht auf den Zugzahlen der Prognose 2025. Angesichts des Umstandes, dass nach der erst im Anschluss an das Anhörungsverfahren bekannt gewordenen Prognose 2030 mit ihren erheblich niedrigeren Zugzahlen (vgl. oben unter Pkt. B.4.2) die in der schalltechnischen Untersuchung der genehmigte Planunterlagen zugrunde gelegten Belastungen aus dem Schienenverkehrslärm tatsächlich jedoch nicht zu erwarten sind (vgl. dazu wiederum oben Pkt. B.4.2), wird davon ausgegangen werden können, dass das Lärmschutzkonzept unter Schallschutzgesichtspunkten jedenfalls nicht unterdimensioniert ist.
Anlass besteht jedoch, die Frage zu erörtern, ob der Umfang der geplanten Lärmschutzwände nach Bekanntwerden der Prognose 2030 mit Blick auf den zu erwartenden geringeren Schienenverkehrslärm nicht „nach unten“ hätte angepasst werden müssen, etwa um dem von der Stadt Oldenburg genannten Belang des Stadtbildes besser gerecht zu werden, um die im Anhörungsverfahren kritisierte Verschattungswirkung der Lärmschutzwände zu verringern, oder um sonstige mit der Lärmschutzwand verbundene Belastungen der Nachbarschaft, z.B. durch Flächeninanspruchnahmen für die Lärmschutzwand, zu minimieren.
Bedenken in dieser Richtung hat der Vorhabenträger durch Kompensationsmaßnahmen wie folgt Rechnung getragen:

- Überall dort, wo für die Errichtung der Lärmschutzwände Fremdgrund erforderlich ist, wurden Maßnahmen mit dem Ziel geprüft wurden, die Inanspruchnahme zu minimieren:

Mit Schreiben vom 15.05.2019 teilt der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde mit, dass die Ausgestaltung der Lärmschutzwände zumindest dort, wo die technisch möglich war, dergestalt verändert werden konnte, dass ursprünglich notwendige sogenannte „Ausbuchtungen“ der Lärmschutzwände im Bereich von Oberleitungsmasten mit den damit einhergehenden Inanspruchnahmen benachbarter Flächen Dritter nunmehr entfallen können. Der Entfall der Ausbuchtungen ist allerdings lediglich im Bereich solcher Oberleitungsmasten möglich, die aufgrund ihrer Konstruktion dafür geeignet sind, sich in die Lärmschutzwand integrieren zu lassen. Im Bereich von Oberleitungsmasten, die aufgrund ihrer Funktion als sogenannter „Abspannmast“ konstruktiv bedingt nicht in die Lärmschutzwände integriert werden können, bleibt eine Ausbuchtung der Lärmschutzwände um einen solchen Mast herum jeweils erforderlich. In einer solchen Situation muss mit der Ausbuchtung geringfügig ggfls. benachbarte Fläche in Anspruch genommen werden.

- Überall dort, wo die Lärmschutzwand dicht an ein Nachbargrundstück heranrückt und dort Verschattungen hervorruft, beabsichtigt der Vorhabenträger - soweit ohne Beeinträchtigung der Schutzwirkung der Lärmschutzwand möglich - bei entsprechend schutzwürdiger Nutzung des betroffenen Bereichs transparente Elemente in die Lärmschutzwand zu integrieren, um den Verschattungseffekt zu minimieren. Diese Elemente sind nicht hoch schallabsorbierend und können daher nur in Grenzen eingesetzt werden;

- Zum Schutz des Ortsbildes werden z.B. für eine Begrünung Rankhilfen an den Lärmschutzwänden dort installiert, wo dies möglich und angemessen ist; weiterhin wird die Material- und Farbgestaltung für die Lärmschutzwand mit der Stadt Oldenburg abgestimmt werden;

- Weiterhin wird im weiteren Verlauf der Planung zum Schutz des Ortsbildes geprüft, wo die Lärmschutzwand in Gestalt von Gabionen errichtet werden kann; dies ist allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, die der Vorhabenträger mit Email vom 10.05.2019 (auf die hier wegen der Einzelheiten verwiesen wird) gegenüber der Planfeststellungsbehörde erläutert; vor allem ist die größere Bauwerksbreite (ca. 1 m), die Flachgründung und der Vorgang des eigentlichen Errichtens und Befüllens mit

Steinen (meist von der Anliegerseite) grundlegend anders als bei den standardmäßig vorgesehenen Lärmschutzwänden aus Aluminium, so dass hier noch Detailprüfungen erforderlich sind bevor im Rahmen der Ausführungsplanung entschieden werden kann, wieweit die Errichtung von Lärmschutzwänden in Form von Gabionen möglich ist.

Weitergehende Anpassungen etwa in Form einer Minimierung des Lärmschutzkonzeptes hat der Vorhabenträger dagegen mit Schreiben vom 08.04.2019 gegenüber der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf den mit Artikel 2 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) eingeführten § 18 g AEG abgelehnt:
Vor dem Hintergrund der tatsächlich zu erwartenden geringeren Zugzahlen gemäß der Prognose 2030 könnten die Lärmschutzwände im Zweifel in verschiedenen Bereichen in ihrer Höhe gegenüber der vorgesehenen Planvariante zwar tatsächlich verringert werden. Dies sei aber mit Blick auf die in § 18 AEG zum Ausdruck gekommene Intention des Gesetzgebers, ursprünglich ermittelte Prognosedaten und ein damit ursprünglich erstelltes Lärmschutzkonzept zur Vermeidung zeit- und kostenträchtiger Planänderungen beizubehalten, abzulehnen.
Eine Planung von Alternativen zu den klassischen Schallschutzwänden (Schienenstegabschirmungen, Schienenstegdämpfer, besonders gepflegtes Gleis, niedrige Schallschutzwände), um deren Ausmaße vermindern zu können, lehnt der Vorhabenträger dabei ebenfalls in sich schlüssig und nachvollziehbar ab, weil diese entweder keine angemessene Minderung des Emissionspegels bewirkten (niedrige Schallschutzwände sowie in der konkreten Situation mit den gegebenen Kurvenradien, Steigungen, Weichen im PFA 1 das besonders gepflegte Gleis), nicht über die erforderlichen Zulassungen verfügen (Schienenstegabschirmungen) oder unverhältnismäßige Wartungserschwernisse nach sich ziehen (Schienenstegdämpfer und auch niedrige Schallschutzwände).

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde. Es ist im Ergebnis nicht zu beanstanden, wenn es der Vorhabenträger bei den oben dargestellten Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen der Lärmschutzwände auf Ortsbild und Nachbarschaft belässt, um damit dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die nachteiligen Auswirkungen der zukünftig zu erwartenden Zugzahlen mit der erst spät im Planfeststellungsverfahren bekannt gewordenen Prognose 2030 geringer ausfallen, als zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens mit der Prognose 2025 angenommen. Weitergehende als die nunmehr beabsichtigten Anpassungsmaßnahmen an den

Lärmschutzwänden durften schon mit der vom Vorhabenträger eben dargestellten Argumentation unterbleiben. Aber auch, weil entsprechende Planänderungen mit eben demjenigen Zeitverlust und Kostenaufwand verbunden wären, den § 18 g AEG gerade verhindern will, mussten keine weiteren Anpassungsmaßnahmen in die Planung aufgenommen werden.

Der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Kritik der Stadt Oldenburg sowie privater Planbetroffener an den nachteiligen Auswirkungen der Lärmschutzwand etwa auf das Ortsbild (Sichtbeziehungen) oder auch auf Nachbargrundstücke (Verschattung, Flächeninanspruchnahme) ist mit den vorgesehenen Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen hinreichend Rechnung getragen:
Das optische Erscheinungsbild der Lärmschutzwände wird durch Begrünungsmaßnahmen und den Einbau transparenter Lärmschutzwandelemente ortsverträglicher und in der Verschattungswirkung für Nachbargrundstücke weniger belastend. Weiterhin werden Flächeninanspruchnahmen zu Lasten Dritter für die Lärmschutzwände soweit möglich auf das Nötigste beschränkt und gegenüber der Ausgangsplanung durch technische Maßnahmen weiter reduziert (s.o). Angesichts des Umstandes, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen vom Gesetzgeber vorgesehen sind und in Ihrer Wirksamkeit letztlich nicht mehr als unwesentlich eingeschränkt werden dürfen, sind weitergehende Minimierungsmaßnahmen, wie etwa die Herabsetzung der Höhe der Lärmschutzwände, nicht angemessen. Davon abgesehen ist das Ortsbild der Stadt Oldenburg durch die Bestandsstrecke bereits vorgeprägt, so dass die Lärmschutzwände in der beabsichtigten Ausgestaltung keine unzumutbare weitere optische Beeinträchtigung darstellen. Der von der Stadt Oldenburg im Bereich von Bahnübergängen durch die Anordnung von Lärmschutzwänden kritisierte und so bezeichnete „Theaterbühneneffekt“ stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schon deshalb keine rechtserhebliche Belastung des Ortsbildes dar, weil nicht erkennbar ist und letztlich in der Darlegung auch offen bleibt, worin die kritisierte nachteilige Auswirkung im Einzelnen liegen könnte. Immerhin ist mit der Unterbrechung von Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnübergängen eine Auflockerung ihrer ansonsten geschlossenen Bauweise verbunden, die unter optischen Gesichtspunkten eher auflockernd und daher als vorteilhaft empfunden werden dürfte. Selbst wenn aber die behauptete nachteilige Auswirkung eines „Theaterbühneneffektes“ als wahr bzw. gegeben unterstellt wird, würde dies hinter der notwendigen ungehinderten Straßenführung im Bereich eines Bahnübergangs zurückstehen müssen und daher als hinzunehmen einzustufen sein. Weiterhin ist auch zumindest fraglich, ob ein solcher - als nachteilig angenommener -

Theaterbühneneffekt überhaupt dem Vorhabenträger anzulasten wäre. Immerhin hat die Stadt Oldenburg ausgeführt (Anlage 5 der Stellungnahme der Stadt Oldenburg, Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz), dass sie ihre Baugebiete im Laufe der Zeit an die seit 1867 in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecke heranrücken ließ. Soweit sich daraus jetzt eine nähebedingte Konfliktlage ergeben hat, die sich u.a. als Theaterbühneneffekt von Lärmschutzwänden äußert, kann dies nicht ohne weiteres zu Lasten des Vorhabenträgers gehen, der die nähebedingte Konfliktlage nach den eigenen Darlegungen der Stadt Oldenburg nicht herbeigeführt hat.

Insgesamt ist das Schallschutzkonzept und die Ausgestaltung der Lärmschutzwände aus planfeststellungsrechtlicher Sicht angemessen dimensioniert und im Ergebnis nicht zu beanstanden.
Die genannten Schutzmaßnahmen sind als Auflagen oben unter Pkt. A.5.3 in den Beschluss aufgenommen.

Wie bereits dargelegt, bleibt nach der Systematik des am 07. Dezember 2018 mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in Kraft getretenen § 18 g AEG der Rückgang der mit der Prognose 2030 gegenüber den mit der Prognose 2025 ermittelten Zugzahlen im Zusammenhang mit den Regelungen der 16. BImSchV unberücksichtigt. Rechtssystematisch bedingt bleiben daher mit der schalltechnischen Untersuchung (2016) des Vorhabenträgers ermittelte Entschädigungsansprüche unverändert bestehen, so dass die oben unter Pkt. A.5.1 formulierten Auflagen wegen Entschädigungsfragen (Entschädigung in Geld für passiven Lärmschutz bzw. die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen) in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen waren.

B.4.3.7 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Nach dem von der Vorhabenträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgelegten Erschütterungsgutachten – dieses basierend auf dem mit der Prognose 2025 ermittelten Zugmengengerüst – besteht für 24 Gebäude am Streckenabschnitt Anspruch auf Erschütterungsschutz, dem durch die vorgesehene Schwellenbesohlung Rechnung getragen werden soll. Die Auswirkungen bewegen sich im Belästigungsbereich. Eine Schädigung der Gebäude schließt die Vorhabenträgerin aus, weil die dafür maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150-3 deutlich unterschritten würden (Gutachten Abschnitt 4.5).

Die Anhörungsbehörde stellt den Verlauf des Erörterungstermins in ihrer abschließenden Stellungnahme sowie ihre rechtliche Wertung wie folgt dar:

Unter Berufung auf den Umstand, dass das Erschütterungsgutachten zur Zeit der ersten öffentlichen Auslegung der Planunterlagen noch nicht vorlag sowie eine erste kurzfristige Kenntniserlangung durch das Internet beschränkte sich die Stadt Oldenburg an "ihrem" Erörterungstag (03.12.2015, Tag 2, Prot. S. 87 f.) nach dem Vortrag des Sachverständigen auf einige grundsätzliche Fragen, etwa nach welchem Raster es zur Ermittlung 24 Anspruchsfälle gekommen sei und wie der Anspruch bedient werden solle. Der Sachverständige hatte zuvor die Methodik der Erschütterungsmessungen und die daraus abgeleiteten Bewertungen als schädigend oder belästigend sowie den Effekt des sekundären Luftschalls anschaulich dargestellt.

Die Vorhabenträgerin legte dar, dass die Erfüllung der Ansprüche auf Belästigungsminderung durch eine durchgehende (inklusiv 305 m Pferdemarktbrücke) sog. Schwellenbesohlung geschehen solle und der Plan insoweit geändert werde. Mit dieser würden Belästigungen nach dem geltenden Recht in ausreichender Weise gemindert. Schäden im Sinne der maßgeblichen DIN 4150-3 seien bei dem zu erwartenden Güterverkehrsaufkommen von vornherein nicht zu besorgen. Die Stadt behielt sich ausdrücklich vor, das Gutachten nach dem Erörterungstermin nochmals mit eigenen Gutachtern zu überprüfen (Prot. S. 91 u. Tag 7 der Erörterung, 14.12.2015, Prot. S. 42).

Die Erörterung mit den Privaten (14.12.2015, Tag 7, Prot. S. 1 f.) war hier sehr umfangreich und von der Tendenz zu einer immer stärker werdenden Ausweitung geprägt. Auch hier wurde vielfältig Kritik an der späten Vorlage des Gutachtens und einer technisch nicht immer realisierbaren Kenntniserlangung geübt.

Nach einer (nochmaligen) anschaulichen Erläuterung der Erfassung, Vorgehensweise und Bewertung durch den Gutachter (Prot. S. 10) entwickelten sich Nachfragen und Diskussionen. Dabei zeigte sich, dass die physikalischen Sachverhalte wie auch die technischen und juristischen Bewertungen ohne - mehrfache - Erläuterungen allein auf Grund der schriftlichen Unterlagen kaum verständlich gewesen wären.

Teilweise bauten die wortführenden Einwender fachlich Gegenpositionen auf (etwa Prot. S. 33 f.). Nach der Erwiderung war hierzu allerdings kein weiterer Aufklärungsbedarf mehr gegeben (etwa S. 44, 45). Erklärungen wie zum Beispiel die, dass das Gutachten „absolut unbrauchbar“ sei, waren schlicht nicht erwiderungsfähig.

Themen der Einzeleinwender waren neben den Fragen allgemeiner Art wie die Bedeutung des Schwingungsmaßes Meter pro Sekunde (S. 62) oder die Kriterien der Auswahl der untersuchten 77 "abdeckenden" Gebäude weitere mögliche Formen von Minderungsmaßnahmen (S. 17), Bedeutung von Grundwasser für die Erschütterungswirkung (S. 17), Bedeutung der Bodenbeschaffenheit für die Fortpflanzung der Erschütterungen überhaupt (S. 23, 25), horizontale und vertikale Wirkrichtung (S. 21), keine Grenz-, nur Anhaltswerte (S. 35), tatsächliche und plangegebene Vorbelastung (etwa auch S. 65), und häufig wurden subjektive Wahrnehmungen thematisiert (Etwa bereits jetzt nächtliches Aufwachen und eine "wackelnde Bude", aber keine entsprechende Bewertung nach Gutachten als erheblich belästigend, etwa S. 23, 25).

Stellungnahme der Anhörungsbehörde:
Die Stadt Oldenburg kritisiert die Übernahme der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 21.10.2010 - 7 A 14.09 -, juris = NVwZ 2011, 676, Rn 29 f., 37) zur Ermittlung der Unzumutbarkeitsschwelle, insbesondere die 25%-Steigerung gegenüber der - plangegebenen - Vorbelastung. Diese sei sehr viel höher als die derzeitige tatsächliche Ausnutzung. Würde letztere als Vorbelastung herangezogen, wären mehr Gebäude betroffen.
Die Vorhabenträgerin hält dem gegenüber die Grundsätze des Urteils auch vorliegend für anwendbar; diese seien aktuell auch in eine EBA-Verfügung aufgenommen worden.

Die Anhörungsbehörde stimmt Letzterem zu; anzuknüpfen ist - wie auch beim Schall - an die plangegebene Vorbelastung, es sei denn, dies überschreitet bereits die Schwelle zur Eigentums- oder Gesundheitsverletzung (a.a.O., Rn. 38). Das wird weder behauptet noch ist es sonst ersichtlich.

Die Stadt Oldenburg kritisiert weiter, dass nicht noch andere und ihrer Auffassung nach wirksamere Erschütterungsminderungsmaßnahmen als die Schwellenbesohlung in Betracht gezogen worden seien, etwa die Anlegung eines - freilich teureren - Schottertrogs mit Unterschottermatte.

Die Vorhabenträgerin hält dem die dauerhafte Wirksamkeit der Besohlung entgegen, die sich nachgewiesenermaßen bewährt habe und die ausreiche. Auch hier müsse der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gewahrt werden.

Von Seiten der Anhörungsbehörde wird zum vorliegenden Komplex in der abschließenden Stellungnahme insgesamt festgestellt:
Das Thema ist kontrovers geblieben. Wie in anderen Immissionslagen besteht ein grundsätzlicher Dissens in der subjektiven Erwartung und natürlichen Einschätzung des Publikums einerseits und der technisch standardisierten Beurteilung andererseits, hier etwa über die Anwendung der DIN 4150-3 und 4150-2 und die darauf aufbauende Transformation in Beurteilungswerte. Dieses Regelwerk ist aber maßgeblich und anzuwenden. Es wird von der einschlägigen oberstgerichtlichen Rechtsprechung gebilligt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 -, juris, etwa Rn. 38). Darauf hat die Vorhabenträgerin in ihren Einlassungen verschiedentlich zutreffend hingewiesen.

Auf dieser Grundlage war keine Einwendung gegen das Erschütterungsgutachten und seine Bewertungen hinreichend substantiiert.

Dieser Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis an. Es sind keine zusätzlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich.
Vor dem Hintergrund, dass die in der Planung vorgesehenen Erschütterungsschutzmaßnahmen noch auf Grundlage der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr aktuellen Prognose 2025 gutachterlich ermittelt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass diese - unverändert in der Planung weiterhin vorgesehenen - Schutzmaßnahmen für das mit der Prognose 2030 ermittelte - geringere - Zugmengengerüst erst recht ausreichend sind. Davon abgesehen sind mit der Prognose 2030 lediglich Zugzahlen zu erwarten, die ohnehin innerhalb der von der Nachbarschaft hinzunehmenden plangegebenen Vorbelastung liegen (vgl. dazu oben unter Pkt. B.4.2).

Einwendungen gegen das Erschütterungsschutzkonzept werden daher zurückgewiesen.

Ohne rechtliche Verpflichtung sagt der Vorhabenträger jedoch (Email vom 20.06.2019) freiwillig Folgendes zu:

„Die Vorhabenträgerin wird im ersten Jahr nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen im PFA 1 die betriebsbedingten Erschütterungen an ausgewählten Standorten und Gebäuden messtechnisch überprüfen.“

Einzelheiten diesbezüglich sind mit dem Vorhabenträger ggfls. direkt zu klären.

B.4.3.8 Elektromagnetische Felder, Feinstaub

Zu den Themen Elektromagnetische Felder und Feinstaub führt die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme folgendes aus:

Diese Themen spielten im Rahmen der Einwendungen und im Erörterungstermin (Tag 7, 14.12., Prot. S. 75) eine eher untergeordnete Rolle. Für niederfrequente elektrische und magnetische Felder im Bereich der Trasse bestehe weder eine Gefahr für Geräte noch erst recht für die menschliche Gesundheit; dies sei auch nicht im Ansatz substantiiert in Frage gestellt worden.

Diskutiert wurde das Thema Feinstaub unter dem Aspekt, dass die "LL-Sohlen" der sog Flüsterbremsen bei starkem Abbremsen Partikel emittieren, die gesundheitsschädlich sein könnten; darauf deuteten nach Aussage von Einwendern wahrgenommene Gerüche nach einem solchen Bremsvorgang hin (Prot. aaO, S. 78). Dies könnte auch durch den Verschleiß von Bremssohlen überhaupt gelten.

Die Vorhabenträgerin hat darauf entgegnet, dass alle in Betrieb befindlichen Bauteile der Züge ein ordnungsgemäßes Zulassungsverfahren durchliefen und dies auch für die Bremsen gelte. Hier würden die derzeit verfügbaren technischen Erkenntnisse genutzt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind Schutzauflagen sind danach nicht erforderlich. Entsprechende Einwendungen werden aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

B.4.3.9 Baubedingte Beeinträchtigungen; Baustellenkonzept, Baulärm, baubedingte Erschütterungen

B.4.3.9.1 Baustellenkonzept

Von verschiedenen Seiten - insbesondere der Stadt Oldenburg - wird kritisiert, für das Vorhaben müsse ein Baustellenkonzept erstellt werde, welches aber noch fehle.

Dabei ist weder vorgetragen noch ersichtlich, welche konkreten Beeinträchtigungen aus einem fehlenden Baustellenkonzept entweder der Stadt Oldenburg oder Anliegern entstehen sollen. Weiterhin bleibt offen, Maßnahmen welcher Art nach

Auffassung der Einwender bzw. der Stadt Oldenburg ein Baustellenkonzept ausmachen und inwieweit diese Maßnahmen einer Planfeststellung zugänglich sind. Vorprogrammierte bewältigungsbedürftige Konflikte sind jedenfalls aus diesem pauschal gehaltenen Vortrag nicht ersichtlich.

Die Kritik eines „fehlenden Baustellenkonzepts“ wird daher in dieser pauschalen Form zurückgewiesen (zu den konkreten Auswirkungen des zu erwartenden Baugeschehens vgl. die nachfolgenden Punkte).

B.4.3.9.2 **Baubedingter Lärm**

Mit dem zum Zeitpunkt der Planfeststellung vorliegenden Gutachten zum baubedingten Lärm (Anlage 15.7 der Planunterlagen) wird zwar hinreichend deutlich, dass mit der Durchführung des Vorhabens voraussichtlich abwägungsbeachtliche Konflikte durch Baulärm verbunden sein werden. Dieses Gutachten ist jedoch noch nicht dergestalt detailliert, dass bezüglich aller im Planfeststellungsabschnitt befindlichen Gebäude die konkret zu erwartenden Einwirkungen von Baulärm erkennbar werden.

Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aber in einer Situation wie der hier vorliegenden auch nicht zu beanstanden:

Ein detaillierteres als das zum Zeitpunkt der Planfeststellung vorliegende Baulärmgutachten setzt eine ihrerseits detaillierte Bauausführungsplanung voraus, die jedoch dem Vorhabenträger schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht in einem Stadium abverlangt werden kann, in dem er – ohne Planfeststellungsbeschluss – noch keine gesicherte Rechtsposition für das Vorhaben innehat. Deshalb - und weil Details zum zukünftigen Bauablauf gegenwärtig in dem hier interessierenden Zusammenhang noch nicht in ausreichendem Umfang bekannt sein können - ist es angemessen und ausreichend, entsprechend den oben unter Pkt. A.5.2.1 genannten umfassenden Auflagen dem Vorhabenträger die Vorlage eines detaillierten Baulärmgutachtens rechtzeitig vor dem Beginn einzelner Bauabschnitte aufzugeben und – wie geschehen – die Zumutbarkeitsgrenzen für die Bahnanlieger näher zu bestimmen sowie ein Instrumentarium vorzugeben, mit dem diese Zumutbarkeitsgrenzen einzuhalten sind oder Entschädigungen zu leisten sind, wenn es trotz aller Minimierungs- und Schutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Zumutbarkeitsgrenzen bzw. der Immissionsrichtwerte der hier anwendbaren Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) kommt.

Die trotz des zu erwartenden Baulärms erfolgte Zulassung des Vorhabens ist vor dem Hintergrund der umfassenden und detaillierten baulärmbezogenen Schutz- und

Entschädigungsregelungen des Planfeststellungsbeschlusses aus planfeststellungsrechtlicher Sicht auch deshalb angemessen, weil die Bauemissionen im Wesentlichen von sogenannten „Wanderbaustellen“ – Baustellen, die lediglich begrenzte Zeit an ein und demselben Ort verbleiben, um fortlaufend verlagert zu werden – ausgehen und so immer nur zu einer vorübergehenden Belastung der jeweils aktuellen Umgebung führen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass an der Durchführung des Vorhabens schließlich ein gesetzlich festgestelltes öffentliches Interesse besteht.

Unter Würdigung all dieser Umstände ist im Ergebnis nicht zu erwarten, dass die baulärmbedingten Beeinträchtigungen ein derartiges Maß erreichen, dass eine Ablehnung des Vorhabens vorzugswürdig wäre.

Schließlich finden die Arbeiten aber auch an einer bestehenden Eisenbahnstrecke statt. An einer bestehenden Strecke müssen Streckenanwohner ohnehin immer mit Arbeiten im Zusammenhang etwa mit Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen rechnen, so dass die mit dem Vorhaben verbundenen Arbeiten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbare zusätzliche Belastung darstellen.

Insgesamt werden die baulärmbetroffenen Belange der Bahnanlieger im PFA 1 von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend berücksichtigt beurteilt.

B.4.3.9.3 **Baubedingte Erschütterungen**

Soweit der Bauablauf mit erschütterungsbedingten Beeinträchtigungen verbunden sein könnte, sind dem Vorhabenträger mit den oben unter Pkt A.5.2.1 formulierten Auflagen umfangreiche Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen auferlegt, die nachteiligen Auswirkungen des Baubetriebs angemessen entgegenwirken.

Den im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten vorgetragenen Bedenken ist damit hinreichend Rechnung getragen. Weiterhin ist durch die vorgesehenen Beweissicherungsmaßnahmen sichergestellt, dass wider Erwarten dennoch eingetretene Erschütterungsschäden eindeutig zugeordnet und entschädigt werden können.

B.4.3.10 Gefahrguttransporte, Brand- und Katastrophenschutz

Soweit im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten gefordert wurde, angesichts zu erwartender Gefahrguttransporte müssten Risikoanalysen angefertigt werden bzw. für Gefahrguttransporte müsste eine Umfahrungstrasse geplant werden, werden diese Bedenken bzw. Forderungen aus den folgenden Gründen von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen:

Der Vorhabenträger ist gem. § 4 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verpflichtet, seine Anlagen sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Dass die verfahrensgegenständliche Bestands- bzw. Ausbaustrecke diesen Anforderungen nicht genügt, ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Weiterhin gelten für jede Gefahrgutbeförderung umfangreiche gesetzlich verankerte Melde-, Sorgfalts- und Vorsorgepflichten, die die Durchführung und Sicherung der Transporte sowohl in technischer als auch in administrativer Hinsicht umfassend regeln. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht angezeigt. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass letztlich in jedem Verkehrsweg ein gewisses nicht zu verhindernde Restrisiko innewohnt. Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen lässt sich ein solches Restrisiko nicht völlig ausschließen und muss in einer industrialisierten Gesellschaft wie in der Bundesrepublik als sozialadäquat hingenommen werden. Solange sich ein solches Risiko in diesem engen, nicht zu verhindernden Rahmen bewegt und nicht durch das Hinzutreten neuer oder weiterer spezifischer Risiken vorhabenbedingt gesteigert wird, ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde planungsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn der Träger eines Infrastrukturvorhabens den Ausbau eines bestehenden Verkehrsweges einer Lösung vorzieht, mit der Siedlungsräume mittels eines Verkehrswegeneubaus umfahren werden.

So verhält es sich hier: neue oder weitere spezifische Risiken bezüglich Gütertransporten werden mit dem Planvorhaben nicht geschaffen; die prognostizierten (Güterzug-)Zahlen sind von der Durchführung des Planvorhabens nicht abhängig (vgl. oben unter Pkt.B.4.2). Der unabhängig von dem Planvorhaben gegenüber dem gegenwärtigen Aufkommen zukünftig zu erwartende Anstieg des Güterverkehrs wird dabei von der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt. Ebenso wenig wird verkannt, dass Ziel und Quelle des Güterzugverkehrs maßgeblich der im Anhörungsverfahren von Einwenderseite angesprochene Jade-Weser-Port sein wird, dessen Gefahrenpotential nach Forderungen verschiedener Einwender näher zu untersuchen sei, bevor eine Planfeststellung erfolgen könne.

Beide Aspekte begründen jedoch keine durchgreifenden Bedenken gegen das Vorhaben. Unverändert ist festzustellen, dass zwischen dem Vorhaben und den prognostizierten Gütertransporten bereits kein Ursachenzusammenhang besteht. Im Übrigen können aber die für Gütertransporte geltenden allgemein verbindlichen Überwachungsmechanismen als ausreichend sicher angenommen werden, und zwar unabhängig davon, welche Transportwege im konkreten Einzelfall - etwa von oder zu einem Seehafen wie dem Jade-Weser-Port - betrachtet werden. Einer näheren

Untersuchung des Gefahrenpotentials dieser Transporte im vorliegenden Planfeststellungsverfahren bedarf es daher nicht.

Im Zusammenhang mit dem Brand- und Katastrophenschutz hat die Stadt Oldenburg auf Erschwernisse hingewiesen, die sich ihrer Meinung nach bei etwaigen Brand- und Rettungseinsätzen durch die verringerte Zugänglichkeit und Einsehbarkeit des Bahnkörpers durch die geplanten Lärmschutzwände ergäben. Es müsse bei der Forderung verbleiben, Rettungstüren in deutlich kürzeren Abständen einzubauen und diese mit 2,5 m Breite auszuführen; andernfalls müsse Rettungsgerät umständlich gekippt werden, um damit durch die Türen zu gelangen. Auch könne es bei einer Breite der internen Rettungswege von 0,80 m nicht bleiben, weil darauf eine notwendige parallele Begehung nicht stattfinden könnte.

Die Vorhabenträgerin wies demgegenüber darauf hin, dass die von der Feuerwehr angeführte DIN 14095, an welche die Forderungen teilweise anknüpften, auf Schienenverkehrswege unstreitig nicht anwendbar sei. Im Übrigen sei sie zwar bereit, an der Erstellung der Feuerwehreinsatzpläne mitzuarbeiten. Ein solcher Plan sei für Schienenwege aber gar nicht erforderlich; er werde für unübersichtliche Gebäude oder Anlagenkomplexe aufgestellt.

Die vorgesehene Breite der Rettungstüren und Notwege würden von der Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“, eingeführt am 07.12.2012, vorgegeben und als aktueller Stand der Technik als ausreichend bewertet. Sie würden nicht nur für eine Strecke auf freiem Feld, sondern auch in bebauten Ortslagen gelten (Prot. S. 53). Davon dürfe nur abgewichen werden, wenn die Ziele der Richtlinie sonst nicht erreicht werden könnten. Das sei angesichts der Regelhaftigkeit des Vorhabens und angesichts der zur Verfügung stehenden Rettungsgerätschaften aber nicht ersichtlich. Die Wünsche der Stadt Oldenburg könnten deshalb nicht erfüllt werden.

Allerdings bestehe die Bereitschaft, die genaue Lage der geplanten Rettungstüren bei bestimmten örtlichen Gegebenheiten in Absprache zu versetzen (Prot. S. 54). Das werde allerdings nicht zu einer Vervielfachung der Türen führen.

In der aus Anlass der Neuauslegung anderer Unterlagen von der Stadt Oldenburg auch zu diesem Thema abgegebenen Stellungnahme vom 13.07.2017 wiederholt sie ihre Forderungen. Sie hat ferner mitgeteilt, dass die Vorhabenträgerin sich nunmehr

aber bereiterklärt habe, die Rettungstüren alle 500 m vorzusehen. Auch gestehe sie zu, im Bereich der Auguststraße Richtung Leer eine weitere Rettungstür einzuplanen.

Würdigung durch die Planfeststellungsbehörde:
Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar und in sich schlüssig das Rettungskonzept erläutert und insbesondere zu Recht auf das gültige Regelwerk hingewiesen, welches bei der Planung beachtet wird. Die Bedenken der Stadt Oldenburg hinsichtlich des Rettungskonzeptes werden aus diesem Grunde zurückgewiesen, zumal der Vorhabenträger das Rettungskonzept überarbeitet hat, um den Bedenken der Stadt Oldenburg weiter Rechnung zu tragen:
Es wurden im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens nach Abschluss des Anhörungsverfahrens weitere Rettungstüren – auch Doppeltüren – in die Planung integriert und deren Abstand untereinander verringert. Wegen der Einzelheiten der Planänderungen wird auf die geänderten Darstellungen in den genehmigten Planunterlagen verwiesen.
Insgesamt wird das geplante Rettungskonzept als vorschriftenkonform angesehen. Die Bedenken gegen das Rettungskonzept werden zurückgewiesen.

