

**ABS Oldenburg - Wilhelmshaven
Planfeststellungsabschnitt 1
(Oldenburg - Rastede-Neusüdende)**

**Erwiderung der Vorhabenträgerin
auf die Stellungnahme
der Stadt Oldenburg vom 31.03.2014**

erstellt:

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
ABS Oldenburg-Wilhelmshaven
(I.NG-N-O)
Joachimstraße 8
30159 Hannover

10.09.2015

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Betroffenheit der Stadt Oldenburg	4	II. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen	25
I. Ausgangslage	4	1. Unvollständige Unterlagen	25
II. Bestandsstrecke und Ausbauvorhaben	5	2. Beeinträchtigung von Baugebieten durch Lärm	26
1. Bestandsstrecke 1522	5	3. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	27
2. Einbindung der Strecke 1522 in das Streckennetz - Nadelöhr Huntebrücke	6	4. Oberleitung	29
3. Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven	7	5. Störung von Funktionseinheiten	29
4. Einwendungen der Stadt Oldenburg in den PFA 2, 3 und 4	7	6. Naherholung	30
5. Planfeststellungsabschnitt 1	8	7. Denkmale	31
III. Überblick zur Betroffenheit der Stadt Oldenburg	10	8. Landschaftsbild	33
1. Kommunale Belange in der Planfeststellung	10	9. Planungsabsichten	35
2. Fehlende betriebliche Eignung	11	10. Eigenbetrieb Hafen	35
3. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen	12	III. Lärminderungsplanung	36
4. Unbewältigte Lärmsituation	12	1. Rechtsgrundlagen	36
5. Brand- und Katastrophenschutz	13	2. Umsetzung durch die Stadt Oldenburg	36
6. Erschütterungen und sekundärer Luftschall	13	IV. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen	37
7. Umweltverträglichkeit	13	1. Verkehrsverhältnisse im Bereich der Bestandstrasse	37
8. Eigentum	14	2. BÜ Alexanderstraße	38
9. Bauzeit	15	3. BÜ Bürgerbuschweg	38
10. Alternative Eisenbahnumfahrung	15	4. BÜ Am Stadtrand	39
2. Teil: Ablehnung der Antragstrasse wegen unzumutbarer Belastungen und vorzugswürdiger Alternative Bahnumfahrung	16	5. BÜ Karuschenweg	41
A. Anforderungen an die Alternativenprüfung	16	6. BÜ Am Strehl	42
I. Kontrollmaßstab der Rechtsprechung	16	7. BÜ Stedinger Straße	42
II. Entscheidungsspielräume der Planfeststellungsbehörde	17	8. Weitere Bahnübergänge	44
III. Grundsätzliche Rechtsfehler bei der Alternativenprüfung	18	9. Verlust BAB-Unterführung	44
1. Erläuterungsbericht	18	10. Rad- und Fußgängerverkehr	44
2. Bedeutung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung	18	11. ÖPNV	45
3. Planrechtfertigung der Eisenbahnumgebungstrasse	20	V. Unbewältigte Lärmsituation	45
4. Überarbeitung der Antragsunterlagen erforderlich	21	1. Planfeststellungsunterlagen	45
B. Unzumutbare Beeinträchtigung durch die Antragstrasse	21	2. Fehlerhafter Prognosehorizont	46
I. Fehlende betriebliche Eignung	21	3. Mangelhafte Prognosegrundlagen	46
1. Unvollständige Unterlagen - Nadelöhr Huntebrücke	21	4. Schienenbonus	47
2. Fehlerhafter Prognosehorizont	22	5. Nichtberücksichtigung Trennungsgrundsatz	48
3. Unklare Prognosegrundlagen	23	6. Außenwohnbereiche	49
4. Weitere mögliche Engpässe	24	7. Wesentliche Änderung	49
5. Längsneigung im Bereich Alexanderstraße	24	8. Fernwirkungen	51
		9. Fehlerhafte Immissionsberechnungen	52
		10. Grundrechtliche Schutzpflichten	53
		11. Gesamtbewertung des Schutzkonzepts	55
		12. Kein Schutz in der Übergangszeit	56
		13. Mangelhafte rechtliche Sicherung	56
		14. Unlösbarer Konflikt an der Pferdemarktbrücke	57

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg

VI. Brand und Katastrophenschutz	57	III. Unbewältigte Lärmsituation	98
1. Planfeststellungsunterlagen	57	IV. Brand- und Katastrophenschutz	98
2. Risikobewertung erforderlich	57	V. Erschütterungen und sekundärer Luftschall	99
3. Brandschutz	61	VI. Umweltverträglichkeit	99
VII. Erschütterungen und sekundärer Luftschall	62	VII. Eigentum	100
1. Planfeststellungsantrag	62	VIII. Bauzeit	100
2. Wesentliche Änderung - Ausbaumaßnahme	62	1. Baustellenkonzept	100
3. Erschütterungen	64	2. Baustellenbetrieb	103
4. Sekundärer Luftschall	64	3. Beweissicherung	103
VIII. Umweltverträglichkeitsstudie	65	Anlagen zur Stellungnahme der Stadt Oldenburg	104
1. Unvollständige Alternativenprüfung	65	Anlage 2 Stellungnahme Eigenbetrieb Hafen	104
2. Schutzgut Mensch	65	Anlage 4 Stellungnahme zu stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen	105
3. Schutzgut Boden	68	Anlage 5 Stellungnahme Denkmalschutz	107
4. Schutzgut Klima	68	Anlage 6 Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung	112
5. Schutzgut Kultur- und Sachgüter	69	Anlage 13 Stellungnahme zum Rettungskonzept	120
6. Wechselwirkungen	69	Anlage 16 Stellungnahme Fachdienst 432 (Naturschutz)	122
7. Weitere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft	70	Anlage 17 Stellungnahme Fachdienst Liegenschaften	123
IX. Eigentum	72	Anlage 18 Stellungnahme zum Baustellenbetrieb	125
1. Unmittelbare Inanspruchnahme	72		
2. Mittelbare Inanspruchnahme	73	Anhangsverzeichnis:	
X. Bauzeit	73	Anhang 1 Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für den	
1. Planfeststellungsantrag	73	Planfeststellungsabschnitt 1	
2. Unvollständige Unterlagen	74	Anhang 2 Überprüfung der Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse	
3. Umfahrungsgleis Alexanderstraße	75	Oldenburg in eisenbahntechnischer Hinsicht, TU Dresden	
4. Baulärm	76	Anhang 3 Betriebliche Untersuchung zur Umfahrung der Stadt Oldenburg für die	
		Eisenbahnstrecke 1522 (Oldenburg - Wilhelmshaven), TU	
C. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnnumfahrung	78	Braunschweig, i.V.m. RMCon	
		Anhang 4 Variantenvergleich der geplanten Ausbaustrecke mit einer östlichen	
3. Teil: Mängel der Planung der Antragstrasse	94	Umfahrung aus Umweltsicht, Büro Drecker	
I. Städtebauliche Auswirkungen	94	Anhang 5 Stellungnahme A.I.T. GmbH zum „Beratungspapier 03“, IBK	
1. Unzumutbare Auswirkungen	94	Anhang 6 Umgebungsschutz Denkmale	
2. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	94		
3. Oberleitung	95		
4. Denkmale	95		
5. Eigenbetrieb Hafen	95		
6. Pferdemarktbrücke	96		
II. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen	96		
1. BÜ Alexanderstraße	96		
2. BÜ Bürgerbuschweg	96		
3. BÜ Am Stadtrand	97		
4. BÜ Karuschenweg	97		
5. BÜ Am Strehl	97		
6. Verlust BAB-Unterführung	97		



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>1. Teil: Betroffenheit der Stadt Oldenburg</p>	
<p>I. Ausgangslage</p>	
<p>Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit 158.658 Einwohnern nach Hannover und Braunschweig die drittgrößte Stadt sowie eines der Oberzentren des Landes Niedersachsen. Die ehemalige Residenzstadt übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen für den oberzentralen Verflechtungsbereich, und zwar als Sitz von Behörden, Bildungs-, Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen und als Mittelpunkt des regionalen Arbeitsmarktes. Mit rund 74.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist die Stadt Oldenburg das dynamische Wirtschafts- und Handelszentrum der Region. Täglich pendeln über 37.000 Berufspendler nach Oldenburg ein und 18.000 Pendler aus. Dies bestätigt die Bedeutung der Stadt Oldenburg als zentraler Arbeitsplatzstandort und Verkehrsknotenpunkt der Region.</p>	<p>Die im 1. Teil der Stellungnahme der Stadt Oldenburg, 1. Kapitel, Unterkapitel I dargestellten Sachverhalte sind überwiegend rein deskriptiv und wenig detailliert. Bezüge zum Projekt sind teilweise nicht vorhanden, an anderen Stellen werden zwar erwartete Auswirkungen des Projekts genannt, allerdings in so geringer Tiefe, dass eine Erwiderng an dieser Stelle nicht sinnvoll erscheint. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Argumente in späteren Kapiteln noch einmal detaillierter vorgetragen werden. Dort geht die Vorhabenträgerin dann auf die einzelnen Teile der Stellungnahme ein.</p>
<p>Oldenburgs Wirtschaft ist geprägt durch einen dynamischen Mittelstand und einen starken Dienstleistungssektor, etwa im Bereich der Banken und Versicherungen. Daneben haben sich große Betriebe des produzierenden Gewerbes hier angesiedelt, etwa Automobilzulieferer, Unternehmen aus der Nahrungsmittelindustrie, Fotoverarbeitung und dem Druckereigewerbe. Mit der EWE AG hat eines der größten Energieversorgungsunternehmen Deutschlands seinen Sitz in Oldenburg.</p>	
<p>Der Oldenburger Hafen, ein Eigenbetrieb der Stadt, liegt im Schnittpunkt der Seewasserstraße Hunte und der Binnenwasserstraße Küstenkanal. Er ist über die Bundesautobahnen A 28 und A 29 gut erreichbar. Über eigene Anschlussgleise ist der Hafen an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG angebunden. Mit einem jährlichen Umschlag von durchschnittlich 1,2 Mio. Tonnen gehört der Oldenburger Hafen zu den umschlagstärksten Binnenhäfen Niedersachsens. Durch die bei Verwirklichung des Vorhabens absehbare dramatische Verlängerung der Sperrzeiten der Huntebrücke wird der Hafen schwerwiegenden wirtschaftlichen Schaden nehmen, weil seine Erreichbarkeit nicht mehr gewährleistet ist.</p>	
<p>Oldenburg ist zentraler Einkaufsstandort mit über 1,1 Mio. Einwohnern im Marktgebiet, davon ca. 600.000 im Kerngebiet (Stadt und Nahbereich). Die Zentralitätskennziffer von 145 belegt die hohe regionale Bedeutung des Einkaufsstandortes Oldenburg. Auch der Tourismus ist für die Oldenburger Innenstadt, für Gastronomie und Handel von großer Bedeutung. Oldenburg hat 24 Beherbergungsbetriebe mit 2.073 Betten. Im Jahr 2012 konnten die Betriebe über 131.000 Gäste begrüßen. Hauptanziehungspunkte für den Tourismus sind Museen und Einkaufsmöglichkeiten, Ausstellungshäuser, Architektur, Nachtleben, Konzerte sowie Großveranstaltungen. Neben der Gastronomie profitiert der Einzelhandel stark von den Touristen. Dies bestätigt nachdrücklich die Attraktivität der Stadt als zentraler Besuchsort der Region. Die mit dem Vorhaben verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualität der Stadt Oldenburg würden sich auf die Wirtschaftsfaktoren der Stadt negativ auswirken und damit die verschiedenen Gruppen schwerwiegend beeinträchtigen.</p>	
<p>Mit sechs Gymnasien, drei integrierten Gesamtschulen mit gymnasialer Oberstufe, sieben Real- und Oberschulen, 29 Grundschulen, vier Förderschulen sowie weiteren Schulen von freien Schulträgern ist Oldenburg zentraler Schulstandort der Region. Im Jahr 2009 wurde der Stadt Oldenburg der Titel „Wissenschaftsstadt“ verliehen. An den Hochschulen der Stadt sind über 14.000 Studierende immatrikuliert. Das Vorhaben betrifft die Schüler und Studierenden der Stadt nachhaltig. Diese Betroffenheit bedeutet neben der Lärmbelastung in den Klassenräumen erhebliche Beeinträchtigungen für den Aufenthalt im Außenbereich, auf den Schulhöfen und Plätzen der Schulen. Die Erreichbarkeit der Einrichtungen verschlechtert sich durch das Vorhaben in unzumutbarer Weise. Die prognostizierte Steigerung des Zugverkehrs würde zu einer erheblichen Verlängerung der Schrankenschließzeiten an den höhengleichen</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin						
<p>Bahnübergängen führen. Schulwege und die Wege zu den Ausbildungsstätten wären beeinträchtigt. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Oldenburg eine Fahrradstadt ist. Dieses Verkehrsmittel wird in Oldenburg von allen Bevölkerungsschichten intensiv genutzt. Fahrradfahrer sind an höhengleichen Bahnübergängen besonders gefährdet.</p>							
<p>Ähnliche Beeinträchtigungen sind für die Einrichtungen des Gesundheitswesens zu erwarten. Oldenburg verfügt über drei Krankenhäuser mit 1.560 Betten. Auch die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen wird durch das Vorhaben erheblich erschwert, Rettungswege werden beeinträchtigt.</p>							
<p>In Oldenburg gibt es zahlreiche Kirchen, die durch die zusätzlichen Lärmimmissionen ebenfalls erheblich beeinträchtigt werden.</p>							
<p>Die verkehrsgünstige Lage der Stadt, die von einem Autobahnring mit der A 28 in Richtung Westen, der A 29 in Richtung Norden, der A 293 als Verbindung zwischen A 28 und A 29 sowie der vierspurig ausgebauten Nordtangente als Verbindung zwischen A 29 und A 293 umgeben wird, ist ein wichtiger Standortvorteil. Die Belastung durch die Zerschneidungswirkung und die Beeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm wird zu einer unzumutbaren Steigerung der Betroffenheiten führen. In den unmittelbar an das Vorhaben im Planfeststellungsabschnitt 1 angrenzenden Stadtteilen wohnen knapp 30.000 Einwohner, im weiteren Umfeld in den nördlichen Stadtteilen ca. 70.000 betroffene Einwohner. Ca. 50 % der Oldenburger Bevölkerung werden durch das Vorhaben nachteilig betroffen.</p>							
<p>II. Bestandsstrecke und Ausbauvorhaben</p>	<p>Für Teil 1, 1. Kapitel, Unterkapitel II gilt sinngemäß dasselbe wie oben bereits für Unterkapitel I dargelegt. Es wird auf die detaillierten Erwiderngen weiter unten verwiesen.</p>						
<p>1. Bestandsstrecke 1522</p>							
<p>Die Strecke 1522 verläuft als zweigleisige Hauptbahn zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven. Sie beginnt im Oldenburger Hauptbahnhof und zweigt dann nach der Pferdemarktbrücke in Nord-Süd-Richtung nach Wilhelmshaven ab. Die Strecke wurde im Jahr 1867 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt gab es in den von der Bahnstrecke berührten Bereichen nördlich des Pferdemarktes keine relevante Siedlungsentwicklung, sondern die für die Region typische landwirtschaftliche Siedlungs- und Nutzungsstruktur. Wegen der dynamischen Siedlungsentwicklung der Stadt liegt die Bahnstrecke 1522 auf Oldenburger Gemarkung heute vollständig innerhalb des stark verdichteten Siedlungskörpers.</p>							
<p>Die Strecke verläuft nach der Pferdemarktbrücke auf einem ca. 4 m hohen Bahndamm. Vor der Autobahnbrücke BAB 293 senkt sich die Strecke auf Geländeneiveau ab und unterquert hier die Autobahn. Danach liegt die Strecke annähernd auf Geländeneiveau.</p>							
<p>Die Strecke weist im Bestand folgende Parameter auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strecken-Nr.: 1522 - Bezeichnung: Oldenburg-Wilhelmshaven - Art der Strecke: Hauptbahn - Streckenkategorie: R80 - Radsatzlast: 22,5 t. 							
<p>Auf der Strecke wird im Bestand das folgende Betriebsprogramm abgefahren:</p> <p>Steckenbelegung /Tag und in beiden Richtungen</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</td> <td style="width: 33%;">Schienengüterverkehr (SGV)</td> <td style="width: 33%;">Summe:</td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>8</td> <td>52</td> </tr> </table>	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Schienengüterverkehr (SGV)	Summe:	44	8	52	
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Schienengüterverkehr (SGV)	Summe:					
44	8	52					

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Die Güterzüge verkehren regelmäßig tagsüber. Nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) findet derzeit auf der Strecke 1522 fast kein Güterzugverkehr statt. Im SPNV verkehren nachts ca. 8 Züge.</p>	
<p>Im Verlauf der Strecke 1522 von Süden nach Norden gibt es zunächst die Pferdemarktbrücke als Straßenunter-/Eisenbahnüberführung. Danach folgen drei Eisenbahnüberführungen (EÜ Ziegelhofstraße, EÜ Elsässer Straße, EÜ Melkbrink) sowie eine Fußgängerunterführung (EÜ Fußweg Nedderend). Im weiteren Verlauf unterquert die Eisenbahnstrecke die BAB 293 (SÜ BAB 293). Nach der BAB 293 wird die Strecke 1522 auf Geländeneiveau geführt. Auf dem Oldenburger Stadtgebiet folgen dann fünf höhengleiche Bahnübergänge:</p>	
<p>BÜ 1, Alexanderstraße (L825),</p>	
<p>BÜ 2, Bürgerbuschweg,</p>	
<p>BÜ 3, Am Stadtrand,</p>	
<p>BÜ 4, Karuschenweg,</p>	
<p>BÜ 5, Am Strehl.</p>	
<p>Im weiteren Verlauf der Strecke folgen zwei weitere Bahnübergänge auf dem Gebiet des Landkreises Ammerland:</p>	
<p>BÜ 6, Grafestraße,</p>	
<p>BÜ 7, Neusüdender Straße.</p>	
<p>Die höhengleichen Bahnübergänge entfalten schon heute eine trennende Wirkung zwischen den nördlichen Oldenburger Stadtteilen. Die Standzeiten an den Bahnübergängen sind zum Teil erheblich.</p>	
<p>2. Einbindung der Strecke 1522 in das Streckennetz – Nadelöhr Huntebrücke</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg liegt am Kreuzungspunkt der Kursbuchstrecken Emden/Leer/Bremen (Strecken 1520 und 1500) sowie Wilhelmshaven - Osnabrück (Strecken 1522 und 1502).</p>	
<p>Entlang der Strecke 1500 Bremen-Oldenburg liegt südöstlich des Oldenburger Hauptbahnhofs zunächst der Bahnübergang Stau. Die aus dem Oldenburger Hauptbahnhof in Richtung Bremen über die Strecke 1500 und in Richtung Osnabrück über die Strecke 1502 fahrenden Züge müssen im weiteren Verlauf die größte bewegliche Eisenbahnbrücke Europas über die Hunte, die sogenannte „Huntebrücke“ queren. Die Huntebrücke ist zweigleisig und elektrifiziert. Es handelt sich um ein Baudenkmal von besonderer Bedeutung. Wegen der geringen Bauhöhe kann die Huntebrücke im geschlossenen Zustand vom Schiffsverkehr nicht unterquert werden. Aus diesem Grund gibt es Sperrzeiten für den Bahnverkehr, in denen die Brücke für den Schiffsverkehr für derzeit ca. 10 Minuten je Stunde geöffnet wird.</p>	
<p>Nach der Huntebrücke verläuft die Strecke 1500 Bremen-Oldenburg in östlicher Richtung weiter. Die Strecke 1502 Osnabrück-Oldenburg zweigt südlich der Huntebrücke in Richtung Süden ab. Kurz hinter der Verzweigung wird von beiden Strecken die Stedinger Straße (L 866) an zwei voneinander unabhängigen BÜ Stedinger Straße niveaugleich gequert. Dort bestehen in einem Abstand von ca. 100 m zwei beschränkte Bahnübergänge auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Im weiteren Verlauf der Strecke 1500 folgen in Richtung Bremen drei Bahnübergänge, nämlich der BÜ Hemmelsbäker Kanalweg, BÜ Hasenweg und BÜ Tweelbäker Weg.	