B.4.3.11 Verkehrsführung in Oldenburg, Aufhebung Bahnübergang Alexanderstraße, Entfall Fuß- und Radweg unter BAB 293

Nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens ist die geplante Aufhebung des Bahnübergangs Alexanderstraße zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Oldenburg aus planerischer Sicht nicht mehr streitig. Insoweit ist eine Regelung durch die Planfeststellungsbehörde nicht mehr erforderlich.
Kritisiert wurden in dem Anhörungsverfahren die Auswirkungen der nach der Prognose 2025 zukünftig ansteigenden Zugzahlen mit erhöhten Schrankenschließzeiten an den verfahrensgegenständlichen höhengleichen Bahnübergängen „Bürgerbuschweg“, „Am Stadtrand“, „Karuschenweg“ „Am Strehl“ sowie an Bahnübergängen auch außerhalb des Planfeststellungsabschnittes, etwa im Verlauf der Stedinger Straße in Oldenburg, und die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen.
Mit der Prognose 2030 jedoch werden gegenüber der plangegebenen Vorbelastung sinkende Zugzahlen erwartet (vgl. oben Pkt. B.4.2), so dass insofern mit dem Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen durch steigende Zugzahlen und damit einhergehende verlängerte Schrankenschließzeiten ursächlich verbunden sind. Dass die Zugzahlen gegenüber dem gegenwärtigen Ist-Zustand ansteigen werden, wird dabei von der

Planfeststellungsbehörde nicht verkannt. Dieser Anstieg jedoch ist aus den genannten Gründen nicht dem Vorhaben zuzurechnen. Die Anordnung zusätzlicher Schutzmaßnahmen ist daher im Planfeststellungsbeschluss nicht angezeigt.
Im Übrigen hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargelegt, dass die zukünftig verwendete Bahnübergangssicherungstechnik die Schrankenschließzeiten gegenüber der alten Technik deutlich verkürzen wird, so dass hier eher eine Optimierung der Verkehrsabläufe absehbar ist.

Soweit von Einwendern kritisiert wird, Lärmschutzwände würden im Bereich von Bahnübergängen die Sicht der Verkehrsteilnehmer beschränken, ist dem entgegenzuhalten, dass dem notfalls mit verkehrsregelnden Maßnahmen zu begegnen wäre, sollten sich hier tatsächlich Missstände auftun. Konkret ist jedoch in dieser Hinsicht weder etwas vorgetragen oder ersichtlich.

Soweit der Entfall des Fuß- und Radweges parallel zur Eisenbahnstrecke im Bereich der Überführung durch die BAB 293 zwischen Nedderend und Babenend kritisiert wird, legt der Vorhabenträger nachvollziehbar dar, dass nach aktuell gültigem Regelwerk kein ausreichender Platz mehr für einen solchen Weg vorhanden ist, so dass er aus Sicherheitsgründen entfallen muss. Unzumutbare Verkehrsverhältnisse hat diese Maßnahmen nicht zur Folge; entsprechendes ist weder konkret vorgetragen, noch sonst ersichtlich.

B.4.3.12 Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeit, Arten- und Gebietsschutz

Hier führt die Anhörungsbehörde das Ergebnis des Anhörungsverfahrens wie folgt aus:
Stadt Oldenburg
Sie stellt hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Berücksichtigung des Schutzgutes "Mensch" vor allem die als Mangel gesehene nicht gründliche Alternativenprüfung im Hinblick auf eine (in dieser Stellungnahem schon behandelte) Umfahrungstrasse, etwa entlang der A 29, heraus und kritisiert weitere Bereiche, die in dieser Stellungnahme an anderer Stelle ebenfalls schon behandelt worden sind (Lärmschutz, schalltechnische Untersuchung, Brand- und Katastrophen-schutz, Erschütterungen und sekundäre Luftschall, Feinstaub, elektromagnetische Felder, Bahnübergänge, Boden und Schadstoffeinträge, Kultur- und Sachgüter, Flächenbeeinträchtigungen während der Bauzeit, Landschaftsbild).

Gesondert zum Schutzgut "Klima": Die Stadt Oldenburg bemängelt, dass in der UVS die Veränderungen der lokalen Windverhältnisse durch die Barrierewirkung der Lärmschutzwände und deren Beschattungswirkung nicht untersucht worden seien.

Die Vorhabenträgerin erklärt dazu, es sei einzuräumen, dass nur anlagenbedingte Verluste von klimatischen Funktionsräumen im Zusammenhang mit den baubedingten Verlusten behandelt worden seien. Das liege daran, dass die Voraussetzungen, nach denen klimatische Auswirkungen nach dem Umweltleitfaden des EBA, Teil III, behandelt werden müssten, hier nicht vorlägen.

Unabhängig davon seien auf Grund der topographischen Gegebenheiten und der Bepflanzung spürbare Effekte auf das Stadtklima auch in der Sache nicht zu erwarten. Ebenso wenig würden Verschattungen nennenswert zunehmen. Wo das doch der Fall sein sollte, müsse es auf Grund der zwingenden Notwendigkeit der Schallschutzwände hingenommen werden.

Die Stadt bemängelt gesondert weiter, dass der Gutspark Dietrichfeld, der Teil eines geschützten Landschaftsbestandteils sei, als Baueinrichtungsfläche genutzt werden solle. Dies sei vermeidbar und nach der Eingriffsregel deshalb unzulässig. Ferner würden hier die geschützten Arten Erdkröte und Bergmolch gestört.

Die Vorhabenträgerin steht dem gegenüber auf dem Standpunkt, dass nicht vermieden werden könne, Teile des Parks während der Bauzeit in Anspruch zu nehmen. Das sei auch naturschutzrechtlich zulässig. Was die Amphibien anbetreffe, gehörten diese nicht zu den streng geschützten Arten gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie. Da es sich vorliegend um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff handele, seien die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht anzuwenden. Im Übrigen würden die Amphibien noch vollständig in den LBP eingearbeitet werden. Der vorgesehene Schutzzaun werde so rechtzeitig errichtet, dass Tiere nicht in die Bauzonen gelangen könnten. Auch würden die nötigen Umsetzungen fachgerecht vorgenommen werden. Beeinträchtigungen beider Tierarten würden dadurch vermieden.

Die Stadt Oldenburg warnt weiter vor möglichen Kollisionen von Fledermäusen mit den Lärmschutzwänden und kritisiert ihr teilweise zu weit entfernt vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen für die durch die Lärmschutzwände verursachten Beeinträchtigungen. Die Vorhabenträgerin erwidert zu Letzterem, dass wegen der

bahnnahen Bebauung nicht für alle sinnvollen Ausgleichsmaßnahmen trassennahe Flächen zur Verfügung stünden. Sie sei aber bereit, insoweit Änderungen vorzunehmen, wenn sich im weiteren Verlauf der Planung weitere mögliche Kompensationsflächen ergäben. Im Übrigen seien auch alle jetzt vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im selben Naturraum belegen und erfüllten damit die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen vollauf.

Zur Erörterung kam der Themenblock am Anhörungstag 3 (04.12.2015). Hier bezog sich die Stadt Oldenburg vor allem auf das bereits schriftlich Vorgetragene (Prot. S. 14) und kam gesondert darauf zu sprechen, weshalb die Hausgärten nicht in einer nach Nutzung stärker aufgegliederten Form in die UVS aufgenommen worden seien. Die Vorhabenträgerin ließ hierzu vortragen, dass dies nach der niedersächsischen Kartieranleitung nicht zwingend erforderlich und auch vorliegend nicht nötig sei. Sie wies aber sodann darauf hin, dass seit einigen Monaten Mitarbeiter mit den dazu bereiten Garteneigentümern vor Ort im Gespräch seien und die jeweiligen Bestandteile mit hohem Detaillierungsgrad registrierten. Ein Ergänzungsbedarf habe sich dabei bislang nicht ergeben. Die Stadt Oldenburg begrüßte dies und wähnte die Vorhabenträgerin damit "auf dem richtigen Weg" (Prot. S. 17).

Die Stadt Oldenburg mahnt weiterhin an, dass dargelegt werden müsse, welche baubegleitenden Maßnahmen vorgesehen seien, um sicherzustellen, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass durch den vorgesehenen Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung gewährleistet werde, dass alle Maßnahmen vor und während der Maßnahme umgesetzt würden. Die Unteren Naturschutzbehörden würden beteiligt.

Die Stadt Oldenburg beharrt auf ihrem Einwand, dass sich der Gutspark Dietrichsfeld nicht als Baustelleneinrichtungsfläche eigne. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass auch nach nochmaliger Prüfung grundsätzlich an der Inanspruchnahme festgehalten werden müsse. Kleinräumige Anpassungen seien aber vorstellbar. Auch hier werde man mit der Stadt eng zusammenarbeiten.
Den weiteren Forderungen der Stadt Oldenburg, die Amphibienhabitate in den Bahnseitengräben dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten, die Amphibien in Höhe des Friedhofswegs 62 nicht zu beeinträchtigen sowie insgesamt eine kompetente ökologische Baubegleitung zu gewährleisten, schließt die Vorhabenträgerin sich im Ergebnis an.

Private Einwender

Bei den schriftlichen Einwendungen zum Thema hielt sich vieles im Bereich des Allgemeinen oder allgemeiner Befürchtungen, denen die Vorhabenträgerin jeweils auch mit allgemeinen Erläuterungen begegnet ist. Vielfach wurde auch nicht trennscharf zum Thema argumentiert, so dass hier auf die Stellen verwiesen werden kann, in denen das Thema behandelt wird (etwa Gefahrguttransporte, später auch im ET S. 54). Im Übrigen kann auf die "abdeckende" Kritik der Stadt Oldenburg und deren Behandlung verwiesen werden (etwa Kartierung der Hausgärten), weil die Privaten im Wesentlichen nichts darüber Hinausgehendes thematisiert haben. Dies liegt auch am Thema, das private Belange nicht beinhaltet.

Im Bereich des Themas Grundwasserfließrichtung hat die Vorhabenträgerin Fehler im Erläuterungsbericht eingeräumt, in der UVS und dem LBP seien die Darstellungen aber korrekt.

Erörtert mit den Privaten wurde das Thema am Tag 9, 16.12.2015 (Prot. S. 3 - 56).

Auf ein von Einwenderseite aus eher allgemein gehaltenes Eröffnungsreferat wurde ebenfalls eher allgemein erwidert, etwa mit allgemeinen rechtlichen Ausführungen zum Artenschutz. Ein Thema waren wieder die Hausgärten, s.o., ebenso die Amphibien sowie die "Böschungsvernagelung", die eher unter nicht-naturschutzrechtlichen Aspekten diskutiert wurde. Dem von der Vertreterin des BUND angesprochenen Nachweis der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) bei Fledermäusen und höhlenbrütenden Vögeln wurde von der Vorhabenträgerin in der Sache (wohl) entsprochen (Prot. S. 52).

Ergänzung nach Neuauslage der Unterlagen auch zu Teilen dieses Themas v. 02.03. bis 03.04 2017:

Da sich die Einwender durchgehend nicht an den in der Bekanntmachung gegebenen Hinweis gehalten haben, nur Einwendungen zu den nochmal oder neu ausgelegten Unterlagen zu erheben, ist ein zusammenfassende Behandlung der hier relevanten Punkte eher schwierig.

Zur Sache kritisiert wird etwa, dass auch die Nachkartierungen erhebliche Mängel aufwiesen und die Reptilien bzw. ihre Wege nicht ausreichend erfasst seien (EW 168, 169, 515, 903). Die Vorhabenträgerin tritt dem plausibel und u.a. unter Bezugnahme

auf die bestätigenden Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde und der Naturschutzverbände entgegen, die insoweit sogar von "vorbildlich" und "umfassend" sprächen.

Befürchtungen zur Erhaltung des Fadenmolches tritt die Vorhabenträgerin mit dem Hinweis auf die 2016 neu konzipierten Einzelmaßnahmen sowie auf die auch zuvor schon vorgesehene große Zahl an Kleintieröffnungen in den Lärmschutzwänden entgegen. Auch der Amphibienbestand werde nicht verkannt.

Auch hier dürfte die Erwiderung der Vorhabenträgerin mit ihrer Bezugnahme auf Anl. 12. 1a (2016), S. 13, aber als zufriedenstellend einzustufen sein: Danach sind mehr als 2 Teichmolche im Gartenteich nachgewiesen worden. Nachgewiesen wurden an den Fangzäunen ferner in diesem Bereich 6 Bergmolche, 229 Teichmolche und 9 Grasfrösche. Danach sei davon auszugehen, dass weitere private Gartenteiche entsprechend besiedelt seien. Dem Bereich werde damit hinsichtlich dieser Individuendichte eine mittlere Bedeutung zugewiesen. Der von einem Einwender angesprochene Fadenmolch sei nach Einschätzung der Kartierer an einem der Teiche im Umfeld der Trasse ausgesetzt worden. An der Bewertung der Bedeutung des Abschnitts ändere sich dadurch aber nichts. Weiterer Vermeidungsmaßnahmen als der bereits vorgesehenen bedürfe es nicht.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Anhörungsbehörde an. Die vorgetragen Kritik enthält keine durchgreifenden Bedenken gegen die Planung. Weitere als die bisher in der Planung vorgesehenen Schutz- oder Vermeidungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

B.4.3.13 Europäische Wasserrahmenrichtlinie, WHG, Trinkwasserschutzgebiet Alexandersfeld

Mit Schreiben vom 17.06.2019 macht die Stadt Oldenburg geltend, die Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie bzw. der §§ 27, 44 und 47 WHG seien nicht beachtet und eine Beeinträchtigung insbesondere der Trinkwasserversorgung (Wasserwerk Alexandersfeld) sei möglich. Ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie müsse daher erst noch erstellt und öffentlich ausgelegt werden, bevor ein Planfeststellungsbeschluss ergehen könne.
Daraufhin hat der Vorhabenträger den Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen (Anlage 2) in dem Pkt. 8.2 „Wasserrechtliche Belange – Einhaltung

der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie“ um Ausführungen ergänzt. Mit diesen Ausführungen wird nachvollziehbar und in sich schlüssig dargestellt, dass das Vorhaben erkennbar von vorne herein auf die maßgeblichen Gewässereigenschaften keine Auswirkungen hat, die sich als nachteilig erweisen könnten. Das Vorhaben kann in seiner konkreten Ausgestaltung den Zielen der Europäischen Wasserrichtlinie bzw. deren Umsetzung im WHG von vorne herein offensichtlich nicht entgegenstehen.
Wegen der Einzelheiten wird auf Pkt. 8.2 des Erläuterungsberichtes der genehmigten Planunterlagen (Anlage 2) verwiesen.

Soweit der Vorhabenträger in den genannten Ausführungen die Unbedenklichkeit des auf Bahnflächen praktizierten Einsatzes von Herbiziden darlegt, ist dem zwar zu folgen. Allerdings kommt es auf diese Unbedenklichkeit vorliegend nicht an, denn ein gegenüber dem Ist-Zustand verstärkter Herbizideinsatz ist jedenfalls infolge des genehmigten Vorhabens nicht erforderlich. Dies erschließt sich aus dem Umstand, dass mit dem Vorhaben keine Änderung des Umfangs der Gleisanlagen bzw. Bahnflächen, die aus Sicherheitsgründen von Vegetation freizuhalten wären, verbunden ist.

Unter Pkt. 8.2.3 im Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen hat der Vorhabenträger weiterhin zutreffend ausgeführt, dass die Regelungen der Verordnung der Bezirksregierung Weser-Ems vom 25.01.1990 über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlage der Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg in Oldenburg-Alexandersfeld beachtet sind.

Schließlich weist der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde darauf hin (Email vom 27.06.2019), dass weder die Stadt Oldenburg (untere Wasserbehörde), noch der Wasserwerksbetreiber, noch sonstige Fachbehörden als Träger öffentlicher Belange (z.B. das NLWKN) im Anhörungsverfahren Stellungnahmen in Bezug auf eine Gefährdung des Wasserschutzgebietes und damit der Trinkwasserversorgung der Stadt Oldenburg abgegeben haben. Die Unteren Wasserschutzbehörden wurden in der Planungsphase beteiligt und die vorliegende Planung im Vorfeld abgestimmt.

Der Einwand, die Wasserrahmenrichtlinie bzw. die §§ 27, 28, 47 WHG seien nicht beachtet, ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie müsse erstellt und vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses öffentlich ausgelegt werden sowie das

Trinkwasserschutzgebiet Alexandersfeld sei beeinträchtigt, wird nach alledem zurückgewiesen.

B.4.3.14 Elektrische/magnetische Felder, Feinstaub

Elektrische/magnetische Felder

Diese Themen spielten im Rahmen der Einwendungen und im Erörterungstermin (Tag 7, 14.12., Prot. S. 75) eine eher untergeordnete Rolle, weil für niederfrequente elektrische und magnetische Felder im Bereich der Trasse weder eine Gefahr für Geräte noch erst recht für die menschliche Gesundheit besteht und dies auch nicht substantiiert in Frage gestellt wurde.

Feinstaub

Diskutiert wurde hierzu unter dem Aspekt, dass die "LL-Sohlen" der sog Flüsterbremsen bei starkem Abbremsen Partikel emittieren, die gesundheitsschädlich sein könnten; darauf deuteten nach Aussage von Einwendern wahrgenommene Gerüche nach einem solchen Bremsvorgang hin (Prot. aaO, S. 78). Dies könnte auch durch den Verschleiß von Bremssohlen überhaupt gelten.

Die Vorhabenträgerin hat darauf entgegnet, dass alle in Betrieb befindlichen Bauteile der Züge ein ordnungsgemäßes Zulassungsverfahren durchliefen und dies auch für die Bremsen gelte. Hier würden die derzeit verfügbaren technischen Erkenntnisse genutzt.

Regelungen in der Planfeststellung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.3.15 Denkmalschutz

Die Stadt Oldenburg weist auf 97 Baudenkmäler hin, die im Bereich der Bestandsstrecke liegen und durch Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten in der Weise beeinträchtigt werde, dass ihre Gesamtwirkung verändert werde.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde verkennt keinesfalls die Bedeutung der Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung. Soweit dies möglich ist, soll den Denkmalschutzbelangen möglichst Rechnung getragen werden. Allerdings ist das Gewicht des gesetzlich erforderlichen aktiven Lärmschutzes in der Abwägung höher anzusetzen, so dass der Aspekt des Denkmalschutzes zunächst einmal zurücktreten

muss. Die Planung begrenzt Eingriffe Denkmalschutzbelange aber auch auf ein nicht vermeidbares Mindestmaß. So werden z.B. Begrünungsmaßnahmen an den Lärmschutzwänden vorgesehen, um deren optisches Erscheinungsbild besser an die Umgebung – auch von Baudenkmälern – anzupassen. Außerdem ist der Vorhabenträger ausweislich seiner Stellungnahme vom 31.03.2014 bereit, sich noch weitergehend wegen Gestaltungsmaßnahmen mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.

Die denkmalschutzrechtlichen Belange werden im Ergebnis von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend gewahrt angesehen.

B.4.3.16 Oberleitungsmasten

Soweit die Stadt Oldenburg in dem Anhörungsverfahren kritisiert, dass das Ortsbild auch durch die geplanten Oberleitungsmasten beeinträchtigt wird, verkennt dies die Planfeststellungsbehörde keineswegs. Jedoch werden die Masten an einem bereits vorhandenen und damit die Umgebung vorprägenden Verkehrsweg errichtet, so dass sich die Beeinträchtigung in einem Rahmen bewegt, der von der Planfeststellungsbehörde nicht als unzumutbar eingeordnet wird. Zudem wirken sich die geplanten Maßnahmen zur besseren Einbindung des Schienenwegs in das Ortsbild (Begrünung und Wahl geeigneter Farben und Materialen für Lärmschutzwände, optional auch Gabionen) auch auf die direkt am Schienenweg befindlichen Oberleitungsmasten aus. Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen (Email an die Planfeststellungsbehörde vom 21.05.2019) der Stadt Oldenburg in einem Abstimmungsgespräch am 27.04.2016 zugesagt, im Regelfall Gitterflachmasten zu verwenden. Ausgenommen sind dabei Sonderfälle wie unter anderem Maste mit Mehrgleisausleger und in die LSW integrierten Maste.
Die Vorhabenträgerin sagt ebenfalls zu, im Rahmen der Ausführungsplanung für die Masten eine Farbe aus der DB-Farbtonkarte nach Vorgabe der Stadt Oldenburg auszuwählen.

B.4.3.17 Sonstiges (u.a. Naherholung, Tourismus, Pferdemarktbrücke)

Im Folgenden wird die zusammenfassende Darstellung der Stellungnahmen zu den im Anhörungsverfahren weiteren angesprochenen Themen wie der Naherholung, Tourismus und Lebensqualität durch die Anhörungsbehörde dargestellt sowie die Erwiderung der Vorhabenträgerin hierzu:

Es wird insbesondere befürchtet, dass ein massiver Verlust vorhandener Erholungsflächen im Stadtgebiet Oldenburgs drohe, insbesondere mit Blick auf das

Fällen alten Baumbestandes, wie etwa hundertjähriger Eichen. Auch würde der Erholungswert der Außenanlagen fehlender Tier- und Vogelwelt erheblich beeinträchtigt, weil Lärm, Erschütterungen und Kahlschlag die Tierwelt vertreiben, zumindest aber stark zurückdrängen würden.
Private Gärten, in denen man üblicherweise Zeit verbringe, um sich zu erholen, entweder durch Ausruhen oder Gartenarbeiten, könnten während der Baumaßnahme und auch anschließend nicht mehr hierfür genutzt werden. Bei der Anwendung von Lärmpegeln gelte offensichtlich nur der öffentliche Naherholungsraum als Wohnumfeld, auf Privatgrundstücke, insbesondere Gärten hingegen würden die Immissionsschutzwerte jedoch nicht angewendet. Zahlreiche Gemeinden würden die DIN 18005 auf Privatgärten anwenden. Ferner wird die Besorgnis geäußert, dass gut besuchte Naherholungsgebiete, wie etwa der Bürgerfelder Teich oder der Wald „Großer Bürgerbusch“ durch Lärm und andere Faktoren sehr beeinträchtigt würden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Themen „Eingriffe in den Gehölzbestand“, Bauzeit und Lebensqualität nicht Gegenstand der Neuauslegung waren, sondern schon im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt wurden. Zur Befürchtung der Zurückdrängung von Tier- und Vogelwert aus den Außenanlagen erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Stadtfauna allgemein tolerant gegenüber Störungen sei und daher mit einer relevanten Veränderung der Artengemeinschaft nicht gerechnet werden müsse.
Ferner erklärt die Vorhabenträgerin, dass Privatgärten nicht als Wohnumfeld berücksichtigt würden, weil sie nicht öffentlich zugänglich seien und somit nur für den einzelnen Bewohner, nicht jedoch für die Allgemeinheit eine Bedeutung aufwiesen. Im Übrigen befasse sich die DIN 18005 mit dem „Schallschutz im Städtebau“ und sei daher zwar für gemeindliche Planungen, nicht jedoch im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren anwendbar. Hinsichtlich der Naherholungsgebiete, insbesondere des Bürgerfelder Teichs oder des Walds „Großer Bürgerbusch“, merkt die Vorhabenträgerin an, dass es hier zwar zu Veränderungen kommen werde, aufgrund des Einsatzes von Lärmschutzwänden aber die Funktion der Naherholungsgebiete erhalten bleiben werde.

Aus der Perspektive der Anhörungsbehörde sind die Belange der privaten Einwender zwar verständlich, jedoch wurden sie von der Vorhabenträgerin hinreichend gewürdigt. Den meisten Rügen liegen Fragen der „Lebensqualität“ zugrunde, die jedoch schon gar nicht objektivierbar sind. So stellt auch das

Bundesverwaltungsgericht klar, dass „Lebensqualität“ keinen rechtlich geschützten privaten Belang darstellt (BVerwG, Urt. v. 08.07.1998, Az.: 11 A 30/97).

Dieser Einschätzung der Anhörungsbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Ergänzend sei hier auch noch einmal darauf hingewiesen, dass sich der Eisenbahnverkehr im Bereich des PFA 1 nach der Prognose 2030 im Rahmen dessen bewegt, was ohnehin - auch bei einem Hinwegdenken der verfahrensgegenständlichen Planung - auf der Strecke abgewickelt werden kann. Die Beeinträchtigung einer Lebensqualität im Sinne der Einwendungen resultiert daher jedenfalls nicht aus dem hier zu beurteilenden Planvorhaben. Eher im Gegenteil dürfte durch den umfassend geplanten aktiven Lärmschutz insgesamt unter dem Aspekt des Schienenverkehrslärms jedenfalls eine Verbesserung derjenigen Situation verbunden sein, die zukünftig ohne Realisierung des Vorhabens vorzufinden wäre. Die angesprochenen Eingriffe in Natur- und Landschaft wiederum werden nach den einschlägigen naturschutzrechtlichen Vorschriften kompensiert, so dass hier ebenfalls Einschnitte in eine Lebensqualität im Sinne der Einwendungen als ausreichend ausgeglichen anzusehen sind.

Soweit die Pferdemarktbrücke Gegenstand verschiedentlicher Kritik ist (Stichworte: Überprüfung der Statik, Lärmschutz) ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Pferdemarktbrücke keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen nach sich ziehen würde. Die Eisenbahnstrecke im Bereich der Pferdemarktbrücke ist bereits elektrifiziert. Auch zieht das Vorhaben keine Steigerung der Zugzahlen nach sich (siehe dazu unter Pkt. B.4.2.), die es möglicherweise erforderlich machen würde, daraus entstehende Konflikte auch im Bereich der Brücke in den Blick der Planfeststellung zu nehmen. Auch hier verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass gegenüber dem aktuellen Ist-Zustand die Zugzahlen zukünftig ansteigen werden – dies jedoch im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung und ohne Ursachenzusammenhang mit dem Planvorhaben. Die genannten Kritikpunkte müssen daher in der vorliegenden Planfeststellung nicht aufgenommen werden.

B.4.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Im Folgenden wird aus Gründen der Verfahrensökonomie auch für die Darstellung des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens bezüglich der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange auf die in der landesbehördlichen Stellungnahme verwendeten und der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellten Formulierungen der

Anhörungsbehörde zurückgegriffen, soweit die Planfeststellungsbehörde nach deren Prüfung zu dem Ergebnis gekommen ist, dass dies möglich ist. Die abschließende rechtliche Würdigung des jeweiligen Vorbringens erfolgt jeweils durch die Planfeststellungsbehörde.

B.4.4.1 Gemeinde Rastede

Nach Ansicht der Gemeinde Rastede liegt eine *fehlerhafte Bekanntmachung* vor. Die Offenlage der Planunterlagen müsse den Anforderungen des Art. 6 der Aarhus-Konvention vom 25.06.1998 entsprechen. Dies erfordere Angaben darüber, welche Informationen über die Umwelt verfügbar seien.

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Einwendung berufe sich auf das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.07.2013. Dieses sei zu § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB ergangen. In dieser Norm sei das genannte Erfordernis ausdrücklich geregelt. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB verpflichte die Gemeinden daher nach der Rechtsprechung, die in den vorhandenen Stellungnahmen und Unterlagen behandelten Umweltthemen nach Themenblöcken zusammenzufassen und diese in der Auslegungsbekanntmachung schlagwortartig zu charakterisieren. Mangels spezialgesetzlicher Regelung im AEG sei diese Rechtsprechung nicht auf die eisenbahnrechtliche Planfeststellung übertragbar.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wurden alle gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt und die Bekanntmachungen entsprechen dem geltenden nationalen wie auch dem europäischen Recht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des Vorhabenträgers sowie der Anhörungsbehörde an.

Weiter sollten die Pläne nach Ansicht der Gemeinde Rastede dahingehend geändert werden, dass die Ortslage Neusüdende besser geschützt wird; *der bisher in der Planung vorgesehene Schutz der Ortslage Neusüdende sei unzureichend*. Der Schienenbonus müsse wegfallen. Durch eine in Planung befindlich Wohnbebauung in südliche Ortslage müsste ohne zusätzlichen Aufwand der Gemeinde Schallschutz ermöglicht werden. Dies sei vorrangig durch aktive oder auch passive Schallschutzmaßnahmen und ggf. durch Prüfung von Alternativen sicherzustellen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven im PFA 1 gemäß der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt wurde. Durch die vorgesehene Errichtung von Schallschutzwänden und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen würden Schallimmissionen so weit reduziert, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Damit seien die gesetzlichen Vorgaben eingehalten.(Zum Schienenbonus und zur geplanten Wohnbebauung siehe unten).
Die Anhörungsbehörde folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin, dass der Bereich Neusüdende in dem Schalltechnischen Gutachten ausreichend abgedeckt wird. Dem folgt auch die Planfeststellungsbehörde.

Die Gemeinde Rastede sieht eine unzulässige Anwendung des Schienenbonus bei dem Vorhaben. Nach neuester gesetzlicher Regelung bestehe die Möglichkeit, den Schienenbonus bereits dann nicht mehr anzuwenden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Im Hinblick auf die erheblichen Sonderlasten, die durch den Ausbau des Jade-Weser-Ports von den Anwohnern auch im Streckabschnitt 1 zu tragen seien, sei ein Verzicht auf den Schienenbonus hier geboten. Der in § 43 BImSchG angelegte Ermessensspielraum schrumpfe daher aus den vom BVerwG dargelegten Gründen auf null.
Die Vorhabenträgerin erläutert, dass der Gesetzgeber durch die Änderung des § 43 BImSchG den bei der Berechnung von Schienenverkehrslärm geltenden sogenannten Schienenbonus zwar mit Wirkung zum 01.01.2015 für zukünftige Vorhaben abgeschafft habe. Nach der ausdrücklichen Regelung in § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG i. V. m. § 73 Abs. 5 S. 1 VwVfG sei der Schienenbonus jedoch dann weiterhin anzuwenden, wenn für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren eröffnet sei und die Auslegung des Plans bereits vor dem 01.01.2015 ortsüblich bekannt gemacht wurde. Dies sei für den PFA 1 der Fall, sodass der Schienenbonus berücksichtigt werden dürfe. Für eine „Ermessensreduzierung auf „Null“ gäbe es keine Anhaltspunkte.
Die Anhörungsbehörde folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin, sodass der Schienenbonus noch bei allen Verfahren, deren öffentliche Auslegung vor dem 01.01.2015 bekanntgemacht wurde, anzuwenden war.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an.
Die Gemeinde Rastede plane, die Ortslage Neusüdende in südlicher Richtung zu erweitern. Für die Bauleitplanung müsse die planende Gemeinde bei der Ausweisung von Wohnbauflächen grundsätzlich die Werte einhalten, die für solche Gebiete gelten und im Bereich von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) bzw. 45 dB(A) nachts liegen. Eine Fachplanungsbonus oder gar einen Schienenbonus könne die Gemeinde in der Bauleitplanung nicht für sich in Anspruch nehmen. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen seien daher entsprechend zu verstärken. Gleichwertig dazu sei zu prüfen, ob im Anschluss an die Ausführungen unter 3.1.1 des Erläuterungsberichts (S. 29, 30) nicht andere Varianten in Aussicht zu nehmen seien.

Die Gemeinde Rastede sei zwar nicht gegen den Ausbau des Jade-Weser-Ports und eine entsprechende Ertüchtigung der Hinterlandanbindung. Es müsse aber gewährleistet werden, dass die Anwohner der Bahnstrecke hierdurch nicht unzumutbar belastet würden.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die behauptete „in Planung befindliche Wohnbebauung“ keinen besonderen Schutz genieße. Dies folge bereits daraus, dass nach der ständigen Rechtsprechung eine Gemeinde mit eigenen Planungen eine Fachplanung grundsätzlich nur abwehren könne, wenn ihre eigene Planung hinreichend konkret und verfestigt sei (vgl. BVerwGE 100, 388, 394 mit weiteren Nachweisen). Ebenso entspreche es der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass, wenn Fachplanung und Bauleitplanung konkurrieren, diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen hätte, die den zeitlichen Vorrang genieße. Entscheidend sei danach, welche Planung – das Fachplanungsvorhaben oder die gemeindliche Bauleitplanung – zuerst einen hinreichenden Grad der Konkretisierung und Verfestigung erreicht habe. Für die Fachplanung trete eine solche Verfestigung mit der Auslegung der Planunterlagen im Anhörungsverfahren ein. Entsprechendes gelte im Grundsatz für die Konkretisierung gemeindlicher Planungsvorstellungen. So sei geklärt, dass ein hinreichender Grad der Konkretisierung, der eine weitgehend sichere Erwartung der Verwirklichung der Planung rechtfertige, bereits dann erreicht sei, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen worden sei, aber bereits ein Anhörungsverfahren stattgefunden habe. Da es noch nicht einmal einen Gemeinderatsbeschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das genannte Wohngebiet gebe, setze sich das Eisenbahnvorhaben vorliegend durch (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.08.1997, Az. 11 A 18.96, juris, Rn. 33).

Die Anhörungsbehörde folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an.

In der zweiten Auslegung war die Stellungnahme der Gemeinde Rastede wortgleich mit der Stellungnahme in der ersten Auslegung. Insoweit ist keine andere oder weitergehende Entscheidung bzw. Ergänzung erforderlich.

B.4.4.2 Landkreis Ammerland

Der Landkreis Ammerland schließt sich der Stellungnahme der Gemeinde Rastede vom 02.04.2014 (Az.: 3-11) an.

Ergänzend hat der Landkreis Ammerland aus naturschutzrechtlicher Sicht folgende Anregungen und Bedenken.

Im Streckenabschnitt zwischen Stadtgrenze und Grafestraße grenze die geplante Trasse an das Landschaftsschutzgebiet LSG WST 82 „Kulturlandschaft an der Wahnbäke“. Sofern die Verbotsnormen des Landschaftsschutzgebietes nach § 5 der Verordnung vom 06.07.2000 hinsichtlich der Veränderung der Oberflächengestalt durch Aufschüttungen bzw. Beseitigungen von Flurgehölzen betroffen seien, werde eine Befreiung gemäß § 9 i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

Die Vorhabenträgerin stimmt zu, die genannten Verbotsnormen zu beachten. Sie bedanke sich für die in Aussicht gestellte Befreiung. Die Hinweise werden beachtet.

Der Landkreis Ammerland weist darauf hin, dass, sofern geschützte Landschaftsbestandteile von der Planung betroffen seien, eine Befreiung gemäß § 9 i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt werde. Sollte die Neuanlage von Wallhecken als Kompensationsmaßnahme im Landkreis Ammerland im Rahmen des Wallheckensanierungsprogramms der Naturschutzstiftung Ammerland durchgeführt werden, sei hierfür eine Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem Landkreis Ammerland zu schließen, wonach der Landkreis Ammerland sich verpflichtet, die erforderliche Kompensation gegen ein Entgelt von 35€ pro laufendem Meter Wallheckensanierung zu übernehmen.

Die Vorhabenträgerin bedankt sich dafür, dass die Befreiung in Aussicht gestellt werde. Die Hinweise werden beachtet. Eine vertragliche Vereinbarung zur Wallheckensanierung werde bei Bedarf im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen.

Laut des Landkreises Ammerland berühre die Bahntrasse in Neusüdende eine Waldfläche. Sofern eine Waldumwandlung nach § 8 NWaldLG erforderlich sei, werde diese in Aussicht gestellt. Für die Ersatzmaßnahme E 12 sei eine Vereinbarung zwischen der DB Netze AG und den Niedersächsischen Landesforsten zu schließen, wonach die Forstverwaltung sich verpflichtet die Kompensationsmaßnahmen zu übernehmen. Die Inhalte der Vereinbarung sind mit der Unteren Naturschutzbehörden / Waldbehörde des Landkreises Friesland und des Landkreises Ammerland abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin bedankt sich dafür, dass die Zustimmung zur Waldumwandlung in Aussicht gestellt werde. Die Hinweise werden beachtet. Eine vertragliche Vereinbarung mit den Niedersächsischen Landesforsten zum Maßnahmenkomplex Horstbüsche (E 12) werde in Abstimmung mit dem Landkreis Friesland im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen seien die erforderlichen Fällarbeiten aus Sicht des Landkreises Ammerland unbedingt auf den Zeitraum zwischen dem 1. Oktober und 28/29. Februar zu beschränken.

Die erhobene Forderung entspricht den Regelungen des § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG. Die Hinweise werden von der Vorhabenträgerin beachtet.

Für die Tierarten Mäusebussard, Rabenkrähe, Dohle und Elster bzw. auch für die Umsiedlung von besonders geschützten Ameisenarten sei laut des Landkreises Ammerland eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG erforderlich, die ebenfalls erteilt werde.

Die Vorhabenträgerin bedankt sich dafür, dass die Ausnahmegenehmigung in Aussicht gestellt werde. Die Hinweise werden beachtet.

Von der Jägerschaft Ammerland wurde als anerkannter Naturschutzverband drauf hingewiesen, dass durch die geplanten Lärmschutzwände beidseitig der Bahntrasse angestammte Wildwechsel unterbrochen werden. Zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und Verminderung der Isolationswirkungen seien entsprechende Vorkehrungen zu prüfen und vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin wird Kontakt mit dem Einwender aufnehmen und die konkrete Problemstellung prüfen. Grundsätzlich erlauben die Lücken in den Schallschutzwänden an den BÜ Grafestraße (km 7,9) und BÜ Neusüdender Straße (km 8,6) einen Wildwechsel. Darüber hinaus bestehe dann ab km 8,8 bis zur Autobahn ein 1km langer unverbauter Abschnitt (keine LSW, keine Gebäude oder sonstige technische Hindernisse), der ebenfalls einen ungestörten Wildwechsel zulässt. Zusätzliche Lücken in der bahnrechten SSW südlich des BÜ Grafestraße seien nicht zu realisieren, da die Minderung des Schallschutzes zu viele Anwohner betrifft (z.B. Wohngebiet am Koopmannweg). Gesonderte Unterführungen kämen aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht in Frage (Bau- und Unterhaltungskosten).

Die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Ammerland merkt an, dass im Fall von archäologischen Funden das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Oldenburg, unverzüglich zu informieren und der erforderliche Zeitraum für die fachgerechte Bearbeitung einzuräumen sei.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis im Zuge der Bauausführung zu beachten

Die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen wird von Seiten der Anhörungsbehörde empfohlen. Aufgrund der Stellungnahme vom 13.04.2017 wird empfohlen, eine ökologische Baubegleitung anzuordnen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Ansicht bzw. Empfehlung der Anhörungsbehörde – eine ökologische Bauüberwachung ist in den Auflagen dieses Beschlusses aufgenommen worden.

B.4.4.3 Gemeinde Wiefelstede

Die Gemeinde Wiefelstede hat grundsätzlich gegen das Vorhaben keine Bedenken, weist jedoch darauf hin, dass der Bau der Eisenbahnüberführung an der Alexanderstraße, unter Aufrechterhaltung des ÖPNV-Straßenverkehrs (Linie 330) durchzuführen sei, damit für die Gemeinde Wiefelstede weiterhin eine ÖPNV-Anbindung an die Stadt OL gegeben sei.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

B.4.4.4 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das LBEG weist auf die Unternehmen EWE Netz GmbH und Gastransport Nord GmbH hin, welche im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe erdverlegte Hochdruckleitungen besitzen und deshalb zu beteiligen seien. Bei diesen Leitungen sei je ein Schutzstreifen zu beachten, welche von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs frei zu halten sei.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Die genannten Unternehmen wurden von der Anhörungsbehörde am Verfahren beteiligt.

B.4.4.5 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN)

Das LGLN erklärt, dass eine Luftbildauswertung auch für Behörden kostenpflichtig sei. Sollte eine Luftbildausführung durchgeführt werden, wird um eine entsprechende schriftliche Auftragserteilung erbeten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise werden beachtet. Eine Abfrage zu möglichen Kampfmitteln wurde im Rahmen des Projektes bereits im Jahr 2009 durchgeführt. Die weitere Vorgehensweise werde derzeit mit zugelassenen Firmen abgestimmt.

B.4.4.6 Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr – GB Oldenburg

Die NLStBV – GB Oldenburg habe keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Bauvorhaben, gibt aber Folgendes zu beachten:

Grundsätzlich seien alle baulichen Veränderungen im Bereich des Brückenbauwerkes der BAB 293 zunächst mit der NLStBV – OL abzustimmen. Es seien die statischen Nachweise und die Ausführungsunterlagen in Papierform vorzulegen. Die abgestimmten Ausführungsunterlagen und statischen Nachweise würden Bestandteil der gemäß § 5 EKrG erforderlichen Kreuzungsvereinbarung. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Die vorgelegte Planung wurde

am 26.02.2013 mit dem NLStBV abgestimmt. Auch in der weiterführenden Planung und der Ausführung werde die NLStBV mit eingebunden.

Sofern für die unter Punkt 1 beschriebenen Bauarbeiten eine Bauausführung von der BAB 293 aus geplant sei, werde darauf verwiesen, dass zum Betreten der A 293 bei der NLStBV – OL eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen sei. Detaillierte Festlegungen über den Zeitraum der Bauausführung sowie den benötigten Umfang der Sperrung von Fahrstreifen oder Standstreifen seien der NLStBV – OL rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die Bauarbeiten im Zuge der BA 293 seien nur mit einer Verkehrssicherung eines fachkundigen Verkehrssicherungsunternehmens durchführbar.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

An der höhengleichen Kreuzung der K 135 komme es durch die Zunahme des Schienenverkehrs zur Erhöhung der Schließzeiten des Bahnübergangs. Die hiermit verbundenen Auswirkungen auf den Straßenverkehr sollten durch eine verkehrstechnische Untersuchung dargelegt werden. Die Verkehrsuntersuchung, die die NLStBV – OL bereits in der Stellungnahme zum Scoping-Termin gefordert hätte, liege noch nicht vor. Es könne daher nicht beurteilt werden, ob über die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten baulichen Maßnahmen hinaus, noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden. Die NLStBV – OL behalte sich nach Vorlage der verkehrstechnischen Untersuchung eine ergänzende Stellungnahme vor.

Es wurde u.a. eine Verkehrsuntersuchung für den Bahnübergang Neusüdenderstraße (K135) durchgeführt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Unterlagen der NLStBV zur Verfügung zu stellen.

Laut NLStBV – OL sei es erforderlich, für jede zu ändernde Kreuzung mit dem klassifizierten Straßennetz eine Kreuzungsvereinbarung mit dem Baulastträger der jeweiligen Straße abzuschließen. Bei der Detailplanung seien die Standorte der Masten im Bereich der höhengleichen Kreuzungen mit der NLStBV – OL abzustimmen. Während des Baues sei der Verkehr im Zuge der Kreisstraße 135 möglichst aufrecht zu erhalten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Für Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnen im Geschäftsbereich Oldenburg wurden bisher keine dinglichen Eintragungen im Grundbuch vorgenommen. Nach Auffassung der NLStBV – OL könne auch für diese Bahnkreuzungen im Bereich von Straßenflächen darauf verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die dingliche Sicherung einer Aufwuchsbeschränkungszone zum Schutz der Oberleitung an der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven bisher noch in keinem Fall im Grundbuch eingetragen wurde, da die

Elektrifizierung erst in einigen Jahren umgesetzt werden solle. Im Regelfall sei eine dingliche Sicherung erforderlich, um die Aufwuchsbeschränkung dauerhaft und unabhängig vom jeweiligen Grundstückseigentümer sicherzustellen, also hier z.B. für den fiktiven Fall einer Privatisierung der Autobahnen. Alternativ wäre jedoch eine entsprechende Vereinbarung mit dem NLStBV – OL diskutabel, in der die Aufwuchsbeschränkung und etwaige Haftungsfragen geregelt würden.

Entlang der A 293 seien die Bestimmungen des § 9 Abs. 1 FStrG (Bauverbotszone) zu beachten. Diese Vorgabe gelte auch für eine vorübergehende Inanspruchnahme als Lagerplatz, für Baustelleneinrichtungen o. ä. ausgewiesenen Flächen. Sofern diese Flächen für die Baudurchführung benötigt werden, sei hierfür rechtzeitig vor Baubeginn der Antrag auf eine Ausnahme vom Anbauverbot bei der NLStBV – OL zu stellen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Gegen die 4 m hohe Lärmschutzwand in der Bauverbotszone würden grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Die Planung der LSW im Bereich der Wiederlagerwand des Brückenbauwerks der BAB 293 sei jedoch mit der NLStBV – OL einvernehmlich abzustimmen. Der NLStBV – OL seien detaillierte Unterlagen vorzulegen, die Bestandteil der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Die weiteren Planungen würden mit der NLStBV – OL abgestimmt.

An der Kreisstraße 135 gelten außerhalb festgesetzter Ortsdurchfahrten die Bestimmungen des § 24 Abs. 1 NStrG. Nach Satz 2 bestehe für bauliche Anlagen, die über Zufahrten direkt an eine Kreisstraße angeschlossen werden sollten, ein Anbauverbot. Baustellen sollten daher möglichst über vorhandene öffentliche Straßen / Gemeindestraßen erschlossen werden. Soweit in Ausnahmefällen Baustellenzufahrten an klassifizierten Straßen angelegt werden müssten, werde um rechtzeitige Abstimmung gebeten. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der in Aussicht genommenen Zufahrten zur K 135 treffe der Träger der Straßenbaulast. Es sei daher ein Antrag auf Sondernutzungserlaubnis beim Landkreis Ammerland zu stellen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Die NLStBV – OL sei nicht damit einverstanden, dass nach dem Bauwerksverzeichnis, Anlage 4, Seite 39, die Verlegung der Bahnseitenwege in Quadrant I und IV geplant sei und dem Landkreis Ammerland die Unterhaltung des Seitenweges in Quadrant IV übertragen werden solle. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter Punkt 8 obliege dem Antragsteller der Sondernutzungserlaubnis die Unterhaltung der Zufahrt des Bahnseitenweges.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Einmündungen der Seitenwege auf die K 135 östlich des Bahnübergangs „Neusüdender Straße“ aufgrund sicherheitsrelevanter Vorschriften vom Bahnübergang abgerückt würden. Der Weg in Quadrant IV sei die Zufahrt zu einem Wohngebäude nördlich der K 135. Dieser Weg sei bisher in Privateigentum und sollte es auch künftig bleiben. Der Eintrag „Landkreis Ammerland“ als „künftiger Unter / Erhaltungspflichtiger“ sei daher im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 506 nicht korrekt und werde in „privat“ geändert.

B.4.4.7 Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr – GB 4

Kreuzung mit A 29

Aus Sicht der NLStBV – GB 4 würden die Streckenfernmeldekabel im Zuge der Gleissanierungen über das BAB-Brückenwerk geführt. Es gebe jedoch keine Berührungspunkte zu geplanten Maßnahme.

Kreuzung mit A 293

Außerdem werde die Bahnanlage mit einem Kabelschutzrohr gekreuzt. Fahrleitungsmasten sollten außerhalb des Kreuzungsbereiches aufgestellt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Es sei bereits Kontakt bezüglich möglicher Arbeiten an den kreuzenden Leitungen aufgenommen worden.

B.4.4.8 Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Neuenburg

Das Forstamt Neuenburg weist darauf hin, dass nach dem Erläuterungsbericht der verfahrensgegenständlichen Planunterlagen bau- und anlagebedingt Wald verloren gehe (Konflikte KP 1.1 und KP 2.3) und damit auch die in § 1 Nr. 1 NWaldLG genannten Waldfunktionen. Dies stelle eine genehmigungspflichtige Waldumwandlung i. S. des§ 8 NWaldLG dar. Werde Wald in Anspruch genommen, also umgewandelt und in eine andere Nutzung überführt, sei der damit verbundene Funktionsverlust des Waldes gemäß den Vorgaben des NWaldLG durch eine Ersatzaufforstung zu kompensieren. Die Ersatzfläche müsse gem. § 8 Abs. 4 NWaldLG mindestens den gleichen Flächenumfang wie die umzuwandelnde Waldfläche besitzen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine konkrete Flächenzuordnung anhand der Stellungnahme nicht möglich sei. Grundsätzlich lasse sich der Einwendung folgendes erwidern: Der Konflikt KP 2.3 beziehe sich auf anlagebedingte Verluste von Wallhecken. Zu einem Verlust von Waldbiotopen durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen komme es nicht. Der Konflikt KP 1.1 beziehe sich auf die baubedingten Verluste von Gehölzbiotopen. Insofern es sich bei den Gehölztypen um Wald handeln sollte, würden die entsprechenden Flächen nach Abschluss der

Baumaßnahme mit einheimischen Gehölzen mit dem Entwicklungsziel „Wald“ bepflanzt. Der Umfang der Gehölzpflanzungen entspreche dem Umfang der Gehölzverluste (Kompensationsverhältnis 1:1). Damit sei den Vorgaben des NWaldLG Genüge getan.

Weiter erklärt das Forstamt, dass mit den Maßnahmen Nr. A2, A10, E3, E11 und E12 in der Anlage 12.4 eine Ersatzaufforstung i. S. d. § 8 NWaldLG nicht vorgesehen sei, aber mindestens der Umfang, in dem der Wald für den Streckenausbau in Anspruch genommen werde, nach den Vorgaben des NWaldLG und des Forstvermehrungsgutgesetzes noch zu berücksichtigen sei.

Die Vorhabenträgerin begründe die Notwendigkeit der beschriebenen Maßnahmen mit Gehölzverlusten. Die Begrifflichkeit „Gebüsche, Hecken, Wald“ der Maßnahme A10 beziehe sich auf das Entwicklungsziel der Maßnahme, nicht auf das vom Eingriff betroffene Biotop. Wie bereits erläutert, fände eine Ersatzaufforstung auf den bauzeitlich beanspruchten Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme statt. Eine zusätzliche Ersatzaufforstung sei demnach nicht erforderlich.

B.4.4.9 Landwirtschaftkammer Niedersachsen – Bezirksstelle Oldenburg-Nord

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstellen Oldenburg-Nord hat gegen das geplante Bauvorhaben keine Bedenken, solange die folgenden Hinweise und Voraussetzungen erfüllt werden.

Bei der Gestaltung der Überführungen bzw. der Bauwerke, die für den landwirtschaftlichen Verkehr relevant seien, sei die einwandfreie Querung auch durch großer Fahrzeuge und Gespanne zu gewährleisten. Insbesondere bei der Veränderung von auch landwirtschaftlich genutzten Bahnübergängen, gehe die Landwirtschaftskammer davon aus, dass mit den Anliegern und Bewirtschaftern Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung besteht.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Außerdem seien aus Sicht der Landwirtschaftskammer die für die Trasse und die Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu entschädigen oder landwirtschaftliche Ersatzflächen zu beschaffen. Während und nach der Bauphase seien Beeinträchtigungen des Wirtschaftswegenetzes mit den Betroffenen zu regeln. Die Kosten aller Maßnahmen, die zu einer Behebung oder einem Ausgleich der durch den Bau verursachten Schäden beitragen, seien durch den Unternehmensträger zu übernehmen. Dies gelte für die Rekultivierung der verdichteten Böden auf den Arbeitsflächen bzw. Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Trasse sowie für die Wiederherstellung des Gewässernetzes. Zeitweise in Anspruch genommene Flächen

seien in dem ursprünglichen Zustand wieder herzurichten. Eine Beratung hierzu werde von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen angeboten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Die Landwirtschaftskammer stellt klar, dass die Baustelleneinrichtungsflächen nördlich der Neusüdender Straße ein erheblicher Flächenbedarf festzustellen sei. Hier sei eine intensive Abstimmung mit den Landeigentümern und den derzeitigen Nutzern unabdingbar. Es seien einvernehmliche Lösungen vor dem Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren zwischen der DB und Betroffenen notwendig.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Zur Flächeninanspruchnahme würden zeitnah Abstimmungstermine mit den betroffenen Eigentümern/Pächtern anberaumt. Das Einvernehmen mit den Eigentümern/Bewirtschaftern werde hergestellt.

Die Landwirtschaftskammer weist darauf hin, dass alle weiteren wirtschaftlichen Nachteile, Schäden und Folgeschäden, die im Zusammenhang mit dem Bau, dem Betrieb und der Unterhaltung dem Grundstückseigentümer bzw. dem Nutzungsberechtigten entstehen, im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu entschädigen seien. Die Regelung von Aufwuchsschäden auf landwirtschaftlichen Nutzflächen habe vor Baubeginn zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Bei den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen betreffen, gehe die Landwirtschaftskammer davon aus, dass mit den derzeitigen Eigentümern und Bewirtschaftern Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahme bestehen. Die geplanten Maßnahmen zur Wallheckenentwicklung werden ausdrücklich begrüßt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, das Einvernehmen mit den Eigentümern/Bewirtschaftern herzustellen.

Die Landwirtschaftskammer betrachte aus landwirtschaftlicher fachlicher Sicht die Überlegungen einer alternativen Trassenführung zur Entlastung des Stadtgebietes Oldenburgs kritisch, da Streckenalternativen zu Flächenverlusten und negative Auswirkungen auf die Agrarstruktur führen.

Die Vorhabenträgerin stimme dieser Aussage zu.

Die Aufnahme von seitens der Anhörungsbehörde empfohlener Nebenbestimmungen erübrigt sich, denn die angesprochenen Fragen regeln sich bereits durch allgemeingültige rechtliche Regelungen in und zum Fachplanungsrecht bzw. Entschädigungsrecht.

B.4.4.10 Nordwest Bahn GmbH

Die NordWestBahn meldet Bedenken zur gewählten Art des Gesamtverfahrens an, die über Einwendungen zu einem einzelnen Planfeststellungsabschnitt hinausgehen. Das gründe sich in den Erfahrungen aus den letzten Jahren und den Erläuterungen der DB Netz AG aus vorherigen Terminen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Bundesverwaltungsgericht die Abschnittsbildung für Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven in seinem Urteil vom 21.11.2013 (Az. 7 A 28.12, juris, Rn. 39 f.) bestätigt. Die Kläger beanstanden letztlich der Sache nach die Reihenfolge der Planung und Realisierung des Bauvorhabens in den verschiedenen Abschnitten. Willkürliche oder ansonsten rechtliche recht nicht tragfähige Überlegungen seien aber auch insoweit nicht ersichtlich. Insbesondere durfte das Eisenbahn-Bundesamt die Dringlichkeit des Ausbaus der verschiedenen Streckenabschnitte bewerten und in seine Erwägungen einstellen. Dabei leuchte der Vorhabenträgerin unmittelbar ein, dass der mit einer völligen Streckensperrung verbundene Ausbau der eingleisigen Abschnitte vor der geplanten Eröffnung des Jade-Weser-Ports abgeschlossen werden sollte. Die Verzögerung der Planungen in Oldenburg werde ebenfalls nachvollziehbar belegt. Schließlich sei, wie bereits zur Auslegung der Planunterlagen dargelegt, mit der Abschnittsbildung die Bewältigung der Lärmproblematik auf erst später zu realisierenden Planungsabschnitten nicht ausgeblendet.

Die NordWestBahn befürchtet, dass ihre Belange nur als „Nebenbelang“ aufgenommen und nicht entsprechend gewürdigt würden.

Die Vorhabenträgerin widerspricht dieser Befürchtung. Der Betroffenheit der NordWestBahn durch die Baumaßnahme sei sich die Vorhabenträgerin bewusst. Dies gelte sowohl bzgl. der Belastungen im einzelnen Planfeststellungsabschnitt als auch bzgl. der abschnittübergreifenden Gesamtbelastung. Das Interesse der NordWestBahn werde nicht als „Nebenbelang“ gewertet, sondern mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung gestellt.

Unterlagen Planfeststellungsabschnitt 1

Die NordWestBahn kritisiert die unschlüssigen Streckensperrungen. Begriffe wie „kurze Vollsperrungen“ würden im Erläuterungsbericht nicht näher erläutert, sodass die Auswirkungsprognose der geplanten Maßnahme für die NordWestBahn unbekannt, nicht ermittelbar oder verschwiegen sei. Die Bestimmungen der endgültigen Baulogistik könnten nicht auf die Zeit dem Planfeststellungsverfahren verlagert werden. Die Sperrungen sollten daher genau zu konkretisieren sein, wenn man eine Genehmigung beantrage.

Die NordWestBahn fordert die DB Netz AG auf, vor einer Entscheidung über den Planfeststellungsantrag die tatsächliche Dauer der angekündigten Komplettsperrrungen ebenso zu benennen wie betriebliche Einschränkungen, die gerade noch nicht Komplettsperrungen seien. Dabei müsse die Bahn nachweisen, dass sie bestmöglich versucht habe, betriebliche Einschränkungen zu vermeiden, und dort, wo das nicht möglich sei, die Kompensationsmaßnahmen anzubieten.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass im Zuge der Bauarbeiten Betriebseinschränkungen unvermeidlich seien. Der Vorhabenträgerin sei bewusst, dass hiervon sowohl die NordWestBahn als auch die die Eisenbahn nutzenden Fahrgäste betroffen seien. Deshalb werde im Rahmen eines sinnvollen und zumutbaren Baudurchführungs- und Baulogistikkonzepts alles unternommen, um die Betriebseinschränkungen so gering wie möglich zu halten. Die NordWestBahn werde über den konkreten Bauablauf und die unvermeidlichen Betriebseinschränkungen durch die Vorhabenträgerin informiert.

Weiter erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie gerade das Interesse der NordWestBahn sehr wohl berücksichtigt habe. Der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb der NordWestBahn mit seinem Eisenbahnbetrieb auf der Strecke 1522 sei ein wesentlicher Grund dafür, dass die Vorhabenträgerin Streckensperrungen „nur für Stunden oder wenige Tage“ geplant habe. Eine weitere Konkretisierung im Planfeststellungsverfahren sei nicht möglich. Eine detaillierte Planung sei erst nach der Vergabe in Zusammenarbeit mit den Bauunternehmen möglich. Die Vorhabenträgerin halte die Belastungen für die NordWestBahn, die von dem Ausbau der Strecke auch profitiere, auch in einer Gesamtschau für zumutbar. Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde werde in seinem Beschluss darüber zu befinden haben, ob diese Sichtweise zutreffend sei.

Die NordWestBahn bemängelt, dass bei einer eingleisigen Umfahrungsplanung Fahrzeitverlängerungen unvermeidlich seien. Die Dauer dieser Fahrzeitverlängerungen lasse sich jedoch mangels jeder Angabe in den ausgelegten Unterlagen nicht erkennen oder beurteilen. Die bestehenden Anschlüsse in den Bahnhöfen Sande und Oldenburg müssten zwingend erhalten bleiben, andernfalls halte die NordWestBahn es für zwingend, es entsprechend anzuordnen.

Das Umgehungsgleis werde außerdem auf von dem Güterverkehr mitbenutzt, was zu vorhersehbaren koordinierenden Konflikten komme. Die Unterlagen lassen klare Dispositionsregeln und Grundsätze oder ausreichende Kreuzungsmöglichkeiten vermissen. Gleichzeitig fänden sich in den Unterlagen keine verlässlichen und verständliche Fahrplanperspektiven für die Fahrgäste möglich erscheinen lasse. Ständig wechselnde Bauzustände mit wechselnden Fahrplänen seien aber weder

den Fahrgästen noch den Mitarbeitern der NordWestBahn nachträglich zuzumuten. Es sei Aufgabe des Antragsstellers, in einem Planfeststellungsverfahren die Folgen seines Gestattungsbegehrs auch für die Bauzeit so genau wie möglich zu definieren.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass betriebliche Regelungen während der Bauzeit kein zulässiger Gegenstand der Planfeststellung nach § 18 AEG seien. Soweit es um bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit baubetrieblichen Regelungen (z. B. temporärer Bau eines Umfahrungsgleises) auf dem Stadtgebiet Oldenburg gehe, seien hierzu im Rahmen der Planfeststellung entsprechende Regelungen zu treffen.

Erfahrungen mit den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3

Aus den vergangenen Planfeststellungsabschnitten berichtet die NordWestBahn von hohen Belastungen. So musste ein Schienenersatzverkehr eingeführt werden, welcher teils mit umständlichen Umstiegen und Verlängerungen der Fahrtzeiten um bis zu 35 Minuten verbunden war. So seien Fahrgastzahlen in dieser Zeit spürbar zurückgegangen.

Im Jahr 2013 kamen weitere Belastungen hinzu, wodurch die Fahrgäste in dem Jahr neben acht verschiedenen Fahrplanlagen, ebenso Wochenendsperrungen und Nachtsperrungen vermittelt wurden. Hierdurch habe – neben starken wirtschaftlichen Einbußen – die Betriebsqualität und die Betriebsstabilität enorm gelitten. Es kam baubedingt zu regelmäßigen Verspätungen. So vervielfachte sich die Zahl der Fahrgastbeschwerden so sehr, dass im Kundencenter weiteres Personal eingestellte werden musste.

Es werde nicht eingesehen, dass die NordWestBahn die Folgen in den nächsten Planfeststellungsabschnitten erst zu bearbeiten und dann hinzunehmen hätte, wenn bereits die genehmigungsrechtlichen Entscheidungen gefällt sei. Hintergrund sei die Tatsache, dass die NordWestBahn aufgrund der Abstimmungsgespräche zu den Planfeststellungsabschnitten II und III nunmehr wisse, dass Umplanungen nach Planfeststellung seitens der DB Netze nicht mehr in Frage kämen. Das bedeute, dass es auch keine Umplanungen zur Minderung von Fahrgastbetroffenheiten mehr gebe. Weil dem so sei, müssten in den noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitten jeweils im Planfeststellungsverfahren vor der Entscheidung der Anhörungsbehörde die Folgen geklärt sein. Hier sei die NordWestBahn durchaus zur konstruktiven Mitarbeit weiterhin bereit, beanspruche aber, dass von der Festlegung bestimmter „Planungs- oder Vorhabenzwäge“ abgesehen werde. Es sei eben nicht so, dass seitens der DB Netz AG argumentiert werden könne, einzelne fahrgastschonende Handlungsalternativen müssten nicht weiter verfolgt werden, weil sie Geld kosten. Dieser Aufwand sei dort gerechtfertigt, wo andernfalls bei der NordWestBahn und

den Fahrgästen Gegenaufwand von der DB Netz abverlangt bzw. in Anspruch genommen werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Vorhabenträgerin grundsätzlich völlig frei sei in der Gestaltung des Bauablaufes und der daraus resultierenden betrieblichen Regelungen; dies bedeute aber auch, dass die Vorhabenträgerin zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens wegen der weit in der Zukunft (mehrere Jahre) liegen Bauphasen noch keine detaillierten Bauabläufe darlegen müsse und auch noch gar nicht in der von der NordWestBahn erwarteten Schärfe darlegen könne. Deshalb habe die Vorhabenträgerin unter Pkt. 12. im Erläuterungsbericht die grundsätzliche Vorgehensweise beschrieben. Die hierfür erforderliche temporäre Infrastruktur mit Bauweichenverbindungen und Umfahrungsgleisen sei in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Damit werde der grundsätzlichen Forderung Rechnung getragen, dass auch temporäre bauliche Maßnahmen in den Unterlagen darzustellen seien.

Die NordWestBahn untermauere ihre Kritik insbesondere an den Erfahrungen bei der Realisierung in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 und an dem zum Zeitpunkt der Abgabe der Stellungnahme vorliegenden Stand zur Baubetriebsplanung im PFA 4.

Hierzu sei auszuführen, dass bei der Realisierung des PFA 2 und 3 gänzlich andere Rahmenbedingungen vorlagen als in den übrigen Abschnitten. Für die Realisierung der PFA 2 und 3 gab es auf Betreiben des Landes Niedersachsen als Bauherr des JadeWeserPort und in Abstimmung mit dem Bund, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Vorhabenträgerin das Einvernehmen, die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit in kürzester Frist bis zur Inbetriebnahme des Hafens, d.h. bis Ende 2012 fertig zu stellen. Die 16-monatige Vollsperrung von August 2011 bis Dezember 2012 war somit primär dieser Anforderung geschuldet.

Die Ausführungen zum PFA 4 entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand. Die Vorhabenträgerin habe für die Realisierung des PFA 4 (Los 1, Strecke) diverse Bauablaufkonzepte erarbeitet und den Vertretern der Verladewirtschaft und den betroffenen EVU’s diskutiert. Aktuell konnte am 26.06.2015 ein tragbares und schlüssiges Konzept präsentiert werden, für das von allen Beteiligten die Zustimmung erzielt werden konnte. Damit habe die Vorhabenträgerin auch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens den von der NWB geforderten Nachweis erbracht, dass alle Möglichkeiten in Betracht gezogen würden, betriebliche Einschränkungen zu vermeiden und dort wo dies nicht möglich sei, Kompensationsmaßnahmen aufzuzeigen.

Die Maßnahmen im PFA 2 und 3 und insbesondere im PFA 4 wurden bzw. seien geprägt durch umfangreiche, tiefgründige und damit zeitaufwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung des Untergrundes. Im PFA 1 seien keine tiefgründigen Untergrundertüchtigungsmaßnahmen erforderlich. Schon allein dadurch könne der Bauablauf wesentlich eingriffsärmer gestaltet werden. Die Vorhabenträgerin werde hierzu ihre Planungen sukzessive erarbeiten, detaillieren und mit den Beteiligten abstimmen, um spätestens 3 Jahre vor Baubeginn ein tragfähiges Baubetriebskonzept zur vorgeschriebenen Anmeldung in die mehrjährige Baubetriebsplanung anmelden zu können.

Stellung der NordWestBahn GmbH

Die NordWestBahn schildert unter diesen Punkt in ihrer Stellungnahme Erfolge der vergangenen Jahre und ihre Wichtigkeit für den Tourismus für die Nordseeinseln Langeoog, Wangerooge und Spiekeroog. Daher seien die Belange der NordWestBahn besonders ernst zu nehmen. Wie bereits oben dargestellt, gehe dabei zentral auch darum, dass durch die Aufspaltung im Planfeststellungsabschnitte nicht die Reisemängel auf unabsehbare Zeit perpetuiert werden. Kurzfristige Fahrgasteinbußen möge man für hinnehmbar halten, langfristige müssten zwingend unvermeidbar sein, damit sie zugemutet werden könnten.