An der Strecke 1502 folgen der BÜ Schulstraße und der BÜ Bremer Heerstraße und der BÜ Sprungweg.	
Zwischen den Strecken 1500 Bremen-Oldenburg und 1502 Osnabrück - Oldenburg gibt es eine eingleisige, nicht elektrifizierte Verbindungsbahn über die Hemmelsberger Kurve. Züge aus Richtung Cloppenburg/Osnabrück in Richtung Hude/Bremen und zurück können diese Strecke nutzen und müssen nicht über den Oldenburger Hauptbahnhof fahren. Die Hemmelsberger Kurve wird derzeit von drei bis vier Güterzugpaaren täglich befahren. Diese Verbindungsbahn kreuzt in drei Fällen niveaugleich die Straße (BÜ Sandweg, BÜ Herrenweg und BÜ Bremer Heerstraße).	
3. Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven	
Am 27.09.2012 wurde der tideunabhängige Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“ offiziell eröffnet. Zusammen mit weiteren nördlich von Wilhelmshaven gelegenen Industrie- und Gewerbegebieten ist in diesem Zusammenhang mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen an Güterzügen zu rechnen.	
Um diesen Verkehrsbedarf zu decken, wurde die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg-Wilhelmshaven im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie 1 „Vordringlicher Bedarf“, Abschnitt b „neue Vorhaben“ als laufende Nr. 3 eingestellt. Der Bedarfsplan bildet die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG in der Fassung vom 31.10.2006, BGBl. S. 2407).	
Auf der Grundlage eines im Auftrag der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft erstellten Verkehrsgutachtens über die Schienenhinterlandanbindung sowie der Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan wurde ein dreistufiger Ausbauplan für die ABS Oldenburg-Wilhelmshaven bis zum JadeWeserPort entwickelt. In der Ausbaustufe III ist der Ausbau der Strecke 1522 in fünf Planfeststellungsabschnitten vorgesehen. Die Anbindung des JadeWeserPorts ab Sande bildet den PFA 6 (Strecken 1540, 1552 und 1553).	
Wesentliche Ziele der Ausbaustufe III sind die Beseitigung aller eingleisigen Abschnitte zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, die durchgehende Elektrifizierung der Strecke und die Tonnageerhöhung. Werden die Ausbaumaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 2 bis 6 verwirklicht, wird die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke wesentlich erhöht. Während es bisher Engpässe in den Streckenabschnitten nördlich der Stadt Oldenburg gab, fallen diese künftig mit der Folge einer stärkeren Belastung der Stadtstrecke in Oldenburg weg. Das „Nadelöhr“ Huntebrücke wird ebenso wie die Oldenburger Bürger über die Zumutbarkeitsgrenze hinaus belastet.	
4. Einwendungen der Stadt Oldenburg in den PFA 2, 3 und 4	
Die Stadt Oldenburg hat deshalb auch in den die anderen Planfeststellungsabschnitte betreffenden Verfahren Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben:	
In den <u>Planfeststellungsabschnitten 2 und 3</u> hat die Stadt Oldenburg Einwendungen geltend gemacht und eine Anfechtungsklage zum Bundesverwaltungsgericht gegen die Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 betreffend die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 erhoben. Außerdem wurde beantragt, die aufschiebende Wirkung der Klagen nach §§ 80, 80a VwGO anzuordnen.	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Neben der Stadt Oldenburg haben die Vereinte Oldenburger Sozialstiftung, eine Wohnungsbaugesellschaft sowie mehrere Oldenburger Bürger Klage erhoben und die Anordnung der aufschiebenden Wirkung im Eilverfahren beantragt.</p>	
<p>Mit Beschluss vom 24.01.2012 hat das Bundesverwaltungsgericht den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung abgelehnt (BVerwG 7 VR 13.11). Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem ablehnenden Beschluss aber deutlich gemacht, dass die Lärmfernwirkungen in Oldenburg in die Abwägung der angegriffenen Planfeststellungsbeschlüsse einzubeziehen sind. Es bleibe dann der Klärung im Hauptsacheverfahren vorbehalten, ob die Planfeststellungsbehörde den zu erwartenden Lärmzuwachs in beanstandungsfreier Weise in ihre Erwägungen eingestellt habe. Das Bundesverwaltungsgericht weist ausdrücklich darauf hin, dass bei einer zeitversetzten Planung und Umsetzung in Abschnitten ein auf die Übergangszeit bezogener Lärmschutz - etwa durch eine Betriebszeitenregelung oder Geschwindigkeitsbegrenzungen - geboten sein könne.</p>	
<p>Im Termin zur mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht haben die Stadt Oldenburg, die Oldenburger Sozialstiftung, eine Wohnungsbaugesellschaft und ein Oldenburger Bürger am 05.07.2012 einen Vergleich mit der Beklagten und der beigeladenen Vorhabenträgerin abgeschlossen. Danach erklärt sich die Vorhabenträgerin bereit, die im PFA 1 für Grundstücke im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke zu erwartenden passiven Schallschutzmaßnahmen nach Vorsorgewerten in der Weise vorzuziehen, dass diese bereits im Laufe des kommenden Jahres und damit vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für diesen Abschnitt umgesetzt werden können. Bei der Planung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird unterstellt, dass die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (vor allem Lärmschutzwände) verwirklicht werden. Ein Rechtsverzicht im Hinblick auf mögliche Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss einschließlich der von der Stadt Oldenburg unverändert aufrechterhaltenen Forderung nach einer Umgehungstrasse ist mit dem Vergleichsabschluss ausdrücklich nicht verbunden.</p>	
<p>Drei Klageverfahren von Oldenburger Bürgern wurden fortgesetzt. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) die Beklagte verpflichtet, über eine Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärmimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg hat außerdem im <u>Planfeststellungsabschnitt 4 (Varel - Sande)</u> sowie in einem die Ausbaustufe II betreffenden Planfeststellungsverfahren <u>Bahnumfahrung Sande</u> im Dezember 2013 Einwendungen gegen die Ausbautvorhaben vorgebracht.</p>	
<p>5. Planfeststellungsabschnitt 1</p>	
<p>Der die Stadt Oldenburg unmittelbar betreffende PFA 1 umfasst den Bereich der Strecke 1522 von Bahn-km 0,841 ab dem Abzweig der Strecke 1522 von der Strecke 1520 (Oldenburg-Leer) kurz hinter der EÜ Pferdemarkt. Der PFA 1 endet nach der Gemarkungsgrenze der Stadt Oldenburg auf Gebiet der Gemeinde Rastede kurz vor der Überführung der Autobahn A 29. Daran schließt sich bis Bahn-km 21,236 der PFA 2 (Rastede-Hahn) und sodann bis Bahn-km 35,200 der PFA 3 (Jaderberg-Varel) an. Die PFA 4 und 5 betreffen die Abschnitte von Varel über Sande bis Wilhelmshaven.</p>	<p>Ergänzend ist anzumerken, dass sich auf die Strecke 1520 Auswirkungen aus dem PFA 1 für die Strecke 1522 ergeben, nämlich insoweit, als auch in einem kurzen Teilabschnitt unmittelbar westlich des Abzweigs aktive Schallschutzmaßnahmen geplant sind.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin						
Wesentliche Ziele des Ausbaus im PFA 1 sind (vgl. Anhang zur Anlage 2, S. 4)							
die Elektrifizierung der Strecke,							
die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h pro Stunde,							
die Erhöhung der Radsatzlast von 22,5 t auf 23,5 t,							
wegen der Erhöhung der Radsatzlast und der höheren Geschwindigkeit erfolgt der weitgehende Austausch des Unterbaus unter den Gleisen mit Einbau von Schutzschichten unter dem Schotteroberbau in unterschiedlichen Mächtigkeiten entsprechend den Regeln der Technik, in Teilbereichen auch ein vollständiger Bodenaustausch,							
Böschungssicherung und Erhöhung der Tragfähigkeit von Dämmen entsprechend dem aktuellen Regelwerk,							
Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik an die neuen Gegebenheiten,							
Auflassung des BÜ Alexanderstraße und Ersatz durch eine Eisenbahnüberführung in Verbindung mit einer Tieferlegung der Alexanderstraße,							
Umbauarbeiten an weiteren sechs Bahnübergängen,							
Erneuerung der technischen Ausrüstung,							
Herstellung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen.							
Nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen wird die Strecke 1522 folgende Ausbauparameter aufweisen:							
Strecken-Nr.: 1522 Bezeichnung: Oldenburg-Wilhelmshaven Art der Strecke: Hauptbahn Streckenkategorie: M160 (früher R80) Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h (bisher 100 km/h) Anzahl Streckengleise: 2 Elektrifizierung: Strecke ist elektrifiziert (bisher nicht elektrifiziert) Streckenklasse:D4+ (bisher D4) Radsatzlast: 23,5 t (bisher 22,5 t)							
Für das Prognosejahr 2025 geht die Vorhabenträgerin dann von folgendem Betriebsprogramm aus: Streckenbelegung/Tag und in beiden Richtungen <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</td> <td style="width: 33%;">Schienengüterverkehr (SGV)</td> <td style="width: 33%;"> Summe</td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>77 (bisher 8)</td> <td> 121 (bisher 52)</td> </tr> </table>	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Schienengüterverkehr (SGV)	Summe	44	77 (bisher 8)	121 (bisher 52)	
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Schienengüterverkehr (SGV)	Summe					
44	77 (bisher 8)	121 (bisher 52)					
Das Betriebsprogramm sieht damit im Prognosejahr 2025 eine drastische Steigerung des Güterzugverkehrs durch die Stadt Oldenburg vor. Während bisher nur 8 Güterzüge regelmäßig im Tagzeitraum verkehrten, werden künftig 77 Güterzüge erwartet. Nach den Prognosen der Vorhabenträgerin verkehren davon 46 Züge SGV tagsüber sowie 31 Züge SGV in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr).							

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
III. Überblick zur Betroffenheit der Stadt Oldenburg	
<p>1. Kommunale Belange in der Planfeststellung</p> <p>a) Eine Gemeinde kann eine Fachplanung unter Berufung auf ihre <u>Planungshoheit</u> abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (BVerwGE 90, 96, 100, BVerwG, NVwZ 2005, 313, 316). Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit liegt insbesondere dann vor, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs (Bau und Betrieb) nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auch wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind (BVerwG, NVwZ 2005, 811).</p>	<p>Die Stadt Oldenburg beschreibt weitgehend zutreffend - wenn auch einseitig - die rechtlichen Maßstäbe für die Berücksichtigung kommunaler Belange in der Planfeststellung. Selbstverständlich bedeutet jedoch nicht jede Verstärkung einer bereits bestehenden Trennwirkung eine Verletzung der gemeindlichen Rechte (so aber die Stadt Oldenburg auf S. 20 unter lit. c)). Auch das Ergebnis der abstrakten Betrachtung, die Stadt Oldenburg sei „rechtswidrig in ihren von Art. 28 GG geschützten Rechten betroffen“, ist unzutreffend. Insoweit wird auf die jeweiligen Erwiderngen der Vorhabenträgerin verwiesen.</p>
<p>Bei der Konkurrenz verschiedener Planungen gilt der Grundsatz der Priorität. Die spätere Planung muss auf die frühere Planung Rücksicht nehmen, falls diese hinreichend verfestigt ist. Die hinreichende Verfestigung ergibt sich mit der öffentlichen Auslegung der Planentwürfe (BVerwG, NVwZ 2003, 207, 208; NVwZ 2007, 833, Rn. 9).</p>	
<p>Die Gemeinde ist nicht nur berechtigt, den Lärmzuwachs auf ihre Baugebiete geltend zu machen, sondern darüber hinaus alle weiteren schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) durch das planfeststellungsbedürftige Vorhaben, z.B. auch Auswirkungen auf die Wohngebiete durch Luftverunreinigungen, Erschütterungen, Licht oder ähnliche Umwelteinwirkungen.</p>	
<p>b) Neben der Bauleitplanung sind auch <u>weitere Planungen</u> der Gemeinde in ihrer Zuständigkeit von der kommunalen Planungshoheit aus Art. 28 Abs. 2 GG geschützt. Dazu gehört z.B. die Lärmminde- rungsplanung nach §§ 47a ff. BImSchG (§ 47e BImSchG).</p>	
<p>c) Zu den von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie geschützten Elementen gehört außerdem in hervorragender Weise der <u>Städtebau</u>. Verstärkt ein Vorhaben z.B. die städtebauliche Trennwirkung einer Bahntrasse, ist die Gemeinde in eigenen Rechten verletzt. Ebenfalls zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie gehören die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen. Werden sie nachhaltig gestört, kann die Gemeinde in ihren Rechten verletzt sein.</p>	
<p>In der Rechtsprechung wird insoweit aus dem Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie ein „<u>Selbstgestaltungsrecht</u>“ der Gemeinde hergeleitet. Dieses Recht kann verletzt sein, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen würde, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. insoweit bereits BayVGH, BayVBl 1985, 626, 628; BVerwGE 77, 128, 132 f.; BVerwG, U. v. 18.07.2013 - 7 A 4/12 = NVwZ 2013, 1605; BVerwG, U. v.</p>	
<p>06.11.2013 - 9 A 9/12). Das Selbstgestaltungsrecht kann verletzt sein, wenn z.B. ein Brückenbau- werk Sichtbeziehungen innerhalb einer Gemeinde tiefgreifend verändert und negative Auswirkungen auf das Ortsbild entfaltet.</p>	
<p>d) Als zuständige Behörde für die <u>örtliche Gefahrenabwehr</u> (§§ 1 Abs. 1, 97 Abs. 1 SOG) ist die Ge- meinde in ihren Rechten verletzt, wenn ein Fachplanungsvorhaben negative Auswirkungen auf die öf- fentliche Sicherheit im Gemeindegebiet hat und die Abwehr von Gefahren nicht sichergestellt ist.</p>	
<p>Zu den von Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft gehört auch die <u>Abwehr von Gefahren durch Brände</u> (abwehrender und vorbeugender Brandschutz) sowie die <u>Hilfeleis-</u></p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>ung bei <u>Unglücksfällen</u> und bei <u>Notständen</u> (Hilfeleistung) als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises (§ 1 Abs. 1 und 2, § 2 Abs. 1 Satz 1 NBrandSchG).</p>	
<p>e) Eine Gemeinde kann weiter eine Beeinträchtigung ihrer <u>öffentlichen Einrichtungen</u> durch ein Fachplanungsvorhaben rügen. Die Funktionsfähigkeit der von der Gemeinde geschaffenen öffentlichen Einrichtungen gehört zum von Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Kernbestand der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie (vgl. auch § 30 NKomVG).</p>	
<p>f) Schließlich kann die Gemeinde die unmittelbare oder mittelbare Inanspruchnahme <u>städtischen Eigentums</u> durch eine Fachplanung rügen. Eine solche Inanspruchnahme ist bei Fachplanungen mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung (§§ 22 Abs. 1 und 2 AEG) nur dann rechtmäßig, wenn die Planfeststellungsentscheidung insgesamt rechtmäßig ist (Vollüberprüfungsanspruch). Insoweit ergibt sich die schutzfähige Rechtsposition der Gemeinde bereits aus einfachem Recht, ob die Gemeinden darüber hinaus im Hinblick auf ihr Eigentum auch grundrechtsfähig sind, bedarf deshalb keiner näheren Betrachtung.</p>	
<p>g) Gemessen an diesem Maßstab wird die Stadt Oldenburg durch die Planungen rechtswidrig in ihren von Art. 28 GG geschützten Rechten betroffen. Dies wird im Folgenden dargelegt.</p>	
<p>2. Fehlende betriebliche Eignung</p>	
<p>Die eingereichten Planfeststellungsunterlagen belegen die betriebliche Leistungsfähigkeit des Vorhabens zur Erreichung der Ziele nicht. Die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugfahrten lassen sich betrieblich nur abwickeln, wenn die Hunteklappbrücke nicht im gleichen Umfang wie bisher geöffnet wird. Die dadurch verursachten Wartezeiten der auf der Hunte verkehrenden Schiffe führen zu einer nicht akzeptablen Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und des Hafenbetriebs der Stadt Oldenburg. Zudem kann die nach den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Zugmenge nur abgefahren werden, wenn zusätzliche Güterzüge in die Nachstunden verlagert werden. Nach den der Stadt vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen der Vorhabenträgerin können in den Tagstunden <u>lediglich 19 zusätzliche Güterzüge</u> die Huntebrücke queren. Somit verbleiben 19 Züge, die im Tagzeitraum nicht fahrbar sind. Dieser Zugverkehr muss in die Nachstunden verlagert werden. Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 19 auf dann 50 Güterzüge.</p> <p>Zur Darlegung der Beeinträchtigung der Stadt Oldenburg aus eisenbahnbetrieblicher Sicht werden folgende Stellungnahmen vorgelegt:</p>	<p>Siehe Erwiderngen zu 2. B. I 1 und 2. B. II 10.</p>
<p>Anlage 1: VWI GmbH, Einwendungen aus eisenbahnbetrieblicher Sicht gegen die Planfeststellung PFA 1 der ABS OldenburgWilhelmshaven, Februar 2014</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist ihrerseits auf die Gutachten der Universitäten Dresden und Braunschweig, die als Anhänge 2 und 3 beigefügt sind.</p>
<p>Anlage 2: Stellungnahme Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg vom 11.03.2014</p>	<p>Die Erwiderngen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
3. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen	
Der Ausbau der Antragstrasse innerhalb des Oldenburger Siedlungskörpers führt zu vollkommen unverträglichen städtebaulichen Beeinträchtigungen für die Stadt Oldenburg. Die geplanten beidseitigen Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 15,8 km bedingen unzumutbare optische Barrieren der stadtbildprägenden Sichtbeziehungen sowie Beeinträchtigungen des Stadtbildes und Beeinträchtigungen von Baudenkmalen. Die erhebliche Zunahme der Schrankenschließung hat gravierende Auswirkungen auf viele innerstädtische Verkehrsbeziehungen. Der Ausbau der Bestandstrecke stört die Qualität der Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen, Erholungsflächen, Versorgungsbereichen und Nachbarschaften. Die städtebauliche Unverträglichkeit der Antragstrasse wird in folgenden Stellungnahmen dargelegt:	
Anlage 3: Thalen Consult GmbH, Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, Oktober 2013	Die Vorhabenträgerin hat zum Thema Denkmalschutz eine separate Erwiderung erstellt, auf die sie an dieser Stelle verweist. Diese Erwiderung ist als Anhang 6 beigelegt.