Die Wichtigkeit der geschilderten Belange sei der Vorhabenträgerin bekannt. Deshalb würden die Betriebseinschränkungen unter Berücksichtigung eines sinnvollen Baulogistikkonzeptes so gering wie möglich gehalten. Die Vorhabenträgerin erklärt weiter, dass im Zuge der Bauarbeiten Betriebseinschränkungen unvermeidlich seien. Der Vorhabenträgerin sei bewusst, dass hiervon sowohl die NordWestBahn als auch die Eisenbahn nutzenden Fahrgäste betroffen seien. Deshalb werde im Rahmen eines sinnvollen und zumutbaren Baudurchführung- und Baulogistikkonzepts alles unternommen, um die Betriebseinschränkungen so gering wie möglich zu halten. Die NordWestBahn werde über den konkreten Bauablauf und die unvermeidlichen Betriebseinschränkungen durch die Vorhabenträgerin informiert.

Weiter erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie gerade das Interesse der NordWestBahn sehr wohl berücksichtigt habe. Der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb der NordWestBahn mit seinem Eisenbahnbetrieb auf der Strecke 1522 sei ein wesentlicher Grund dafür, dass die Vorhabenträgerin Streckensperrungen „nur für Stunden oder wenige Tage“ geplant habe. Eine weitere Konkretisierung im Planfeststellungsverfahren sei nicht möglich. Eine detaillierte Planung sei erst nach der Vergabe in Zusammenarbeit mit den Bauunternehmen möglich. Die Vorhabenträgerin halte die Belastungen für die NordWestBahn, die von dem Ausbau der Strecke auch profitiere, auch in einer Gesamtschau für zumutbar.

Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde werde in seinem Beschluss darüber zu befinden haben, ob diese Sichtweise zutreffend sei.

Verbindung einzelner Planfeststellungsabschnitte

Die NordWestBahn fordert abschließend, dass die DB Netz AG für die Planfeststellungsabschnitt 1, 4, 5 und 6 mehr Schutzaufwand zu Gunsten der Fahrgäste anbiete, als sich bisher in den Antragsunterlagen abzeichne oder jetzt mit den beiden Terminen am 28.02. und 17.03.2014 als Bereiterklärung angedeutet wurde. Abgesehen davon seien die Antragsunterlagen defizitär, es fehle die vollständige Alternativenprüfung ebenso wie die genaue Folgenbeschreibung der Bauzeit.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine weitere Konkretisierung im Planfeststellungsverfahren nicht möglich sei. Eine detailliertere Planung sei erst nach der Vergabe in Zusammenarbeit mit den Bauunternehmen möglich. Die Vorhabenträgerin halte die Belastungen für die NordWestBahn auch in einer Gesamtschau für noch zumutbar.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist eine gütliche Einigung mit der NordWestBahn anzustreben. Ein Regelungsbedarf ergibt sich jedoch nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an.

B.4.4.11 Haaren-Wasseracht – Verband für Wasser-, Boden und Landschaftspflege

Der Verband macht geltend, seine satzungsgemäßen Bestimmungen seien durch den Vorhabenträger zu beachten und einzuhalten. Außerdem sei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Abfluss der Verbandsgewässer nicht erhöht werde.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die satzungsgemäßen Bestimmungen der Haaren-Wasseracht zu beachten. Es werden enge Abstimmungen mit der Haaren-Wasseracht geführt.

Im Erläuterungsbericht der Planunterlagen sind unter 2.1.4 die Durchlässe mit der entsprechenden Erhaltungslast aufgelistet. Der Verband merkt dazu an, dass es sich bei den Kreuzungsbauwerken gemäß § 57 NWG um eine Anlage in einem orderirdischen Gewässer handle. Gemäß § 71 NWG obliege die Unterhaltung dem Eigentümer der Anlage. Bei der Maßnahme würden folgende Verbandsgewässer gekreuzt: Südbäke (Bahn-km 2,822), Nordbäke (Bahn-km 4,937), Ofenerdieker Bäke (Bahn-km 5,634). Bei den Gewässerkreuzungen bei Bahn-km 7,241 und 9,352 handle es sich um Gewässer III. Ordnung, die keine Verbandsgewässer der Haaren-Wasseracht seien. Zuständig sei hier gemäß NWG der Eigentümer des Gewässers.

Die Vorhabenträgerin werde die Hinweise beachten.

Bahn-km 2,822 EÜ Südbäke

Gegen die vorgesehene Planung würden für den Verband grundsätzlich keine Bedenken bestehen, jedoch sei der bestehende Durchlass gemäß der Unterlagen der Haaren-Wasseracht von der Sohlhöhe her falsch dargestellt. Die bestehende Sohlhöhe sei daher zu überprüfen. Die Sohlhöhe des neuen Bauwerkes sei 10 cm unter der vorhandenen Sohlhöhe vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Planung mit der Haaren-Wasseracht im Vorfeld abgestimmt wurde. Dazu gebe es eine Niederschrift vom 24.04.2012 und ein Schreiben Haaren-Wasseracht vom 19.09.2012. Die Planung der DB orientiere sich an dem vermessenen Bestand im Lage- und Höhenstatus DB REF der DB. Eine Abweichung zu den Höhenstatus der Stadt OL sei nicht ausgeschlossen. Die Tieferlegung der Gewässersohle und des Bauwerkes gegenüber dem Bestand erfordere eine finanzielle Beteiligung der Haaren-Wasseracht.

Bahn-km 4,937 EÜ Nordbäke

Zur Verbesserung der hydraulischen Verhältnisse sei daher die neue Sohlanlage des vorhandenen Gewässers sowie des Bahndurchlasses anzupassen. Da der vorhandene Graben aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht weiter vertieft werden könne, sollten unterhalb der Gewässersohle zwei neue Leitungen DN 600 verlegt werden. Der Graben und die zwei Leitungen sollen über ein neues Schachtbauwerk an das neue Bauwerk unter der Bahn angebunden werden.

Es wird auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin zum EÜ Südbäke (Bahn-km 2,822) verwiesen. Zusätzlich merkt die Vorhabenträgerin an, dass gemäß der Abstimmung vom 24.06.2015 die Vorhabenträgerin nochmals die Machbarkeit der Tieferlegung überprüfe und der Haaren-Wasseracht kurzfristig mitteile, welche Kosten hierdurch entstehen.

Bahn-km 5,634 EÜ Ofenerdieker Bäke

Gegen die vorgesehene Planung würden für den Verband grundsätzlich keine Bedenken bestehen.

Die Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

Bahn-km 7,241 EÜ „Graben“

Der Verband erklärt, dass es hier nicht um ein Verbandsgewässer der Haaren-Wasseracht handle. Die Ofenerdieker Bäke beginne unmittelbar hinter dem Bauwerk. Aus Sicht der Haaren-Wasseracht gebe es gegenüber der Planung grundsätzlich keine Bedenken.

Die Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

Bahn-km 9,352 Erneuerung Durchlass

Der Verband erklärt, dass es hier nicht um ein Verbandsgewässer der Haaren-Wasseracht handle. Das Gewässer münde später in die Ofener Bäke. Aus Sicht der Haaren-Wasseracht gebe es gegenüber der Planung grundsätzlich keine Bedenken.
Die Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

B.4.4.12 Oldenburg-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV) Brake

Laut OOWV – Brake befinden sich im Planungsbereich Versorgungsanlagen des OOWV, die zu berücksichtigen seien. Die vorhandenen Anlagen dürften weder durch Hochbauten noch durch geschlossene Fahrbahndecken oder Gleisanlagen, außer in den Kreuzungsbereichen, überbaut werden. Die vorhandenen Leitungen müssten eine frostfreie Überdeckung von mindestens 1,0 m behalten. Der seitliche Sicherheitsabstand zur Leitungsachse müsse mindestens 2, 0 m zu beiden Seiten der Leitung betragen. Ferner weise der OOWV – Brake darauf hin, dass die Versorgungsanlagen nicht mit Bäumen überpflanzt werden dürften. Die Vorschriften des DVGW – Arbeitsblattes W 400-1 und der DIN 1998 Punkt 5 seien zu beachten.
Evtl. Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden.
Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.
Eine Teilnahme am Erörterungstermin erfolgte. Der OOWV führt im Erörterungstermin aus, dass man mit zwei Trinkwasserleitungen am Verfahren betroffen ist. Es wäre noch zu klären, ob Veränderungen notwendig seien. Man warte auf Unterlagen der Vorhabenträgerin, die von der OOWV geprüft werden.
Eine Notwendigkeit, Nebenbestimmungen in den Beschluss aufzunehmen, ergibt sich nicht.

B.4.4.13 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Telekom weist darauf hin, dass aufgrund der hohen Dichte der Versorgungsleitungen und der vorhandenen Schachtanlage eine längere Bauzeit für die Verlegearbeiten in Anspruch genommen werden wird. Ebenfalls entstehe bei der baulichen Veränderung der Bahntrasse eine Kostenpflicht. Die Kosten werden der Vorhabenträgerin in Rechnung gestellt. Im Planungsbereich befänden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die im Vorfeld der Bautätigkeiten umgelegt werden müssen. Eine Bautätigkeit der Vorhabenträgerin sei vorher nicht möglich.

Die Telekom bittet, mindestens 40 Wochen vor Baubeginn mit dem zuständigen Ressort Produktion Technische Infrastruktur Oldenburg, Niederlassung Nord, sich in Verbindung zu setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Entsprechende Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.4.14 Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH – Region Niedersachsen/Bremen

Kabel Deutschland gibt an, im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens; zum Teil in einer Kabelkanalanlage der Telekom, deren Lage auf den der Stellungnahme beiliegenden Bestandsplänen dargestellt sei. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen von Kabel Deutschland bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften. Sollte eine Umlegung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötige Kabel Deutschland mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Entsprechende Nebenbestimmungen wurden in den Beschluss aufgenommen.

B.4.4.15 EWE NETZ GmbH – Oldenburg

Die EWE NETZ GmbH teilt mit, dass sich in dem Planungsgebiet Mittel- und Hochdruckgasleitungen, Stromkabel sowie Fernmelde- und Leerrohrsysteme mit Glasfaserkabel der EWE NETZ GmbH mit den zugehörigen Anlagen, die der Allgemeinversorgung dienen, befinden. Diese kreuzenden und parallel zur Bahntrasse verlaufenden Leitungen seien bei der Planung und Bauausführung zu berücksichtigen.

Die EWE NETZ GmbH weist darauf hin, dass die bestehenden Stromversorgungsnetze bereits in einem hohen Maße durch dezentrale Erzeugungsanlagen belastet seien. Der Anschluss weiterer Erzeugungsanlagen könne die Erweiterung und Verstärkung vorhandener Netze erfordern. Dies könne die Erweiterung oder den Bau von zusätzlichen Bahnkreuzungen, technischen Anlagen und Gebäuden erfordern.

Die EWE NETZ GmbH bittet um eine frühzeitige Beteiligung an den weiteren Planungen. Sollten Anpassungen von Anlagen wegen begründeter Vorgaben erforderlich werden, seien die technische Vorgehensweise und die Kostenträgerschaft im Einzelnen nach den geltenden gesetzlichen Regelungen zu klären. Bei Arbeiten innerhalb von Schutzstreifen und Kreuzungen von Leitungen sei darüber eine verbindliche Vereinbarung zu treffen. Es habe eine örtliche Einweisung stattzufinden und eine Bauaufsicht durch EWE NETZ zu erfolgen. Ein sicherer Betrieb des Versorgungsnetzes sei zu gewährleisten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Entsprechende Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.4.16 EWE AG

Der EWE AG erschließt sich nicht, warum für die Baustelleneinrichtung und Baustellenlogistik die Grundstücke der EWE AG herangezogen werden würden, obwohl der DB Netz AG beim ehemaligen Rangierbahnhof Oldenburg/Krusenbusch ausreichend große eigene Flächen zur Verfügung stehen würden. Die Inanspruchnahme der Grundstücke der EWE AG durch das Vorhaben sei somit nicht erforderlich. Es werde ihr widersprochen.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass die EWE-Flächen am Hauptbahnhof und an der Jägerstraße direkt an der Bahnstrecke bzw. in ca. 500 m Abstand dazu liegen würden. Dadurch würden Transportwege und die dazugehörigen Schall- und Luftschadstoffemissionen minimiert. Die Flächen seien derzeit unbebaut und ohne Bedeutung für den Naturschutz, hätten mit ca. 1,7 bzw. 1,5 ha eine bauzeitlich gut nutzbare Größe und seien gut an das städtische Straßennetz angebunden. Aufgrund der wenigen unbebauten bahnnahen Areale im Stadtgebiet von Oldenburg seien diese beiden Flächen für die Baulogistik nach derzeitigem Kenntnisstand daher zwingend erforderlich.

Der angesprochene ehemalige Rangierbahnhof am Krusenbusch befinde sich laut Vorhabenträgerin dagegen im südlichen Stadtgebiet in ca. 4 km Entfernung (deutlich längere Transportwege). Aufgrund der besonderen Standortbedingungen und der außergewöhnlich großen Vielfalt an seltenen Pflanzen- und Tierarten sei das Areal darüber hinaus als „Naturschutzgebiet "Bahndammgelände Krusenbusch" ausgewiesen. Als Baustelleneinrichtungsfläche sei dieses Gebiet somit weder geeignet noch genehmigungsfähig. Die Regelungen des Landes Niedersachsen zum Naturschutzgebiet könnten hier eingesehen werden: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=8062&article_id=40544&_psmand=26.

Die Vorhabenträgerin befinde sich beim Thema Baulogistik derzeit jedoch in einem Optimierungsprozess, an der auch die Stadt OL und die Eigentümer größerer Flächen beteiligt werden sollten. Ziel sei es, die bauzeitlichen Auswirkungen auf Anwohner, auf den städtischen Verkehr und auf Flächennutzungen noch weiter zu minimieren. In diesem Zuge werde die Vorhabenträgerin auch das Gespräch mit der EWE über die beiden genannten Flächen suchen.

Grundstück Donnerschweer Straße / Karlstraße, Flurstücke 86/39, 86/54, 86/69, 86/98, 86/70 und 49/9

Die Veränderungssperre behindere die EWE AG bei der Planung und Bebauung des zentralen innenstädtischen Grundstücks. Die EWE AG hätte bereits mit Planungsarbeiten und der Terminierung eine kooperativen Gutachterverfahrens mit anschließendem Bauleitverfahren zu Erreichung eines B-Planes in Kooperation mit der Stadt OL begönnen. Durch die geplante Nutzung der Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche oder Baustellenlogistikfläche würde dieses Vorhaben behindert.

Die Vorhabenträgerin verweist auf § 19 Abs. 1 AEG:

„Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.“

Die Vorhabenträgerin weist ausdrücklich auf die gesetzlichen Wertungen und Wirkungen in den zitierten Sätzen 1 und 3 hin (vgl. hierzu auch BVerwG, Beschluss vom 17.09.2004, Az. 9 VR 3.04, juris, Rn. 25, und Urteil vom 11.11.1998, Az. 11 A 13.97, juris, Rn. 57). Sie habe Verständnis dafür, dass sich die Einwenderin durch die Baustelleneinrichtungsfläche in ihrer Grundstücksentwicklung behindert sehe. Umgekehrt bittet die Vorhabenträgerin die Einwenderin um Verständnis, dass die Flächen für die Baumaßnahme dringend benötigt würden. Die Vorhabenträgerin sichere zu, dass sie das Grundstück bzgl. Umfang und Dauer nicht mehr in Anspruch nimmt, als dies notwendig sei.

Die EWE AG moniert, dass die Bau- und Lagermaßnahmen der Vorhabenträgerin zu Erschütterungen und Lärmbelästigungen führen würden. Es werde insbesondere zu Beeinträchtigungen im nachbarschaftlichen Bereich der 24 Stunden besetzten Leitstellen, die der zwingenden Aufrechterhaltung der Energieversorgung und der Telekommunikation dienen sowie unserer angrenzenden Büroflächen kommen würden.

Die Vorhabenträgerin widerspricht nicht, dass die Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen zu Belästigungen der Nachbarschaft führen würde. Die temporären Belastungen durch den Baulärm würden allerdings im nachbarschaftlichen Verhältnis für zumutbar gehalten. Dass die Leitstellen nicht entsprechend ihrer Funktion durchgängig genutzt werden könnten, werde weder vorgetragen noch sei dies aus Sicht der Vorhabenträgerin zu befürchten.

Die EWE AG bemängelt, dass durch die Baustelleneinrichtungsfläche oder Baustellenlogistikfläche der Vorhabenträgerin eine erhöhte Unfallgefahr entstehe.

Die Vorhabenträgerin sei sich dieses Problems bewusst. Aus diesem Grund würden die beauftragten Unternehmen ihrer erhöhten Verkehrssicherungspflicht sorgfältig nachkommen.

Die EWE AG verweist auf Grenzwertüberschreitungen von Lärm an eigenen Fassaden.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass der rechtliche Maßstab für die Bewertung von Baustellenlärm die AVV Baulärm sei. Die Vorhabenträgerin und mit ihr die beauftragten Bauunternehmen würden versuchen, die Bauarbeiten so zu organisieren, dass die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Lärm möglichst gering ausfallen. Überschreitungen der Anhaltswerte der AVV Baulärm würden allerdings nicht zu vermeiden sein.

Grundstück Jägerstraße, Flurstück 87/26

Die ausgesprochene Veränderungssperre die EWE AG bei der Bebauung des Grundstücks. Es liegen konkrete Anfragen zu Bebauung des Grundstücks im Rahmen eines rechtskräftigen Bebauungsplans vor.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Behinderungen zu Kenntnis. Auf die obigen Ausführungen zur Veränderungssperre werde verwiesen.

Die EWE AG moniert, dass durch die geplante Baustelleneinrichtungsfläche oder Baustellenlogistikfläche der Vorhabenträgerin zu Erschütterungen und Lärmbelästigungen führen werde. Es werde insbesondere zu Beeinträchtigungen im Bereich der EWE AG Immobilien, die sich in unmittelbarer Nähe der Jägerstraße befänden, kommen.

Die Vorhabenträgerin widerspricht nicht, dass die Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen zu Belästigungen der Nachbarschaft führen würde. Die temporären Belastungen durch den Baulärm würden allerdings im nachbarschaftlichen Verhältnis für zumutbar gehalten.

Die EWE AG bemängelt, dass durch die Baustelleneinrichtungsfläche oder Baustellenlogistikfläche der Vorhabenträgerin eine erhöhte Unfallgefahr entstehe.

Die Vorhabenträgerin sei sich dieses Problems bewusst. Aus diesem Grund würden die beauftragten Unternehmen ihrer erhöhten Verkehrssicherungspflicht sorgfältig nachkommen.

Erdgas-, Strom- und Telekommunikationsnetze

Die EWE AG verweist auf mögliche Konflikte zwischen der Erdgas-, Strom- und Telekommunikationsnetze der EWE NETZ GmbH und des Vorhabens der Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen bei der EWE NETZ GmbH hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Die Vorhabenträgerin hat die vorübergehende Flächeninanspruchnahme hinreichend plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die dagegen geäußerten Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde keineswegs verkannt; jedoch können sie nicht gegenüber den vorgetragenen Gründen zu der vorübergehenden Inanspruchnahme überwiegen. So wurde hinsichtlich des angesprochenen ehemaligen Rangierbahnhofs am Krusenbusch nachvollziehbar dargelegt, dass es sich gerade nicht um eine vorzugswürdige Alternativfläche handelt.

Die im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken der EWE AG werden daher zurückgewiesen, soweit sie sich durch die zwischen dem Vorhabenträger und der

EWE im weiteren Verlauf des Verfahrens herbeigeführten Einigung nicht ohnehin erledigt haben.

B.4.4.17 E.ON Netz GmbH

Hochspannungsfreileitung

Im Planungsbereich befindet sich laut E.ON eine 110-kV-Leitung. Soweit die Arbeiten im Schutzbereich der Hochspannungsfreileitung ausgeführt werden, sei der nach DIN VDE 0105-100 vorgeschriebene Mindestabstand bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile einzuhalten, die Arbeitshöhen sowie die Standorte der einzusetzenden Baumaschinen seien im Zuge der Bauvorbereitung mit E.ON abzustimmen.

Bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke betrage im Kreuzungsbereich der o. g. 110-kV-Freileitung die max. Bauhöhe 27,0 m über NN. Sollte dieses aus technischer Sicht nicht möglich sein, sei eine Anpassung der Freileitungskreuzung durch Erhöhen von mindestens einem Freileitungsmast erforderlich.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Hochspannungskabel

Im Planungsbereich befinde sich laut E.ON ein 110-kV-Kabel. Für ein 110-kV-Kabel benötige E.ON eine Schutzbereich von 4,0 m d. h. 2,0 m zu jeder Seite der Kabelachse. Innerhalb dieses Schutzstreifens dürfe ohne vorherige Abstimmung mit E.ON über dem vorhandenen Geländeniveau nicht aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürften keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden. Erdarbeiten im Kabelschutzbereich dürften nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung eines Mitarbeiters der E.ON Netz GmbH ausgeführt werden.

E.ON führt aus, dass die entstehenden Kosten für eventuell erforderlich werdende Maßnahmen an dem Kabel seien nach dem Veranlasserprinzip vom Träger der Baulast zu tragen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Fernmeldeerdkabel

Im Planungsbereich befänden sich laut E.ON drei Fernmeldeerdkabel. Für die Fernmeldeerdkabel werde ein Schutzbereich von 3 m, d. h. 1,5 m zu jeder Seite der Kabelachse, benötigt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Wegen der erforderlichen Abstimmung des Vorhabenträgers mit Betreibern von Ver- und Entsorgungsleitungen – mithin auch der E.ON Netz GmbH – ist in dem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen worden.

B.4.4.18 Gastransport Nord GmbH

Die Gastransport Nord GmbH teilt mit, dass sich im nördlichen Bereich des Plangebietes die Erdgas-Hochdruckleitung Nr.: 43.00.00 „Huntorf-Leuchtenburg“ befinde. Unmittelbar neben der Erdgas-Hochdruckleitung verlaufe parallel ein Fernmeldekabel der EWE NETZ GmbH. Die Lage der Leitungen sei den Bestandsplänen der EWE NETZ GmbH zu entnehmen.

Erdgas-Hochdruckleitungen werden laut Gastransport Nord GmbH zur Sicherung ihres Bestandes, des Betriebes und der Instandhaltung sowie der Einwirkung von außen in einem Schutzstreifen verlegt. Es dürften keine Auswirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden. Die Breite des Schutzstreifens betrage 8 Meter (4 Meter links und 4 Meter rechts der Rohrachse). Die Hochdruckleitung sowie der Schutzstreifen seien durch die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch dinglich gesichert.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Gegen das Vorhaben habe Gastransport Nord keine Bedenken, wenn folgende Grundsätze und die „Anweisung zum Schutz von Erdgas-Hochdruckleitungen“ im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Arbeiten am Schutzstreifen einer Hochdruckleitung bedürfen der vorherigen Zustimmung der Gastransport Nord GmbH und werden mit nur mit folgenden Auflagen gestattet:

Die Zuwegung und der Zugang der Erdgas-Hochdruckleitung und seinen Anlagen müsse auch während der Baumaßnahme gewährleistet sein.

Das Lagern von Materialien, Gerätschaften und Aushub, das Abstellen von Containern oder Bauwagen im Schutzstreifen sei nicht gestattet.

Die Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern im Schutzstreifen sei nicht gestattet.

Schachtarbeiten dürften im Schutzstreifen nur in Handschachtung ausgeführt werden.

Evtl. vorhandene Armaturen oder oberirdische Leitungsteile seien durch geeignete Maßnahmen zu schützen und dürften ohne Genehmigung nicht entfernt oder versetzt werden. Eine Änderung oder Wiedererrichtung nach der Baumaßnahme erfolge zu Lasten des Verursachers.

Der Einsatz von Baumaschinen und das Befahren mit schweren Bau- und Kettenfahrzeugen im Schutzstreifen seien nur unter Einhaltung besonderer Sicherheitsvorkehrungen gestattet.

Bei Kultivierungs-, Meliorations- und Entwässerungsmaßnahmen seien besondere, mit Gastransport Nord GmbH abgestimmte Vorsichtsmaßnahmen zu treffen. Daher sei es unbedingt erforderlich, Gastransport rechtzeitig über die geplanten Maßnahmen zu unterrichten.

Eine Niveauänderung und das Anlegen von Mulden-Rigolen-System im Schutzstreifen seien nicht zulässig.

Sollte im Zuge der Baumaßnahme die Kreuzung unserer Erdgas-Hochdruckleitung mit Leitungen notwendig sein, so sei vorher ein Interessenabgrenzungsvertrag zwischen Gastransport Nord und den Leitungsbetreiber abzuschließen. Die Mindestabstände nach DVGW-G463 seien einzuhalten.

Die genaue Leitungslage und Leitungstiefe im Bereich des geokanten Radweges sei vor Baubeginn unter Anwesenheit der Gastransport Nord durch Querschläge zu ermitteln, in Bestandsplan festzuhalten und vor Ort zu markieren.

Spätestens 2 Wochen vor Beginn der Arbeiten sei unbedingt mit der Gastransport Nord GmbH Kontakt aufzunehmen.

Von Kosten für Sicherungs-/Schutzmaßnahmen etc. im Bereich des Schutzstreifens der Erdgas-Hochdruckleitung sei die Gastransport Nord freizustellen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Abschließend weist die Gastransport Nord GmbH darauf hin, dass im Interesse der Sicherheit und Schutz die „Erkundungs- und Sicherungspflicht“ bestehe. Bauplanende und bauausführende Firmen müssten angewiesen werden, sich aktuelle Planauskunft bei der Gastransport Nord GmbH einzuholen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Wegen der erforderlichen Abstimmung des Vorhabenträgers mit Betreibern von Ver- und Entsorgungsleitungen – mithin auch der Gastransport Nord GmbH – ist in dem

Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen worden.

B.4.4.19 Jagdgenossenschaft Wahnbek-Neusüdende Nr. 12

Es wird begrüßt, dass für die Bürger in Neusüdende Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des erwarteten, größeren Güteraufkommens der Bahn ergriffen werden. Aber es gebe sicher auch Lösungen und Möglichkeiten südlich der Grafestraße (km 7,7 bis km 7,8) und südlich der Siedlung zwischen Neusüdender Straße und Grafestraße bei vollem Lärmschutz Querungsmöglichkeiten für Niederwild und Rehe zu schaffen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Kontakt mit dem Einwender aufzunehmen und die konkrete Problemstellung zu prüfen. Weiter erklärt die Vorhabenträgerin, dass Lücken in den Schallschutzwänden an den BÜ Grafestraße (km 7,9) und BÜ Neusüdender Straße (km 8,6) einen Wildwechsel grundsätzlich erlauben würden. Darüber hinaus bestehe dann ab km 8,8 bis zur Autobahn ein 1 km langer unverbauter Abschnitt (keine Lärmschutzwand, keine Gebäude oder sonstige technische Hindernisse, der ebenfalls einen ungestörten Wildwechsel zulasse). Zusätzliche Lücken in der bahnrechten SSW südlich der BÜ Grafestraße seien nicht zu realisieren, da die Minderung des Schallschutzes zu viele Anwohner betreffe (z. B. Wohngebiet am Koopmannweg). Gesonderte Unterführungen kämen wegen der Bau- und Unterhaltungskosten aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht in Frage.

Die Jagdgenossenschaft beklagt, dass die Wahnbeker Jagd bereits von der Autobahn (Autobahnkreuz 01-Nord) und von der Eisenbahn Oldenburg-Wilhelmshaven durchschnitten werde. Westlich grenze sie zusätzlich an der Metjendorfer Straße. Die Autobahn habe schon einen „Wildschutzzaun“. Es wird befürchtet, dass mit einer geplanten Schallschutzwand der Eisenbahn eine für Wild unüberwindliche Grenze entstehen werde und ein ca. 250 ha großes „Gehege“ entstehe. Außerdem seien die östliche der Eisenbahn liegenden Flächen nicht mehr zu bejagen. Die geplanten Schallschutzmaßnahmen stellen den Bestand der Jagdgenossenschaft Wahnbek-Neusüdende in Frage. Der Wildbestand werde wegen mangelnden Austausches rapide zurückgehen.

Wie oben beschrieben, seien laut Vorhabenträgerin in einigen Bereichen Wildwechsel möglich. Ein Austausch sei also auch in Zukunft möglich. Von der Bildung eines „Geheges“ sei daher nicht auszugehen.

Eine Teilnahme am Erörterungstermin erfolgte. Die Jagdgenossenschaft hat beim Erörterungstermin den Wunsch geäußert, eine Begehung entlang der Trasse mit der Vorhabenträgerin durchzuführen.

Im Erörterungstermin für die Einwender aus Rastede wurde um einen Vororttermin zum Thema Jagd im Bereich Neusüdende gebeten.

Dieser hat am 06.04.2016 stattgefunden. Die Prüfungen der dort festgestellten Punkte wurden mit den Beteiligten abgestimmt. Im weiteren Verlauf des Verfahrens ist ausweislich einer Mitteilung des Vorhabenträgers (Email vom 17.06.2019) eine einvernehmliche Lösung (u.a. partielles Ersetzen der LSW durch Lärmschutzwall) herbeigeführt worden.

B.4.4.20 Wilhelmshavener Hafenwirtschafts Vereinigung e. V.

Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts Vereinigung wünscht, dass bei der Durchführung der im Planfeststellungsantrag dargestellten Arbeiten schon in der Planungsphase darauf zu achten sei, dass der Schienenverkehr zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, speziell in diesem Abschnitt, ohne Unterbrechung gewährleistet bleibe.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass unter Punkt 12 im Erläuterungsbericht die grundsätzliche Vorgehensweise beschrieben werde. Die hierfür erforderliche temporäre Infrastruktur mit Bauweichenverbindungen und Umfahrungsgleisen sei in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Damit werde der grundsätzlichen Anforderung Rechnung getragen, dass auch temporäre bauliche Maßnahmen in den Unterlagen darzustellen seien.

Die Vorhabenträgerin werde ihre Planungen zur baubetrieblichen Abwicklung sukzessive erarbeiten, detaillieren und mit den Beteiligten abstimmen, um spätestens 3 Jahre vor dem tatsächlichen Baubeginn ein tragfähiges Baubetriebskonzept zur vorgeschriebenen Anmeldung in die jährliche Baubetriebsplanung anmelden zu können. Die Vorhabenträgerin verweise in diesem Zusammenhang auf das aktuell erstellte Baubetriebskonzept zum PFA 4, für das nach intensivem Meinungsaustausch von allen Beteiligten die Zustimmung erreicht werden konnte. Damit habe die Vorhabenträgerin auch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens den Nachweis erbracht, dass alle Möglichkeiten in Betracht gezogen würden, betriebliche Einschränkungen zu vermeiden und dort, wo dies nicht möglich sei, Kompensationsmaßnahmen aufzuzeigen.

Eine Teilnahme am Erörterungstermin erfolgte. Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts Vereinigung e.V. erklärt im Erörterungstermin, dass die Einwendungen in ihrer Stellungnahme durch die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin beantwortet worden sind.

Regelungsbedarf im Planfeststellungsbeschluss besteht nicht.

B.4.4.21 Oldenburg-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV) – Oldenburg

Anlage 2 – Erläuterungsbericht

Der OOWV nimmt Bezug auf die Entwässerungssysteme der Stadt OL der Anlage 2 auf Seite 15 im Erläuterungsbericht der Planunterlagen. Hier müsse verfahrensrechtlich getrennt werden in Gewässer und Kanalanlagen des OOWV. Die Einleitung in Kanalanlagen des OOWV müsste bei diesem auf Basis der Allgemeinen Entsorgungsbedingungen mit Anlagen beantragt werden. Die Einleitung in Gewässer und Gewässerverrohrungen werde von der Unteren Wasserbehörde der Stadt OL bearbeitet.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Es würden Anträge beim OOWV bzw. der Stadt OL gestellt.

Der OOWV moniert, dass in der Tabelle 3 auf Seite 18 im Erläuterungsbericht an folgenden Bahn-km Korrekturhinweisen aufzunehmen seien: Bahn-km 1,127, Bahn-km 1,720, Bahn-km 2,122, Bahn-km 2,557, Bahn-km 3,33 und Bahn-km 3,375.

Die Vorhabenträgerin sagt zu die Hinweise zu beachten und die Unterlagen entsprechend anzupassen. Der angesprochene Mischwasserkanal kreuze die Bahnanlagen im Straßenkörper unter der Eisenbahnführung EÜ Elsässer Straße. Für den Mischwasserkanal bei Bahn-km 3,33 liege ein Gestattungsvertrag vor. Die Maßnahmen würden mit dem OOWV abgestimmt. In den Planungen sei vorgesehen, den Durchlass durch einen offenen Graben zu ersetzen.