Anlage 4: Stadt Oldenburg, Stellungnahme zur stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen, 17.02.2014	Die Erwiderungen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.
Anlage 5: Stadt Oldenburg, Stellungnahme Denkmalschutz, 19.02.2014	Die Erwiderungen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt. Die Vorhabenträgerin hat hierzu zudem eine ergänzende separate Erwiderung erstellt, auf die sie an dieser Stelle verweist. Diese Erwiderung ist als Anhang 6 beigelegt.
Anlage 6: Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014	Die Erwiderungen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.
Anlage 7: Stadt Oldenburg, Stellungnahme zu den fünf Bahnübergängen BÜ 1, BÜ 2, BÜ 3, BÜ 4 und BÜ 5, 19.02.2014 Anlage 8: Stadt Oldenburg (Verfasser Bauplanung Nord Oldenburg), Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Bahnübergänge Am Stadtrand und Karuschenweg, Erläuterungsbericht, August 2012	Die Vorhabenträgerin geht in der hier vorliegenden Synopse auf die Bahnübergänge jeweils gesondert ein; hierauf wird verwiesen.
Anlage 9: Stadt Oldenburg (Verfasser Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH), Simulation der Verkehrsabläufe im Bereich des Bahnübergangs „Am Stadtrand“, Dezember 2011	Der von der Stadt Oldenburg beigelegte Bericht des Ing. Büros Brenner zum BÜ „Am Stadtrand“ aus dem Jahr 2012 kann zur Beurteilung der eingereichten Planung nicht herangezogen werden, weil er sich auf einen veralteten Planungsstand bezieht. Darüber hinaus sind die dort dargestellten Szenarien mit mehr als 4 Güterzügen pro Stunde und Richtung nicht realistisch, weil derartige Zugzahlen aufgrund der infrastrukturellen Ausrüstung der Strecke nicht gefahren werden können.
Anlage 10: SHP-Ingenieure/Rail Management Consultants GmbH: Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen in der Stedinger Straße, Januar 2014	Die Stadt Oldenburg hat das Thema des BÜ Stedinger Straße weiter unten nochmals aufgegriffen; auf die entsprechende Erwiderung in der hier vorliegenden Synopse wird verwiesen.
4. Unbewältigte Lärmsituation	
Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin weist schwerwiegende Mängel auf. Wie bereits unter III. 2. ausgeführt, beruht die Schalluntersuchung auf fehlerhaften Annahmen, weil in den Nachtstunden nicht nur 31 Züge, sondern 50 Güterzüge verkehren würden. Dies führt zu einer erheblichen, im Schallschutzkonzept nicht berücksichtigten Lärmsteigerung um rund 2 dB(A). Zum Teil werden bewohnte Gebäude unzutreffend als unbewohnt dargestellt. Aufgrund eines nicht angemessenen Prognosehorizonts ist das Schallschutzkonzept nicht ausreichend bemessen. Die Verlärmung der Außenbereiche wird im schalltechnischen Gutachten vollkommen ausgeblendet. Es fehlt eine Auseinandersetzung, ob wegen	Die Vorhabenträgerin geht in der hier vorliegenden Synopse auf das Thema Lärmimmissionen jeweils gesondert ein; hierauf wird verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>der Überlagerung mit anderen relevanten Schallquellen eine Gesundheitsgefahr zu befürchten ist. Das Gutachten setzt sich nicht mit der Fernwirkung des zusätzlichen Schienenverkehrs außerhalb des Planfeststellungsabschnitts auseinander. Der im Bundesimmissionsschutzgesetz und der Verkehrslärmschutzverordnung bereits beschlossene Wegfall des Schienenbonus zum 01.01.2015 wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt.</p>	
<p>Zur Darlegung der Mängel der schalltechnischen Untersuchung wird folgende Stellungnahme vorgelegt:</p>	
<p>Anlage 11: IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen in Zusammenarbeit mit Stadt Oldenburg, Beratungspapier 03. März 2014</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat hierzu eine separate Erwiderung erstellt, auf die sie an dieser Stelle verweist. Diese Erwiderung ist als Anhang 5 beigefügt.</p>
<p>5. Brand- und Katastrophenschutz</p>	
<p>Nähere Angaben zu den Risiken der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig. Das im Erläuterungsbericht unter Ziffer 7 vorgelegte Rettungskonzept berücksichtigt nicht im notwendigen Detaillierungsgrad die örtlichen Gegebenheiten. Insoweit werden folgende Anlagen vorgelegt:</p>	<p>Die Vorhabenträgerin geht in der vorliegenden Synopse auf den Brand- und Katastrophenschutz gesondert ein; hierauf wird verwiesen.</p>
<p>Anlage 12: Prof. Dr. Klaus Kümmerer, Orientierender Vergleich möglicher Auswirkungen von Gefahrguttransporten Bestandstrasse durch die Stadt Oldenburg vs. Autobahn parallele Trasse entlang der A 29, 16.06.2013</p>	<p>Die Vorhabenträgerin geht in der vorliegenden Synopse auf den Brand- und Katastrophenschutz gesondert ein; hierauf wird verwiesen.</p>
<p>Anlage 13: Stadt Oldenburg, Feuerwehr, Stellungnahme zum Rettungskonzept, 18.02.2014</p>	<p>Die Erwiderungen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.</p>
<p>6. Erschütterungen und sekundärer Luftschall</p>	
<p>Die Planfeststellungsunterlagen sind auch im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der städtischen Wohngebiete durch Erschütterungen und sekundären Luftschall unzureichend. Die Vorhabenträgerin geht von dem unzutreffenden rechtlichen Maßstab aus, bei dem Ausbauprojekt handle es sich nicht um eine wesentliche Änderung, Erschütterungsschutz sei deshalb nicht zu berücksichtigen. Dies führt zu einer fehlerhaften Bewältigung der Erschütterungssituation. Insoweit werden folgende Unterlagen vorgelegt: Anlage 14: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Messtechnische Bestandsaufnahme im August/September 2013, 23.09.2013 Anlage 15: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Stellungnahme zum Erläuterungsbericht der Planfeststellung, 13.03.2014.</p>	<p>Zutreffend ist, dass mit dem Vorhaben Erschütterungsemissionen verbunden sind und eine Vorbelastung besteht. Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen erreichen bei weitem nicht Werte, bei denen die Rechtsprechung eine Gesundheitsgefährdung annimmt, vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010, Az. 7 A 14.09, juris, Rn. 38. Um die Erschütterungssituation sicher abbilden zu können, hat die Vorhabenträgerin dessen unbeschadet zusätzliche Untersuchungen beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden voraussichtlich Mitte Oktober 2015 vorliegen.</p>
<p>7. Umweltverträglichkeit</p>	
<p>Im Rahmen der Bauarbeiten ist die Errichtung von Baueinrichtungsflächen geplant. Hierbei werden wertvolle Gehölzbestände (Wald) sowie ein Schutzgebiet (GLB) teilweise in Anspruch genommen. Hiergegen und gegen weitere Inhalte der vorgelegten Unterlagen bestehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken.</p>	
<p>Insoweit wird folgende Unterlage vorgelegt:</p>	
<p>Anlage 16: Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst 432, 19.02.2014.</p>	<p>Die Erwiderungen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>8. Eigentum</p>	
<p>Nach dem Grunderwerbsverzeichnis ist die Inanspruchnahme von städtischem Eigentum vorgesehen. Hiergegen bestehen zum Teil Bedenken:</p>	<p>Die Vorhabenträgerin wird sich generell zur Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustellen-einrichtungsflächen (BE-Flächen) im weiteren Verfahren eng mit der Stadt abstimmen. Sollten sich weitere Flächenoptimierungen insbesondere durch eine vertiefte Baubetriebsplanung er-geben, wird die Vorhabenträgerin ihr BE-Flächenkonzept entsprechend anpassen.</p> <p>Zur Realisierung eines Vorhabens wie des hier in Rede stehenden ist es zuweilen unumgäng-lich, Grund und Boden Dritter in Anspruch zu nehmen. Der Eingriff in das Eigentum des Drit-ten ist dabei so gering wie möglich zu halten; hier gilt das Gebot der Eingriffsminimierung.</p> <p>Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten vorübergehenden (während der Bauzeit) und die wenigen dauerhaften Inanspruchnahmen sowie die dingliche Sicherung von Teil-grundstücken Dritter begründen einen Entschädigungsanspruch des Eigentümers. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nut-zungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Plan-feststellungsverfahren festgelegt. Sie ist vielmehr Gegenstand separater Verhandlungen, die der Planfeststellung nachfolgen.</p> <p>Den Erwerb von Grund und Boden beantragt die Vorhabenträgerin in aller Regel nur dann, wenn die Einschränkungen, die im selben Fall eine dingliche Sicherung auslösen würde, auf-grund der Nutzung so erheblich sind, dass für den Eigentümer kein restlicher Nutzwert ver-bleibt. Gerade in Fällen nur bauzeitlicher Inanspruchnahme wird die Vorhabenträgerin daher generell vom Erwerb der Flächen absehen, da diese dem Eigentümer im Anschluss an die Baumaßnahme wieder zur Verfügung stehen. Flächen, die für Rettungswege benötigt werden, sind dem Grunde nach nicht anders zu behandeln als Flächen, die für andere Zwecke innerhalb des Projekts verwendet werden.</p> <p>Bei der vorgesehenen dinglichen Sicherung handelt es sich um die gleisnahe Aufwuchsbe-schränkung für Gehölze zum Schutz der Oberleitung und/oder um die Sicherung von Land-schaftspflegerischen Maßnahmen (hier: Ausgleichspflanzung für bauzeitlich entfernte Gehöl-ze).</p> <p>Über Art und Umfang der jeweiligen Flächeninanspruchnahmen und den weiteren Ablauf wur-den die meisten betroffenen Eigentümer bereits in den letzten Monaten persönlich von der Vorhabenträgerin informiert.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird sich nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens mit den Ei-gentümern erneut in Verbindung setzen, um konkrete Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszah-lungen durchzuführen. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfest-setzungsverfahren geregelt werden. Nur wenn wider Erwarten überhaupt keine privatrechtli-che Einigung möglich ist, sind Enteignungsverfahren denkbar.</p> <p>Im Übrigen wird auf die spezifischen Erwiderngen zum 3. Teil der Stellungnahme der Stadt Oldenburg verwiesen.</p>
<p>Anlage 17: Stadt Oldenburg, Stellungnahmen Fachdienst Unternehmensservice und Liegenschaf-ten, 19.02.2014.</p>	<p>Die Erwiderngen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.</p>
<p>Anlage 6: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014</p>	<p>Die Erwiderngen sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwidern der Vorhabenträgerin
9. Bauzeit	
<p>Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der Stadt während der Bauzeit sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Die Vorhabenträgerin geht offensichtlich davon aus, sie könne die Bewältigung der Auswirkungen des Vorhabens während der Bauphase in die Ausführungsphase verschieben. Eine solche Verschiebung ist unzulässig. Die Vorhabenträgerin hat ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept zu erstellen, das auch ein Umleitungskonzept mit umfassen muss. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist zu gewährleisten. Die Erstellung eines Sicherheitskonzepts ist darüber hinaus wesentlicher Bestandteil des Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzepts. In diesem Konzept muss dargelegt werden, dass sämtliche öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Schutzvorkehrungen zum Schutz der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, insbesondere durch Lärm und Staub, sind nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG darzulegen. Insoweit wird auf folgende Unterlage verwiesen:</p>	<p>Die Planfeststellungsunterlagen beinhalten im notwendigen Umfang Darstellungen zu den Auswirkungen des Vorhabens. So ist beispielsweise auf den Seiten 60 ff. des Erläuterungsberichts ein Baustellenkonzept dargestellt. Die Betroffenheit des öffentlichen Straßenverkehrs ist auf den Seiten 118 f. zu erkennen. Den Lageplänen sind Blätter für die Baustellenlogistik beigelegt (Anlage 5.1). Anlage 15.7 enthält ein Baulärmgutachten, in dem die Beeinträchtigungen durch Baulärm dargestellt sind. Es ist selbstredend, dass wie gefordert die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer gewährleistet wird. Ebenso werden sämtliche öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten.</p> <p>Die bauzeitlichen Beeinträchtigungen werden darüber hinaus durch die fortlaufende Optimierung des Baustellenkonzeptes soweit wie möglich minimiert. In diesem Zusammenhang lässt die Vorhabenträgerin derzeit den Zustand und die Eignung der voraussichtlich betroffenen Straßen einschließlich möglicher Umleitungs- oder Alternativstrecken untersuchen. Darauf aufbauend werden die Vorhabenträgerin und die beauftragten Bauunternehmen die bauzeitlichen Verkehrsregelungen für Straßenverkehrsteilnehmer mit der Stadt Oldenburg und dem Landkreis Ammerland im Vorfeld der Baumaßnahme intensiv abstimmen. Die Abstimmung wird auch den öffentlichen Personenverkehr und die Rettungsdienste umfassen. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen sind allerdings im Sinne des Gemeingebrauchs der öffentlichen Straßeninfrastruktur zu dulden.</p> <p>Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Oldenburg verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen hat, an die sich die Vorhabenträgerin halten muss. Ihr steht damit auch in diesem Punkt eine entscheidende Mitgestaltungsmöglichkeit zur Verfügung.</p>
Anlage 6: Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014	Die Erwidern sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.
Anlage 18: Stellungnahme der Stadt Oldenburg zum Baustellenbetrieb vom 12.03.2014	Die Erwidern sind am Ende dieser Synopse aufgeführt.
10. Alternative Eisenbahnumfahrung	
<p>Die unzumutbaren Auswirkungen der Antragstrasse lassen sich nur durch eine Eisenbahnumgehung vermeiden. Die Stadt Oldenburg hat deshalb frühzeitig damit begonnen, diese Alternative näher zu untersuchen. Insoweit werden neben dem Gutachten Thalen Consult GmbH (Anlage 3) folgende Unterlagen vorgelegt:</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat zur Wahl der Antragstrasse im Sinne einer internen Abwägung der Alternativen ein separates Dokument erstellt. Hierin ist noch einmal detailliert herausgearbeitet, warum die Wahl der Antragstrasse aus Sicht der Vorhabenträgerin vorzugswürdig war und ist. Das Papier ist als Anhang 1 beigelegt. Im Übrigen wird auf die oben bereits genannten Gutachten der Universitäten Dresden und Braunschweig verwiesen (siehe Anhänge 2 und 3).</p>
Anlage 19: VWI GmbH, Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, November 2013	
Anlage 20: IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohlen, Schalltechnisches Gutachten zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, Dezember 2013	
Anlage 21: KÜFOG GmbH, Fachgutachten Naturschutz zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, Stand: 07.02.2014	<p>Die Vorhabenträgerin hat, unbeschadet der bereits mit dem Planfeststellungsantrag übergebenen Unterlagen, ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben, welches auf Basis vorhandener Unterlagen die geplante Ausbaustrecke mit einer östlichen Umfahrung anhand von Umweltauswirkungen vergleicht. Die Vorhabenträgerin verweist daher auf dieses Gutachten des Ingenieurbüros Drecker, das als Anhang 4 beigelegt ist.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Alle vorgelegten Anlagen sind Gegenstand der Einwendungen der Stadt Oldenburg sowohl als beteiligte Behörde (§ 73 Abs. 2 VwVfG) als auch als in ihren Rechten betroffene Gemeinde (§ 73 Abs. 4 VwVfG).</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat ihrerseits weitere Gutachten erstellen lassen, die als Anhänge beigefügt sind. Diese Gutachten erörtern Fragen, die die Stadt Oldenburg in ihrer Stellungnahme aufgeworfen hat und beziehen die Ergebnisse derjenigen Gutachten, die die Stadt Oldenburg als Anlagen ihrer Stellungnahme beigefügt hat, mit ein.</p>
<p>2. Teil: Ablehnung der Antragstrasse wegen unzumutbarer Belastungen und vorzugswürdiger Alternative Bahnumfahrung</p>	
<p>A. Anforderungen an die Alternativenprüfung</p>	<p>Die Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven ist als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschiene aufgeführt, der auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt wurde und die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschieneausbaugesetz - BSWAG) bildet. Die Bedarfsfestschreibung als Ausbaustrecke entfaltet auch Rechtswirkungen für die Alternativenprüfung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts soll die Festschreibung als Ausbaustrecke den Vorhabenträger entweder rechtlich daran hindern, eine Neubaustrecke zu planen (BVerwG, Beschluss vom 2. August 1994, Az. 7 VR 3.94, juris, Rn. 19), oder es zumindest ausreichen lassen, dass sich die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Neutrassierung ausspricht (BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, Az. 11 A 25.95, NVwZ 1998, 513, 515).</p> <p>Nach ständiger Rechtsprechung handelt die Planfeststellungsbehörde bei einer solchen frühzeitigen Ausscheidung aufgrund einer Grobanalyse erst dann rechtsfehlerhaft, wenn sich eine alternative Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde und sich deswegen der Behörde hätte aufdrängen müssen. Im Erläuterungsbericht (S. 29 ff.) hat die Vorhabenträgerin dargelegt, wie sie die Planungsalternative einer Umgehungstrasse anhand betrieblicher und baulicher Kriterien, der Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Eigentumspositionen von privaten Grundstückseigentümern sowie anhand der Kosten untersucht hat. Diese Analyse ergab, dass die geforderte Umgehungstrasse gegenüber der Ausbaustrecke hinsichtlich aller Kriterien nicht vorzugswürdig ist. Die von der Stadt Oldenburg zitierte Rechtsprechung beschäftigt sich nicht mit dem Kern der Frage, ist deutlich älter als die hier zitierte Rechtsprechung und betrifft den Fernstraßenbau und nicht das Eisenbahnrecht.</p>
<p>I. Kontrollmaßstab der Rechtsprechung</p>	
<p>Im Rahmen der Abwägung bei der Planfeststellung (§ 18 Satz 2 AEG) sind die in Betracht kommenden Alternativen einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen. Daraus ergeben sich Anforderungen sowohl an die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials als auch an die Gewichtung von Alternativen:</p>	
<p>Zur fehlerfreien <u>Zusammenstellung des Abwägungsmaterials</u> gehören die Untersuchung und die Berücksichtigung von Alternativen. Die Wahl einer ungeeigneten Alternative hält sich nicht im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit. Deshalb muss bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials die Eignung der Alternative untersucht werden. Außerdem sind zu untersuchen und in die Abwägung einzu beziehen naheliegende, ernsthaft in Betracht kommende oder sich aufdrängende Alternativen, an denen die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Opfern der entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange erreicht werden können. Erweist sich eine Alternative als vorzugswürdig, muss die Planfeststellung der Antragstrasse unterbleiben.</p>	<p>Die Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven ist im Bedarfsplan für die Bundesschiene in der Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt b) "Neue Vorhaben" als laufende Nummer 3 eingestellt. Dieser Bedarfsplan wurde auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt und bildet die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschieneausbaugesetz - BSWAG).</p> <p>Die Bedarfsfestschreibung als Ausbaustrecke entfaltet auch Rechtswirkungen für die Alternativenprüfung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts soll die Festschreibung als Ausbaustrecke den Vorhabenträgerin entweder rechtlich daran hindern, eine Neu-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Die notwendige Intensität der Prüfung von Alternativen hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Das Abwägungsgebot fordert, die Vor- und Nachteile einer Alternative in solcher Intensität zu untersuchen, dass auf einer hinreichend detaillierten, sachlich richtigen Grundlage abgewogen werden kann. Je mehr Gewicht ein Belang für die Entscheidung über die Alternativen hat, umso detaillierter muss das Abwägungsmaterial zu diesem Punkt erhoben werden. Dabei ist ein gestuftes Vorgehen auf der Grundlage der Erfüllung von Grobzielen möglich. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials ist dann nicht mehr fehlerfrei, wenn die Planfeststellungsunterlagen und ihnen folgend die Planfeststellungsbehörde von unzutreffenden Tatsachen ausgehen oder die entscheidungserheblichen Tatsachen nicht vollständig ermittelt worden sind.</p> <p>Alternativen haben auch bei der <u>Gewichtung</u> der von der Planung berührten Belange Bedeutung. Alternativen sind zu berücksichtigen, wenn sie eindeutig besser geeignet sind als die gewählte Lösung. Rechtsmindernde Eingriffe sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Zu rechtlich erheblichen Fehlgewichtungen kann es bereits dann kommen, wenn die betroffenen öffentlichen und privaten Belange in einer Weise bewertet werden, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Eine Trassenwahl ist rechtswidrig, wenn sich die verworfene Alternative entweder als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (BVerwGE 125, 116, Rn. 98 m.w.N.; zusammenfassend Dolde, NVwZ 1996, 526, 528 f.).</p>	<p>baustrecke zu planen (BVerwG, Beschluss vom 2. August 1994, Az. 7 VR 3.94, juris, Rn. 19), oder es zumindest ausreichen lassen, dass sich die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Neutrassierung ausspricht (BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, Az. 11 A 25.95, NVwZ 1998, 513, 515). Nach ständiger Rechtsprechung handelt die Planfeststellungsbehörde bei einer solchen frühzeitigen Ausscheidung aufgrund einer Grobanalyse erst dann rechtsfehlerhaft, wenn sich eine alternative Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde und sich deswegen der Behörde hätte aufdrängen müssen.</p> <p>Im Erläuterungsbericht (S. 29 ff.) hat die Vorhabenträgerin dargelegt, wie sie die Planungsalternative einer Umgehungstrasse anhand betrieblicher und baulicher Kriterien, der Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Eigentumspositionen von privaten Grundstückseigentümern sowie anhand der Kosten einschätzt. Diese Analyse ergab, dass die geforderte Umgehungstrasse gegenüber der Ausbaustrecke hinsichtlich aller Kriterien nicht vorzugswürdig ist. Dessen unbeschadet hat die Vorhabenträgerin weitere Untersuchungen in Auftrag gegeben, die sich insbesondere auch mit dem von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebenen Gutachten der VWI GmbH zur so genannten Umfahrungstrasse beschäftigen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen untermauern das bereits im Erläuterungsbericht dargestellte Resultat. Die Vorhabenträgerin ist daher nach wie vor überzeugt, dass die geforderte Umgehungstrasse gegenüber der Ausbaustrecke hinsichtlich aller Kriterien nicht vorzugswürdig ist. Im Hinblick auf die Kosten gilt dies sogar in besonderem Maße.</p> <p>In Anbetracht der nachgereichten umfangreichen Ausarbeitungen zur Umfahrungstrasse geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass der Einwand, die Umgehungstrasse nicht ausreichend geprüft zu haben, obsolet geworden ist, womit ein Konflikt mit den Regelungen der in der Einwendung genannten Rechtsnormen, unbeschadet der Frage, ob diese überhaupt einschlägig sind, auszuschließen ist.</p>
<p>II. Entscheidungsspielräume der Planfeststellungsbehörde</p>	
<p>Die oben unter A. I. dargestellten Grundsätze folgen aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur gerichtlichen Kontrolle von Planfeststellungsentscheidungen. Die zurückhaltende Rechtskontrolle von Planfeststellungsentscheidungen ist dem Grundsatz der planerischen Gestaltungsfreiheit geschuldet. Die Gerichte sehen es unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gewaltenteilung nicht als ihre Aufgabe an, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen. Sie sehen deshalb die Grenze der Gestaltungsfreiheit bei der planerischen Alternativenprüfung erst dann überschritten, wenn einer alternative Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge fehlerhafter Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist.</p> <p>Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht befugt, diesen Kontrollmaßstab der Rechtsprechung bei ihrer Entscheidung anzuwenden. Kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich eine andere Trasse als die Antragstrasse als vorzugswürdig aufdrängt, muss sie den Planfeststellungsantrag abweisen. Sie ist nicht berechtigt, den Plan für eine Antragstrasse festzustellen, wenn eine Alternativtrasse aus ihrer Sicht zwar vorzugswürdig, möglicherweise aber nicht im Sinne der Rechtsprechung „eindeutig“ vorzugswürdig ist.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin ist, gestützt auf ihre Untersuchungen zur Umfahrungstrasse, überzeugt, dass die Antragstrasse eindeutig vorzugswürdig ist.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Der großzügige Prüfungsmaßstab der Rechtsprechung darf von der Planfeststellungsbehörde bei der Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit nicht „eingeplant“ werden. Ist die Alternativtrasse vorzugswürdig, muss die Planfeststellungsbehörde die Planfeststellung der Antragstrasse ablehnen.</p>	
<p>III. Grundsätzliche Rechtsfehler bei der Alternativenprüfung</p>	
<p>1. Erläuterungsbericht</p>	<p>Soweit im Folgenden keine Erwiderungen stehen, sind die oben angeführten Gutachten bereits so ausführlich, dass hier nicht noch einmal auf die Einzelargumente eingegangen wird.</p>
<p>Der Erläuterungsbericht enthält unter den Stichwörtern „Streckenführung“, „theoretische alternative Trassenführung“ und „Unterschied zur Bahnverlegung Sande“ (S. 28 ff.) Ausführungen zur von der Stadt Oldenburg favorisierten Umfahrungstrasse. Diese Ausführungen sind unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Grundsätze der Alternativenprüfung <u>unzureichend und rechtsfehlerhaft</u>. Die Planfeststellungsunterlagen sind bereits aus diesem Grund wegen einer fehlerhaften Alternativenprüfung an die Vorhabenträgerin zur Überarbeitung zurückzugeben.</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin beruft sich bei der Prüfung der Variantenuntersuchungen zunächst auf die Aufnahme der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven in den vordringlichen Bedarf nach der Anlage 1 zu § 1 BSWAG. Sie meint, der Bundesgesetzgeber habe den Planungsauftrag klar umrissen, nämlich Elektrifizierung und Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit soweit wie möglich auf vorhandener Trasse. Die Feststellung eines verkehrlichen Bedarfs sei vom Gesetzgeber gewollt. Dieser Bedarf sei durch die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit, die Elektrifizierung der Strecke und die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h definiert. Für die Alternativenprüfung kommt die Vorhabenträgerin deshalb anhand der gesetzlichen Bedarfsfestlegung zu folgendem Ergebnis (Erläuterungsbericht, S. 28):</p>	
<p><i>„Angesichts dieses gesetzgeberischen Auftrages und der Tatsache, dass die Vorgaben in der vorhandenen Trassierung ohne Änderung der Gleislage umgesetzt werden können, wurde eine vertiefte Alternativenprüfung nicht durchgeführt.“</i></p>	
<p>Sodann werden von der Vorhabenträgerin einige Argumente zusammengetragen, die gegen die von der Stadt Oldenburg vorgeschlagene Bahnnumfahrung sprechen sollen. Diese Argumentation erreicht – wie die Vorhabenträgerin auch einräumt – allenfalls die Stufe einer Grobanalyse, nicht aber die Anforderungen an die Abwägung einer ernsthaft in Betracht kommenden Alternative.</p>	
<p>2. Bedeutung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung</p>	
<p>a) Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgenommene Alternativenabwägung ist schon deshalb rechtlich fehlerhaft und damit untauglich, weil die Vorhabenträgerin den Prüfungsmaßstab grundlegend verkannt hat. Wie bereits oben (A. I.) ausgeführt, ist die Alternativenprüfung Teil der <u>Abwägung</u> (§ 18 Satz 2 AEG). Davon strikt zu unterscheiden ist die gesetzliche <u>Bedarfsfestlegung</u> nach § 1 Abs. 2 BSWAG. Die Bedarfsfestlegung betrifft einen Prüfungspunkt der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsantrags, der mit der Alternativenabwägung nichts zu tun hat, nämlich ausschließlich die <u>Planrechtfertigung</u> eines Vorhabens.</p>	
<p>Die Planrechtfertigung ist wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 und 2 AEG) zu prüfen. Es handelt sich dabei um den ersten materiellen Prüfungspunkt für einen Planfeststellungsantrag. Die materielle Planbindung unter dem Gesichtspunkt einer Planrechtfertigung ergibt sich als grundsätzliches rechtliches Erfordernis aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit einem Eingriff in Rechte Dritter verbunden ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts findet die Planung ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Projekt nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme also objektiv erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist und deshalb im Gemeinwohlinteresse insbesondere Eingriffe in Rechtspositionen Dritter wie etwa das Grundeigentum oder die Planungshoheit von Gemeinden zu legitimieren vermag. Hier reicht es bereits aus, wenn die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen dem anzustrebenden Ziel mit hinreichender Plausibilität dienen. Bei Verkehrsvorhaben ergibt sich die Planrechtfertigung regelmäßig aus dem Verkehrsbedürfnis, das für eine bestimmte Maßnahme spricht (vgl. dazu BVerwGE 125, 116, 181; 56, 110, 120).</p>	
<p>Die Planrechtfertigung der Umfahrungstrasse ergibt sich damit zwar möglicherweise dann noch nicht aus der gesetzlichen Festlegung des § 1 Abs. 2 BSWAG, wenn man die Auffassung vertritt, dass eine Umfahrung kein „Ausbau“ der Strecke ist. Darauf kommt es letztlich aber nicht an, weil sich auch die Planrechtfertigung für die Umfahrungstrasse aus dem Verkehrsbedürfnis ergibt, das für die Antragstrasse spricht. Es geht darum, den zusätzlichen Güterzugverkehr, der vom JadeWeserPort und den angrenzenden Gewerbegebieten verursacht wird, auf einer durchgehend elektrifizierten und zweigleisigen Bahnstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h abzuwickeln. Genau dieses Verkehrsbedürfnis rechtfertigt sowohl den Ausbau der Antragstrasse als auch den Bau einer Umfahrungstrasse. Welche der beiden Trassen die vorzugswürdige ist, kann und darf bei der Bedarfsfestlegung keine Rolle spielen. Dies ist Gegenstand der Alternativenprüfung, die systematisch später im Rahmen des Abwägungsgebots (§ 18 Satz 2 AEG) zu prüfen ist.</p>	
<p>b) Diese Systematik hat die Vorhabenträgerin grundlegend verkannt. Sie meint offenkundig, aus der gesetzlichen Bedarfsfestlegung folge bereits eine Bindung auch für die Alternativenprüfung im Rahmen der Abwägung. Mit dieser Rechtsauffassung setzt sich die Vorhabenträgerin in Widerspruch zur Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesverfassungsgerichts:</p>	
<p>Der Bedarfsplan entfaltet danach <u>nicht</u> die Wirkung einer bindenden Vorgabe für die Trassenplanung. Nach § 1 Abs. 2 BSWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Nach dieser Regelung ist die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nur für die Feststellung des Bedarfs im Planfeststellungsverfahren verbindlich, nicht aber für die Linienbestimmung und Trassierung oder für die Abwägung, insoweit hat sie keine Bedeutung (BVerwGE 71, 166, 171 f.; 84, 123, 126; BVerfG, B. v. 19.07.1995 - 2 BvR 2397/94 = NVwZ 1996, 261; ebenso zum Fernstraßenrecht auch BVerfG, B. v. 09.02.1996 - 1 BvR 1752/95 und BVerwG, U. v. 08.06.1995 - 4 C 4/94 = BVerwGE 98, 339, 345 f.).</p>	