Der OOWV kritisiert, dass auf Seite 24 die Trennung in Regen- und Mischwasserkanäle sowie die Einleitmengen mit Einleitpunkten in den Kanal fehle. Es werde darauf hingewiesen, dass gemäß § 149 Abs.3 NWG die Grundstückeigentümer verpflichtet seien, das anfallende Niederschlagswasser auf ihrem Grundstück zu beseitigen, wo dieses schadlos möglich und sinnvoll sei. Hierbei solle die Niederschlagsbeseitigung vorrangig durch Versickerungs- und Retentionsmaßnahmen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die vorgelegte Planung sich am bestehenden Zustand der Entwässerungssituation orientiere. Grundsätzlich werde wie gefordert zunächst das anfallende Regenwasser so weit wie es die Bodenverhältnisse zulassen, im Bahnkörper versickert. Dies sei auch auf der Seite 24 Pkt. 2.2.2 so aufgeführt. Einleitungen in den jeweiligen Kanal des OOWV oder der Stadt OL würden nur dort erfolgen, wo es bereits praktiziert werde. An der grundsätzlichen Entwässerungssituation werde nichts verändert. Einleitmengen und Einleitpunkte würden sich bis auf den Bereich der EÜ Alexanderstraße nicht ändern. Für diesen Bereich seien Einleitmengen angegeben in der Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen angegeben. Vom LK Ammerland liege eine

wasserrechtliche Erlaubnis/Genehmigung vom 03.04.2014 vor. Von der Stadt OL gebe es noch keine Rückmeldung.

Der OOWV weist darauf hin, dass bei der Ableitung der Notüberlaufe die zulässige Abflussmenge in die geplanten Regenwasserkanäle der angrenzenden Straßen gemäß Anlage zu den Allgemeinen Entsorgungsbedingungen des OOWV für die Abwasserbeseitigung der Stadt OL auf 1,5 l (s x ha) begrenzt werden müsse. Im Erläuterungsbericht werde zudem dargestellt, dass ca. alle 50 bis 100 m Reinigungsschächte angeordnet werden sollten. Wie sollten diese Schächte unterhalten werden? Hier müsse eine Zugänglichkeit für ggf. Spülfahrzeuge oder Einrichtungen berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinwiese zu beachten und weitere Abstimmungsgespräche mit der Stadt OL und des OOWV zu führen. Die angesprochenen Reinigungsschächte würden im Bereich des Bahnkörpers liegen und von der DB unterhalten.

Der OOWV weist darauf hin, dass die Maßnahmen an Gewässern in der Tabelle 7 auf Seite 26 gemäß NWG wasserrechtlich von der Stadt OL als Untere Wasserbehörde genehmigt werden müssten. Es würden in der Tabelle 8 die hydraulischen Nachweise über die Leistungsfähigkeit der geplanten Durchlässe fehlen.

Die Vorhabenträgerin erklärt, nur den bestehenden Zustand zu erneuern. Der Durchflussquerschnitt der aufgelisteten Bauwerke würde gegenüber dem derzeitigen Zustand vergrößert. Die Leistungsfähigkeit der Durchlässe werde durch die Vorhabenträgerin nicht verschlechtert sondern verbessert. Die weiteren Hinweise werden von der Vorhabenträgerin beachtet. Die Drosselung der Einleitmengen sei bereits in den Gesprächen mit der OOWV bekannt gemacht worden und diese würden in der weiteren Planung bautechnisch umgesetzt. Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde würden durchgeführt.

Die OOWV weist auf die Baustelleneinrichtungsflächen auf Seite 60 des Erläuterungsberichts hin. Auf den jeweiligen Einzelflächen würden Entwässerungsleitungen der OOWV und ggf. Dritter liegen, die durch die geplante Maßnahme nicht zu beeinträchtigen seien. Hierbei sei die Zugänglichkeit für die Unterhaltungszwecke zu gewährleisten. Bei Sonderlasten sei die statische Mindestüberdeckung der vorh. Leitungen zu berücksichtigen. Hierzu seien im Einzelfall Abstimmungen mit dem OOWV zu führen.

Die OOWV weist auf das Baustellenkonzept auf Seite 61 des Erläuterungsberichts hin. Die Belange der Stadtentwässerung mit der Aufrechterhaltung der vorh. Vorflut

sei ausreichend zu berücksichtigen. Hierzu seien enge Abstimmungen mit dem OOWV zu führen.

Die OOWV weist auf geplante Arbeiten zur Aufrechterhaltung der vorh. Vorflut des Niederschlagswassers hin, die zu gewährleisten seien. Dies müsse im Einzelfall betrachtet werden, inwieweit hier Drainagen betroffen seien.

Die OOWV weist auf den Bauzustand auf Seite 63 des Erläuterungsberichts hin. Die vorhandene Aufrechterhaltung der Vorflut des vorh. Mischwasserkanals müsse mit betrachtet werden. Es werde hierzu auf die Bestandspläne in der Anlage verwiesen. Auch während der Baumaßnahme müssten die vorh. Kanalschächte und Haltungen zugänglich für Unterhaltungsarbeiten seien. Die Entwässerung der bauzeitlichen Gräben sei nicht dargestellt. Es werde darauf hingewiesen, dass der vorh. Graben im Bereich des BÜ bei km 103,3 in Richtung Bahnübergang Bürgerbuschweg als Vorflut für den RWK Banater Weg diene und aufrechterhalten werden müsse.

Die OOWV weist auf die Entwässerung des geplanten Ingenieurbauwerkes auf Seite 67 des Erläuterungsberichts hin. Die Grundforderung sei zu beachten, dass die Ableitung der Bauwerksentwässerung in Gewässer bzw. RWK Anlagen zu erfolgen hätte. Eine Ableitung in den vorh. Mischwasserkanal sei aus hydraulischen und wasserwirtschaftlichen Gründen zu untersagen.

Die OOWV weist auf Seite 61 Pkt. 5.6.3 des Erläuterungsberichts hin. Es müsse ergänzt werden, dass in dem Knotenpunkt die Oberflächenentwässerung des BÜ im Bereich zur Einmündung Weißenmoorstraße ausgebaut werden müssen, wenn die Verkehrsanlagen angepasst werden würden.

Aus der Sicht des OOWV müssten in dem Themenpunkt Zwangspunkte auf Seite 80 des Erläuterungsberichts die Einzelpunkte Regenwasserkanalbestand Feldstraße, Kreuzung Durchlass DN 300 Schutzrohr mit Mediumrohr DN 280 Bau km 103,3 + 80,0 für die Ableitung des Vorflut Niederschlagsentwässerung aufgenommen werden.

Die OOWV weist auf den Punkt Alexanderstraße auf Seite 81 des Erläuterungsberichts hin. Es müsse ergänzt werden, dass hier ebenfalls die notwendigen Maßnahmen für die Grundstücksentwässerung dazugehören, wenn die Grundstückszufahrten und Flächen angepasst werden müssten. Dies betreffe insbesondere die Grundstücke Alexanderstraße 271, 279, 288 sowie Stationsweg Nr. 1.

Die OOWV weist auf den Punkt Siebenbürger Straße auf Seite 82 des Erläuterungsberichts hin. Die vorhandene Oberflächenentwässerung müsse in die vorhandenen und geplanten Gewässer bzw. Regenwasserkanäle abgeleitet werden, um die weitere Belastung des Mischwasserhauptsammlers Alexanderstraße zu mindern.

Die OOWV weist auf den Punkt Stationsweg auf Seite 82 des Erläuterungsberichts hin. Hier müsse der vorh. Graben in Profil, Lage und Tiefe aufrecht erhalten bleiben, da an diesem die Grundstückentwässerungen der angrenzenden Grundstücke Stationsweg angeschlossen seien. Diese seien im Bestand zu sichern, da ansonsten hier die Grundstücksentwässerung Niederschlagswasser nicht mehr gegeben wäre. Dies gelte insbesondere für die Bauphase des „Nebengleises“. Außerdem werde durch die Absenkendung der Straßengradiente des BÜ die statische Überdeckung des Kanals von Bestandtiefe 2,08 m bei Schacht 1274 und 1,46 m bei Schacht 1279 auf ca. 0,75 m reduziert. Dies habe massive Auswirkungen auf die Rohrstatik des vorhandenen Kanals. Eine Umverlegung (Tieferlegung) oder Sicherung durch Veränderung der Rohrbettung sei unumgänglich um den Kanalbestand zu sichern. Hier müssten für die verschiedenen Bauphasen detaillierte Abstimmungen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die Vorflut Mischwasserkanal Feldstraße jederzeit gewährleistet werde.

Die OOWV weist auf den Punkt Stadtentwässerung auf Seite 83 des Erläuterungsberichts hin. Hier müsse ein detaillierter Bauablaufplan für die Gewässer und Kanalvorflut dargestellt werden. Der geplante Mischwasserkanal liege noch nicht im Baubereich der Fahrbahn des BÜ. Es wären somit Vorarbeiten zur Verlegung des Kanals bis zum BÜ zu tätigen, die ohne Umgestaltung der Verkehrsflächen mit ca. 12 Monaten zu beziffern seien. Es müsse im weiteren Verfahren der Bauausführung geklärt werden, wie die geplante Absenkung der Fahrbahngradiente mit der Kanalum- und neuverlegung zu kombinieren seien, unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs. Dies betreffe vor allem den Kanal MWK DN 600, der aufgrund des Baujahres als extrem vorgeschädigt zu bewerten sei. Die Planung müsse ebenfalls den Themenpunkt für die geplante Neuverlegung des Regenwasserkanals betrachten, der im Zuge der Fahrbahnumstellung BÜ realisiert werden müsse. Hier könne es notwendig sein, im Zuge der Maßnahme die Provisorien zu errichten.

Die OOWV weist auf die im Zuge der verschiedenen Bauabschnitte Schachtbauwerke des MWK und RWK auf Seite 84 des Erläuterungsberichts hin. Diese müssten den örtlichen Verhältnissen höhenmäßig angepasst werden. Diese Maßnahme gehöre mit zum Umbau des BÜ.

Die OOWV weist auf die wasserrechtlichen Belange auf Seite 116 des Erläuterungsberichts hin. Alle Einleitstellen in Kanalanlage des OOWV auf Basis der AEB müssten im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens beantragt werden. Dieses Verfahren sei unabhängig von den wasserrechtlichen Verfahren nach NWG durchzuführen, da der OOWV die Abwasserbeseitigungspflicht ab dem 01.01.2001 in

Oldenburg übernommen habe. Die hydraulischen Unterlagen in Abschnitt 4 und 17 würden daher nicht als Antrag gewertet, sondern nur informell betrachtet. Im Rahmen der technischen Prüfung der Entwässerungsantragsunterlangen könnten im Einzelfall Prüfhinweise getätigt werden, die nicht in der Stellungnahme aufgeführt werden würden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden. Weitere Abstimmungsgespräche würden geführt. Entsprechende Anträge werden gestellt.

Anlage 4 – Bauwerksverzeichnis

Die OOWV weist auf die Nr. 307, 333, 361 und 375 des Bauwerksverzeichnisses hin. Der vorh. Schmutzwasserkanal sei in der Sohle nicht zu verändern. Umbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen seien im Detail mit dem OOWV abzustimmen.

Die OOWV weist auf die Nr. 331, 343, 352, 407, 410 und 422 des Bauwerksverzeichnisses hin. Die Trinkwasserversorgung im Stadtgebiet der Stadt OL werde von der VWG betrieben und technisch von der EWE betreut. Die Eintragungen in der Spalte 5 seien dementsprechend zu korrigieren. Es müsse geklärt werden, ob eine Wasserleitung gemeint war oder ob ein anderer Leitungsträger betroffen sei.

Die OOWV weist auf die Nr. 394, 399 und 431 des Bauwerksverzeichnisses hin. Die vorh. Kanäle seien in der Sohle nicht zu verändern. Umbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen seien im Detail mit dem OOWV abzustimmen.

Die OOWV weist auf die Nr. 411 und 438 des Bauwerksverzeichnisses hin. Es werde auf die Stellungnahme vom OOWV – Brake vom 24.03.2014 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen(u a. der EWE Netz GmbH) hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden. Weitere Abstimmungsgespräche würden geführt.

Anlage 5 – Lagepläne

Im Bereich der Lagerfläche 1.3 in der Planunterlage Nr. 001 werde auf den Kanalbestand des OOWV hingewiesen. Hier müssen die Schächte und Straßenabläufe für Revisionszwecke dauerhaft freigehalten werden. Sollten hier Sand oder ähnliche Stoffe gelagert werden, so sei dafür zu sorgen, dass keine Stoffe in den Kanal gelangen, die diesen verstopfen könnten. Der Beginn der Nutzung sei mit dem OOWV nachrichtlich abzustimmen um ggf. eigene Maßnahmen entsprechend zu koordinieren.

Im Bereich der Lagerfläche 1.4 in der Planunterlage Nr. 001 werde auf den Kanalbestand des OOWV hingewiesen. Die Trasse der neuen Druckrohrleitung müsse ergänzt werden. Sobald die Bestandspläne vorliegen, würde diese zugesandt.
Die Vorhabenträgerin sagt zu die Hinweise zu beachten und die Unterlagen entsprechend anzupassen.
In der Planunterlage Nr. 002 verweist die OOWV auf das vorhandene Regenwasserpumpwerk an der Dwostraße. Der Bestand sei in der Unterlage zu ergänzen und beim Bau zu berücksichtigen. Für den geplanten Neubau des Anschlusskanals in der Kastanienallee (Maßnahme 101) sei der OOWV zu beteiligen. Ein Entwässerungsantrag sei für den Anschluss erforderlich. Die Umbaukosten trage die DB AG als Veranlasserin. Die Einleitmenge in den vorh. MWK könne nur gedrosselt 1,5 l (s x ha) erfolgen. Hierfür sei vor der Einleitung ein Drosselbauwerk vorzusehen.
Beim Bau des Durchlassen bei Bau-km 101,1+26 sei zu klären, in wieweit die angeschlossenen Flächen des Vereinsheimes (Lagerfläche 1.5) in diesen Durchlass zu entwässert werden sollen. Dies sei bei der Hydraulik und Rückhaltung der Oberflächenentwässerung zu beachten. Wünsche des Grundstückbesitzers, eine Rückhaltung zu errichten, sollten geprüft werden, ob sie ggf. in die Planung mit aufgenommen werden können.
Weiter bittet die OOWV die Berücksichtigung der vorh. Mischwasserkanäle im Bereich der Lagerflächen 1.6 und 1.7. Auf aktuelle Neuplanungen im genannten Bereich mit dem neuen Mischwasserkanal DN 800 wurde hingewiesen.
Dies schließe eine Umverlegung der vorh. MW – Kanals an Bau-km 101,3+60 hinsichtlich Lage und Tiefe in diesem Bereich aus. Der Kanal müsse im Bestand gesichert werden. Für Detailplanungen sei der OOWV zu beteiligen.
Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.
Planungen eines Dritten, in Zukunft in Bahnanlege einzuleiten, seien der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Die Vorhabenträgerin sei bereit, die Möglichkeiten unter Voraussetzung der Übernahme der zusätzlichen Kosten durch Dritten die Einleitung zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.
Der OOWV weist eine Einleitung der geplanten Seitengräben in den RWK in Planunterlage Nr. 003 im Bereich der Jägerstraße bei Bau-km 101,7+30 hin. Die Einleitung könne aufgrund der vorh. Netzkapazitäten nur in gedrosselter Form erfolgen. Im Bereich der Hintergrundstücke zum Friedhofsweg Flächen würden in den

Bahnseitengraben entwässern. Diese seien zu berücksichtigen oder nach Rücksprache mit dem jeweiligen Eigentümer abzutrennen. Eine Umverlegung des vorh. Regenwasserkanals sei in der Sohlenlage aus technischen Gründen nicht mehr möglich.

Im Bereich des Bau-km 102,1 + 25 kreuze laut OOWV ein vorh. Durchlass die vorh. Bahnstrecke und entwässere in einen Graben in Richtung MWK Tangastraße. Die Ableitung in Richtung MWK Tangastraße sei mit der neuen Planung aufzugeben. Es sei eine Ableitung in die vorh. RWK Systeme zu planen. Hier müsse vor Ort ggf. der Bestand geprüft werden.

Der OOWV weist darauf hin, dass die neue Bebauung im Bereich Durchlass km 102.2 die Oberflächenentwässerung teilweise an den Graben angeschlossen habe. Der Bestand sei zu berücksichtigen.

Die geplante Einleitung der Entwässerung in den RWK des OOWV bei Bau km 102,2+40 erfordere einen Antrag. Sollten hier Mehrmengen eingeleitet werden, sei eine gesonderte Rückhaltung zu dimensionieren und ggf. ein Umbau des RW Pumpwerkes mit angeschlossener Druckleitung erforderlich. Detailplanungen seien mit dem OOWV und der Stadt OL abzustimmen. Die Tiefendrainagen der DB-Fläche bei Bau km 102,2 + 50 bis 102,3 sollen in die Tunnelentwässerung eingeleitet werden. Hier müsse der Projektplan ergänzt werden. Es werde hierzu auf den Bestandsplan in der Anlage hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Der Hinweis auf die gedrosselte Einleitung werde für die weitere Planung beachtet. Gespräche über Zuleitungen in Bahnseitengräben würden mit Dritten/Eigentümern geführt und Zuleitmengen abgestimmt. Der vorh. Durchlass werde in der Planung nicht mehr für die Entwässerung benötigt. Dafür sei der neu geplante Durchlass in km 102,2 + 00 vorgesehen. Ob Dritte/Eigentümer an den vorhandenen Durchlass mit ihrer Entwässerung anschließen, sei derzeit noch offen.

Die ggf. anfallenden Mehrmengen würden daher rühren, dass der vorhandene Durchlass in Bau-km 102,1 + 25 aufgegeben werden soll und somit eine Verschiebung des Einleitpunktes erfolge. Damit wäre der im Bestand vorhandene Vorfluter nicht mehr nutzbar. Der Hinweis werde für die weitere Planung berücksichtigt.

Der OOWV weist auf die neue bestehende Oberflächenentwässerung des Grundstückes Hermann-Oncken-Weg Nr. 19 und die Grundstücksentwässerungsanlagen im Bereich Nedderend Nr. 77 und 75 in der Planunterlage Nr. 004 hin. Diese seien zu berücksichtigen. Ebenfalls werde auf den bestehenden Ruhewasserspiegel des RWK und der Gewässer im Bereich des

geplanten Einleitpunktes 102,5 + 52 hingewiesen. Im Bereich des Fußgängertunnels finde die Entwässerung durch eine Hebeanlage statt. Diese werde durch die Stadt OL betrieben. Umbaumaßnahmen an den Durchlässen seien hier mit dem OOWV und der Stadt OL abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Der OOWV moniert das Fehlen des Kanalbestandes Mischwasserkanal DN 400 in der Feldstraße in der Planunterlage Nr. 005. Auf den beigefügten Bestandsplan und auf die verbundene Problematik der Rohrüberdeckung werde verwiesen.

Für die geplante Einleitung des Grabens in den vorh. RWK des OOWV sein ein Entwässerungsantrag gemäß AEB erforderlich.

Die vorh. RWK sei für die Unterhaltung im Rahmen der Bauphase zugänglich zu halten.

Für die Einrichtung der Lagerfläche 1.25 sowie die Erstellung des Umfahrungsgleises werde auf die Erfordernis hingewiesen, dass die Vorflut des RWK Banater Weg, der in den Bahngraben einleitet, aufrecht erhalten werden müsse.

Die Maßnahme 343 betreffe nicht den OOWV, sondern die EWE/VWG.

Die Umverlegung und Sicherung des vorh. MWK DN 600 in der Bauphase müsse im Detail mit dem OOWV abgestimmt werden. Die erforderlichen Kosten für die Maßnahmen trage die DB AG als Veranlasser. Im Bereich des Bahnweg Bau-km 103,7 + 30 liege eine Gewässerverrohrung des OOWV und keine RWK. Diese Umbauarbeiten müssten mit der Stadt OL abgestimmt werden.

Der OOWV unterstreicht die Sicherung des Bestands im Bereich von Bau-km 103,7 + 30, da dort ein RWK einmünde. Die Vorflut sei außerdem während der Bauphase aufrecht zu erhalten. Es werde auf die Einleitstelle im Bestand der vorh. Grundstücksentwässerungsfläche „Aldi“ hingewiesen, die zu sichern sei. Die Zugänglichkeit nach Herstellung der Bauarbeiten sei für Spülfahrzeuge und Personal zu gewährleisten, da hier Kanalunterhaltungen betrieben werden müssten. Hierzu müssten die baulichen Details mit dem OOWV abgestimmt werden. Bei der hydraulischen Bemessung des Grabens bzw. der prov. Vorflut sei der Zufluss des RWK zu berücksichtigen.

Die Details der Umverlegung bei Bau-km 104,0 müsse mit dem OOWV und der Stadt OL abgestimmt werden. Es müsse gesichert sein, dass die Straßenentwässerung des Bahnweges über Bankettanlagen in den vorh. Graben gewährleistet werden könne.

Im Bereich Bau-km 103,8 bis 104,1 müssten die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Maßnahme 361 seien laut des OOWV bei der Herstellung der Fundamente der vorh. SWK nach Abstimmung mit dem OOWV zu sichern. Diese Maßnahmen seien vor Ort mit dem OOWV abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Wenn der Zufluss bei der Planung berücksichtigt werden solle, müsse der OOWV hierzu Einleitmengen aus dem Zufluss benennen. Sollten sich hierdurch rechnerisch größere Entwässerungsgräben ergeben, müsse sich der OOWV bei der Maßnahme ggf. finanziell beteiligen.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 006. Im Rahmen der dort aufgezeigten Maßnahme 361 seien laut des OOWV bei der Herstellung der Fundamente der vorh. SWK nach Abstimmung mit dem OOWV zu sichern. Diese Maßnahmen seien vor Ort mit dem OOWV abzustimmen. Es werde weiter darauf hingewiesen, dass die vorh. Gewässerverrohrungen im Bereich Bau-km 104,3 BÜ Bürgerbusch zu sichern seien, bzw. in Abhängigkeit vom baulichen Zustand neu zu verlegen seien. Die Details seien mit der Stadt OL abzustimmen. Die vorh. Vorflut sei zu sichern. Bei der Neuverlegung sei die Hydraulik auf die geplante Straßenerweiterung abzustimmen. Bei der Bemessung des Gewässers von Bau-km 104,3 bis zum Einleitpunkt in die Nordbäke sei die Vorflut „Gewässerverrohrung Bürgerbuschweg“ zu berücksichtigen. Außerdem müssten bei Bau-km 104,3 bis zum Einleitpunkt in den Vorfluter Nordbäke 104,9 + 40 die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 007. Der vorh. Schmutzkanal DN 400 Steinzug bei Bau-km 105,1 müsse in Bestand gesichert werden und könne nicht umverlegt werden. Die Unterhaltung müsse während der Bauphase gewährleistet werden. Außerdem müssten bei Bau-km 105,1 bis 105,6 + 10 die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch und im Bau-km 105,6 + 47 bis 105,8 der Kanalbestand RWK des OOWV gemäß Bestandsplan in der Anlage ergänzt und baulich berücksichtigt werden.

Die Maßnahme Nr. 502 bei Bau-km 105,5 + 85 müsse laut OOWV die Straßenentwässerung des Knotenpunktes durch die Verlegung von zusätzlichen Entwässerungsleitungen neu beordnet werden.

Die Baustelleneinrichtungsfläche 1.37 müsse laut OOWV die Zugänglichkeit zum vorh. RPB und den SWK + RWK Kanalanlagen gewährleistet werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 008. Bei Bau-km 106,0 werde auf den Bestand der Gewässerverrohrung auf dem Grundstück Bardieksweg 3B hingewiesen. Diese liege im Zuständigkeitsbereich der Haaren Wasseracht. Die geplante Einleitung in das Gewässer müsse im Rahmen eines wasserrechtlichen Antrages bearbeitet werden. Die Darstellung des RWK OOWV müsse korrigiert werden.

Ebenfalls solle bei Bau-km 106,0 + 23 links in den RWK des OOWV eingeleitet werden. Hierzu müsse ein Antrag gemäß AEB gestellt werden. Diese Einleitung müsse mit Drosselschacht erfolgen. Und bei Bau-km 106,0 + 23 bis 106,8 müssten die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 009. Bei Bau-km 107,1 + 50 würden sich Kanalanlagen der OOWV die Bahn kreuzen. Es müsse sichergestellt werden, dass nach dem Bau der Lärmschutzwand ein Zugang für Spülfahrzeuge zu den Kanalschächten bestehe. Hierzu müssten ggf. die vorhandenen Schachtanlagen umgebaut werden. Die Details seien mit der OOWV abzustimmen.

Durch die geplante Schallschutzwand dürfe die Unterhaltung des vorh. RBB nicht beeinträchtigt werden und bei Bau-km 107,2 bis 107,6 müssten die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 5.2 – Lagepläne (Bauzustandspläne)

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 001. Bei Bau-km 102,8 müssten die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch gesichert werden und die vorh. Gewässerverrohrung gesichert und betrieben werden. Außerdem befinde sich bei Bau-km 103,0 + 80 im Bestand ein Mischwasserkanal der OOWV. Dieser müsse gesichert werden und dürfe nicht durch das Nebengleis überbaut werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung werde seitens der Vorhabenträgerin

angestrebt. Erste Gespräche mit den verantwortlichen Personen hätten laut Vorhabenträgerin bereits stattgefunden.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 002. Im Bereich des BÜ Alexanderstraße überbaue das Umfahrungsgleis den vorh. MWK DN 600 mit Schachtanlagen. Diese seien zu sichern bzw. in Abstimmung mit dem OOWV auf Kosten des Veranlassers umzubauen. Durch das Umfahrungsgleis würde der vorh. Graben und der Gewässerdurchlass überbaut. Dieser sei zu sichern und durch Verlängerung an den Außenbereich in seiner Funktion aufrecht zu erhalten. Es müsse gewährleistet werden, dass im Oberlauf die Vorflut RWK Banater Weg einleite. Es müsse korrigiert werden, dass ein RWK im Bereich Alexanderstraße vorhanden sei. Ein provisorischer Anschluss der Gewässervorflut an den MWK müsse aus hydraulischen Gründen ausgeschlossen werden.

Der OOWV weist darauf hin, dass bei Bau-km 103,8 der vorh. RWK Banater Weg in das vorh. Gewässer einmünde. Dieser Einleitpunkt müsse gesichert werden. Die Vorflut für den RWK sei zu jeder Zeit zu gewährleisten. Bei Bau-km 103,7 + 30 müssten zudem die vorh. Einleitungen der Grundstücksentwässerungsanlagen baulich und hydraulisch berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 5.3 – Lagepläne (Alexanderstraße)

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 001 und gleichzeitig auf die bereits gemachten Ausführungen zu den Punkten 5.8.5.3 und 5.8.6 aus den Erläuterungsbericht.

Die geplante Umverlegung des MWK in den Medientunnel müsse laut OOWV mit allen Beteiligten Versorgern abgestimmt werden. Die Vorflut des vorh. MWK DN 600 habe für Oldenburg Bereich Nord als Hauptsammler in der Alexanderstraße im System Mischwasser eine wichtige Rolle. Eine ausreichende leistungsfähige Vorflut während der gesamten Bauphase müsse jederzeit gewährleistet sein. Sämtliche provisorischen Zwischenbauzustände seien mit dem OOWV im Vorfeld abzustimmen. Die provisorische Entwässerung des BÜ müsse mit eingeplant werden.

Im Bereich der Anbindung Siebenbürger Straße gebe es laut OOWV von Seiten des OOWV und der Stadt OL aktuelle Planungen zum Ausbau der Straße. Hier sei ein RWK geplant. Diese Planungen müssten im Zuge des Ausbaus des BÜ mit übernommen werden.

Im Bereich des BÜ sei laut OOWV die geplanten Trasse des MWK Planung DN 1000 falsch dargestellt. Diese Trasse stelle nicht mehr die aktuelle Planung dar und entsprechend zu korrigieren. Der MWK würde mittig im Bereich der Alexanderstraße angeordnet werden.

Der OOWV weist auf die vorh. Grundstücksentwässerungsanlagen im Bereich der angrenzenden Grundstücke hin, die durch die veränderte Höhenentwicklung anzupassen seien.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 6.1 – Regel-Querprofile Bahn

Der OOWV weist darauf hin, dass in den Planunterlagen Nr. 001 und Nr. 002 im Bereich der Neubauanlagen der geplanten Seitengräben die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke Höhen-, und Lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Gräben zu berücksichtigen.

Bei Planunterlage Nr. 002 sei im Bereich der Auffüllung der Lärmschutzwände die Entwässerung der angrenzenden Grundstücke mit zu berücksichtigen.

Der OOWV verweist auf die Planunterlage Nr. 003. Hier werde auf die Stellungnahme wie auf Blatt 002 verwiesen. Die Zugänglichkeif der geplanten Entwässerung sollte für Spülfahrzeuge gegeben sein. Ansonsten wären Unterhaltungsarbeiten nur vom Gleis aus zu bewerkstelligen. Diese Anlagen müssten im Turnus 5 bis 10 Jahre gespült werden. Sollte hier ebenfalls die Oberflächenentwässerung von Nachbargrundstücken einleiten, müsse die Übergabegrenze an den Schächten geklärt sein. Zur Unterhaltung dieser Schächte wäre ein Geh-Fahr-und Leitungsrecht auf den Nachbargrundstücken erforderlich.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Die Planunterlage stelle die Entwässerung des Bahnkörpers in Form einer Tiefenentwässerung dar, wie sie in einigen Bereichen geplant sei. Diese Entwässerungsanlagen würden von der DB unterhalten.

Anlage 6.2 – Querprofil Bahn

Der OOWV weist darauf hin, dass in den Planunterlagen Nr. 001 und Nr. 002 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Seitengräben und Betonrinnen die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Gräben zu berücksichtigen. Die dauerhafte Ableitung von Grundwasser in die Vorflut Mischwasserkanal würde nicht gestattet, da dies dauerhaft den Mischwasserkanal belasten würde.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 004 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Tiefenentwässerung und Betonrinnen die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Anlagen zu berücksichtigen. Hier würde auf Ableitung der Straßenentwässerung im Bestand des

Bahnwegs hingewiesen, der zu sichern sei. Hier sei es ggf. erforderlich, einen Parallelkanal RWK zu verlegen.

Die OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 005 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Tiefenentwässerung und Betonrinnen die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Anlagen zu berücksichtigen. Hier würde auf die Ableitung der Straßenentwässerung im Bestand des Rad-und Gehwegs hingewiesen, der zu sichern sei. Hier sei es ggf. erforderlich einen Parallelkanal RWK zu verlegen.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 006 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Entwässerung des Einschnittbereiches die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Anlagen zu berücksichtigen. Beim Rückbau des Gebäudes seien evtl. vorh. Grundstücksentwässerungsanlagen des Gebäudes bis zur Übergabegrenze zurück zu bauen und zu verschließen. Dies sei beim OOWV zu beantragen.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 007 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Entwässerung des Einschnittbereiches die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Anlagen zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Zu den Planunterlagen Nr. 001 und Nr. 002 erläutert die Vorhabenträgerin, dass die Planunterlage die Neuanlage der bereits vorhandenen Betonrinne mittels Betonhalbschalen darstelle. Die Einleitung von Oberflächenwasser aus den benachbarten Grundstücken könne nur soweit berücksichtigt werden, wie die bereits heute erfolge. Der Hinweis zum Mischwasserkanal werde beachtet.

Zu der Planunterlage Nr. 006 erklärt die Vorhabenträgerin, dass die hydraulische Situation durch die Vorhabenträgerin wesentlich verbessert werde. Daher seien hydraulische Nachweise nicht erforderlich und nicht geplant.

Anlage 6.4 - Querprofil Bauzustand Umfahrungsgleis

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 001 im Bereich der Neuanlagen der geplanten Entwässerung des Umfahrungsgleises die angrenzenden Einleitungen der Nachbargrundstücke höhen-und lagemäßig zu berücksichtigen seien. Dies sei ebenfalls beim hydraulischen Nachweis der Anlagen zu berücksichtigen. Beim Rückbau des vorhandenen Grabens sei die Stadt OL zu beteiligen. Die Entwässerung des Stationsweges sei zu gewährleisten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 7.1.1 – Höhenpläne Bahn-links

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 003 bei Bau-km 101,7 + 70,83 die geplante Tiefenentwässerung mit zugänglichen Anschlussschächten mit Abflussregelung an den RWK des OOWV angeschlossen werden müssten. Gleichzeitig müsste bei Bau-km 102,2 + 51 die geplante Tiefenentwässerung mit zugänglichen Anschlussschächten, mit Abflussreglung an den RWK des OOWV neu angeschlossen werden. Auf bereits oben genannte Hinweise werde verwiesen. Die vorh. Tunnelentwässerung an der Flügelwand müsse ergänzt werden. Es werde hierzu auf die OOWV Planunterunterlagen Melkbrink in der Anlage verwiesen.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 004 im Bereich des EU Nedderend auf die vorangegangenen Stellungnahmen oben hingewiesen werde. Es wäre hier zu empfehlen, die weiteren querenden Entwässerungsleitungen im Bereich des EÜ mit zu ergänzen.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 008 im Bereich des Einleitpunktes Karuschenweg BÜ in den RWK des OOWV ein Drosselschacht erforderlich sei.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 7.1.2 – Höhenpläne Bahn-rechts

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 002 und die oben bereits aufgeführten Hinweise zum Durchlass bei Bau-km 101,26 hin.