<p>Mit dem Bedarfsplan konkretisiert der Bundesgesetzgeber damit (nur) den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte. Er schreibt aber nicht eine bestimmte Trassenführung verbindlich vor und legt damit auch nicht von vornherein die Betroffenheit bestimmter Grundstücke fest, die Entscheidung über die konkrete Trassenführung ist vielmehr erst bei der Planfeststellung zu treffen.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Selbst wenn der Bedarfsplan also eine Ausbaumaßnahme vorsieht, kann diese noch an entgegenstehenden öffentlichen Belangen, z.B. solchen des Schallschutzes scheitern, oder auch daran, dass mit ihr im Verhältnis zu einer Alternativtrasse z.B. schwerwiegende Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie verbunden sind. Einzelheiten der Trassenführung und mögliche Varianten sowie alle für und gegen das Vorhaben in seiner konkreten Gestalt sprechenden Belange sind erst im Planfeststellungsverfahren abzuwägen und zu prüfen.</p>	
<p>Mit der Festlegung einer Ausbaustrecke im Bedarfsplan ist damit keine Vorfestlegung für die Variantenauswahl im späteren Planfeststellungsverfahren verbunden. Die Festlegung eines Bedarfs für eine „Ausbaustrecke“ bedeutet nicht, dass die Variantenprüfung im späteren Planfeststellungsverfahren auf Untervarianten einer „Ausbaustrecke“ eingeschränkt wird. Vielmehr schließt die Festlegung einer Ausbaustrecke nicht aus, dass auch Ortsumfahrungen geprüft werden, die möglicherweise den Umfang einer Neubaustrecke erreichen können. Bei der Festlegung des Bedarfs für eine Ausbaustrecke im Bedarfsplan sind auch großräumigere Trassenvarianten, wie hier z.B. die Umfahrung von Oldenburg, vollumfänglich in den Variantenvergleich einzubeziehen. Die Rechtsauffassung der Vorhabenträgerin, die wegen der Bedarfsfestlegung keine vertiefte Alternativenprüfung durchgeführt hat, ist fehlerhaft und verletzt die Stadt Oldenburg in ihren Rechten aus Art. 28 Abs. 2 GG.</p>	
<p>c) Die hier vertretene Auslegung ist auch verfassungsrechtlich geboten. Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG sind nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur dann zu rechtfertigen, wenn den Gemeinden ermöglicht wird, ihre Belange in die Entscheidung einzubringen (BVerfGE 56, 298, 313 ff.; 76, 107, 119 ff. und 122; BVerfG, NVwZ 1996, 261). Nachdem die betroffenen Gemeinden bei der Aufstellung des Bedarfsplans nicht beteiligt werden, haben sie auch keine Möglichkeit, ihre Belange einzubringen. Wenn man dann - wie die Vorhabenträgerin - davon ausgeht, dass mit der Aufnahme einer „Ausbaustrecke“ in den Bedarfsplan die Möglichkeit der Planung einer Umfahrungstrasse von Oldenburg ausgeschlossen ist, wäre Art. 28 Abs. 2 GG verletzt. Ohne die Möglichkeit einer Anhörung der Stadt Oldenburg im Verfahren der Aufstellung des Bedarfsplanes wäre das Planfeststellungsverfahren auf die Planung einer Ausbaustrecke festgelegt, Alternativen kämen nicht mehr in Betracht. Um die Verfassungswidrigkeit dieses Ergebnisses zu vermeiden, muss das BSWAG dahingehend ausgelegt werden, dass auch dann, wenn im Bedarfsplan eine Ausbaustrecke festgelegt wird, im Planfeststellungsverfahren eine <u>ergebnisoffene Variantenprüfung</u> erfolgt, die auch neu zu bauende Streckenabschnitte mit einschließt. Erst im Planfeststellungsverfahren werden die Gemeinden in verfassungsrechtlich unbedenklicher Art und Weise angehört und haben die Möglichkeit, ihre Belange in die Variantenwahl einzubringen.</p>	<p>Art. 73 Nr. 6a Grundgesetz bestimmt die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes für den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Es ist in keiner Weise erkennbar, inwiefern eine gesetzgeberische Entscheidung des Bundes zur Ertüchtigung einer vorhandenen zweigleisigen Eisenbahnstrecke in die Planungshoheit der Stadt Oldenburg eingreift. Es trifft zu, dass gemeindliche Bauleitpläne der Raumordnung anzupassen sind, aber aus welchen Gründen sich daraus der Tatbestand der Nichterfüllbarkeit ergeben soll, kann nicht nachvollzogen werden. An dieser Stelle die Bestimmungen des ROG heranzuziehen, entbehrt jeder Grundlage, weil raumordnerische Belange nur bei der Planung eines neuen oder erheblich erweiterten Verkehrswegs eine Rolle spielen, bei der vorliegenden Planung jedoch ohne Belang sind.</p> <p>Mit der Planfeststellung hat die Vorhabenträgerin für ihr Vorhaben das einschlägige Rechtsverfahren für die Änderungen an der betroffenen Eisenbahninfrastruktur gewählt. Diese Wahl gründet sich auf § 18 AEG, wonach Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Hierfür sind die Möglichkeiten der Teilhabe Betroffener in den §§ 72 bis 78 VwVfG klar geregelt. Betroffene Gebietskörperschaften können demnach im Rahmen des Anhörungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen abgeben. Ratsbeschlüsse entfalten in einem Planfeststellungsverfahren keine Rechtswirkung, sie können allenfalls die Stellungnahme der betreffenden Gebietskörperschaft im Verfahren steuern, indem die Vertreter der Gebietskörperschaft im Planfeststellungsverfahren durch den Ratsbeschluss zu bestimmten Stellungnahmen verpflichtet werden. Diese Vorgänge sind allerdings nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens und einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde daher nicht zugänglich.</p>
<p>3. Planrechtfertigung der Eisenbahnumgebungstrasse</p>	
<p>Gegen die hier vertretene Auslegung kann auch nicht vorgebracht werden, mangels gesetzlicher Bedarfsfeststellung für eine Umfahrungstrasse fehle es bei der von der Stadt Oldenburg vorgeschlagenen Alternativtrasse an der Planrechtfertigung.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Wie bereits ausgeführt, ist die Planrechtfertigung bereits dann gegeben, wenn ein Vorhaben zur Erreichung der verkehrlichen Ziele „vernünftigerweise geboten“ ist. Der Verkehrsbedarf, der für die Antrags-trasse spricht, rechtfertigt auch den Bau einer Alternativtrasse. Auch die Alternativtrasse ist im besonde-ren Maße und sogar besser geeignet, den Verkehrsbedarf zu decken. Für eine Umfahrungstrasse gibt es deshalb auch ohne ausdrückliche gesetzliche Bedarfsfestlegung eine Planrechtfertigung.</p>	
<p>Im Übrigen ist festzuhalten, dass die Schranke der Planrechtfertigung ohnehin nur bei groben und eini-germaßen offensichtlichen Missgriffen eingreift, wenn also ein Vorhaben z.B. offenkundig nicht in der La-ge ist, den Verkehrsbedarf zu decken (vgl. OVG Bremen, U. v. 18.02.2010 - 1 D 599/08, NordÖR 2010, 265 f.). An der Planrechtfertigung fehlt es erst dann, wenn ein Vorhaben sinnvoll oder zweckmäßiger unterbleiben kann (BVerwG, NVwZ 1989, 149). Die den Plan rechtfertigende Erforderlichkeit eines Schienenbauprojekts kann sich aus dem konkreten Bedürfnis nach einer leistungsfähigeren Verkehrsver-bindung, aber auch aus konkreten Sicherheitsanforderungen ergeben. Dieser Verkehrsbedarf besteht in besonderem Maße für eine Umfahrungstrasse. Es besteht deshalb kein Zweifel daran, dass die Plan-rechtfertigung wegen des durch den JadeWeserPort und die angrenzenden Gewerbebetriebe ausgelös-ten Güterzugverkehrs auch und im besonderen Maße für die Umfahrungstrasse vorliegt.</p>	
<p>4. Überarbeitung der Antragsunterlagen erforderlich</p>	
<p>Nachdem die Vorhabenträgerin die Grundsätze der Alternativenprüfung verkannt hat, müssen die An-tragsunterlagen grundlegend überarbeitet werden. Die Vorhabenträgerin muss unter Berücksichtigung der von der Stadt Oldenburg vorgelegten Unterlagen in eine vertiefte Alternativenprüfung einsteigen. Die Planfeststellungsunterlagen sind der Vorhabenträgerin zur Überarbeitung zurückzugeben.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Bearbeitung der Stellungnahmen und Einwendun-gen, wie oben angeführt, verschiedene Gutachten erstellen lassen und eine vertiefte Darstel-lung der Variantenentscheidung angefertigt, die der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt werden. Dies ist Teil des Anhörungsverfahrens. Insofern ist die Forderung der Stadt Olden-burg, soweit sie nicht ohnehin den grundlegenden Ablauf eines Anhörungsverfahrens in der Planfeststellung verkennt, obsolet geworden.</p>
<p>B. Unzumutbare Beeinträchtigung durch die Antragstrasse</p>	
<p>I. Fehlende betriebliche Eignung</p>	
<p>1. Unvollständige Unterlagen – Nadelöhr Huntebrücke</p>	
<p>a) Der Planfeststellungsantrag beschränkt sich bei der Darlegung der betrieblichen Eignung auf den PFA 1. Er definiert das Betriebsprogramm im Jahr 2025 (Prognosehorizont, vgl. Erläuterungsbericht S. 24). Mit der Feststellung, dass dieses Betriebsprogramm innerhalb der Planfeststellungsgrenzen auf der Strecke abgefahren werden kann, lässt es der Planfeststellungsantrag bewenden. Ein „Blick über die Planfeststellungsgrenze“ erfolgt nicht.</p> <p>b) Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, sie genügen nicht den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Zusammenstellung des Abwägungsmaterials.</p> <p>Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde bei der nach § 18 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung (Gebot der Konfliktbewäl-tigung) auch die Auswirkungen des Vorhabens außerhalb der Planfeststellungsgrenzen in den Blick neh-men müssen. Soweit ein Vorhaben mittelbare (Fern-) Wirkungen entfaltet, müssen die dabei hervorgeru-fenen Konflikte im Rahmen des Abwägungsgebots bei der Planfeststellung berücksichtigt und gelöst wer-den (vgl. nur BVerwG, U. v. 21.11.2013 - 7 A 28.12, Rn. 21).</p> <p>Dies gilt im besonderen Maße dann, wenn der durch das Planfeststellungsvorhaben hervorgerufene Kon-flikt in einem Bereich auftritt, in dem - z.B. bei einer Abschnittsbildung - kein weiteres Planfeststellungs-verfahren ansteht. In diesem Fall können nämlich die Fernwirkungen des Ausbauvorhabens nicht in ei-</p>	<p>Aus Sicht der Vorhabenträgerin genügen die Planfeststellungsunterlagen den gesetzlichen Anforderungen. Auch das Betriebsprogramm in Form der bisher prognostizierten Tag- und Nachtverteilung des Güterverkehrs ist weiterhin plausibel.</p> <p>Diese Plausibilität wurde im Rahmen der Betrieblichen Untersuchung zur Umfahrung der Stadt Oldenburg bestätigt, die als Anhang 3 zu dieser Stellungnahme der Vorhabenträgerin beigefügt ist. Dort wird auf Seite 19 für den von der Vorhabenträgerin geplanten Zielzustand als Ergebnis einer Betriebssimulation festgestellt: „Eine Fahrplankonstruktion für den Zielzu-stand ist möglich, ohne dass Fahrplanlagen des heutigen Schienenpersonenverkehrs veränd-ert werden müssen. ... Es ist möglich, die für den Schienengüterverkehr zum Zeithorizont 2025 prognostizierten Zugfahrten in den Fahrplan zu integrieren“.</p> <p>Zu den Öffnungszeiten der Huntebrücke siehe Erwiderng zu 2. B. II 10.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>nem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Sie müssen dann zwingend bereits in dem anstehenden Planfeststellungsvorhaben für das Ausbauvorhaben gelöst werden.</p> <p>Nach diesen Maßgaben sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Sie beschäftigen sich nicht mit der Frage, welche betrieblichen Auswirkungen der zusätzliche Schienengüterverkehr außerhalb des Planfeststellungsabschnitts hervorruft und ob dieser Verkehr auf dem Bestandsnetz abgefahren werden kann. Ausführungen zur Tragfähigkeit der Huntebrücke für die künftig höheren Radsatzlasten enthalten die Planfeststellungsunterlagen nicht. Wie bereits oben (1. Teil, III. 2.) ausgeführt, lassen sich die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugfahrten betrieblich nur abwickeln, wenn die Hunteklappbrücke nicht im gleichen Umfang wie bisher geöffnet wird. Dies führt zu einer nicht akzeptablen Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und des Hafensbetriebs der Stadt Oldenburg. Zudem kann die nach den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Zugmenge nur abgefahren werden, wenn zusätzliche Güterzüge in die Nachtstunden verlagert werden. Nach den der Stadt Oldenburg vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen können in den Tagstunden lediglich 19 zusätzliche Güterzüge die Huntebrücke queren. Somit verbleiben 19 Güterzüge, die im Tagzeitraum nicht fahrbar sind. Dieser Zugverkehr muss in die Nachtstunden verlagert werden. Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 19 auf dann 50 Güterzüge (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, Anlage 1). Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Angaben zur Leistungsfähigkeit der Huntebrücke. Sie sind zur Beurteilung der betrieblichen Eignung der Bahnplanungen unzureichend und müssen deshalb zurückgewiesen werden.</p>	
<p>2. Fehlerhafter Prognosehorizont</p>	
<p>a) Grundlage der Abwägung und damit auch der betrieblichen Eignung eines Vorhabens sind die Auswirkungen, die bei plangemäßer Realisierung des Vorhabens zu erwarten sind. Abzustellen ist auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, dass in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist (BVerwGE 125, 116, 354). Als „überschaubaren Zeitraum“ und somit notwendiger Prognosehorizont hat die Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht einen Zeitraum von zehn Jahren angenommen (vgl. z.B. BVerwG, NVwZ 2005, 584, 586). Dies entspricht auch der Einschätzung des Verordnungsgebers der 16. BImSchV. Diese enthält zwar keine ausdrückliche Regelung über den zu wählenden Prognosezeitraum. In der Begründung der 16. BImSchV findet sich jedoch der Hinweis, dass die Prognosewerte „im allgemeinen erst nach zehn bis zwanzig Jahren“ erreicht werden (BR-Drs. 661/89, S. 37).</p> <p>Da es um das Verkehrsaufkommen geht, dass in einem „überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist“, beginnt der Prognosezeitraum erst mit der Inbetriebnahme der planfestgestellten Ausbaustrecke.</p> <p>Außerdem ist sicherzustellen, dass keine Rechtsschutzlücke entsteht, wenn das tatsächliche Verkehrsaufkommen deutlich größer ist als das prognostizierte Verkehrsaufkommen. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist kein geeignetes Instrument, um diese Rechtsschutzlücke zu schließen, da er nur eingreift, wenn „nicht voraussehbare“ Wirkungen auftreten. Zur Vermeidung der Rechtsschutzlücke muss sichergestellt werden, dass Lärmbetroffene einen einklagbaren Rechtsanspruch zumindest auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über weitergehende Schutzmaßnahmen haben, wenn sich die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse unter Einschluss insbesondere der der Lärmberechnung zugrunde liegenden Verkehrsmengen ändern oder wenn sich insoweit ein Wechsel abzeichnet (BVerwGE 125, 116 Rn. 356; NVwZ 2007, 445, Rn. 112).</p> <p>b) Nach diesem Maßstab ist der von der Vorhabenträgerin gewählte Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 absolut unzureichend.</p> <p>Die Vorhabenträgerin geht von einer Bauzeit von 4,5 Jahren aus. Selbst wenn man davon ausgeht, dass es der Vorhabenträgerin im Jahr 2014 gelingt, einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss zu erreichen und sie bereits im Jahr 2015 mit den Bauarbeiten beginnen kann, könnte die Antragstrasse erst im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Der Prognosehorizont müsste dann auf das Jahr 2030 erstreckt werden.</p>	<p>Die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge basiert auf der ordnungsgemäßen Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Prognosehorizont 2025. Die Wahl des Prognosezeitraums ist gesetzlich nicht geregelt und liegt daher im Ermessen der Planfeststellungsbehörde, hier also dem Eisenbahn-Bundesamt. Da der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege auf der Grundlage des derzeit noch aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt wurde, kann grundsätzlich auf den dort zugrunde gelegten Prognosehorizont abgestellt werden (ständige Rechtsprechung, z.B. BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005, Az. 9 B 44.04, juris, Rn. 22). Das in der Prognose nach der Verkehrswegeplanung angenommene Verkehrswachstum wird nach Auffassung der Gerichte voraussichtlich sogar unterschritten, da es nur eintritt, wenn alle im Bedarfsplan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen tatsächlich verwirklicht würden (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09, juris, Rn. 158).</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplanung 2003 und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung 2004 lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen bezogen auf das Jahr 2015 zugrunde, deren Kernstück deutschlandweite räumliche Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr bilden. Diese Prognose über die zukünftige Verkehrsentwicklung ist gemäß dem in § 4 Satz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) enthaltenen Prüfauftrag im Jahr 2010 überprüft worden. In dem Bericht „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ vom 11. November 2010 wurden die wichtigsten Ergebnisse dieser Überprüfung dargelegt. Die Überprüfung erfolgte nach der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung und wurde auf Basis der Verkehrsprognose für 2025 sowie mit aktualisierten Bewertungsansätzen durchgeführt. Die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sind im Abschlussbericht vom November 2010 zusammengefasst (siehe http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/30928/schlussbericht-schienen-de.pdf). Die dort ermittelten Daten haben wiederum Eingang in die Verkehrsprognose 2025 gefunden, die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung ist.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Ein Baubeginn bereits im Jahr 2015 ist im Übrigen nicht realistisch. Zum einen ist schon nicht damit zu rechnen, dass der Planfeststellungsbeschluss noch im Jahr 2014 erlassen werden kann. Zum anderen ist auch die Finanzierung des Vorhabens noch nicht gesichert. Wie das BMVBS in seinem Schreiben vom 26.05.2011 an die Stadt Oldenburg zutreffend bemerkt, ist der Bundesverkehrswegeplan kein Finanzierungsplan. Die Sicherstellung der Finanzierung für einzelne Projekte erfolgt durch Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung auf Basis zur Verfügung stehender Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen. Eine solche Finanzierungsvereinbarung liegt bisher für den PFA 1 nicht vor. Folge davon ist, dass der Prognosehorizont 2025 unrealistisch ist. Er ist mindestens auf das Jahr 2030, bei realistischer Betrachtungsweise sogar auf das Jahr 2035 zu erweitern.</p> <p>c) Legt man den realistischen Prognosehorizont 2035 zugrunde, hätte die Vorhabenträgerin auch eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts in die Betrachtungen einbeziehen müssen. Auch eine weitere Entwicklung der Gewerbegebiete rund um Wilhelmshaven, die für einen wesentlichen Teil des Güterzugverkehrs mitverantwortlich sind, müsste in die Prognose mit einbezogen werden. Folge davon wäre eine weitere erhebliche Steigerung des Güterzugverkehrs. Die Antragstrasse mit dem „Nadelöhr Huntebrücke“ ist nicht geeignet, weitere Steigerungen des Güterzugverkehrs abzuwickeln.</p>	<p>Diese Vorgehensweise entspricht der üblichen Praxis, die den Prognosehorizont für die Verkehrsentwicklung regelmäßig auf 10 bis 15 Jahre erstreckt, wobei dieser Zeitraum nicht als Mindestwert verstanden wird (vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 28. Juni 2010, Az. 1 LA 24/10, juris, Rn. 12 f. m.w.N.). Bei Inbetriebnahme des Vorhabens darf der Prognosehorizont noch nicht abgelaufen sein (Hessischer VGH, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09, juris, Rn. 157). Davon ist nicht auszugehen, weil das Vorhaben ABS Oldenburg - Wilhelmshaven vor 2025 fertiggestellt werden wird.</p>