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 003 und die Ausführungen in Punkt 7.1.1 Planunterlage Nr. 003 hin.

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 004 und die Ausführungen in Punkt 7.1.1 Planunterlage Nr. 004 hin.

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 005 hin. Der benannte Einleitpunkt sei zu bestimmen. Des Weiteren sei der Einleitpunkt am Kreuzungspunkt BÜ Alexanderstraße mit Ablauf in den RWK Feldstraße zu benennen.

Der OOWV weist darauf hin, dass in der Planunterlage Nr. 008 im Bereich des BÜ Karuschenweg im Lageplan ein Einleitpunkt in die Gewässerverrohrung der Haaren-Wasseracht geplant sei. Dies fehle im Längsschnitt und entsprechend sei eine Korrektur notwendig.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Zu der Planunterlage Nr. 005 erklärt die Vorhabenträgerin, dass der Einleitpunkt am Kreuzungspunkt BÜ Alexanderstra0e ins RWK des OOWV erfolgen solle- Die Unterlagen würden entsprechend angepasst werden.

Anlage 7.2 – Höhenplan Alexanderstraße

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 001 hin. Für die Ausführung werde daraufhin gewiesen, dass hier noch der Längsschnitt RWK zu ergänzen sei, sobald die Planungen abgestimmt seien. Hinsichtlich der Mindestüberdeckung des neuen MWK und deren Auswirkungen auf die Rohrstatik bzw. zur Materialwahl des neuen MWK werde im weiteren Stadium der Planungen Stellung bezogen. Hier würden die unterschiedlichen Bauzustände ebenfalls eine Rolle spielen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Anlage 8.1.6 – Bauwerkspläne

Der OOWV weist auf die Planunterlage Nr. 001 zum EÜ Alexanderstraße Bau-km 103,332 Bauwerksplan hin. In diesem Plan würde die aktuelle Trassenlage Neubauplanung MWK DN 1000 dargestellt. Hinsichtlich der Schutzabstände zu den geplanten Fundamenten der Pfeiler seien noch Abstimmungen zu treffen.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass der MWK DN 1000 des OOWV auf dieser Planunterlage nicht dargestellt wurde. Der Plan stelle lediglich die Neuplanung der EÜ Alexanderstraße dar. Der geplanten MWK DN 1000 des OOWV werde bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Anlage 17 – Hydraulische Berechnungen

Der OOWV wendet ein, dass die Stellungnahme zu den Unterlagen der Anlage 17 keine Genehmigung zur Einleitung der Niederschlagsentwässerung in die vorh. Kanalanlagen ersetzen würden. Nach Durchsicht der Unterlagen würden für eine Stellungnahme zur Einleitgenehmigung noch folgende Unterlagen bzw. es müssten folgende Punkte abgestimmt werden: Die Anlagen Nr. 18 würden fehlen, es fehle der Nachweis über die Drosselung der Einleitmengen in den RWK und MWK, es fehle der Nachweis über die geplante Drosselanlagen und Stauräume, es wurde kein seitliches Einzugsgebiet mit einbezogen, es wurde kein Nachweis über die Einstauhöhen bei Einleitung in den Vorfluter oder RWK bei Gegenwasserspiegel geführt und es wurden hinsichtlich der Eingangsdaten Ansätze gewählt, die noch nicht endgültig mit dem OOWV abgestimmt wurden.

Aus diesem Grund bestehe seitens des OOWV die Forderung die Unterlagen nach Abstimmung mit dem OOWV zu ergänzen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu beachten. Die weitere Planung werde laut Vorhabenträgerin mit dem OOWV abgestimmt. Wenn Zuflüsse bei der Planung berücksichtigt werden sollten, müsse der OOWV hierzu Einleitmengen aus dem Zufluss benennen. Sollten sich hierdurch rechnerisch größere Entwässerungsanlagen ergeben als geplant, müsse sich der OOWV bei der Maßnahme ggf. finanziell beteiligen.

Eine Teilnahme am Erörterungstermin erfolgte. Der OOWV hat im Erörterungstermin erklärt, dass noch eine Menge Punkte offen seien. Grob zusammengefasst gehe es um die Entwässerung, die sowohl durch die Bahnanlage als auch durch die Nachbargrundstücke betroffen seien. Gespräche seien bereits geführt worden und würden in Zukunft auch weiter geführt, um auf eine Einigung zu kommen. Der OOWV widerspricht im Erörterungstermin aber deutlich der finanziellen Beteiligung der OOWV unter der lfd. Nr. 116 der Stellungnahme des OOWV. Einzelgespräche würden zu diesem speziellen Thema noch geführt werden müssen. Die Stadt OL werde weiter an den Gesprächen und Abstimmungen beteiligt.
Der Vorhabenträger hat die Beachtung der Hinweise sowie die Klärung noch offener Punkte zugesagt. Einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht.

B.4.4.22 Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

Stellungnahme vom 14.12.2015:
Ausgehend von der Annahme, dass die zukünftig zu erwartenden Zugzahlen infolge des Planvorhabens ansteigen, werden umfangreiche Konflikte im Zusammenhang mit der außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegenden Huntebrücke erwartet und Forderungen zur Konfliktbewältigung erhoben.

Würdigung durch die Planfeststellungsbehörde:
Die Stellungnahme des Wasser- und Schifffahrsamtes beruht auf der inzwischen überholten Prognose 2025. Mit der aktuellen Prognose 2030 werden allerdings Zugzahlen prognostiziert die unterhalb der plangegebenen Vorbelastung liegen (siehe oben unter Pkt. B.4.2), so dass diese Zugzahlen auch ohne Durchführung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens im planbetroffenen Streckenbereich realisiert werden könnten. Die angesprochene wird durch das Planvorhaben unter keinem Gesichtspunkt neuen oder weitergehenden eisenbahnverkehrsbedingten Risiken ausgesetzt, als bisher. Dass die Zugzahlen zukünftig gegenüber dem gegenwärtigen Stand ansteigen, wird dabei nicht verkannt; jedoch ist dieser Anstieg nicht dem Vorhaben zuzurechnen.
Die Bedenken des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen sind daher zurückzuweisen.

B.4.5 Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen

Im Folgenden wird auch bei den Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen aus Gründen der Verfahrensökonomie für die Darstellung des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens überwiegend auf den in der landesbehördlichen Stellungnahme

verwendeten und der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellten Ausführungen der Anhörungsbehörde zurückgegriffen, soweit sich dies nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde anbietet. Die abschließende rechtliche Würdigung des jeweiligen Vorbringens erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde.

B.4.5.1 Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU)

Stellungnahmen vom 26.03.2014 und 24.04.2017

Der NABU bemängelt, dass der Gutspark Dietrichsfeld von den Folgen des Planfeststellungsverfahrens nachteilig betroffen sei.

Der Hinweis werde von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin werde mit der Unteren Naturschutzbehörde Kontakt aufnehmen und insbesondere die bestehenden Probleme mit der BE-Fläche erörtern.

Der NABU erklärt, dass der Gutspark Dietrichsfeld am 13.03.2009 als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 BNatSchG unter Schutz gestellt wurde. Der daraus entstandene Schutzzweck aus der Satzung über den geschützten Landschaftsbestandteil OL-S-8 würde durch die geplante Maßnahme konterkariert.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass der Schutzstatus des Gutsparks Dietrichsfeld der Vorhabenträgerin bekannt sei. Während der Planungsphase sei grundsätzlich darauf geachtet worden, dass durch die Baustraßen, BE-, Lager- und Schotteraufbereitungsfläche möglichst keine Schutzgebiete oder sonstige gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteile beansprucht werden. Aufgrund der generellen Lage innerhalb der bebauten Flächen sei dies jedoch nur bedingt möglich. Für den Bereich EÜ Alexanderstraße seien zwingend BE-Flächen im Umfeld notwendig, so dass die Beanspruchung des Gutsparks ohne Alternative sei. Es wurde darauf geachtet, dass möglichst wenige Gehölze gefällt werden müssten. Die verbleibenden Gehölze würden durch Schutzzäune vor evtl. Schäden geschützt. Nach Abschluss der Bauarbeiten würden die betroffenen Wiesenflächen kurzfristig wiederhergestellt. Ebenfalls erfolge die Neupflanzung von Bäumen und weiteren Gehölzen, so dass die Funktionen des geschützten Landschaftsbestandteiles mittel- bzw. langfristig wiederhergestellt würden. Es sei der Vorhabenträgerin bekannt, dass für die geplante Maßnahme eine Ausnahmegenehmigung / Befreiung von der Satzung des Schutzgebietes erforderlich sei.

Der NABU kritisiert, dass entlang der Bahnlinie Gehölze entfernt würden. Damit würden Nistplätze für Vogel und Fledermäuse vernichtet. Dies stelle einen Verstoß gegen § 15 Abs. 1 BNatSchG dar, da die Beeinträchtigung vermeidbar sei.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass trotz Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen eine vollständige Vermeidung der Eingriffe in die Gehölzbestände am Randbereich des

Parks bzw. in dessen Umfeld nicht möglich sei. Planerische Alternativen würden zu noch größeren Eingriffen in Natur und Landschaft bzw. der Stadt OL führen. Die artenschutzrechtlichen Belange seien in den entsprechenden Fachgutachten vollständig abgearbeitet. Sämtliche unvermeidbare Eingriffe würden kompensiert (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Landschaftspflegerischer Begleitplan).

Der NABU trägt vor, dass der Teich im Gutspark Dietrichsfeld den auf der Roten Liste Niedersachsen vorkommenden Bergmolch (Triturus alpestris) beherberge. Durch das Vorhaben würden in dem Bereich des Teiches die Bäume und Büsche entfernt. Diese Gehölze benötige der Bergmolch jedoch, um sich im Winter im Erdboden zu überwintern. Die geplanten Maßnahmen (z. B. Fangkörbe in Abständen von 20 m) würden den Erhalt der Population nicht sichern. Zudem müsste die Sicherheit der Tiere bei der Rückwanderung ins Gewässer im Frühling gesichert werden können, was hier nicht möglich sei. Da es sich hier laut des NABU um eine besonders geschützte Art nach BArtSchV handle, stelle das Vorhaben damit einen Verstoß nach § 44 Abs. 1 BNatSchG dar.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Bergmolch zwar eine besonders geschützte Art nach BArtSchV darstelle, sei jedoch keine streng geschützte Art gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handle, kämen die Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht zur Anwendung. Demnach seien die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für den Bergmolch nicht anzuwenden. Jedoch werde die Art im Zuge der Eingriffsregelung behandelt.

Durch die Maßnahmen S 4 Bauzeitlicher Amphibienschutz würden die Tiere am Einwandern in das Baufeld gehindert. Sowohl der Zaun als auch die Fangkörbe würden regelmäßig kontrolliert und die gesammelten Tiere an geeigneten Stellen (je nach Jahreszeit entweder zum Laichquartier hin oder zum Winterlebensraum) ausgesetzt. Die verbleibenden Gehölzbestände im Park seien als Winterlebensraum grundsätzlich geeignet und könnten entsprechend genutzt werden. Die ökologische Bauüberwachung garantiere die Funktionsfähigkeit der Schutzmaßnahme.

Der NABU bemerkt, dass im südlichen Teil im Gutspark Dietrichsfeld sich eine seggenreiche Nasswiese befände, die ein geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG sei. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen könnten, seien demnach verboten. Aus Sicht des NABU würde das Befahren dieser Fläche mit Baufahrzeugen und die Lagerung von Baumaterialien nicht nur die aktuelle Vegetation zerstören, sondern auch zu einer nachhaltigen Verdichtung des Bodens führen, so dass eine Regeneration der schützenswerten Vegetation nicht mehr möglich sei.

Die Vorhabenträgerin setzte ihre Zusage, den Kontakt mit der Unteren Naturschutzbehörde aufzunehmen und insbesondere die Probleme mit der BE-Fläche, einschließlich der fraglichen seggenreichen Nasswiese zu erörtern, wie folgt um:

Bereits am 07.03.2016 wurde eine erste Abstimmung mit den Naturschutzverbänden NABU und BUND über den Umfang der Nachkartierungen, insb. zu Amphibien mit Schwerpunkt Gutspark vorgenommen. Hierzu fand noch eine weitere Abstimmung mit der Stadt Oldenburg im Beisein der Unteren Naturschutzbehörde und des BUND am 21.04.2016 statt. Die Kartierergebnisse wurden am 27.02.2017 bei der Stadt Oldenburg im Beisein der Unteren Naturschutzbehörde und des BUND inklusive Amphibienschutz- und Vermeidungsmaßnahmen im Gutspark vorgestellt. Zur Optimierung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme aus Naturschutzsicht gab es schließlich am 16.08.2017 noch einen Ortstermin im Gutspark mit der Stadt Oldenburg, wiederum im Beisein der Unteren Naturschutzbehörde. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen wurden von der Vorhabenträgerin als Blaudruck in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

In der zweiten Auslegung wird vom NABU angeregt, zusätzlich zu den Maßnahmen auch weitere Naturschutzmaßnahmen umzusetzen, die insbesondere dazu dienen würden, die betroffenen Eingriffsbereiche für die Insektenfauna (und damit zwangsläufig auch die damit verbundene Avifauna und Fledermäuse als deren Prädatoren) zu begünstigen, da mit einem erheblichen Verlust an Flächen zu rechnen sein wird, die insbesondere von Insekten genutzt werden.

Angeregt wurde weiter, dass es erfreulich wäre, wenn dammbegleitend oder an anderen geeigneten Stellen Bereiche mit für Insekten attraktiven Pflanzen (Blütensäume aus heimischen, standortgerechten Pflanzen, autochthonem Saatgut etc.) geschaffen würden. Auch die Anpflanzung von blütentragenden Wildsträuchern wäre sehr wünschenswert; die würden nicht nur Insekten als Entwicklungs- und Nahrungs- und Überwinterungsräume dienen, sondern auch Vogelarten als Brut- und Nahrungsplätze.

Die Vorhabenträgerin wird die konstruktiven Vorschläge berücksichtigen und sich dazu mit dem Einwender (NABU) im weiteren Planungsverlauf intensiv abstimmen.

Regelungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht nach alledem nicht mehr.

B.4.5.2 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)

Stellungnahmen vom 03.04.2014 und 14.01.2016

Der BUND weist darauf hin, dass bei den vorgesehenen CEF-Maßnahmen deren Wirksamkeit durch bereits andernorts erfolgte gleich/gleichartige Maßnahmen zu belegen sei.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass es sich bei den CEF-Maßnahmen um die Ausgleichsmaßnahmen A 4CEF: Anbringung von Fledermauskästen und A 5CEF: Anbringen von Nistkästen (Avifauna) handle.

Das Anbringen von Fledermaus- und Vogelkästen sei ein seit längerer Zeit erprobtes Verfahren, um den Verlust von Vermehrungsstätten auszugleichen (siehe hierzu auch: MKULNV NRW (2013): Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen. S. 78 ff). Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist somit belegt. Die Ausführung der Maßnahmen ist durch einen Spezialisten fachlich zu begleiten. Die Maßnahmen müssen bereits mit Baubeginn wirksam sein. Wirkungskontrollen sind über 10 Jahre hinweg vorgesehen.

Der BUND stimmt den Planunterlagen zu und spricht sich gegen eine Umfahrungstrasse aus.

Die Vorhabenträgerin begrüße die Aussage und nehme diesbezügliche Hinweise zur Kenntnis.

Eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss ist nicht erforderlich.

B.4.5.3 Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V.

Stellungnahme vom 24.03.2014 und 14.04.2017

Die BSH kritisiert, dass sich der Planfeststellungsantrag nur mit dem Ausbau der Bahnstrecke in Oldenburg befasse und eine Alternative von vorneherein ausschließe.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Unterlagen den erforderlichen Inhalt und Umfang besäßen, um das Vorhaben seinen Anlass, die betroffenen Flächen und Anlagen sowie die Art ihrer Betroffenheit erkennen zu können. Der Inhalt, die Betrachtungspunkte und die benötigten Gutachten wurden beim Scoping-Termin und in weiteren Gesprächen mit den zuständigen Behörden – vor allem mit den Unteren Naturschutzbehörden – abgestimmt. Die vertiefte Untersuchung von Trassenalternativen sei von Beginn an bei der Maßnahme nicht vorgesehen worden, da es sich um eine Ausbaustrecke handele, die im Bereich des PFA 1 auch keine bauliche Erweiterung erfährt. Eine Fehlerhaftigkeit werde von der Vorhabenträgerin nicht gesehen.

Die BSH bemängelt, dass die Gutachter nicht ihren eigenen Vorgaben gefolgt wären, so dass ein systematischer Fehler vorliege, der nicht nur grundsätzlich den Wert der

Begutachtung in Frage stelle, sondern auch konkret schwerwiegende Folgen und Fehler verursache.

Die Vorhabenträgerin lehnt diesen Einwand ab. Inhalt und Umfang der Kartierungen seien im Scoping-Verfahren gemäß der Anforderungen an das Ausbauvorhaben festgelegt worden und mit den Umweltbehörden im Vorfeld abgestimmt. Der bestenfalls unzureichend oder falsch belegte Vorwurf der BSH, diesbezügliche Unterlagen seien fehlerhaft und unzureichend, werde zurückgewiesen. Im Übrigen obliege die Prüfung der Umweltverträglichkeit der Planfeststellungsbehörde.

Die BSH beklagt, dass Hausgärten i. d. R nicht auskartiert worden seien. Dennoch sollten alle relevanten Tier- und Pflanzenbestände erfasst sein.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass Inhalt und Umfang der Kartierungen im Scoping-Verfahren gemäß der Anforderungen an das Ausbauvorhaben festgelegt und mit den Umweltbehörden im Vorfeld abgestimmt worden seien. Die Biotopkartierung sei in einer dem Bearbeitungsmaßstab angemessenen Differenzierung erfolgt. Eine differenzierte Auskartierung von Hausgärten, v. a. eine Erfassung von Gartenteichen seien gemäß der niedersächsischen Biotop-Kartieranleitung ebenfalls nicht vorgesehen. Darüber hinaus sei ein solches Vorgehen nicht üblich und angemessen und für die Bewertung von Rechtsfolgen nicht erforderlich.

Die UVS sei laut BSH in der vorliegenden Fassung für die Erstellung von Planungsunterlagen nicht zuzulassen.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin wurde der § 44 BNatSchG vom BSH falsch angewendet. Bei dem Vorhaben ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, PFA 1, handle es sich um einen Eingriff gemäß § 15 BNatSchG. Daher sei § 44 Abs. 5 BNatSchG anzuwenden. Demnach werde die Anwendung der Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 BNatSchG auf Tier- und Pflanzenarten des Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) europäische Vogelarten und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführten Arten beschränkt.

Hinweise auf Vorkommen z. B. Amphibienarten des Anhang IV FFH-RL liegen nicht vor, gemäß der Daten des NLWKN seien für Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte und Moorfrosch max. Vorkommen vor 1993 im Großraum des Gesamtvorhabens bekannt, für die übrigen Arten lägen gar keine Hinweise auf Vorkommen vor. Aufgrund ihrer Habitatsansprüche seien diese Arten aber nicht an Gartenteichen zu erwarten. Abgefragte Naturschutzbehörden, z. B. BUND Oldenburg, lieferten auch keine Hinweise auf entsprechende (mögliche) Vorkommen. Die Vorhabenträgerin sei damit ihrer Verpflichtung nachgekommen, eine hinreichend fundierte Bestandserfassung und –bewertung vorzunehmen.

Die BSH bemängelt eine Reihe von Ungenauigkeiten wie fehlende Fundstellen, fehlende Zahlenangaben oder irreführende Ortsangaben (S. dazu S. 20, 21, 23, 30, 31, 47, 56, 57, 113f, 207). Zudem seien Erkenntnisgrundlagen nicht aktuell. Darüber hinaus enthalte die Studie viele gravierender methodischer Fehler.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die allgemeinen Verweise auf Seitenzahlen ließen jedoch eine Prüfung der vom BSH vermuteten Ungenauigkeiten nicht zu. Für den PFA 2 und 3 wurde laut Vorhabenträgerin im August 2011 planfestgestellte Genehmigungsplanung verwendet. Planfestfestgestellt bedeute, dass zu diesem Zeitpunkt der Planfeststellungsbeschluss erteilt worden sei. Die Einreichung der Unterlagen und somit die Fertigstellung der Antragsunterlagen erfolge entsprechend deutlich früher im Juni bzw. Juli 2010. Die Aussagen passen folglich zusammen. Der Einwand der mangelnden Erkenntnisgrundlagen werde zurückgewiesen, da zum Zeitpunkt der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen die Erkenntnisgrundlagen aktuell waren.

Grundwasser

Die BSH kritisiert, dass das Wasserschutzgebiet Alexandersfeld an der Trasse grenze, ohne dass daraus Konsequenzen ersichtlich seien. Auch würden Hinweise auf Fundstellen zu solchen Konsequenzen fehlen.

Die Vorhabenträgerin wirft ein, dass die Satzung des Wasserschutzgebietes beachtet werde. Die Untere Wasserschutzbehörde sei beteiligt worden, die vorliegende Planung sei abgestimmt. Daher resultieren keine Konsequenzen aus der angrenzenden Lange des Wasserschutzgebietes. Eine Darstellung sei somit entbehrlich, ohne dass die UVS dadurch fehlerhaft oder unvollständig würde.

Binnengewässer

Die BSH moniert, dass die Stillgewässer entweder gar nicht erfasst würden (Gartenteiche der Privatgärten) oder sie würden als solche nicht hinreichend gewürdigt (Ofenerdiek). Für die UVS gebe es nur zwei solche Teiche. Das führe dazu, dass angeblich „anlagebedingte Wirkungen wie die Beseitigung bzw. Verkleinerung eines Teiches oder Wiesentümpels … durch das Vorhaben nicht zu erwarten seien“

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass der angewandte Genauigkeitsgrad in Bezug auf die verwendeten Biotopkategorien üblich und angemessen sei. Der verwendete Biotoptyp berücksichtige das Vorhandensein von Gartenflächen und indirekt damit auch von Gartenteichen.

Für den Landschaftswasserhaushalt hätten Gartenteiche aufgrund der i. d. R. künstlichen Anlage als Folienteich trotz einer ggfs. erfolgten naturnahen Entwicklung keine nennenswerte Bedeutung. Die bemängelte separate Ausweisung sei daher

nicht zu beanstanden. Inwiefern die im Untersuchungsraum, aber außerhalb von Gartenteichen liegenden Stillgewässer in Ofenerdiek nicht hinreichend gewürdigt worden seien, sei seitens des Einwenders weder belegt noch wären konkrete Gewässer genannt worden, für die dieser Einwand zutreffe. Der Einwand werde daher als unbegründet zurückgewiesen.

Unter anlagebedingten Wirkungen seien nur solche Wirkungen zu verstehen, die durch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme beispielsweise durch den Umbau eines Bahnübergangs oder die Errichtung einer Schallschutzwand verursacht werden. Da diese zu erwartenden Bereiche in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Straßen und der vorhandenen Bahnstrecke liegen, sei in der Tat die Beseitigung oder Verkleinerung auch von Gartenteichen nicht zu befürchten. Die UVS sei diesem Punkt somit nicht fehlerhaft, der Einwand werde zurückgewiesen.

Aus Sicht der BSH wurde die Teichlandschaft Ofenerdiek nicht ausreichend gewürdigt. Darüber hinaus habe das fatale Folgen für die Beurteilung der wasserlebenden Tiere.

Die Vorhabenträgerin stimmt zu, dass die historische Bedeutung der ehemaligen Teichlandschaft zweifelsohne interessant sei. Relevant für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens sei aber die aktuelle Situation. Diese habe mit der ursprünglichen Teichlandschaft nur noch sehr wenig gemeinsam. Insofern seien Verweise auf die Bestandssituation 1989 oder gar 1979 irrelevant. Das Teichgebiet sei seit über 150 Jahren trockengelegt.

Die Herabstufung der naturnahen Stillgewässer in Bezug auf den Biotopwert um eine Wertstufe von V (sehr hoch) auf IV (hoch) sei gemäß der „Einstufung der Biotoptypen in Niedersachsen gemäß Drachenfels“ (2012) zulässig und aufgrund der größtenteils durch Bebauung, Straßen (kurz Siedlungsbiotope) geprägten Umgebung auch gerechtfertigt. Zugegebenermaßen treffe die Formulierung „isolierte Lage“ wohl eher auf das naturnahe Gewässer im Gutspark Dietrichsfelde zu, Vorbelastungen würden im Hinblick auf den Biotopwert aber bei beiden Gewässern durch die Siedlungsnähe bestehen. Wie bereits dargelegt, sei daher die Einstufung als weniger gute Ausprägung des vorgefundenen Biotoptyps und somit Zuweisung der Wertstufe „hoch“ gerechtfertigt.

Nicht zwingend direkt mit dem Biotopwert verbunden sei die Eignung eines Gewässers als Lebensraum für Tiere. Da nur wenige Tiere ausschließlich im Gewässer vorkämen, seien für die Eignung als Tierlebensraum auch i. d. R. das Umfeld der Gewässer mit ausschlaggebend. In Bezug auf Privatgärten sei diese Eignung (leider) oftmals nicht oder nur eingeschränkt gegeben. Aufgrund der oft nur geringen Aktionsradien (für Molche werden in der Literatur ca. 400 m angegeben)

und der in weiten Teilen ungeeigneten Habitaten zwischen geeigneten Gewässern / Habitaten, sei zudem nicht zwingend davon auszugehen, dass eine Vernetzung zwischen Molchpopulationen verschiedener Gewässer überhaupt noch bestehe. Selbstverständlich können auch Gartenteiche wichtige Lebensräume z.B. für Amphibien darstellen, wenngleich meist nur für häufige und ungefährdete Arten. Aus dem Stadtgebiet für Oldenburg liegen keine Hinweise auf streng geschützte Amphibienarten nach Anhang IV vor, auch die Fotos aus einer anderen Einwendung einer Privatperson scheinen keine dieser Arten zu zeigen (soweit anhand Schwarz-Weiß-Foto erkennbar). Nur für Tierarten des Anhang IV seien die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG (i.V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG) anzuwenden. Die übrigen Amphibienarten werden im Rahmen der Eingriffsregelung betrachtet. Dies sei in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen auch in ausreichender Weise erfolgt. Die bemängelte separate Ausweisung der Gartenteiche habe daher keine fatalen Folgen. Der Einwand werde zurückgewiesen.

Insekten

Die BSH kritisiert, dass die Tiergruppe der Insekten im gesamten PFA 1 nicht untersucht worden sei. Vereinbarungen, dass die Erfassung von Heuschrecken und Libellen sich auf PFA 2 und PFA 3 beschränke, seien völlig unhaltbar. Das habe zur Folge, dass ganze Populationen geschützter Tierarten nicht erfasst worden seien. Dementsprechend gebe auch keine Vereinbarungen, die Planungen diesen Tieren anzupassen. Im Bereich PFA 1 gebe es laut BSH nachweislich Aeschniden, Coenagrionoiden und Tettigonia viridissima.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass der Inhalt und Umfang der Kartierungen im Scoping-Verfahren gemäß den Anforderungen an das Ausbauvorhaben festgelegt und mit den Umweltbehörden im Vorfeld abgestimmt worden seien. Auf eine Erfassung der Insekten (u. a. Heuschrecken, Libellen) im Bereich des PFA 1 wurde dabei verzichtet, da aufgrund der Art des Vorhaben (i.W. Elektrifizierung ohne Gleisausbau) im Wesentlichen nur sehr trassennahe Bereiche in Anspruch genommen würden, in denen aufgrund der vorgefundenen Biotopstrukturen keine Lebensräume wertgebender Heuschrecken- oder Libellenarten zu erwarten seien. Es werde nicht bestritten, dass natürlich auch häufige und weit verbreitete Heuschrecken- und Libellenarten im Bereich des Vorhabens zu erwarten seien.

Die Biologische Schutzgemeinschaft Hunte Weser-Ems sei im Übrigen zum Scoping-Termin eingeladen worden und habe auch die Scopingunterlage zur Kenntnis bekommen. Eine Teilnahme am Termin sei aber unterblieben. Es werde darauf verwiesen, dass die übrigen Beteiligten inkl. der unteren Naturschutzbehörden dem vorgeschlagenen Untersuchungsumfang zugestimmt hätten. Mit den UNBs sei zudem

2009/2010 regelmäßige Abstimmungsgespräche durchgeführt worden, die auch den Untersuchungsumfang betrafen.

Tettigonia viridissima sei landes- und deutschlandweit ungefährdet, insofern als Beispiel für geschützte Tiere, an die die Planung anzupassen wäre ungeeignet. Die Nachweise der Aeshniden und Coenagriden seien nicht belegt worden, es bleibe unklar, wo sich diese befänden, und ob sie tatsächlich vom Vorhaben betroffen seien. Aufgrund der im Eingriffsraum vorgefundenen Gewässerstrukturen werde dies seitens der Vorhabenträgerin bezweifelt.

Amphibien

Die BSH halte die Aussagen, dass Amphibien, Reptilien sowie Heuschrecken, Libellen und Tagfalter mit Widderchen nur auf ausgewählten, exemplarischen Probestellen im Bereich der eingleisigen Streckenabschnitte des PFA 2 und PFA 3 im Jahr 2009 erfasst worden seien und dass aufgrund der dichten Bebauung im Bereich des Stadtgebiets Oldenburg – also im Bereich des hier verfahrensgegenständlichen PFA 1 - i. d. R. von einer geringen Bedeutung für die Amphibienfauna auszugehen sei, für unhaltbar. Diese Aussagen widersprächen der Realität. Da die Privatgärten – und damit Gartenteiche – nicht kartiert wurden, seien die Folgen nicht einzuschätzen. Nachgewiesen seien in diesen Teichen Populationen von Fröschen, Teich- und Bergmolch sowie die Erdkröte. Mitten durch mehrere Gartenteiche solle als Folge der Unkenntnis der Baustreifen zu Vernagelung der Böschungen geführt werden. Im Gegensatz zu anderen Tiergruppen seien für die Amphibien einige bauzeitliche Schutzmaßnahmen dargestellt worden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich entlang der Bahntrasse mit Ausnahme entlang von Fließgewässern bzw. im Bereich vorhandener Stillgewässer dicht besiedelte städtische Gebiete befinden, die nicht bzw. nur sehr eingeschränkt als Lebensraum für Amphibien geeignet seien. Dies gelte auch für Gärten mit Teichen, da diese i. d. R. nicht die notwendigen Vorrausetzungen als Lebensraum von Amphibien erfüllen würden. In jedem Fall sei maximal mit dem Auftreten von häufigen und i. d. R. ungefährdeten Arten zu rechnen. Dies werde durch die aufgezählten Arten, die gemäß akt. Roter Listen in Niedersachsen und der Bundesrepublik alle ungefährdet seien. Darüber hinaus sei das Vorkommen nicht durch Benennung konkreter Standort belegt worden.

Selbst im Falle der Beseitigung mehrere Gartenteiche ließen sich darauf somit keine erheblichen Auswirkungen auf die Amphibienpopulationen nachweisen, selbst wenn

es sich bei den möglichen Vorkommen tatsächlich um reproduzierende Populationen und nicht nur um Einzeltiere handle.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass bei dem dargestellten Baustreifen zur Vernagelung der Böschung i. d. R. nicht die Grundfläche selbst betroffen sei, sondern lediglich der „Luftraum“ - im Schwenkbereich von Baumaschinen – darüber; er werde zwecks Bewegungsfreiheit für die Baumaschinen beansprucht. Im Baustreifen liegende Gartenteiche seien daher nicht von einer Überbauung bedroht.

Zudem würden die unvermeidbaren Auswirkungen durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen weiter vermindert werden können.

Der Vorwurf des Einwenders, die Unterlagen wären fehlerhaft und unzureichend, werde daher zurückgewiesen.

Reptilien

Die BSH beklagt, dass bei Untersuchung von Reptilienvorkommen der gleiche Fehler wie bei den Insekten und Amphibien gemacht worden sei. Die Begründung, dass die bereits vorhandene Zweigleisigkeit eine Untersuchung erübrige, gebe es an mehreren Stellen der UVS. Dieses Argument werde von der BSH entschieden abgelehnt. Die daraus resultierende Behauptung von der Vorhabenträgerin, dass Vorkommen der Zauneidechse aufgrund der nördlichen Lage des Vorhabens ausgeschlossen werden könnten, sei nachweislich falsch. Die Zauneidechse komme laut IUCN bis Südschweden vor, also auch in ganz Deutschland.

Es werde in der UVS laut Vorhabenträgerin nicht behauptet, dass die Arten nicht vorkommen würden, sondern nur dass sie nicht untersucht worden seien. Inhalt und Umfang der Kartierungen seien im Scoping-Verfahren gemäß den Anforderungen an das Ausbauvorhaben festgelegt und mit den Umweltbehörden im Vorfeld abgestimmt worden. Es werde erneut darauf hingewiesen, dass die Biologische Schutzgemeinschaft Hunte Weser-Ems zu diesem Verfahren eingeladen wurde und sich hätte beteiligen können und die Einwände zum Kartierumfang bereits dort hätte anbringen können.

Die Zweifel des Einwenders an der fachlichen Qualität würden daher zurückgewiesen.

Es werde im Übrigen nicht bestritten, dass die Zauneidechse in geeigneten Habitaten und unter entsprechenden klimatischen Bedingungen auch bis nach Südschweden vorkommen könnte. Betrachte man aber die Angaben des NLWKN zur Verbreitung der Zauneidechse in Niedersachsen (NLWKN 2011, Vollzugshinweise zum Schutz von Amphibien- und Reptilienarten in Niedersachsen. Online verfügbar unter: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=8038&article_id=46103&_psmand=26),m so stelle man fest, dass es in Oldenburg nur einen Nachweis

der Zauneidechse vor 1993 gebe. Im Bereich der Ausbaustrecke nördlich von Oldenburg würden überhaupt keine Nachweise existieren. Insofern sei die Aussage der UVS, dass ein Vorkommen der Zauneidechse ausgeschlossen werden könne zutreffend, der Einwand werde zurückgewiesen.

Vögel

Die BSH moniert die Tabelle 16. Nur ein Brutpaar des Eichelhähers sei aufgrund der Zahl der zu beobachteten Tiere mit Sicherheit falsch. Es sei nicht nachvollziehbar, dass man die Vögel Dompfaff und Mauersegler nicht feststellen konnte. Ebenfalls würden jeden Spätherbst die Wacholderdrosseln in größeren Gruppen durch Oldenburg streifen, 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.

Die Vorhabenträgerin verweist erneut auf das Scoping-Verfahren, in dessen Rahmen Inhalt und Umfang der Kartierungen gemäß der Anforderungen an das Ausbauvorhaben festgelegt und mit den Umweltbehörden im Vorfeld abgestimmt worden seien.

Auf eine gezielte lückenlose Erfassung aller Brutreviere der so genannten häufigen Arten (z. B. Amsel, Kohlmeise, Buchfink etc.) sei hinsichtlich des vorrangig angestrebten Ziels der Erfassung aller Vorkommen von seltenen und mittelhäufigen Arten verzichtet worden. Damit sei keinesfalls eine Bewertung der Schutzwürdigkeit dieser nach BNatSchG „besonders geschützten Vogelarten“ verbunden. Vielmehr werde dem Konzept der so genannten „Häufigen Arten“ gefolgt (Südbeck et al. 2005).

Fledermäuse

Die BSH weist die Aussage zurück, dass in PFA 1 und 2 keine Sommerquartiere festgestellt worden wären. Jeden Sommer würden Fledermäuse in den Abendstunden in den Gärten entlang der Strecke, insbesondere in den großen Gärten in der Würzburger Straße jagen. Daher könne mit Sicherheit von Sommerquartieren in der Nähe ausgegangen werden.

Das BSH merkt außerdem an, dass die Fertigstellung der UVS im Juni bzw. Juli 2010 die Ergebnisse der Batcorder-Erfassung für die PFAe 2 und 3 nicht mehr berücksichtigt werden konnten, obwohl bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahren für die beiden Abschnitt die im August 2011 planfestgestellten Genehmigungsplanungen relevant seien. Weiter stört sich die BSH an dem Argument, dass im PFA 1 aufgrund der Lage in der Stadt OL und der Gefahr des Diebstahls keine Batrecorder verwendet worden seien, da die Untersuchungen den allgemein wissenschaftlichen Standard genügen müssten. Das Feststellen der

Befunde sei essentielle Voraussetzung einer Untersuchung, die verwertet werden könne. Das Diebstahls-Argument sei skurril und wirke doch sehr weit hergeholt. Der im UVS genannte Konfliktschwerpunkt 1 im PFA 1 sei ein Ergebnis mit völlig falschen Schlussfolgerungen, welche aufgrund der fatalen Vorentscheidungen zustande gekommen seien. Ferner gibt die BSH zu bedenken, dass die bloße Kontrolle nicht den behaupteten Schutz nach Naturschutzgesetz erfülle. Das Ergebnis für die Fledermäuse sei somit genauso unzulänglich, wie bei den übrigen Tieren im Stadtgebiet von Oldenburg, zumal es sich um streng geschützte Arten handle, die während der Jungenaufzucht sehr störungsempfindlich seien.

Zunächst weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass der Einwender in Bezug auf jagende Fledermäuse auf Zufallsbeobachtungen verweise. Die Vorhabenträgerin habe ihrerseits systematische Untersuchungen einschließlich der Abfrage von Daten vorgelegt.

Fledermäuse legen z. T. mehrere Kilometer Flugstrecke zwischen ihren Quartieren und ihren Jagdhabitaten zurück. Insofern sei nicht zwangsläufig und sicher anzunehmen, dass Sommerquartiere von Fledermäusen in der Nähe sein müssten bzw. der Begriff der „Nähe“ sei hier eindeutiger zu definieren. Es werde darüber hinaus nicht bestritten, dass Quartiere im Umfeld der Bahnstrecke, z.B. im Bürgerbusch, an den Bürgerfelder Teichen oder auch Friedhöfen mit älterem Baumbestand sein könnten. Die Aussage der UVS schließe diese Möglichkeit auch in keiner Weise aus.

Weiterhin werde seitens des Einwenders nicht berücksichtigt, dass Quartiere nur in einem schmalen Korridor, dem anzunehmenden Eingriffsraum selbst untersucht worden waren. Dies sei in den vorliegenden Unterlagen eindeutig so dargestellt worden. Es sei nicht Aufgabe einer UVS, eine Untersuchung nach wissenschaftlichen Standards für einen größeren Raum zu liefern, sondern „nur“ die für die Beurteilung des Eingriffs relevanten Fragestellungen zu beantworten. Daher sei es ausreichend, Quartiere nur im Eingriffsraum (25 – 50 m beidseitig der Trasse) direkt zu erfassen, um beurteilen zu können, ob Quartiere beseitigt oder anderweitig beeinträchtigt worden seien. Dafür seien die erhobenen Daten – auch ohne Batcorder-Erfassung - ausreichend. Die Batcorder-Untersuchungen würden darüber hinaus lediglich der einfacheren Artbestimmung schwer unterscheidbarer Fledermausgattungen sowie der einfacheren Erfassung von Fledermausaktivitäten dienen. Sie würden daher unterstützend durchgeführt. Auch ohne die Batcorder-Erfassung seien die vorliegenden Daten der Fledermauserfassung aussagekräftig genug, um die Auswirkungen des Vorhabens abschätzen zu können.

Der Einwand der angeblichen zeitlichen Diskrepanz sei bereits oben beantwortet worden.

Inwiefern die Ableitung eines Konfliktschwerpunktes am Großen Bürgerbusch für Fledermäuse eine völlig falsche Schlussfolgerung darstelle, werde seitens des Einwenders nicht begründet. Der Einwand werde daher als unbegründet zurückgewiesen.

Im LBP werden nicht nur die Kontrollen, sondern auch ggfs. konkrete Maßnahmen erläutert. Die Maßnahmen des LBP seien Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und somit zwingend umzusetzen. Daher seien die Formulierungen des LBP wesentlich. Der Einwand sei somit bereits berücksichtigt.

Biotope, Pflanzenarten

Die BSH begrüßt, dass eine ganze Reihe von schützenswerten oder unter Schutz stehenden Biotopen und Einzelarten festgestellt und der jeweilige Schutzstatus in der Tabelle 10, S. 92 f., dargestellt worden sei. Jedoch gebe es keine Hinweise auf Schutzmaßnahmen. Es gebe auch sonst fast nirgends Hinweise auf die notwendigen Konsequenzen. Es würden auch entsprechende Hinweise auf die Fundstellen in den Planungsunterlagen fehlen.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Tabelle 10 den Bestand darstellt. Hinweise auf Schutzmaßnahmen seien an dieser Stelle fehl am Platz.

Die Fundstellen geschützter Pflanzen seien im Bestandsplan klar erkennbar. Im Text seien ungefähre Ortsangaben (Großer Bürgerbusch, Großmarkt etc.) enthalten. Geschützte Biotope seien über eine entsprechende Signatur in den Plänen kenntlich gemacht worden. Der Vorwurf der fehlenden Hinweise auf Fundstellen und der Unzulänglichkeit der UVS werde daher von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen.

Die angegebenen Seiten verweisen z.T. auf ganz andere Schutzgüter wie Fauna, Boden, Klima oder Landschaft. Für diese Schutzgüter sei das Vorkommen von geschützten Einzelarten oder der Schutzstatus eines Biotopes aber unerheblich, diese Angaben seien dort mindestens überflüssig, wenn nicht gar fehlerhaft. Der Einwand werde daher von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen.

Hinweise auf Schutzmaßnahmen und Konsequenzen im Falle einer Inanspruchnahme würden ergänzt und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Denkbar seien z.B. eine Bestätigung der Vorhaben in der Vegetationsperiode vor Baubeginn sowie der Schutz bestimmter Flächen oder die Umsetzung von Pflanzen unter der Kontrolle der umweltfachlichen Bauüberwachung.

Wohnumfeld

Im Beiblatt 1 würden Orientierungswerte für die städtebauliche Planung genannt. Sie würden keine Grenzwerte darstellen und ihre Überschreitung werde daher abweichend zu den Grenzwerten der 16. BImSchV gewertet. Die Werte aus dieser Unterlage werden jedenfalls nicht auf die Außenflächen der Privatgrundstücke angewendet. Das sei zurückzuweisen, da nicht ausdrücklich festgestellt werde, dass diese Werte (50/55 dB(A)) allein durch die Lärmschutzwände eingehalten werden würden.

Die Aussage, dass für den siedlungsnahen Freiraum ohne Berücksichtigung der geplanten Schallschutzwände ein mittleres bis hohes Risiko durch Schallimmissionen bestehe und von einem hohen Risiko im trassennahen Bereich bis zu einem Abstand von etwa 450 m ausgegangen werden könne, sei laut BSE unzumutbar, zumal zahlreiche Gemeinden bei ihrer Planung die DIN 18005 auch auf Privatgärten anwenden. Diesem Anspruch müsse auch die Bahn sowohl für das öffentliche als auch das private Wohnumfeld genügen. Kulturgüter wie Baudenkmale seien fehlerhaft aufgenommen worden, fehlen ganz in der Untersuchung oder tauchen einmal auf, dann wieder nicht. Die Aussage, dass es keine betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter vorhanden seien, sei lebensfremd und nicht belegt worden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass Privatgärten nicht als Wohnumfeld berücksichtigt würden, da sie nicht öffentlich zugänglich seien und somit nur für den einzelnen Bewohner, nicht jedoch für die Allgemeinheit eine Bedeutung aufweisen. Es sei weiterhin zu berücksichtigen, dass die vom Einwender zitierten Abstände hinsichtlich eines hohen Risikos für siedlungsnahen Freiraum ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwände erfolgten und sich das Zitat im Übrigen auf den PFA 4 beziehe, nicht auf den PFA 1. Ohnehin handle es sich – wie in der UVS dargelegt – nur um Orientierungswerte, keine Grenzwerte. Letztere würden für den siedlungsnahen Freiraum nicht existieren. Dies sei bedauerlich, dieses Fehlen gesetzlicher Grundlagen sei aber nicht der Vorhabenträgerin anzulasten. Insofern sei die angebliche Berücksichtigung der DIN 18005 durch „zahlreiche“ Gemeinden, welche im Übrigen weder durch Nennung von konkreten Gemeinden noch Darlegung der Gründe für diese Berücksichtigung belegt werde, nicht als Maßstab für die Pflichten der Vorhabenträgerin heranzuführen.

Die Behauptung, dass Baudenkmale fehlerhaft aufgenommen worden seien, sei nicht begründet und folglich nicht nachvollziehbar. Die Liste der Baudenkmale wurde von der Stadt OL zur Verfügung gestellt, daher sei von einer vollständigen Darstellung auszugehen. Der Einwand werde von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen.

Zu betriebsbedingten Erschütterungen werde es eine neue Untersuchung geben, deren Ergebnisse voraussichtlich im Oktober vorliegen würden.

Lärm

Die BSH verweist hier auf die Einwendung eines anderweitigen Einwenders.

Der nicht spezifizierte Hinweis auf eine andere Person- bzw. auf deren mögliche Aussagen könne hier von der Vorhabenträgerin nur zur Kenntnis genommen werden, da keine weiteren Unterlagen beigefügt worden seien. Die angesprochene Einwendung liegt der Vorhabenträgerin vor und werde an entsprechender Stelle erwidert.

Erschütterungen

Die BSH bemängelt, dass die Möglichkeit der Überschreitung bei Erschütterungen keine tragfähige Aussage sei. Die bisherige Situation würde auch nur zum Teil gemessen, zum Teil aber berechnet. Ein solches Vorgehen sei unseriös, weil es den Verdacht nähre, dass es leichter sei, spätere Probleme mit Geld zu „lösen“, anstatt von vornherein Erschütterungen durch entsprechende Baumaßnahmen zu vermeiden. Damit ein solcher keine Basis habe, sei dieser Teil neu zu berechnen.

Zu betriebsbedingten Erschütterungen werde es laut Vorhabenträgerin eine neue Untersuchung geben, deren Ergebnisse voraussichtlich im Oktober vorliegen werden.

Auswirkungen des Vorhabens

Aus Sicht der BSH würden die drei Tabellen 46, 47 und 48 auf S. 252 f. so gravierende negative Auswirkungen des Ausbaus der Stadtstrecke enthalten, dass sie allein ausreichen, um eine Umfahrung Oldenburgs intensiv zu prüfen. Dann werde sich herausstellen, dass eine Umfahrung eindeutig vorzugswürdig sei. Das würden die zahlreichen Gutachten der Stadt und der Initiativen belegen.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die drei genannten Tabellen die möglicherweise auftretenden Auswirkungen des Vorhabens enthalten würden. Diese würden praktisch identisch auch an der Umfahrung auftreten. Daher sei der Verweis auf diese Tabellen nicht geeignet, eine intensive Prüfung der Umfahrung Oldenburgs zu fordern.

Es werde seitens der Vorhabenträgerin im Übrigen nicht bestritten, dass Auswirkungen beim Ausbau der Stadtstrecke auftreten. Auch die Umfahrung könne aber nicht ohne Umweltauswirkungen realisiert werden. Der Unterschied bestehe daher vor allem in der Intensität der erwarteten Auswirkungen, weniger in den tatsächlich auftretenden Wirkungen.

Aus diesen unterschiedlichen Auswirkungsintensitäten lasse sich aber keine „eindeutige Vorzugswürdigkeit“ der Umfahrungstrasse ableiten.

Entgegen der Auffassung des Einwenders komme der Vergleich der vorliegenden UVS mit den von der Stadt OL beauftragten Gutachten zur Umfahrung zu dem Schluss, dass die Umfahrung sowohl in Bezug auf Kosten und technische Machbarkeit als auch der entstehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaft, Erholung und Tiere und Pflanzen schlechter abschneidet als der Ausbau der Stadtstrecke. Lediglich in den Aspekten Verlärmung von Wohnflächen und Baudenkmalen stelle sich die Umfahrung günstiger dar als der Ausbau der bestehenden Trasse.

Die BSH stellt für sich fest, dass die Untersuchung aus den genannten Gründen lückenhaft und fehlerhaft sei, sie ganze Bereich, die unmittelbar betroffen seien, völlig ausblende, sie aufgrund der fehlenden Daten zu falschen Schlüssen mit gravierenden Folgen führe, sie aufgrund der fehlenden Daten und Fehlschlüsse Eingriffe ermögliche, die bei sorgfältiger Arbeit nicht zulässig wären und sie unter den externen Quellen nichts aus der Universität Oldenburg enthalte. Daher sei die UVS als Grundlage für die Planung als unzulänglich abzulehnen.

Bei einer erneuten Befassung empfehle die BSH, auch eine UVS zu alternativen Planungen einzuholen, da hier von einer wesentlichen Veränderung der Strecke auszugehen sein dürfte, die rechtlich einem Trassenneubau gleich stehe.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Vorwurf des Einwenders, die Unterlagen wären fehlerhaft und unzureichend zurückgewiesen werde. Die angeführten Argumente seien im Rahmen der konkreten Einwendungen in weiten Teilen entkräftet oder als unbegründet zurückgewiesen worden.

Es werde seitens des Einwenders nicht aufgeführt, warum externe Quellen aus der Universität Oldenburg hilfreich hätten sein können. Auch diese Einwendung sei daher als unbegründet zurückzuweisen.

Eine Teilnahme am Erörterungstermin erfolgte.

Stellungnahme vom 24.04.2017

Verfahren

Die BSH kritisiert, dass der Planfeststellungsantrag - auch ohne Sachprüfung - ersichtlich rechtswidrig sei. Er verstoße gegen die „guten Sitten". Er sei, wie auch das Ergebnis der Anhörung zum PFA im Dez 15/Jan16 eindeutig belegt habe, 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.

Die Vorhabenträgerin hält dies nicht für erwiderungsfähig, da das Thema nicht relevant für die Neuauslegung war. Die aufgeführten Behauptungen könnten zudem von der Vorhabenträgerin nicht nachvollzogen werden.

Weiter behauptet die BSH, entgegen der UVP-Richtlinie und der Aarhus-Konvention sei das Anhörungsverfahren zudem nicht öffentlich erfolgt. Auch das sei rechts-und verfahrenswidrig.

Hierzu erklärt die Vorhabenträgerin, dass das Anhörungsverfahren nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liege. Die Anhörungsbehörde weist auf die erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung hin.

Die BSH bemängelt, dass der Hinweis in der öffentlichen Bekanntmachung zur Auslegung der geänderten / ergänzten Planunterlagen, dass nur Einwendungen gegen die neu ausgelegten Unterlagen zulässig seien, grob fehlerhaft sei. Wie der EuGH in seinem Urteil vom 5.10.2015 (AZ: C-137/14) entschieden habe, verstoße 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 sei deshalb rechtswidrig/unbeachtlich.

Dies sei der Genehmigungs-und Anhörungsbehörde aufgrund der von der BSH bereits erfolgten Hinweise spätestens im Dezember 2015 bekannt gewesen (siehe die Protokolle im Anhörungsverfahren). Das erneute rechtswidrige Handeln der Anhörungsbehörde mache eine Neuauslegung der Planunterlagen mit einer zutreffenden Bekanntmachung erforderlich, da davon auszugehen sei, dass zahlreiche Betroffene ihre Beteiligung im Hinblick auf ihre fehlerhafte Belehrung unterlassen hätten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde liegt keine fehlerhafte Bekanntmachung vor. Zum einen kann sich die Erhebung von Einwendungen nur auf die ausgelegten Unterlagen beziehen, da nur diese Gegenstand des Änderungsverfahrens sind. Zum anderen bezieht sich das Urteil des EuGH vom 15.10.2015 nur auf die materielle Präklusion im Gerichtsverfahren. Eine formelle Präklusion im Verwaltungsverfahren ist auch nach Ansicht des EuGH weiterhin möglich und zulässig. Entsprechend ist in der Bekanntmachung auch explizit darauf hingewiesen worden, dass sich der Einwendungsausschluss nur auf dieses Verwaltungsverfahren beschränkt. Eine europarechtswidrige Präklusion liegt damit nicht vor.

Selbst für den Fall, dass ein Verfahrensfehler anzunehmen wäre, würde sich dieser nicht auswirken, weil auch die verspäteten bzw. sich nicht auf das

Änderungsverfahren beziehenden Einwendungen und Stellungnahmen und Argumente berücksichtigt werden.

Die BSH behauptet ferner, die nun ausgelegten Planunterlagen seien lückenhaft und würden keine sachgerechten Erwägungen zwischen den abzuwägenden Planalternativen erlauben.

Diese Behauptung ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erwiderungsfähig.

Nach Ansicht der BSH sollen zahlreiche entscheidungserhebliche Unterlagen fehlen. Insoweit verstoße das Verfahren zum wiederholten Mal 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 Rn. 19 ff.) beanstandet habe.

Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass das Thema kein Gegenstand der Neuauslegung war. Das Thema Umfahrungstrasse/ Alternativen wurde im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt.

Auswirkungen auf Boden, Wasser Luft und Klima

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

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass hierzu keine Erwiderung erforderlich ist, da das Thema kein Gegenstand der Neuauslegung war. Die genannten Umweltthemen wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie (2013) in ausreichender Form abgehandelt.

Schall

Die BSH meint, aus den ausgelegten Unterlagen zum Schallschutz (Anlage 15.9 und Erläuterungsbericht) könnten betroffene Bürger nicht ohne weiteres ersehen, auf welche Schallschutzmaßnahmen sie Anspruch haben, zumal in verwirrender Weise mit verschiedenen Lösungen des Interimistischen Schallschutzes gearbeitet werde.

Die Vorhabenträgerin stellt klar, dass in einer Übersichtstabelle der neu ausgelegten Unterlagen (Anlage 15.9) für alle betroffenen Gebäude die Ergebnisse von 2013 und 2016 gegenübergestellt worden seien, sodass alle Änderungen leicht nachvollziehbar gewesen seien.

Umwelt, Wasserschutz und Gefahrgut

Von der BSH wird ausgeführt, dass die Trasse des PFA 1 im nördlichen Bereich Bürgerfelde / Ofenerdiek unmittelbar das Trinkwasserschutzgebiet tangiere, das zum Einzugsgebiet des Wasserwerkes In Metjendorf gehöre. Damit seien sowohl Trink- als auch Grundwasser den Einleitungen von Giftstollen durch den Betrieb der Bahn ausgesetzt als auch der Gefahr einer massiven Kontaminierung des Wassers im Falle einer Havarie unter Beteiligung wassergefährdender Stoffe. Wasser, zumal Grundwasser, lasse sich weder durch gesetzlich definierte Grenzen eines Schutzgebietes noch eine Bahnlinie aufhalten, sei aber jederzeit den von der Bahnlinie ausgehenden erheblichen Gefahren ausgesetzt.
Die Vorhabenträgerin weist auch hier darauf hin, dass das Thema kein Gegenstand der Neuauslegung war. Das Thema Unfallrisiko / Trinkwasserschutzgebiet wurde im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt.

Schall
Die BSH behauptet, die vorgelegte Nachbesserung werde weder den bereits erhobenen Einwendungen noch der während der Anhörungen im Dezember 2015 / Januar 2016 geäußerten Kritik an den grob fehlerhaften Schallberechnungen gerecht. Die Antragstellerin gestehe nun zwar zu, dass weitere 820 Gebäude mehr als zunächst angenommen von unzulässigen Immissionen betroffen sein sollen, aber auch diese Zahl sei fehlerhaft und zu gering, da sie nicht nach dem nach § 41 BlmSchG geforderten Stand der Technik ermittelt worden sei. Die Antragstellerin stütze ihre Berechnungen auf die „Schall 03 1990", die „per se" nicht mehr dem Stand der Technik entspreche, wie die Neufassung der „Schall 03 2012" nebst Begründung dazu belege. Die „Schall 03 1990" ermögliche keine realitätsnahen Ergebnisse, weil ihre Annahmen nicht der Typik des Eisenbahnverkehrs entsprechen würden. Dass gerade die Verkehrssituation in Oldenburg eine Gesamtlärmbetrachtung herausfordere, sei offensichtlich. Oldenburg sei nicht nur eine Großstadt von ca. 160.000 Einwohnern mit entsprechendem Verkehr, sondern werde, wie keine andere vergleichbare Stadt, in stadtnahen Wohnbezirken von mehreren Autobahnen und Eisenbahnlinien durchzogen, die den Lärm nicht nur an den ihren jeweiligen Schnittpunkten kumulierten, sondern durch die hochgelegten Autobahnen nahezu an jedem Punkt der Stadt. Besonders möge darauf hingewiesen werden, dass die Antragstellerin entgegen ihren Zusagen im Erörterungstermin nicht einmal Untersuchungen zur Gesamtlärmbelastung an den Bahnübergängen vorgelegt habe, obwohl sie selbst diese Notwendigkeit zugestanden habe. Ähnliches gelte zu der fehlenden Untersuchung zur Einhaltung der verfassungsrechtlich garantierten

Spitzenpegel von 40 dB(A) am Ohr eines jeden Schläfers. Auch hier dürfe der „Schienenbonus“ nicht in Abzug gebracht werden. Insoweit müsse auch darauf hingewiesen werden, dass hier eine individuelle Untersuchung durch qualifizierte Gutachten zu physikalischer, psychologisch-medizinischer Lärmwirkung und Bauphysik unerlässlich sei, weil die maßgebliche 24. BImSchV nach einer hier vorliegenden Auskunft des EBA vom 29.03.2017 nicht mehr anwendbar sei, weil sie (selbst nach Ansicht des EBA) nicht dem gebotenen Stand der Technik entspreche, da das beiliegende Berechnungsblatt 1 der DIN 4109 zurückgezogen worden sei und nicht mehr angewendet werden dürfe.

Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass die angewendete 16. BImSchV einschließlich der dazugehörigen Berechnungsvorschriften für den Straßen- und Schienenverkehr geltendes Recht ist. Ansonsten wurde das Thema Berechnungsmethoden umfassend im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine abgehandelt. Auch das Thema Summenpegel wurde im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt.

Die Vorhabenträgerin stellt ferner klar, dass die auf dem Erörterungstermin vom Dezember 2015 zugesagte Summenpegelberechnung Straße/Schiene für den Bereich der Bahnübergänge erstellt wurde. Diese Summenpegelberechnung liegt der Anhörungsbehörde bereits vor und wird an das EBA übergeben. Außerdem erklärt die Vorhabenträgerin, dass die 24. BImSchV aktuell Rechtskraft besitze und daher weiterhin im Zuge der Umsetzung der passiven Maßnahmen in Verbindung mit der AKUSTIK 23 Anwendung finde. Die "neue" DIN 4109 sei baurechtlich nicht eingeführt.

Erschütterung

Die BSH rügt, dass die nun vorgelegten Erschütterungsmessungen Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte in 24 von 77 untersuchten Fällen ergeben sollen, dieses Ergebnis aber weder einem Erschütterungskonzept zu Grunde gelegt werden noch hinreichende Grundlage für die gebotene Abwägung bei Planungsalternativen sein könne. Es sei schon nicht nachvollziehbar dargestellt, unter welchen Kriterien die Auswahl der Gebäude erfolgte. Zudem würden detaillierte Angaben zum Aufbau der Gebäude und zum Übertragungsweg zwischen Gleis und Gebäude fehlen. Aber selbst das Ergebnis der vorgelegten Stichprobe bedeute eine Überschreitung der Grenzwerte in ca. 30% der untersuchten Gebäude. Das hätte Veranlassung geben müssen, alle 300 im unmittelbaren Schienenbereich gelegenen Gebäude 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 kämen spezielle Oldenburger geologischen Gegebenheiten unterhalb und in der Nähe der Bahnstrecke (Tonschichten).

Weiter kämen grundsätzliche Fehler im Bereich der Erschütterungsmessungen hinzu. Die zur Lösung vorgeschlagene Schwellenbesohlung sei eine nicht hinreichende „Billiglösung". Für die Auswahl dieser Maßnahme seien ausschließlich Kostengesichtspunkte maßgebend, da dadurch lediglich Mehrkosten in Höhe von 90, - € pro lfd. Meter Gleis (.. Gesamtmehrkosten in Höhe von 1,447 Mio. €) entstehen würden. Wesentlich effektiver sei stattdessen die Anlegung eines sog. ,,Schottertroges mit Unterschottermatte", der u.a. eine bessere Lastenverteilung des Betonkörpers aufgrund seiner Biegesteifigkeit bewirke – „im Gegensatz zu dem schmalen Fußabdruck einer Schwelle" (so der Gutachter). Zwar würden die Mehrkosten dafür 1.200, € pro lfd. Meter Gleis (= Gesamtmehrkosten in Höhe von 19,294 Mio. €) betragen. An der Umgehungstrasse der Stadt Oldenburg würden solche Kosten nicht anfallen. Die für den Ausbau der Stadtstrecke anfallenden Mehrkosten seien auch in die Gesamtabwägung einzubeziehen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass trotz der Durchführung von Messungen in überdurchschnittlich vielen Gebäuden natürlich nicht in allen Gebäuden Schwingungsmessungen vorgenommen werden konnten. Daher habe sich die Auswahl auf der Strecke nahegelegene Gebäude konzentriert, da hier die höchsten Erschütterungsimmissionen zu erwarten seien. Die örtliche Verteilung (im Grundriss) sei weitgehend gleichmäßig im gesamten Streckenabschnitt erfolgt, verschiedene Gebäudearten (z.B. Holzbalkendecken, Betondecken) seien ebenfalls erfasst worden. Die Erschütterungsschutzmaßnahme sei laut der Vorhabenträgerin somit auf die maßgebenden Gebäude in der kürzesten Enfernung zum Gleis ausgelegt. Da Erschütterungen über die Entfernung abnähmen, seien damit auch alle weiteren entfernt gelegenen Gebäude ausreichend geschützt. Eine Messung aller Gebäude auch in der zweiten Reihe mit vorhersehbar geringeren Erschütterungsimmissionen würde einen unverhältnismäßigen Mehraufwand bedeuten und nicht zu anderen Ergebnissen führen. Auch besondere örtliche Gegebenheiten seien durch die erfolgten Messungen ausreichend berücksichtigt worden.

Bei der Wahl der Erschütterungsschutzmaßnahme würden von der Vorhabenträgerin nur getestete, sich in der Praxis bewährte Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik berücksichtigt. Darüber hinaus sei genau wie beim Schallschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG) der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bzw. Wirtschaftlichkeit im Sinne der bestmöglichen Nutzung von Ressourcen zu berücksichtigen. Das bedeute, dass

die Maßnahme so ausgewählt werde, dass sie die technisch und juristisch begründeten Ansprüche erfüllen. Erst anschließend werde die Wirtschaftlichkeit geprüft, um ggf. eine Unverhältnismäßigkeit auszuschließen.

Der geforderte Erschütterungsschutz könne durch eine Schwellenbesohlung wirkungsvoll erreicht werden. Schwellenbesohlung sei seit langer Zeit im Einsatz und hat sich nachgewiesenermaßen vielfach bewährt. Die Auswahl der Materialen erfolge nach dem Stand der Technik. Die Materialien würden normgemäß in mehrerer Hinsicht geprüft, u.a. auf Dauerfestigkeit gem. DIN EN 16730: 2016-09 (bisher DIN 45673-6: 2010-08). Die Wirkungsweise der Schutzmaßnahmen beruhe einerseits auf dem physikalischen Prinzip der Schwingungsisolierung, andererseits auf der mechanischen Ausgleichswirkung von Steifigkeitssprüngen des Schienenweges. Dies führe auch zu einer Verbesserung im tieffrequenten Bereich.

Die Anordnung einer Unterschottermatte im Trog sei zum Erreichen des zu beachtenden Schutzzieles unverhältnismäßig.

Katastrophenschutz

Die BSH meint, das vorgelegte Rettungswegekonzept sei mangelhaft. Es seien z.B. nur 80 cm breite Seitenstreifen zwischen Gleisen und Lärmschutzwänden als Fluchtwege vorgesehen und unzureichende Abstände zwischen Flucht·bzw. Rettungstüren. Dies trage der Möglichkeit eines schweren Unfalls mit explosiven, feuergefährdenden oder stark giftigen Stoffen in einem dicht besiedelten Raum nicht Rechnung.

Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass das Thema kein Gegenstand der Neuauslegung war. Das Thema Rettungswegekonzept wurde im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt.

Alternativenprüfung

Die BSH behauptet, dass alle Oldenburger Autobahnbrücken nach ihrem aktuellen Kenntnisstand abgängig seien. Diese müssten abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden. Mit dem Bau der BAB-Brücke Alexanderstraße sei bereits begonnen worden, die BAB-Brücke Ober die Hunte soll als nächstes ersetzt werden, gefolgt von der Stadtautobahnbrücke OL Kreyenbrück bis Bloherfelde. Das bedeute, dass eine starke Vermutung dahin bestehe, dass auch die noch ältere Eisenbahnbrücke „Pferdemarkt" abgängig sei oder zumindest den auf sie zukommenden Belastungen der beantragten TEN-Strecke nicht mehr gewachsen sein werde.

Hierzu erklärt die Vorhabenträgerin wiederum, dass das Thema kein Gegenstand der Neuauslegung war. Das Thema Eisenbahnbrücke wurde im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt.

Verweisung auf andere Stellungnahmen

Ergänzend bezieht sich die BSH 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 zugeleitet hat. Alle dort abgesprochenen Einwendungsgesichtspunkte seien auch Gegenstand dieser Einwendung.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Einwendung unsubstantiiert sei. Die bloße Verweisung auf die „Argumente der Stadt Oldenburg“ genüge nicht den Anforderungen, die an eine Einwendung zu stellen seien. Insbesondere sei in der Einwendung die eigene Betroffenheit darzustellen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müsse der Betroffene im Einwendungsverfahren zumindest in groben Zügen darlegen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Das tatsächliche Vorbringen müsse so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, welchen Belangen sie in welcher Weise nachgehen soll und wogegen sie den Einwender schützen soll (BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2011, Az. 7 A 10.10, juris, Rn. 31). Daran mangelt es hier.