<p>d) Vor diesem Hintergrund kann festgestellt werden, dass die Antragstrasse keine Zukunft hat. Weitere Steigerungen des Güterzugverkehrs können auf der Antragstrasse mit dem Nadelöhr Huntebrücke nicht abgewickelt werden.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. I. 1.</p>
<p>3. Unklare Prognosegrundlagen</p>	<p>Die Prognosegrundlagen sind unter 2. bereits dargelegt.</p>
<p>a) Den Planfeststellungsunterlagen lässt sich nicht entnehmen, auf welchen Grundlagen das im Jahr 2025 prognostizierte Betriebsprogramm und das Zugmengengerüst aufbaut. Wegen der fehlenden Datengrundlagen kann die Stadt Oldenburg nicht beurteilen, ob das Zugmengengerüst im Prognosejahr 2025 auf realistischen Annahmen beruht. Es ist aber zu vermuten, dass die Prognose des Zugmengengerüsts für das Jahr 2025 schon länger zurückliegt und aktuelle Entwicklungen nicht erfasst werden. Aktuelle Untersuchungen beim Seehafen-Hinterlandverkehr belegen eine Zunahme des Schienenverkehrs, die in diesem Umfang überraschend und nicht in alle Prognosen eingegangen ist. So erreichte der Verkehrsträger Schiene z.B. am Container-Hinterlandverkehr Bremerhaven im Jahr 2012 einen Spitzenwert von 47,3 % (Quelle: www.bremenports.de). Auch der Hafen Hamburg rechnet beim Container-Hinterlandverkehr mit einer Steigerung des Bahnanteils von 27 % (2012) auf 41 % (2025). Es ist nicht davon auszugehen, dass die Zugmengengerüste in den Prognosen der Bahn diese Entwicklungen berücksichtigen. Auch aus diesem Grund sind die Prognosen der Vorhabenträgerin unzureichend.</p> <p>b) Den Planfeststellungsunterlagen lässt sich auch nicht entnehmen, ob die Prognosen weitere Verkehrssteigerungen berücksichtigen, die sich durch den Ausbau der Strecke Oldenburg-Osnabrück ergeben könnten. Das Land Niedersachsen hat die Strecke Oldenburg - Osnabrück zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wegen der verstärkten Seehafenhinterlandverkehre zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet, der im Jahr 2015 von der Bundesregierung verabschiedet werden soll. Der neue Bundesverkehrswegeplan soll dann für den Zeitraum bis 2030 gelten. Wird die Strecke Oldenburg-Osnabrück in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, sind die mit diesem Projekt zu erwartenden Verkehrssteigerungen noch im Prognosezeitraum zu erwarten.</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>4. Weitere mögliche Engpässe</p>	
<p>Neben dem „Nadelöhr Huntebrücke“ und der darauf beruhenden Verlagerung von Güterzugverkehr vom Tagzeitraum in die Nacht sind die Planfeststellungsunterlagen auch im Hinblick auf weitere, nicht benannte Engpässe unvollständig und beeinträchtigen damit die Rechtstellung der betroffenen Stadt Oldenburg.</p>	<p>Es handelt sich hier um eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke. Die Vorhabenträgerin vermag in der Huntebrücke aus eisenbahnbetrieblicher Sicht keinen Engpass zu erkennen.</p>
<p>Nicht untersucht wurde die Leistungsfähigkeit der Pferdemarktbrücke im Hinblick auf die höheren Rad-satzlasten, die künftig auf der Strecke gefahren werden können.</p>	<p>Die Deutsche Bahn lässt die Eisenbahnüberführung "Pferdemarktbrücke" regelmäßig überprü-fen. Unbeschadet der Frage, wo der hier in Rede stehende Planfeststellungsabschnitt endet, hat die Vorhabenträgerin die Pferdemarktbrücke erneut untersuchen lassen. Das Ergebnis deckt sich mit der Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen, wonach die Brücke in siche-rem Zustand ist und auch die prognostizierten zusätzlichen Fahrten problemlos aufnehmen kann. Anhaltspunkte für eine von der Stadt Oldenburg befürchtete nicht ausreichende Stand-sicherheit des Bauwerks lassen sich daher nicht erkennen.</p> <p>Dies bestätigten auch Gutachter der Stadt Oldenburg, die 2011 feststellten, dass es in sta-tisch-konstruktiver Hinsicht keine Hinweise darauf gäbe, dass die Brücke nur noch einge-schränkt trag- und gebrauchsfähig sein könne. Sie sei vielmehr "uneingeschränkt nutzbar" (vgl. http://www.nwzonline.de/oldenburg/wirtschaft/pferdemarkt-bruecke-braucht-mehr-pflege_a_1,0,553986954.html).</p>
<p>Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit außerhalb des PFA 1 z.B. durch Beseitigung eingeisiger Abschnitte, die bisher das regulierende Element waren, werden auf der Ausbaustrecke neue Engpässe entstehen. Nicht untersucht wurde z.B. die Leistungsfähigkeit der Einfädelung der Strecke 1522 in die Strecke 1502 sowie die westliche Einfahrt in den Hauptbahnhof und die Leistungsfähigkeit des Haupt-bahnhofs selbst.</p> <p>Der Nachweis ausreichender Leistungsfähigkeit dieser Streckenabschnitte unter Berücksichtigung der Gesamtmaßnahme ist nicht erbracht (vgl. Anlage 1, S. 11).</p>	<p>Die genannte Zusammenführung am westlichen Bahnhofskopf betrifft die Strecken 1520 und 1522. Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist auch hier kein Engpass erkennbar, zumal der Ab-zweig für beide Strecken zweigleisig ausgeführt ist.</p>
<p>5. Längsneigung im Bereich Alexanderstraße</p>	
<p>Nach den Planungen der Vorhabenträgerin soll nach Auflösung des BÜ Alexanderstraße die südliche Rampe 11 ‰ ansteigen. Dies ist grundsätzlich nach dem Regelwerk (EBO) eine gültige Längsneigung bei Hauptbahnen (maximale Gradienten 12,5 ‰).</p> <p>Allerdings befindet sich die Strecke 1522 von Oldenburg nach Wilhelmshaven im Bereich einer Flach-landbahn. Dies bedeutet, dass lediglich Längsneigungen von 6 ‰ zu Einsatz kommen sollten. Höhere Längsneigungen haben erhöhte Anforderungen an die Traktion zur Folge. Folge davon wäre, dass die Züge nicht voll ausgelastet fahren können. Insbesondere beim Wiederanfahren nach dem Halt eines Zuges kann eine erhöhte Längsneigung zu Problemen führen, das Bremsverhalten in der Abwärtsfahrt ändert sich ebenfalls. Mit einem Abschnitt, der über 6 ‰ liegt, ändert sich die Charakteristik für alle befahrenden Züge und damit ganze Netzabschnitte. Aus diesen Gründen hat die Vorhabenträgerin bei anderen Planfeststellungsverfahren Rampen mit einer Längsneigung von 10,5 ‰ kategorisch abgelehnt (vgl. dazu VWI GmbH, Anlage 1, S. 12).</p> <p>Das Rampenbauwerk mit einer Längsneigung von 11‰ ist damit betrieblich ungeeignet. Es besteht die Gefahr, dass Güterzüge, die auf dem Rampenbauwerk halten müssen, nicht mehr ohne Anschubhilfe anfahren können. Dies führt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs in Oldenburg.</p>	<p>Die Ansicht, die gewählte Längsneigung wäre ungeeignet, teilt die Vorhabenträgerin nicht. Zum einen führt die Stadt Oldenburg selbst richtig aus, dass die gewählte Längsneigung nach EBO zulässig ist. Zum anderen sind im Bereich des gesamten Brückenbauwerks Alexander-straße keine betrieblichen Konfliktpunkte vorhanden, sodass ein Zughalt im Bereich der Längsneigung im Regelfall nicht zu erwarten ist. Die nächsten Vor- bzw. Hauptsignale, die einen Zughalt bedingen könnten, befinden sich in nördlicher Richtung bei km 4,260 bzw. km 5,275 und damit über 800 m entfernt vom Scheitelpunkt des Bauwerkes Alexanderstraße. Damit ist die Neigung für Zughalte nicht relevant.</p> <p>Im Übrigen wird hierzu auch auf die Aussagen im Gutachten der Universität Dresden verwie-sen (Anhang 2, S. 34-35).</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>II. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen</p>	
<p>1. Unvollständige Unterlagen</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin hat die städtebaulichen Auswirkungen ihres Vorhabens auf die Stadt Oldenburg verkannt. Der Erläuterungsbericht enthält weder eine Würdigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Planungshoheit der Stadt Oldenburg noch eine Würdigung der sonstigen städtebaulichen Auswirkungen.</p> <p>Auch die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Alternativenprüfung (Erläuterungsbericht S. 29 bis 34) lassen nicht erkennen, dass die Vorhabenträgerin die städtebaulichen Auswirkungen in ihre Erwägungen einbezogen hat. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein Gutachten, das sich mit den städtebaulichen Auswirkungen auseinandersetzt.</p> <p>In der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 13.1), die sich „raumübergreifend“ auf alle Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 bezieht, finden sich keine detaillierten Aussagen zu den städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens im PFA 1. Die Auswirkungen werden vorrangig im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm beurteilt (vgl. UVS, S. 261, 264, 267). Eine spezifische städtebauliche Würdigung der Eingriffe findet nicht statt.</p> <p>Das gleiche gilt für die Beeinträchtigung von Baudenkmalen im PFA 1, die die UVS in drei Sätzen abhandelt (S. 271). Im Übrigen werden die Auswirkungen nur im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild bewertet. Dort hat die UVS nur bahnbegleitende Gehölzbestände in den Blick genommen (S. 309, 311). Eine Bewertung der massiven Eingriffe in das Stadtbild fehlt völlig.</p>	<p>Die Gliederung der UVS beruht auf den Vorgaben des UVPG nach den in § 2 genannten Schutzgütern. Ein Schutzgut "Städtebau" existiert nicht. Daher ist es lediglich möglich, städtebauliche Aspekte als Teil der Schutzgüter gemäß § 2 UVPG abzuarbeiten. Als solche kommen Mensch (verkehrliche Beziehungen) sowie Landschaftsbild (in der Ausprägung als Ortsbild) in Betracht. Dort sind entsprechende Themen auch berücksichtigt. Ein eigenes Schutzgut "Ortsbild" ist im Übrigen ebenfalls gemäß den gesetzlichen Regelungen des UVPG nicht vorgesehen. Der "raumübergreifende", d.h. planfeststellungsübergreifende Umfang der UVS steht hierzu auch in keinem Widerspruch.</p> <p>Auf die Ausgestaltung des Landschaftsbildes der Stadt Oldenburg ist in der UVS insoweit eingegangen, als dass die anerkannt hochwertigen Stadtviertel (Haareneschviertel, Ziegelhofviertel) als separate Landschaftsbildeinheit abgegrenzt und auch ausführlich beschrieben sind (vgl. UVS, S. 231 und LBP, S. 57). Als Landschaftsbildkomponenten berücksichtigt sind (vgl. UVS, S. 230) auch Elemente wie Baudenkmale und historische Siedlungsbereiche und Pflasterbeläge. Siedlungsgeprägte Einheiten ohne besondere Ausstattung werden vereinfacht als Siedlungsflächen zusammengefasst. Zur Unterscheidung der Bewertung und Bedeutung und Beurteilung von Auswirkungen ist eine detaillierte Beschreibung dieser Gebiete nicht erforderlich, ohne dass deren Fehlen einen Mangel in der UVS darstellt.</p> <p>Als Auswirkung des Vorhabens werden in der UVS, Schutzgut Mensch, nicht nur die Lärmmissionen dargestellt. Auch die Unterbrechung von Wegebeziehungen ist ein betrachteter Aspekt.</p> <p>Beim Landschaftsbild werden zudem neben dem Verlust von gliedernden Gehölzbeständen ebenfalls weitere Aspekte wie die Störung von Sichtbeziehungen sowie die Planung von Schallschutzwänden und die dadurch verursachte erhebliche Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes mit Einstufung als hohes ökologisches Risiko thematisiert (vgl. UVS, S. 312 - 313). Insgesamt sind aus Sicht der Vorhabenträgerin alle relevanten Auswirkungen thematisiert, so dass die UVS in diesem Punkt nicht als unvollständig bezeichnet werden kann. Zudem werden im LBP die visuellen Beeinträchtigungen durch die Schallschutzwände berücksichtigt und als Konflikt ermittelt und auch Gestaltungsmaßnahmen zur Minimierung des Eingriffs gegenübergestellt (vgl. LPB, S. 97). Die Vorhabenträgerin hat zudem weitere Gespräche mit der Stadt Oldenburg in Bezug auf die Gestaltung der Lärmschutzwände zugesagt, um die Beeinträchtigungen weiter zu minimieren.</p> <p>Auswirkungen auf Baudenkmale sind in der UVS in der Tat sehr knapp abgehandelt; daher hat die Vorhabenträgerin sich noch einmal intensiv mit dem Umgebungsschutz von Baudenkmalen auseinander gesetzt. Das Ergebnis ist in Anhang 6 dargestellt. Zur Optimierung der Wandgestaltung und Einbindung ins Stadtbild hat die Vorhabenträgerin zudem die erwähnten Gespräche mit der Stadt Oldenburg zugesagt. Ein Verzicht auf die Lärmschutzwände ist aufgrund der Verpflichtung zur Durchführung der Schallschutzmaßnahmen nicht möglich."</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwidern der Vorhabenträgerin
<p>2. Beeinträchtigung von Baugebieten durch Lärm</p> <p>a) Die Bestandstrecke verläuft fast durchgehend entlang von Gebieten, die in Bebauungsplänen der Stadt Oldenburg als Wohngebiete festgesetzt sind oder bei denen sich auf der Grundlage einer Einschätzung nach § 34 BauGB eine Einstufung als allgemeines oder reines Wohngebiet ergibt (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, Übersichtskarte 4.1). Wie in Oldenburg üblich, weisen die an die Bestandstrecke angrenzenden Wohngebiete eine kleinteilige Eigentümerstruktur auf, die Eigentumsquote ist mit 59,2 % vergleichsweise hoch. Die Ausbaumaßnahmen der Antragstrasse bedeuten damit einen gravierenden Eingriff in private Eigentumsverhältnisse und deren baulich-räumliche Lebensqualität. Von der Immissionssteigerung betroffen sind überwiegend Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen.</p> <p>b) Um die enorme Immissionssteigerung bewältigen zu können, sind in den Planfeststellungsunterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen durch die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Insgesamt müssen unter Berücksichtigung des Betriebsprogramms der Vorhabenträgerin mit einem Prognosehorizont 2025 auf 15.886 m Lärmschutzwände mit Höhen zwischen zwei und vier Meter, überwiegend zwischen drei und vier Meter errichtet werden. Auch diese aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend, um zumutbare Verhältnisse zu schaffen. Es verbleiben zahlreiche Gebäude, an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Für 1.550 Gebäude sieht die Vorhabenträgerin deshalb dem Grunde nach passive Schallschutzmaßnahmen vor. Die durch Nachtlärm von mehr als 49 dB(A) besonders betroffenen Wohnsiedlungsbereiche sind in der Planfeststellungsunterlagen Anlage 15.3, Blatt 1 und 2 dargestellt. Die maßgebliche Nutzung ist dort ebenfalls dargestellt.</p> <p>c) Die Planungen der Vorhabenträgerin führen zu einem massiven Eingriff in die Wohnqualität der betroffenen Baugebiete mit hohem Wertverlust für die betroffenen Grundstücke und Gebäude. Es wird sich künftig eine mit hohen Mauern versehene Schneise in Nord-Süd-Richtung durch Oldenburg ziehen. Selbst unter Berücksichtigung der nicht plausiblen Lärmprognosen der Vorhabenträgerin ist aber ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich, weil diese Lärmschutzwände in unverletzlichen Höhen voraussetzen würde. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bleiben Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV für 1.550 Gebäude und damit für mehr als 4.000 Bürgerinnen und Bürger. Die Zumutbarkeit soll für diese Bürger durch passiven Schallschutz gewährleistet werden, den der VGH München zu Recht als „akustische Käfighaltung“ bezeichnet hat. Die Anordnung passiven Schallschutzes löst das städtebauliche Problem nicht. Auch wenn dadurch die zum dauernden Aufenthalt dienenden Räume geschützt sind, verbleibt eine Beeinträchtigung der individuellen Lebensführung und damit des Wohlbefindens.</p>	<p>Grundsätzlich wird im Rahmen des Vorhabens die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sichergestellt und verbleibende Beeinträchtigungen durch passive Schallschutzmaßnahmen gelöst. Ergänzende betriebliche Regelungen sind schon aus diesem Grund an der Strecke 1522 im Bereich von Oldenburg nicht erforderlich.</p> <p>Zu den Forderungen nach betrieblichen Regelungen gibt die Vorhabenträgerin noch zu bedenken: Nachtfahrverbote zur weiteren Reduzierung der nächtlichen Zugmenge kommen aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht in Betracht, da sie die Logistikkonzepte der gewerblichen Wirtschaft massiv beeinträchtigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährden würden. Ein Nachtfahrverbot würde im Güterverkehr zu drastischen Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen und das Schienennetz könnte die Transportanforderungen der Wirtschaft nicht mehr erfüllen. Und letztlich würden Nachtfahrverbote - oder auch Geschwindigkeitsbeschränkungen (s.u.) - mit bundesweiten und europäischen Auswirkungen den Schienengüterverkehr in seiner Existenz gefährden. Geschwindigkeitsbeschränkungen hätten generell erhebliche negative Auswirkungen, da sie zu Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen, Zugtrassen nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden könnten und damit vernetzte Zugsysteme des Schienengüterverkehrs unmöglich gemacht würden. Letztendlich würden sie den Schienengüterverkehr erheblich schwächen und das Ziel "Mehr Verkehr auf die Schiene" würde konterkariert. Im Gegenteil würde dies zu "Mehr Verkehr auf die Straße" führen. Die Belästigung durch Lärm würde nicht grundsätzlich gelöst, sondern nur verlagert. Mehr Verkehr auf der Straße würde zudem erhebliche Belastungen des ohnehin überlasteten Straßennetzes zur Folge haben. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind aus Sicht der Vorhabenträgerin daher ebenfalls nicht geeignet, übergreifende Lärmkonflikte zu lösen. Unabhängig von den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen in Oldenburg ist zu beachten, dass das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket II“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis 2020 generell für eine deutliche Verringerung des Schienenverkehrslärms sorgen wird (siehe http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrslaermschutz.html und http://www1.deutschebahn.com/laerm/start). Von größter Bedeutung ist die dabei die effektivste Maßnahme, mit der die Entstehung von Lärm gleich dort verhindert wird, wo er entsteht: am Fahrzeug. Der Schienenverkehrslärm wird überwiegend durch das so genannte Rollgeräusch hervorgerufen, verursacht durch das Abrollen der Räder auf den Gleisen. Je glatter die Räder, desto weniger Emissionen werden produziert. Mit der neuartigen Bremssohle, der LL-Sohle, werden die Räder sehr viel weniger aufgeraut als durch die herkömmlichen Graugussbremsen. Die Bezeichnung „LL“ steht für „low noise, low friction“ - wenig Lärm, wenig Reibung. Mit der LL-Sohle können bestehende Güterwagen umgerüstet werden. Das Rollgeräusch der Wagen wird im Vergleich zu herkömmlichen Graugussbremsen dadurch deutlich hörbar verringert. Das BMVI gibt das Ziel nicht nur für die DB-eigenen, sondern auch für diejenigen Güterwagen vor, die nicht zur Deutschen Bahn gehören (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/initiativen-des-bundes-zur-laermreduzierung.html?linkToOverview=js): Seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 gilt das</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>„Lärmabhängige Trassenpreissystem“. Laute Züge zahlen mehr pro Kilometer als leise. Mit den Mehreinnahmen und Zuschüssen vom BMVI wird die Umrüstung von Güterwagen auf leisere Technik wie Verbundstoffbremssohlen finanziell gefördert. Ziel der Bundesregierung ist es, dass nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems, also ab 2020, laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten bleibt.</p>
<p>Hinzu kommt, dass passiver Schallschutz nicht geeignet ist, Außenwohnbereiche zu schützen. Im Hinblick auf die Außenwohnbereiche hat sich die Vorhabenträgerin keine Gedanken gemacht. Außenwohnbereiche wie z.B. Wohngärten, Terrassen und Balkone sind im Beurteilungszeitraum Tag schutzbedürftig. In allen schalltechnischen Untersuchungen (Anlagen 15.1 bis 15.5) wird die Problematik der Verlärmung der Außenwohnbereiche vollständig ausgeblendet.</p>	<p>Die Thematik der Verlärmung der Außenwohnbereiche wurde in der schalltechnischen Untersuchung (s. Anlage 15 der Planfeststellungsunterlage) zum PFA 1 in analoger Weise wie in den Planfeststellungsabschnitten 2, 3 und 4 bearbeitet. Gebäude mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum besitzen einen Anspruch auf Entschädigung, soweit ein Außenwohnbereich (AWB) vorhanden ist. Die betroffenen Gebäude werden im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses in diesen mit aufgenommen (analog zu PFA 2 und 3 mit Auflistung der Adressen). Die Berechnung und Durchführung der Entschädigung erfolgt in einem gesonderten Verfahren nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Das Schallschutzkonzept zur Planfeststellung ist somit vollständig.</p>
<p>Die unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Oldenburger Wohngebiete durch Lärm werden im Übrigen unten (V.) noch ergänzend dargelegt.</p>	
<p>3. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände</p>	
<p>a) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, auf mehr als 15,8 km entlang der Bestandstrecke Lärmschutzwände mit bis zu vier Meter Höhe zu errichten. Diese Lärmschutzwände stellen einen massiven Eingriff in die Stadtgestalt dar. Es entsteht eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trennt, insbesondere bei Dammlage der Bahn, an Brücken und im Bereich mit Parallelführung von Bahn und öffentlichen Räumen. In einigen Bereichen entstehen „UnRäume“, die keinerlei Qualitäten mehr aufweisen (insbesondere im Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß). Im Bereich von Bahnübergängen wird in Richtung der querenden Straße ein „Theaterbühneneffekt“ entstehen, die durchgehende Lärmschutzwand öffnet sich nur in der Breite der querenden Straße und begrenzt somit die Wahrnehmbarkeit des Straßenraumes links und rechts des Bahnüberganges. Die Lärmschutzwände durchschneiden das nordwestliche Stadtgebiet auf seiner gesamten Länge.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin teilt die Auffassung der Stadt Oldenburg in Bezug auf die optische Trennwirkung durch die geplanten Lärmschutzwände so nicht. Die Bestandstrasse wurde im Jahr 1867 in Betrieb genommen. Zu dieser Zeit umfasste das innere Stadtgebiet den heutigen Stadtkern nördlich und südlich des Pferdemarktes. Die Stadtstruktur entwickelt sich seit der Inbetriebnahme der Bahn entlang der Bestandstrasse, hauptsächlich nach Norden und Nord-Westen, weiter und setzt sich bis heute fort. Die Vorhabenträgerin nimmt die Aussage des Fachdienstes 411 Bauordnung und Denkmalschutz vom 19.02.2104 (Anlage 5 zu Stellungnahme der Stadt Oldenburg) zu einer bisher bestmöglichen Entwicklung der Stadtstruktur aus den ehemals bäuerlichen Strukturen entlang der Bahntrasse zur Kenntnis.</p> <p>Die Vorhabenträgerin stellt fest, dass alle Arbeiten die im Rahmen der Ertüchtigung der Bestandsstrecke des Planfeststellungsverfahrens 1 durchgeführt werden sollen, die Lage der Bestandstrasse nicht verändern. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin den Beschluss des Rates zur Überführung der Bahntrasse an der Alexanderstraße mit in die Planungen aufgenommen. Diese Maßnahme verändert die Lage der Bestandstrasse nicht, hat aber eine optische Trennwirkung in der Höhe und hat Einflüsse auf die bestehenden Sichtbezüge im Stadtraum. Dieser optische Nachteil wird vom Rat für eine Verbesserung des Individualverkehrs in Kauf genommen. Die Stadt Oldenburg hat in ihrem Konzept zur weiteren Stadtentwicklung "step 2025", welches vom Rat der Stadt am 31.03.2014 beschlossen wurde, auch Ziele die Bahn betreffend beschlossen. Darin wurde unter Mobilität durch öffentlichen Nahverkehr und Bahn unter anderem gefordert "ÖPNV-Netz aufrechterhalten und ausbauen" und im Mittelpunkt des Strategieplans Mobilität steht die "Förderung der umweltverträglichen Mobilität".</p> <p>Dass es durch die geplanten bis 4 Meter hohen Schallschutzwände entlang der Bestandstrasse zu veränderten Sichtbeziehungen in einzelnen Bereichen kommen kann, ist richtig. Die Vorhabenträgerin ist aber bei diesem Vorhaben verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Die erforderlichen akustischen Werte lassen sich allein durch passive Schallschutzmaßnahmen nicht erreichen. Deshalb müssen aktive Schall-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>schutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden ergriffen werden. Die Höhe der Schallschutzwände kann aus den entsprechenden Berechnungen, unter Berücksichtigung von Blickbeziehungen und passiven Maßnahmen, des Schallschutzes variieren. Durch den bestehenden Gehölzbewuchs sowie die Hochlage der Bahnstrecke zwischen Pferdemarkt bis hin zur geplanten Eisenbahnüberführung Alexanderstraße sind die Blickbeziehungen bereits jetzt schon größtenteils verstellt oder ohnehin vom öffentlichen Straßenraum nur bedingt wahrnehmbar.</p> <p>Wie der Fachdienst 401 Städtebau und Stadterneuerung in seiner Stellungnahme vom 17.02.2014 (Anlage 4 zu Stellungnahme der Stadt Oldenburg) selbst darstellt, beschränken sich diese hochwahrnehmbaren Bereiche auf die Bahnübergänge und das Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß. Bei Letzterem wird der Effekt durch die vorgesehene Begrünung bereits deutlich gemindert. Die Vorhabenträgerin sagt überdies Gespräche mit der Stadt Oldenburg in Bezug auf die Gestaltung der Lärmschutzwände zu, um die nicht vollständig vermeidbaren Beeinträchtigungen weiter zu minimieren. Dabei wird auch für ausgewählte Streckenabschnitte die Verwendung von einzelnen transparenten Lärmschutzwand-Elementen - insbesondere unter akustischen Aspekten (Schall-Reflektion) geprüft.</p>
<p>b) Hinzu kommt die sogenannte „optische Bedrängungswirkung“ durch Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf trassennahe Wohngebiete in den betroffenen Oldenburger Baugebieten. Rechnerisch ergibt sich eine Bedrängungswirkung durch Lärmschutzwände von vier Meter Höhe, wenn ein Abstandswert unterschritten wird, der dem Dreifachen der Höhe der Lärmschutzwand, also bei vier Meter Höhe z.B. 12 m, entspricht. Entlang der Bestandstrecke weisen zahlreiche Gebäude einen Abstand von zum Teil deutlich unter 12 m von den geplanten Lärmschutzwänden auf (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, Karte 4.3.1, 4.3.2). Insgesamt sind 113 Gebäude durch optische Bedrängungswirkungen betroffen.</p>	<p>Soweit die Beurteilungspegel die Immissionsschutzgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschreiten, besteht ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen haben dabei grundsätzlich Vorrang gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen. Der Anwendungsbereich der Niedersächsischen Bauordnung bezieht öffentliche Verkehrsanlagen gemäß § 3 nicht mit ein und findet daher bei der Errichtung der geplanten Lärmschutzwände keine Anwendung. Würde man diese nur zum Zweck der Verdeutlichung anwenden, würden die Abstandsregelungen der Niedersächsischen Bauordnung als Mindestabstand zu Grundstücksgrenzen die Wand-/Gebäudehöhe von jeweils 1/2 Höhe, mindestens jedoch 3 Meter vorsehen. In Abhängigkeit von der Haushöhe würden sich Mindestabstände von überwiegend bis 7 Meter zwischen den Gebäuden und der Lärmschutzwand ergeben (Gebäudehöhe bis zu 8 Meter: 68 betroffene Gebäude lt. Thalen). Für einen Abstand von 12 Meter müsste demnach bei einer Lärmschutzwand von 4 Meter das Gebäude rechnerisch 18 Meter hoch sein. Lt. Thalen Consult sind jedoch nur 21 Gebäude überhaupt über 10 Meter hoch. Folglich reduziert sich die Zahl der betroffenen Gebäude deutlich.</p> <p>Eine Analogie zu der optischen Verdrängungswirkung von Windenergieanlagen herzustellen, scheint der Vorhabenträgerin nicht sachgerecht, da die Schallschutzwände von einem Standpunkt aus nur in kurzen Teilstücken optisch wahrgenommen werden kann. Die beispielhaft gerechnete Entfernung von 12 Metern beruht - wie Thalen Consult selbst darlegen (vgl. S. 95/96 der Anlage 3 der Stellungnahme der Stadt Oldenburg) - darauf, dass die Lärmschutzwände analog zu Windenergieanlagen betrachtet werden.</p> <p>Gleichwohl ist die Vorhabenträgerin bereit, bei einzelnen Grundstücken zu prüfen, ob es zu einer erheblichen optischen Bedrängungswirkung kommen kann. In diesen Einzelfällen kann daher die Verwendung einzelner transparenter Lärmschutzwand-Elemente - insbesondere unter akustischen Aspekten (Schall-Reflektion) - geprüft werden, um die negativen Auswirkungen zu minimieren.</p>
<p>c) Das „Lärmschutzbauwerk“, das mit einer Gesamtlänge von 15,8 km mit einer Höhe von im Wesentlichen 4 m in der Stadt Oldenburg errichtet werden soll, verändert die Sichtbeziehungen beidseits der Lärmschutzwände tiefgreifend. Durch Oldenburg wird sich eine lange trennende Mauer ziehen, die alle Sichtbeziehungen zwischen den nordwestlichen und den nordöstlichen Stadtteilen unterbindet. Die Mauer quer durch die nördlichen Stadtteile Oldenburgs hat auch gravierende negative Auswirkungen für</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. II 3a.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>das Ortsbild. Die Vorbelastungen durch die Bahnstrecke sind in ihrer Massivität nicht annähernd mit der künftigen Situation vergleichbar.</p>	
<p>Aus diesen Gründen verletzen die Planungen der Vorhabenträgerin auch das aus der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie abgeleitete Selbstgestaltungsrecht.</p>	<p>Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann die Gemeinde eine Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit grundsätzlich nur abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 2. August 2006, Az. 9 B 9.06, juris, Rn. 6). Dies ist bei dem Bau von Lärmschutzwänden, Oberleitungen und anderen Anlagen an vorhandenen Bahnstrecken offenkundig nicht der Fall.</p>
<p>4. Oberleitung</p>	
<p>Neben der störenden Wirkung der Lärmschutzwände sind auch die beeinträchtigenden Wirkungen der Errichtung von Oberleitungsmasten in die Bewertung einzubeziehen. Die Oberleitungen überragen die Lärmschutzwände noch einmal und führen zu weiteren Beeinträchtigungen. Auch durch die Errichtung der Oberleitungsmasten wird das Oldenburger Stadtbild massiv beeinträchtigt.</p>	<p>Südlich der A293 sind bereits zahlreiche Vorbelastungen (Sendemasten, bestehende Oberleitungsmaste, BAB in Höhenlage etc.) bekannt. Im Gutachten von Thalen (Anlage 3 der Stellungnahme der Stadt Oldenburg) werden die Auswirkungen durch das Ausbauvorhaben entlang der Bestandsstrecke maximal als mittel gewertet und nur in einem vergleichsweise schmalen Korridor. Insofern teilt die Vorhabenträgerin die Einschätzung einer massiven Beeinträchtigung durch die Oberleitungsmaste nicht.</p> <p>Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann die Gemeinde eine Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit grundsätzlich nur abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 2. August 2006, Az. 9 B 9.06, juris, Rn. 6). Dies ist bei dem Bau einer Oberleitung offenkundig nicht der Fall.</p>
<p>Es liegt eine massive Verletzung des kommunalen Selbstgestaltungsrechts vor.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. II 3c (2. Zelle).</p>
<p>5. Störung von Funktionseinheiten</p>	
<p>a) Im städtischen Gebiet sind viele für die Bevölkerung und deren Lebensqualität elementare Funktionszusammenhänge vorhanden. Bereits jetzt sind in Oldenburg im Stadtbereich östlich und westlich der Bahnstrecke viele Funktionseinheiten gestört. Erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Schiene mit einer Verlängerung der Schrankenschließzeiten, hat dies eine noch stärkere Trennung von städtischen Quartieren und Einheiten zur Folge. Die Auswirkungen sind für viele Bewohner spürbar. Der Weg zum Nahversorgungsladen „um die Ecke“, zur Schule oder zur Freizeiteinrichtung verlängert sich. Die Stadt Oldenburg strebt mit ihrem Stadtentwicklungsprogramm 2025 (STEP 2025) an, dass die Verbundenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren Stadtteilen erhöht werden soll. Der Schlüssel dafür sind neue urbane Qualitäten, die Ergänzung der Versorgungsfunktion und die Erweiterung um kulturelle, kommunikative und soziale Angebote. Weiter verfolgt die Stadt Oldenburg das Ziel, verstärkt Stadtteile mit gut erreichbarer Versorgung auszubauen.</p> <p>b) Durch den Ausbau der Bestandsstrecke kommt es zu einer massiven Störung von Funktionseinheiten. Die Erreichbarkeit von Grundversorgungsläden würde für einen Großteil der trassennahen Bevölkerung beschnitten. Dadurch sinkt die Lebensqualität einer großen Anzahl von Stadtbewohnern im Bereich der Bestandsstrecke (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 95 f., 101 f.).</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. IV 1.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>6. Naherholung</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg versteht sich nach ihrem Konzept „Oldenburgs grüner (Wege-)Stern“ als Stadt im Grünen. Dabei wird die Wichtigkeit der Naherholung betont und ein Wegenetz von Grünachsen aus der Stadtmitte in die umgebenden, peripheren, grünen Landschaften vorgestellt. In diesem Kontext werden Grünflächen in Form von Parks, öffentlichen Plätzen, Straßengrün, Vorgärten, Äcker und Wiesen in die Erholungsnetze mit eingebaut und untereinander verbunden. Ein wesentliches Gestaltungselement des Naherholungskonzepts der Stadt ist das sogenannte 5-Minuten-Grün, also Grünflächen in unmittelbarer Nähe zum Wohnumfeld (zum Erholungskonzept der Stadt vgl. ausführlich Anlage 3, S. 107 ff.). Neben den Grün und Freiflächen im Innenstadtbereich sind auch Gewässer in Form von Seen und Teichen sowie Flüssen und Kanälen bedeutsam. Ebenso sind die öffentlichen Spiel und Bolzplätze für die Erholung von großer Bedeutung.</p>	<p>Die Hinweise zum Konzept werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>b) Durch den Ausbau der Bestandstrecke wird es zu massiven Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen in der Stadt entlang der Bestandstrecke durch Lärm, eine schlechtere Erreichbarkeit wegen zusätzlicher Schrankenschließzeiten und Störungen von Blickachsen kommen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, Karte 5.1). Die stadtteilbezogene Erholung ist vor allem in Form größeren Grün und Freiflächen im dicht besiedelten Stadtgebiet mit einer hohen Erholungsvielfalt vorzufinden. Im nördlichen Stadtgebiet ist eine hohe Beeinträchtigung der wertvollen Naherholungsflächen durch den Ausbau der Bestandstrecke zu verzeichnen. Für die Naherholung wertvolle Kleinflächen mit Spielmöglichkeiten werden stark beeinträchtigt. Ebenso verlieren stadtteilbezogene Erholungsflächen im näheren Umfeld der Trasse zunehmend an Aufenthalts und Erholungsqualität, selbst wenn es dort bereits Vorbelastungen gibt.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin bestreitet nicht, dass es durch das Ausbauvorhaben zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion kommt. Das vom Einwender angeführte Gutachten von Thalen Consult GmbH stellt aber nicht nur die zu erwartenden Auswirkungen an der Bestandsstrecke dar, sondern auch die der Umfahrungsstrecke (vgl. Thalen Consult GmbH; Anlage 3, Karte 5.2). Wie auf den ersten Blick ersichtlich ist, werden durch die Umfahungstrasse sehr viel größere Flächen mit Erholungsfunktion beeinträchtigt als beim Ausbau der Bestandstrasse. Während entlang der Bestandstrasse aber v.a. stadtteilbezogene Erholungsflächen betroffen sind, werden an der Umfahung mehr städtische Erholungsflächen beeinträchtigt. Der Unterschied in der Flächenbetroffenheit ist jedoch so gravierend, dass die Bestandstrasse selbst im Falle einer höheren Wichtung der stadtteilbezogenen Erholung ungünstiger abschneidet.</p> <p>Eine Beeinträchtigung von Erholungsflächen durch Störung von Blickachsen wäre maximal bei unmittelbar an Eisenbahnüberführungen sowie bedingt an Bahnübergängen liegenden Erholungsflächen anzunehmen. In den übrigen Streckenabschnitten berücksichtigt der Einwender die vorhandenen, blickmindernden Gehölzbestände sowie die vorgesehene Begrünung der Schallschutzwände nicht. Betroffen sein könnten daher lediglich der Westrand des neuen Friedhofes sowie bedingt die nordwestlichste Ecke des Großen Bürgerbuschs. Für die als Grünfläche dargestellte Fläche am Regenrückhaltebecken am BÜ "Am Strehl" sind die Auswirkungen auf die Sichtbeziehung aber hingegen eher gering.</p> <p>Zur Erreichbarkeit siehe Erwiderng zu 2. B. IV 1.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>7. Denkmale</p>	