Im Übrigen weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Stadt Oldenburg ihre Rechte durch die Abgabe einer umfangreichen Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren gewahrt habe. Entscheidend für die Bewertung eines Arguments sei für die Planfeststellungsbehörde nicht die Anzahl seiner Nennungen in verschiedenen Einwendungen, sondern die Frage der tatsächlichen Betroffenheit, die durch das Argument zum Ausdruck gebracht wird. Der Einwender könne daher davon ausgehen, dass bereits die Nennung der Belange durch die Einwendung der Stadt Oldenburg zu einer hinreichenden Würdigung der Argumente bei der Planfeststellungsbehörde führe.

Die Anhörungsbehörde betrachtet die Ausführungen der Vorhabenträgerin insgesamt als schlüssig und schließt sich diesen an. Weiteren Regelungsbedarf sieht die Anhörungsbehörde nicht.

Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde nach eingehender Prüfung an.

B.4.5.4 LJN – Jägerschaft des Landkreises Ammerland e.V.

Die Landesjägerschaft Niedersachsen kritisiert, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie die Untersuchungen über die Lebensraumzerschneidung der dort lebenden Wildtiere (insbesondere Rehwild) fehlen. Die durch die Zerschneidung entstehende Barrierewirkung bewirke, dass größere Populationen in kleinere aufgeteilt werden, die untereinander keinen Kontakt

mehr hätten. Zwischen diesen Tieren fände dann kein genetischer Austausch mehr statt. Dies könne unter Umständen dazu führen, dass isolierte Populationen zu klein und somit nicht mehr lebensfähig seien. Es sei u. E. Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie auf fachlicher Grundlage diese unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. Die Landesjägerschaft Niedersachsen sei mit den betroffenen Revierinhabern der Ansicht, dass Querungsmöglichkeiten im Bereich Neusüdende Straße und der Stadtgrenze vorzusehen seien. Daher würden gegen die jetzige Planung Einwendungen erhoben und es werde erwartet die bereits oben erwähnten Untersuchungen bzw. weitere Gespräche, um vielleicht vor Ort zu einer Lösung der Probleme wegen der Lebensraumzerschneidung zu kommen.
Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Kontakt mit dem Einwender aufzunehmen und die konkrete Problemstellung zu prüfen. Weiter erklärt die Vorhabenträgerin, dass Lücken in den Schallschutzwänden an den BÜ Grafestraße (km 7,9) und BÜ Neusüdender Straße (km 8,6) einen Wildwechsel grundsätzlich erlauben würden. Darüber hinaus bestehe dann ab km 8,8 bis zur Autobahn ein 1 km langer unverbauter Abschnitt (keine Lärmschutzwand, keine Gebäude oder sonstige technische Hindernisse, der ebenfalls einen ungestörten Wildwechsel zulasse. Zusätzliche Lücken in der bahnrechten SSW südlich der BÜ Grafestraße seien nicht zu realisieren, da die Minderung des Schallschutzes zu viele Anwohner betreffe (z. B. Wohngebiet am Koopmannweg). Gesonderte Unterführungen kämen wegen der Bau- und Unterhaltungskosten aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht in Frage.

In der Folgezeit hat sich dann eine Einigung mit dem Vorhabenträger ergeben. Im Bereich Neusüdende wurde in Abstimmung mit der Jägerschaft statt der ursprünglich geplanten Lärmschutzwand ein Lärmschutzwall in die Planung aufgenommen, der einen Wildwechsel ermöglicht.

B.4.5.5 Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS)

Stellungnahmen vom 21. 11. 2016 und 15.04.2017
Die Stellungnahme der BVS vom 15.04.2017 hat vollumfänglich den gleichen Inhalt wie die Stellungnahme der BSH vom 24.04.2017. Insofern wird auf die Ausführungen oben unter Punkt B.4.5.3 verwiesen.
Im Übrigen verweist die BVS in der Stellungnahme vom 15.04.2017 nochmals auf diejenige vom 21.11.2016.
In dieser Stellungnahme kritisiert die BVS, dass der Planfeststellungsantrag das sich selbst gesetzte Ziel – die Bewältigung des Güterverkehrs von und zum JWP – nicht

erfüllen könne. Ihm fehle die so genannte „Planrechtfertigung“. Die vorgelegte Planung sei nicht in der Lage, die gesteckten Ziele, die Bewältigung des Hafen/Schienenumschlages des JWP von zumindest 2.7 Millionen EU zu gewährleisten, da die Strecke tagsüber mit Personenverkehr bereits jetzt ausgelastet sei und Schwach- und Engstellen (so im Bereich zwischen den Eisenbahndreiecken „Würzburgerstraße“ und Osternburg sowie Huntebrücke, Bahnhofsdurchfahrt und Pferdemarktbrücke) den regelmäßigen Verkehr in der Nacht durch Engstellen nachhaltig behindern würden. Die Antragstellerin habe es ferner unterlassen, selbständig Alternativen zum Ausbau der Stadtstrecke in Betracht zu ziehen, obwohl sich solche Alternativen geradezu aufdrängen würden und realistisch seien. Es wird bemängelt, dass die Stadtplanung nicht zukunftsträchtig sei, der Ortskern zerstört werde und negative Auswirkungen auf die Wohnqualität eintreten würden. Kritisiert wurden außerdem „eine ganze Reihe gravierender methodischer Fehler“ der UVS, insbesondere bezüglich Fledermäusen, Vögeln, Reptilien sowie Amphibien.

Die Vorhabenträgerin erwidert zu all diesen von der BVS aufgeworfenen Themen, dass diese nicht Gegenstand der Neuauslegung waren, sondern schon im Rahmen der Erwiderungen von 2015 und der Erörterungstermine umfassend abgehandelt wurden.

Speziell zu den umweltbezogenen Einwänden bezüglich Fledermäusen, Vögeln, Reptilien und Amphibien erklärt die Vorhabenträgerin, dass der Umfang und die Methodik der Nachkartierung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Oldenburg sowie mit Vertretern der Naturschutzverbände NABU und BUND abgestimmt worden sind.

Aufgrund der Parallelität zu privaten Einwendungen, insbesondere solchen desselben Bevollmächtigten wie bei der BVS, sind die Erwiderungen der Vorhabenträgerin hierzu in der Synopse der individuellen Einwendungen aus der 2. Auslegung nach Themen zusammengefasst, wobei die BVS in allen Einwendung Nr. 512 beinhaltenden Themenkomplexen mit berücksichtigt wurde.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass die vom Bevollmächtigten der BVS in der Stellungnahme vom 21.11.2016 aufgeworfenen Themen bereits in der ersten Auslegung abgehandelt wurden, zutreffend.

Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Regelungsbedarf besteht nicht.

B.4.6 Private Belange; Inanspruchnahme von Grundeigentum; optische Auswirkung der Lärmschutzwand im Bereich angrenzender Grundstücke

B.4.6.1 Allgemeines

- In den nachfolgenden Ausführungen wird auf die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen gegen die mit dem Vorhaben verbundenen Flächeninanspruchnahmen eingegangen.
Wegen der Vielzahl dieser – oft formularmäßigen – Einwendungen wird davon abgesehen, die jeweils angesprochenen Flächeninanspruchnahmen umfassend zu beschreiben; insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Darstellungen in den genehmigten Planunterlagen, insbesondere im Grunderwerbsverzeichnis und im Grunderwerbsplan (Anlagen 10 und 11), verwiesen.

- Im Grunderwerbsverzeichnis und im Grunderwerbsplan der genehmigten Planunterlagen (Anlagen 10 und 11) werden die unmittelbar durch das Planvorhaben beanspruchten Grundstücke unter durchlaufender Nummerierung aufgeführt. Die dabei für die Grundstücke verwendeten Nummern werden auch in den nachfolgenden Ausführungen zur Bezeichnung der dort erörterten Grundstücke verwendet.

- Die nachfolgend angesprochenen Flächeninanspruchnahmen sind in Abschnitten (Kapiteln) behandelt. Die in diesen Kapiteln behandelten Themen orientieren sich an den technischen Zielen, die mit der jeweiligen Flächeninanspruchnahme verfolgt werden. Da die Fläche eines Grundstücks unter Umständen aus mehreren Gründen für das Vorhaben benötigt wird (z.B. Baustellenzufahrt, Entwässerungseinrichtung, Aufwuchsbeschränkung, etc.), können Grundstücke auch in mehreren der nachfolgenden Kapitel Gegenstand der Ausführungen sein.

- Unter Pkt. A.5.5 sind Schutzauflagen im Zusammenhang mit wiederholt von Einwendern angesprochenen Konflikten formuliert (z.B. Sichtschutz im Bereich von Arbeitsstreifen, Behinderungen durch Arbeitsstreifen, bauzeitlicher Rückbau von bspw. Geräteschuppen, Gartenhäuschen etc.). Diese Schutzauflagen gelten allgemein und werden daher in den weiteren Ausführungen nicht in jedem Fall nochmals gesondert erwähnt.

B.4.6.2 Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen

B.4.6.2.1 Wegen Anpassung von Verkehrsanlagen (ohne Tragkonstruktion für Lärmschutzwand an Stützwand), Sicherung von Rechten (ohne Aufwuchsbeschränkung)

Teilweise sind dauerhafte Inanspruchnahmen von Grundstücken Dritter etwa für die Anpassung von Straßen- und Bahnanlagen (z.B. Bahnentwässerungsanlagen,

Bahndamm, Einschnittsböschung oder eine Ausbuchtung der Lärmschutzwand im Bereich eines nicht in die Lärmschutzwand integrierbaren Abspannmastes) oder auch die neue Fuß-/Radwegeführung an der Alexanderstraße erforderlich. Teilweise sind dingliche Sicherungen von Überwegungsrechten (z.B. zu den Fluchttüren) oder LBP-Maßnahmen erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die Darlegung der Notwendigkeit der Maßnahmen durch den Vorhabenträger als in sich schlüssig, nachvollziehbar und angesichts des planerischen Ausbauziels als nicht unangemessen.

Wegen der näheren Beschreibung der baulichen Maßnahmen wird auf den Übersichtsplan, das Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplan der genehmigten Planunterlagen verwiesen.

Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:

035 (dingliche Sicherung für Überwegungsrecht zu Fluchttür in Lärmschutzwand), ***113*** (7 qm dauernde Inanspruchnahme – dies wird wegen der Geringfügigkeit von der Planfeststellungsbehörde angesichts des planerischen Ziels als nicht zu beanstanden angesehen)**, 129** (wegen Ausbuchtung für Lärmschutzwand um Schacht)**, 131** (wegen Ausbuchtung der Lärmschutzwand um Abspannmast), **132** (wegen Ausbuchtung der Lärmschutzwand um Abspannmast), **133** (wegen Ausbuchtung der Lärmschutzwand um Abspannmast), **135** (Buchten erforderlich wegen Entwässerungsschacht), **147** (geringfügige – 15 qm – Inanspruchnahme für Böschungsanpassung)**,** ***148*** (17 qm wegen Böschungsanpassung)**,** ***149*** (Lärmschutzwandbucht um Abspannmast)**, 150 (**Böschungsverbreiterung und Bucht der Lärmschutzwand um Oberleitungsmast), ***151*** (45 qm wegen Böschungsanpassung)**, 157** (Böschungsverbreiterung und Ausbuchtung der Lärmschutzwand), ***182*** (147 qm wegen Entwässerungsgraben), ***183*** (22qm Erwerbsfläche für Fuß- Radweg)***, 185*** (25qm wegen Entwässerungsgraben***), 186*** (12 qm wegen Entwässerungsgraben), ***187*** (1qm wegen Entwässerungsgraben), **210** (Ausbuchtung der Lärmschutzwand), **211** (Ausbuchtung um Lärmschutzwand), ***212*** (5 qm wegen Einschnittsböschung)***, 215*** (Bucht der Lärmschutzwand um Oberleitungsmast), ***216*** (5 qm wegen Einschnittsböschung)***, 220*** (5 qm wegen Einschnittsböschung)***, 229, 259, 262, 265, 269,275, 280, 281, 283, 319*** (wegen Entwässerungseinrichtung), **405** (wegen Ausbuchtung der Lärmschutzwand), ***408*** (Ausbuchtung wegen Entwässerungsschacht)***, 409*** (wegen Bucht der Lärmschutzwand um Oberleitungsmast), ***410*** *(wegen der Anlegung eines Schachtes für die Tiefenentwässerung der Bahnanlagen)****, 429*** (bei lfd. Nr. 429 ist das Anpassen des Bahnseitengrabens auch für Zwecke der Entwässerung benachbarter

landwirtschaftlicher Flächen erforderlich; im südlichen Teil des Grundstücks wird darüber hinaus eine Fläche von 25 qm für eine LBP-Maßnahme auf Dauer dinglich gesichert)***, 439 ,440*** (aufgrund einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer)***, 442, 443, 444, 445, 447, 450, 453, 456, 467, 469, 473, 482*** (im südlichen Teil des Flurstücks ist neben dem Grunderwerb für den neuen Bahnseitengraben weiterhin auf einer Fläche von etwa 114 qm die dingliche Sicherung einer LBP-Maßnahme vorgesehen)

B.4.6.2.2 **Wegen Tragkonstruktion für Lärmschutzwand an vorhandener Stützwand**

Teilweise kann die geplante Lärmschutzwand lediglich mithilfe einer Tragkonstruktion an der im jeweiligen Bereich bereits vorhandenen Stützwand angebracht werden; für diese Tragkonstruktion ist dabei in geringem Umfang Grunderwerb erforderlich, der angesichts des planerische Ziels des Lärmschutzes von der Planfeststellungsbehörde jeweils als verhältnismäßig und daher als nicht zu beanstanden angesehen wird.

Betroffen sind die Flächen gem. Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:

022, 026 (der hier vom Einwender geltend gemachte Anspruch auf Übernahme des gesamten Grundstücks ist im Enteignungsverfahren geltend zu machen – nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren)***, 053*** (konkrete Anhaltspunkte für den vom Einwender geltend gemachten Entzug der Existenzgrundlage kann die Planfeststellungsbehörde hier angesichts des geringen Umfangs der dauernden Flächeninanspruchnahme nicht erkennen)

B.4.6.2.3 **Aufwuchsbeschränkung**

Die vom Vorhabenträger im Erläuterungsbericht der genehmigten (Anlage 2, Pkt. 5.11.2.2) Planunterlagen näher beschriebene dingliche Sicherung für eine Aufwuchsbeschränkung zum Schutz der Oberleitung ist aus Sicherheitsgründen erforderlich.

Die Erläuterung des Vorhabenträgers im Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen hierzu lautet wie folgt:

„Zu Oberleitungsanlagen dürfen Vegetationsbestände zum Schutz vor Überschlägen bestimmte Mindestabstände nicht unterschreiten. Beidseitig der Bahntrasse muss daher eine Aufwuchsbeschränkung für Gehölze vorgesehen werden, die sich - auf Grundlage der Verkehrsanlagenplanung - aus den Vorgaben der DIN VDE 0115 Teil

1 ("Bahnanwendungen - Allgemeine Bau- und Schutzbestimmungen") und den darauf basierenden DB-Richtlinien 997.0104 ("Oberleitungsanlagen instand halten") und 882.0220 ("Rückschnittzone") ergibt.
Daraus wurde der schematische Regelfall abgeleitet, dass auf beiden Bahnseiten Bäume mit ihren Ästen sowie Sträucher nicht in eine Zone von ca. 6,7 m Breite ab Gleismitte hineinragen dürfen.“

Die gegen die Aufwuchsbeschränkung erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, weil die Maßnahme von der Planfeststellungsbehörde angesichts des planerischen Ziels der Sicherung der Bahnanlagen und des insgesamt eher als gering zu bewertenden Eingriffs in den jeweils angesprochenen Fällen als angemessen beurteilt wird.

Betroffen hiervon sind die Einwendungen bezüglich der Grundstücke gem. Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:
040, 053, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 139, 145, 147, 148, 149, 151, 155, 163, 166, 168, 171, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 223, 237, 242, 244, 246, 251, 253, 254, 265, 269, 275, 278, 280, 281, 299, 302, 308, 375, 376, 377, 378, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 388, 389, 400, 401, 402, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 444, 456, 460.

B.4.6.3 Vorübergehende (bauzeitliche) Inanspruchnahmen von Grundstücken

B.4.6.3.1 **Wegen „Böschungsvernagelung“**

Das für die auf bahneigenem Gelände (Bahndamm) stattfindende Böschungsvernagelung verwendete Gerät benötigt teilweise während der Durchführung der Arbeiten freien Luftraum über angrenzenden Nachbargrundstücken: Das Gerät arbeitet bezogen auf die Geländeoberkante der Bahnböschung senkrecht, so dass es mit seinen Aufbauten während der Arbeiten wegen der Neigung der Böschung teilweise in den Luftraum von Nachbargrundstücken ragt. Hierfür und für die Durchführung etwaiger Maßnahmen, die erforderlich sind, um den benötigten freien Luftraum zu schaffen (etwa Gehölzrückschnitte, bauzeitlicher Rückbau von Geräteschuppen etc.), sind vorübergehende Flächeninanspruchnahmen erforderlich, die im Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis der genehmigten Planunterlagen ausgewiesen sind.
Die insoweit erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, denn die Erforderlichkeit der Böschungsvernagelung aus Sicherheitsgründen ist in sich schlüssig und nachvollziehbar. Die mit den Maßnahmen einhergehenden

Grundstücksinanspruchnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angesichts des planerischen Ziels der Sicherung der Bahnanlagen angemessen und nicht zu beanstanden.
Die sich aus möglicherweise erforderlichen Gehölzrückschnitten oder sonstigen Maßnahmen wie z.B. dem Rückbau von Geräteschuppen o.ä. ergebenden Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Betroffenen und dem Vorhabenträger - im Falle einer Nichteinigung bei der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde - direkt zu regeln.

Dies betrifft die Einwendungen bezüglich der Grundstücke gem. Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:
018, 019, 020, 023, 024, 025, 028, 037, 038, 039, 040, 045, 057, 058, 063, 064, 068 , 069, 070, 072, 073, 074, 075, 077, 078, 084, 085, 086, 087, 090, 091, 092, 093, 094, 095, 096, 097, 098, 099, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 118, 119

B.4.6.3.2 **Wegen Baustellen (-zufahrt, -einrichtungsfläche), Geländeprofilierungen**

Einzelne Grundstücke müssen ausweislich der genehmigten Planunterlagen vorübergehend als Baustellenzufahrt bzw. Arbeitsstreifen für Arbeiten auf benachbartem Straßen- oder Bahngelände oder auch als Baustelleneinrichtungsfläche (incl. Lagerung von Erdmassen und Materialen) genutzt werden; teilweise ist es auch erforderlich, der Bahnentwässerung dienende Gräben neu zu profilieren.

Durchgreifende Gründe, warum dies jeweils als unverhältnismäßig abzulehnen wäre, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Die Baumaßnahmen lassen sich ohne die in den Planunterlagen nachvollziehbar und in sich schlüssig dargestellten vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen nicht in angemessenem Rahmen durchführen. Bezüglich der Baustelleneinrichtungsflächen konnte der Vorhabenträger nachvollziehbar darlegen, dass die Planung lediglich die Inanspruchnahme solcher Flächen vorsieht, die zweckmäßigerweise in der Nähe einer Teilbaumaßnahme gelegen sind (z.B. der Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße) und auch unbebaut sind und von daher vernünftigerweise als Einrichtungsfläche für die jeweilige Baustelle in Betracht kommen.
Konkret vorgetragenen Bedenken hat der Vorhabenträger dabei nach Maßgabe der folgenden Erläuterungen Rechnung zu tragen (Einzelheiten dazu bei den Ausführungen zu dem jeweiligen Grundstück). Generell gilt jedoch, dass der

Vorhabenträger dafür Sorge zu tragen hat, dass die Grundstücksinanspruchnahmen mit möglichst geringen Folgeeingriffen in z.B. vorhandene Gehölzbestände oder Anlagen baulicher Art (Geräteschuppen etc.) verbunden sind. Mit Sichtschutzzäunen hat der Vorhabenträger weiterhin dafür Sorge zu tragen, dass der ungehinderte Blick von dem in Ansprung genommenen Grundstück auf die Baustelle angemessen eingeschränkt wird.

Dies betrifft die folgenden Flächen gem. Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:

022, 026,028, 035, 049, 053 (Bei der Inanspruchnahme des Grundstücks lfd. Nr. 053 des Grunderwerbsverzeichnisses der genehmigten Planunterlagen hat der Vorhabenträger dafür Sorge zu tragen, dass die Erreichbarkeit der Werkstatt sowie des Lagerraums des betroffenen Installationsbetriebes ebenso gewährleistet bleibt, wie die Erreichbarkeit für Kunden und Lieferanten; etwaige Einschränkungen dürfen nur vorübergehend sein und sind rechtzeitig vorher mit dem betroffenen Betriebsinhaber abzustimmen; konkrete Anhaltspunkte für den behaupteten Entzug der Existenzgrundlage kann die Planfeststellungsbehörde hier nicht erkennen), ***086*** (Die ursprünglich geplante Zufahrt über die Friedhofsstraße sowie die geplante Nutzung der Fläche über der Tiefgarage wurden aus der Planung entfernt; es bleibt lediglich bei der Zufahrt über die Elsässer Straße, wobei der Lieferverkehr weitestgehend unbeeinträchtigt zu bleiben hat), ***129*** (hier hat der Vorhabenträger auf die ursprünglich beabsichtigte Inanspruchnahme des nördlichen Teils des Grundstücks verzichtet – siehe Blaudruck sowie Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer)***, 130, 131, 133*** (auf die Inanspruchnahme des südlichen Teils des Grundstücks wird gem. einer Vereinbarung mit dem Flächeneigentümer ggü. Der Ausgansplanung verzichtet)***, 134, 135, 139, 145, 147, 148, 149*** (Hinweis hier: der ursprünglich auf diesem Flurstück vorgesehene bauzeitliche Entwässerungsgraben ist aus der Planung entfernt worden; eine vom Einwender geforderte Verlegung des Umfahrungsgleises auf die gegenüberliegende Seite der Ausbaustrecke wird zurückgewiesen. Denn eine solche Verlegung würde ebenfalls mit Konflikten verbunden sein, die entsprechend der örtlichen Situation mindestens ebenso mit Nachteilen für die Nachbarschaft verbunden wäre; sie ist daher nicht vorzugswürdig)***, 151, 152, 155, 158, 160, 161*** (auf den Flächen gem. Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 158, 160 und 161 ist zusätzlich die bauzeitliche Errichtung des Umfahrungsgleises der Baustelle „Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße“ sowie die Anlage eines bauzeitlichen Entwässerungsgrabens erforderlich)***, 163, 164, 173, 182, 183 (***bei lfd. Nr. 183 ist zusätzlich die bauzeitliche

Errichtung des Umfahrungsgleises der Baustelle „Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße“ sowie die Anlage eines bauzeitlichen Entwässerungsgrabens erforderlich), ***184, 185, 186, 187, 188, 189*** (bei lfd. Nr. 189 ist zusätzlich die bauzeitliche Errichtung des Umfahrungsgleises der Baustelle „Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße“ sowie die Anlage eines bauzeitlichen Entwässerungsgrabens erforderlich)***, 190, 192, 193, 194, 195, 199, 200 und 202,*** (bei lfd. Nr. 200 und 202 ist zusätzlich die bauzeitliche Errichtung des Umfahrungsgleises der Baustelle „Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße“ sowie die Anlage eines bauzeitlichen Entwässerungsgrabens erforderlich; anders als ursprünglich geplant, erfolgt die Zufahrt nun nicht mehr von der Alexanderstraße, sondern aus Richtung Banater Weg unter nur noch geringer Inanspruchnahme im bahnnahen Bereich; während des Betriebes des Umfahrungsgleises ist die Nutzung der Fläche wieder uneingeschränkt möglich)***, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 220, 221, 222, 223, 237, 240, 242, 244, 246, 250, 251, 253, 254, 258, 259,262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 275, 27, 280, 281, 299, 302,308, 320, 322, 373, 375, 376, 377, 378, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 388, 389, 400, 401, 402, 404, 405, 406, 407, 408 409, 410, 411, 424*** (bauzeitliche Betretung)***, 425*** (bauzeitliche Betretung)***, 426*** (bauzeitliche Betretung)***, 429, 431*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 432*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 433*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 434*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 435*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***,436*** (siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 437***(siehe Anmerkung zu lfd. Nr. 438)***, 438*** (hier entfällt der ursprünglich vorgesehene Grunderwerb; weiterhin wird die vorübergehende Inanspruchnahme flächenmäßig gegenüber der Ausgangsplanung deutlich reduziert)***, 439*** (aufgrund einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer), ***440*** (aufgrund einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer)***, 442, 443, 444*** (gegenüber der ursprünglichen Planung wird die Nutzung durch Baufahrzeuge infolge einer anderweitigen weiteren Zufahrt zur Bahntrasse deutlich reduziert)***, 445, 447*** (aufgrund einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer)***, 450, 453, 456, 460, 462, 463, 467, 469, 471, 472, 473, 482.***

B.4.6.4 Optisches Erscheinungsbild der Lärmschutzwand; Verschattungen

Einwendungen gegen das optische Erscheinungsbild der Lärmschutzwände oder von ihnen verursachte Verschattungen hat der Vorhabenträger - soweit möglich - entsprochen. So wurden bei folgenden Grundstücken bzw. in deren Nähe Gestaltungsmaßnahmen an den Lärmschutzwänden vorgesehen, wie z.B. Begrünungsmaßnahmen und/oder der Einbau lichtdurchlässiger (transparenter) Wandelemente.

Dies geschieht im Bereich folgender Grundstücke gem. Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.:
022, 026, 032, 033, 036, 037, 038, 039, 040, 044, 049, 053, 063, 064, 070, 072, 073, 074, 078, 087, 091, 094, 096, 097, 098, 099, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 113, 114, 118, 119 (Anmerkung zu lfd. Nr. 119: der bemängelte Oberleitungsmast im Bereich des Grundstücks wurde auf die andere Bahnseite verlegt)***, 134, 145, 147, 148, 149, 151, 155, 166, 168, 171, 173, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 194, 195, 199, 203, 207, 208, 212, 217, 220, 237, 240, 242, 246, 251, 253, 254, 262, 264, 266, 267, 268, 377, 378, 383, 386, 401, 402, 432, 434, 438, 440, 442, 443, 444, 445.***

B.4.6.5 Flächen der Stadt Oldenburg

Soweit sich die Stadt Oldenburg gegen eine Inanspruchnahme des **Parkplatzes am Pferdemarkt** gewendet hat, ist diese Einwendung dadurch erledigt, dass die Inanspruchnahme dieser Fläche aus der Baulogistikplanung entfernt wurde. Die Fläche wird nicht mehr benötigt.

Soweit sich die Stadt gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks **lfd. Nr. 56** wendet, ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt nicht Eigentümerin des Flurstücks ist.

Die Inanspruchnahme der Fläche **lfd. Nr. 71** ist aus der Planung entfernt worden. Insofern hat sich die Einwendung der Stadt erledigt. Bezüglich der Flächen **lfd. Nr. 196 und 197** haben sich die Stadt und der Vorhabenträger geeinigt. Die diesbezügliche Einwendung hat sich damit erledigt.

B.4.6.6 Entfall naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahme „A 10“ und „A 2“ auf Privatgelände

Die ursprünglich vom Vorhabenträger vorgesehene dauernde Inanspruchnahme (dingliche Sicherung) für die landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahme A10, A 2 – „trassennahes Pflanzen von Bäumen und Sträuchern“ ist aus der Planung entfernt worden, soweit Privatgelände betroffen war (und zwar auf allen Grundstücken Privater - unabhängig davon, ob diesbezüglich eine Einwendung erhoben worden ist). Erledigt sind damit alle diesbezüglichen Einwendungen.

Der Vollständigkeit halber folgender Hinweis: Das dadurch entstehende Flächendefizit wird durch die neue LBP-Maßnahme E 13 kompensiert.

B.4.6.7 Einigungen mit Vorhabenträger

Einige der oben angesprochenen Flächeninanspruchnahmen haben sich aufgrund von gütlichen Einigungen zwischen Planbetroffenen und dem Vorhabenträger erledigt. Diese Einigungen gelten vorrangig vor etwa entgegenstehenden obigen Ausführungen.

B.4.6.8 Wertminderungen

Soweit in den Einwendungen Befürchtungen geäußert werden, das Planvorhaben würde den Wert von Immobilien sinken lassen oder die Möglichkeit, diese zu vermieten, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Grundsätzlich müssen Anlieger eines Verkehrsweges immer damit rechnen, dass es dort zu Veränderungen kommt, die sich auch als Belastung für die Umgebung darstellen können. Einen Rechtsanspruch auf Beibehaltung eines Status Quo an einem Verkehrsweg, um z.B. etwaigen Wertschwankungen von benachbarten Immobilien vorzubeugen, gibt es nicht.

Im vorliegenden konkreten Fall des PFA 1 ist zukünftig aber auch mit einer schienenverkehrslärmbedingten Immissionssituation zu rechnen, die sich ohne Durchführung des Planvorhabens deutlich schlechter darstellen würde. Mit dem infolge der Elektrifizierung geplanten Entfall von Dieseltraktion und der Errichtung von Lärmschutzwänden bei Zugzahlen, die ohnehin – unabhängig von dem Vorhaben – zu erwarten sind (vgl. oben Pkt. B.4.2.) werden nachteilige Auswirkungen des Schienenwegs auf die Nachbarschaft nicht verursacht, sondern - im Gegenteil - erheblich gemindert.

Unzumutbare Wertminderungen infolge des Planvorhabens sind angesichts dessen generell nicht zu erwarten. Besonderheiten, die in konkreten Einzelfällen eine andere Beurteilung rechtfertigen, sind weder substantiiert vorgetragen, noch sonst ersichtlich. Entsprechende Bedenken werden daher zurückgewiesen.

B.4.7 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST

Im verfügenden Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU, VV IST und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des

bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.8 Abweichungen vom Regelwerk

1. DSV/HDI Verfahren für Stützbauwerke

Die Verfestigung des anstehenden Bodens hinter den Stützbauwerken mittels HDI ist keine Regelbauweise. Die Abweichung liegt auf Grund der Vorgaben der DB-Richtlinie 836 vor. Nach der DB-Richtlinie 836.4302, Abschnitt 6 „Verfestigte Bodenkörper als Stützkörper“ (3) bedarf es für die Herstellung von verfestigten Bodenkörpern für dauerhafte Zwecke im Stützbereich von Gleisen nach Modul 836.2001 eine UiG durch die DB Netz AG und einer ZiE durch die EBA-Zentrale.

Die UiG wurde am 31.03.2015 mit Auflagen erteilt. Die ZiE wurde am 23.09.2015 mit weiteren Auflagen erteilt.

2. Schienenform EÜ Melkbrink

Die EÜ Melkbrink befindet sich im Bau-km 102,2+51. Auf ihr ist eine feste Fahrbahn integriert. Die vorhandene Eisenbahnüberführung einschließlich der direkten Befestigung der Schiene auf dem Überbau bleibt gesamthaft erhalten. Somit wird weiterhin die bisherige 54 E2 Schiene verwendet. Hierfür wurde ein Antrag auf UiG gestellt. Mit der TM 3-2014-10554 I.NVT 4 vom 28.07.14 wurde diese Vorgehensweise bestätigt. Der Übergang zum neu hergestellten Gleis der Bauart 60 E2 wird durch Übergangs-schienen ausgebildet. Vor und nach der EÜ Melkbrink werden je 25 besohlte Beton-schwellen B90 eingebaut.

3. Verminderte Überdeckung beim Durchlass Bau-km 109,350

Die Abweichung liegt auf Grund der Vorgaben der DB-Richtlinie 836 vor. Nach der DB-Richtlinie 836.2001, Abschnitt 6 „Ausbreitung von Eisenbahnverkehrslasten im Boden“ (5) und (6) bedarf es für Abweichungen dieses Regelwerkes einer UiG durch die DB Netz AG. Die UiG liegt mit der TM: 1-2013-1296 I.NVT 4 mit Datum vom 01.09.2013 vor.

Die die genannten Genehmigungen liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

B.5 Gesamtabwägung

An dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben besteht bereits ein gesetzlich festgestelltes öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die durch das

Projekt konkret berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Mit den im Verfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden keine dem Vorhaben entgegenstehenden privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein dergestalt starkes Gewicht haben, dass auf die Durchführung des Vorhabens verzichtet werden muss. Wegen der Einzelheiten hierzu wird auf die Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs" unter der laufenden Nummer 28 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für das Vorhaben nach dem BSchwAG vordringlicher Bedarf festgestellt.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ist damit gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.
Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Personen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit

Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover

Hannover, den 05.07.2019

Az.: 581ppa/006-2013#002

Im Auftrag