<p>a) Im Bereich der Bestandsstrecke liegen 97 Baudenkmale. Davon werden beim Ausbau der Bestandstrecke 44 auf mittlerem und 15 auf hohem Niveau beeinträchtigt (vgl. auch Anhang A2 zur Anlage 3). Die Beeinträchtigung wird hauptsächlich durch die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten vorgerufen.</p> <p>Weitere Beeinträchtigungen entstehen durch die veränderte Gesamtwirkung des Denkmals wegen der Überformung auf der Grundlage von baulichen Maßnahmen. Ein mittleres Beeinträchtigungsniveau ergibt sich z.B. am Gebäude Würzburger Straße 31. Durch die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten werden die Sichtbeziehungen zu diesem Denkmal beeinträchtigt und das Gesamtbild gestört.</p>	<p>Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf denkmalgeschützte Gebäude ist rechtlich auf folgenden Rahmen hinzuweisen: Die Interessen des Denkmalschutzes sind in der Planfeststellung nach § 18 AEG in die Abwägung einzustellen. Ein Optimierungsgebot dergestalt, dass die Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen grundsätzlich Vorrang genießen und nur in Ausnahmefällen überwunden werden können, gibt es nicht (vgl. die Rechtsprechung des OVG Lüneburg, Beschluss vom 28. Mai 2002, Az. 1 LA 2929/01, juris, Rn. 8, zur Bauleitplanung, die auf die Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Belange in der Fachplanung nach § 18 AEG ohne Weiteres übertragbar ist). Unabhängig hiervon beschränkt die Planung die Eingriffe in denkmalgeschützte Objekte auf das unvermeidliche Mindestmaß (Herstellung von Schallschutzwänden und Oberleitungsmasten).</p> <p>Die Wirkung auf die Nachbarschaft und damit auch auf denkmalgeschützte Gebäude minimiert die Vorhabenträgerin durch Begrünungsmaßnahmen. Damit wird die Planung selbst dem strengen Maßstab des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG gerecht. Die sehr weit gehende Kommentierung zum Niedersächsischen Recht folgert aus dem „zwingenden Verlangen“ im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG, dass der Eingriff in das denkmalgeschützte Objekt „auf das unvermeidliche Mindestmaß zu beschränken“ ist (Wiechert, in: Schmaltz/Wiechert, Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz, 2. Auflage 2011, § 7 Rn. 10).</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen. Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzunehmen, wenn sie aus überwiegendem öffentlichem Interesse zwingend geboten sind (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 25. Juni 1986, Az. 6 A 129/84, BRS 46 Nr. 157). Bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten liegt ein überwiegendes öffentliches Interesse vor.</p> <p>Letztlich weiß die Rechtsprechung um den Konflikt zwischen Schallschutzwänden und Denkmalschutz, gewährt den Infrastrukturvorhaben aus den vorgenannten Gründen regelmäßig den Vorrang, vgl. zuletzt OVG Lüneburg, Urteil vom 15. April 2011, Az. 1 KN 356/07, juris, Rn. 158. Auch dies wird die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen haben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist bereit, in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg die Lärmschutzwände sowie die neuen Oberleitungsmasten mit äußerster Sorgfalt zu gestalten, um optische Eingriffe auf ein notwendiges Mindestmaß zu minimieren. In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind wie erwähnt bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild vorgesehen. In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Durch eine ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände wird der Denkmalcharakter der Gebäude weitgehend ebenfalls erhalten bleiben können.</p> <p>In der Sache ist auf Folgendes hinzuweisen: In der Bestandsstrecke liegen 100 Baudenkmale (Quelle: s. Anhang 2 des Gutachtens Seite 129 - 132), die im Gutachten von Thalén Consult in drei Kategorien bezüglich möglicher Ein-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>schränkungen des Umgebungsschutzes der Baudenkmale eingeteilt wurden: keine bis geringe Beeinträchtigung, mittlere Beeinträchtigung und hohe Beeinträchtigung. Als beeinträchtigend wirkend auf die Umgebung der Denkmale wurden die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten in den drei Kategorien untersucht.</p> <p>Anlagen in der Umgebung von Baudenkmalen sind Anlagen, die sich auf das Erscheinungsbild eines Baudenkmal, einerlei ob Einzeldenkmal oder Ensemble im Sinne des § 3 Abs. 3 NDSchG auswirken können. Das sind besonders die unmittelbar benachbarten Anlagen, aber auch alle sonstigen Objekte, die an den Punkten, von denen man wesentliche Teile des Baudenkmal wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin stellt fest, dass die geplanten Lärmschutzwände an der Brüderstraße Ecke Ziegelhofstraße im Stadtzentrum beginnen sollen. Die vorhandenen Oberleitungsmasten bleiben auf dem ersten Teilstück bis ca. zur Würzburger Straße 25 bestehen (Bestandsschutz). Erst ab Würzburger Straße 27 werden neue Standorte für Oberleitungsmasten vorgesehen.</p> <p>Des Weiteren werden im Gutachten von Thalen Consult Beeinträchtigungen für Baudenkmale am Pferdemarkt dargestellt, die außerhalb der vorgesehenen Schallschutzwände liegen. Da die Strecke 1520 nach Bad Zwischenahn bereits seit Jahren elektrifiziert ist, ergeben sich dort keine Beeinträchtigungen auf mittlerem oder gar hohem Niveau. Ähnliches gilt für mehrere Gebäude mit von den Gutachtern eingeschätzter mittlerer Beeinträchtigung im Haareneschviertel (Oberleitungsmaste bereits vorhanden, Wand wird begrünt) und in "zweiter Reihe" (z.B. Würzburger Straße 6 - 12), bei denen vom öffentlichen Straßenraum praktisch keine gleichzeitige Wahrnehmung von Schallschutzwand und Baudenkmal möglich ist. Insofern sind nach Ansicht der Vorhabenträgerin weniger Baudenkmale betroffen als die Thalen Consult GmbH einschätzt. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin die Auswertung der optischen Beeinträchtigungen von Thalen Consult (vgl. S. 129-132 im Anhang A2 Denkmalschutz der Stellungnahme der Stadt Oldenburg) auf Plausibilität geprüft.</p> <p>Im Ergebnis (siehe Anhang 6) ist die Vorhabenträgerin der Auffassung, dass von den 100 aufgeführten Baudenkmalen, die im Bereich der Bestandsstrecke liegen, 11 Baudenkmale eine hohe Beeinträchtigung, 8 eine mittlere und 81 keine optischen Beeinträchtigungen erfahren. Auf der Seite 82 im Thalen Gutachten wird zur Umgehungstrasse festgestellt, dass von 36 trassennahen Gebäudedenkmalen 60 % keine oder eine geringe optischen Beeinträchtigungen, 30% eine mittlere und 10 % eine hohe Beeinträchtigung erfahren. Die Relationen der Beeinträchtigungen sind also in etwa gleich.</p>
<p>b) Eine hohe Beeinträchtigung ergibt sich z.B. beim Wohnhaus Brüderstraße 4. Dieses denkmalgeschützte Wohnhaus wird durch die Lärmschutzwände fast gänzlich überformt. Obwohl es bereits Vorbelastungen durch die bestehenden Oberleitungsmasten und das Brückenbauwerk Am Pferdemarkt gibt, wirken auch die neu geplanten Maßnahmen als massiver Eingriff in das Denkmal.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin teilt die Auffassung, dass für das genannte Wohnhaus eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes bereits besteht und durch die Errichtung der Lärmschutzwand künftig verstärkt wird. Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen.</p> <p>Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzunehmen, wenn sie aus überwiegendem öffentlichem Interesse zwingend geboten sind (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 25. Juni 1986, Az. 6 A 129/84, BRS 46 Nr. 157). Bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten liegt ein solches überwiegendes öffentliches Interesse vor.</p> <p>Dabei wird auch für ausgewählte Streckenabschnitte die Verwendung von einzelnen transparenten Lärmschutzwand-Elementen - insbesondere unter akustischen Aspekten (Schallreflektion) - geprüft.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>c) Die Errichtung von Lärmschutzwänden wirkt gerade in den kleinteiligen Stadtstrukturen des Haareneschoder Ziegelhofviertels mit seiner typischen Bebauung durch die ortsbildprägenden Stadthäuser (Oldenburger „Hundehütten“) und den innerstädtischen Gärten mit alten Baum und Gehölzbestand wie ein Fremdkörper. Die modernen technischen Lärmschutzelemente aus Aluminium stehen gestalterisch in eklatantem Widerspruch zu der historischen Bebauung der Gründerzeit. Die von § 8 NDSchG geschützte Ausstrahlungswirkung der Denkmale wird massiv gestört.</p> <p>Insbesondere in der erhöhten Dammlage wirken die Lärmschutzwände wie eine Barriere und zerschneiden das Quartier. Blickbeziehungen auf Gebäudeensembles werden verstellt und gehen verloren. Nach Errichtung der Lärmschutzwände dominieren diese das Stadtbild. Der dadurch eintretende Verlust des Denkmalcharakters der Gebäude ist nicht zu kompensieren und kann deshalb aus Sicht des Denkmalschutzes nicht akzeptiert werden.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. II 8a.</p>
<p>Denkmalschutzrechtliche Bedenken ergeben sich auch bei Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Bauliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes stellen in der Regel einen nicht unerheblichen Eingriff dar und führen zu einer Veränderung des Baudenkmals. Historische Bausubstanz geht unwiederbringlich verloren (vgl. dazu Stadt Oldenburg, Stellungnahme Denkmalschutz, Anlage 5).</p>	<p>Die denkmalschutzrechtliche Problematik von Maßnahmen des passiven Schallschutzes ist der Vorhabenträgerin bekannt. Deshalb bedarf es der sorgsamten Abwägung zwischen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes, welche die Vorhabenträgerin im gebotenen Maß vorgenommen hat.</p>
<p>Schließlich enthalten die Planfeststellungsunterlagen keine näheren Ausführungen zu den Auswirkungen von Erschütterungen während der Bauzeit. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die als Denkmale geschützten Gebäude zum Teil eine einfache Gründung aufweisen. Die Standsicherheit der zum Teil sehr alten Gebäude ist nicht mit der Standsicherheit von modernen Gebäuden vergleichbar.</p> <p>Die mit den Baumaßnahmen verbundenen Erschütterungen können damit zu dem unwiederbringlichen Verlust von historischer Bausubstanz führen. In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Einschätzungen zu den baubedingten Auswirkungen auf Denkmale sowie eine Darstellung der gebotenen Schutzmaßnahmen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin wird an Gebäuden, die in der Nähe der Bahnbaustelle gelegen sind, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchführen, in dem der Ausgangszustand dokumentiert wird. In diesem Zuge werden auch Schutzmaßnahmen geprüft. Zu den Schutzmaßnahmen kann u.a. gehören, dass z.B. bei Rammarbeiten für Oberleitungsmaste baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Etwaige Abweichungen des Gebäudes vom Ausgangszustand werden nach Abschluss der Baumaßnahme ermittelt. Sofern Schäden durch die Baumaßnahmen verursacht wurden, wird die Vorhabenträgerin die Kosten für deren Beseitigung tragen.</p>
<p>8. Landschaftsbild</p>	
<p>a) Neben der Beeinträchtigung der stadtbildprägenden Grünbereiche ist auch das Landschaftsbild durch den Ausbau erheblich betroffen (vgl. dazu ausführlich Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 45 ff. mit Karte Nr. 1.2.1).</p>	<p>Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sie gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet ist, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen.</p> <p>In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind jedoch bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild u.a. durch eine Begrünung der Schallschutzwände und soweit möglich Wiederherstellung des Gehölzbestandes vorgesehen.</p> <p>In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu besprechen.</p>
<p>b) Im Bereich Ofenerdiek/ Alexandersfeld ist in Bezug auf die Ausbaumaßnahmen vor allem mit Sichtbeeinträchtigungen durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen. Das Bild einer lockeren Wohnbebauung mit rückwärtigen Gärten wird durch die Lärmschutzmaßnahmen deutlich verändert.</p>	<p>Die Bahntrasse ist im Bereich Ofenerdiek/ Alexandersfeld in weiten Teilen beidseitig von Gehölzen begleitet. Die Gehölze in den rückwärtigen Gärten bleiben weitestgehend erhalten, genauso wie vorhandene begrünte Lärmschutzwälle. Zudem ist eine Begrünung der Lärmschutzwände vorgesehen. Weitere gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP, siehe Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage) vorgesehene Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf das Ortsbild sind die Wiederbegrünung bauzeitlich genutzter Flächen. Insgesamt ist die Vorhabenträgerin daher der Auffassung, dass die Lärmschutzwände zumeist nur in den ersten Jahren wahrnehmbar sein werden und hier in der Regel nicht von einer dauerhaften deutlichen Veränderung des Stadtbildes gesprochen werden kann. Dass es grund-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>sätzlich zu Änderungen, vor allem im Nahbereich der gut einsehbaren Bahnübergänge sowie in den Bereichen südlich des Großmarktes und des Bahndamms nördlich des Bahnübergangs „Am Strehl“ kommen wird, wird seitens der Vorhabenträgerin nicht bestritten.</p>
<p>c) Im Bereich Dietrichsfeld/ Bürgerfelde wirken sich vor allem die Veränderungen in Bezug auf die Erholungsfunktion und die Raumgestaltung der flächenhaften Grünbereiche aus. Zudem kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen durch die Lärmschutzmaßnahmen und den Ausbau der Trasse im Nahbereich der Straßen-Trassen-Kreuzungen. Die bauliche Veränderung im Bereich der Alexanderstraße setzt eine ansteigende bzw. abfallende Dammlage der Trasse voraus, die wiederum erhebliche Veränderungen mit sich bringt.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin teilt die Auffassung, dass es insbesondere im Bereich der Alexanderstraße durch den neuen Bahndamm und das neue Überführungsbauwerk zu Veränderungen der Erholungsfunktion und des Ortsbildes kommen wird. Zumindest im Bereich des von der Stadt gewünschten Bauwerks sind Begrünungsmaßnahmen vor und an der Lärmschutzwand kaum möglich, sodass in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg andere Gestaltungsmaßnahmen entwickelt werden müssen.</p> <p>Die in Teilen erforderliche Beseitigung der bahnbegleitenden Gehölzbestände wurde im Rahmen der Planung so weit wie möglich minimiert. Aufgrund der nur begrenzten Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet von Oldenburg und planerischen Zwängen, im Trassennahbereich das bauzeitliche Umfahrgleis zu errichten und Baustelleneinrichtungsflächen verfügbar zu haben, ist dies aber nicht gänzlich vermeidbar. Durch Biotopschutz und eine weitgehende Wiederbepflanzung der betroffenen Flächen werden die im LBP entsprechend bilanzierten Eingriffe aber weiter vermindert bzw. werden gemäß der gesetzlichen Anforderungen ausgeglichen. Aber auch in Dietrichsfeld/Bürgerfelde gilt, dass Gehölze in den rückwärtigen Gärten sowie im Gutspark Dietrichsfeld weitestgehend erhalten bleiben.</p> <p>Sichtbeziehungen existieren vornehmlich an den Bahnübergängen. Diese werden auch weiterhin erhalten, auch durch die Blickachsen, die unter der neuen Eisenbahnbrücke an der Alexanderstraße ermöglicht werden. Entlang der übrigen Strecke ist aufgrund der Bebauung und dem Gehölzbewuchs der Gärten bzw. der vorgesehenen Begrünung nur von einer eingeschränkten Wahrnehmung der Lärmschutzwände auszugehen.</p>
<p>d) Im Bereich Ziegelhof ergeben sich vor allem Einschränkungen der Sichtbereiche und der Sichtbarkeiten. Dies bezieht sich sowohl auf die privaten Bereiche als auch auf die Straßenunterführungen an den Kreuzungsbereichen und die Beziehungen zu den Landschaftsschutzgebieten.</p>	<p>Durch die Hochlage der Bahnstrecke werden im Ziegelhofviertel in der Tat optische Beeinträchtigungen durch die auf dem Bahndamm zu errichtenden Lärmschutzwände hervorgerufen. Bis auf die kurzen Abschnitte an den vorhandenen Eisenbahnüberführungen Ziegelhofstraße, Elsässer Straße und Melkbrink können die Wände durchaus gut begrünt werden, soweit es die geplanten Böschungsbefestigungen zulassen. Bis auf wenige Ausnahmen bleiben auch hier zumindest die Gehölze auf den Gartengrundstücken weitestgehend erhalten. An den genannten Brücken können andere Gestaltungsmaßnahmen greifen, insbesondere um die Sichtachse am Melkbrink zur Auferstehungskirche am Neuen Friedhof teilweise zu erhalten.</p>
<p>e) Im Bereich Haarenesch werden durch den Ausbau der Bestandsstrecke typische Elemente des historisch geprägten Bereichs beeinträchtigt. Die raumwirksamen Charakteristika verlieren ihren typischen Charme.</p>	<p>Das Haareneschviertel ist nur durch die Lärmschutzwand an der Strecke 1520 (in Richtung Bad Zwischenahn) betroffen. An dieser Strecke stehen bereits Oberleitungsmaste, zudem ist eine Begrünung der Schallschutzwände vorgesehen. Auch bleibt der trassennahe Gehölzbestand größtenteils erhalten. Daher teilt die Vorhabenträgerin die Bedenken des Einwenders in Bezug auf den Verlust der raumwirksamen Charakteristika nicht.</p>
<p>f) Ab dem Bereich des Pferdemarktes wird das Ausbauvorhaben noch zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Neben der zusätzlichen Belastung der Huntebrücke durch längere Schließzeiten würden sich erhöhte Lärmimmissionen im Bereich Drielake, Neuenwege und Osternburg ergeben.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass im Rahmen des für die Strecke 1522 derzeit durchgeführten Planfeststellungsverfahrens kein Schallschutz an der Strecke 1500 in Osternburg vorgesehen ist. Es wird jedoch auf Folgendes hingewiesen:</p> <p>Der Bund hat die Strecke 1500 Oldenburg – Bremen in sein Lärmsanierungsprogramm aufgenommen. So wurden für die Vorhaben „Lärmsanierung Delmenhorst“ und „Lärmsanierung Ganderkesee“ zum Großteil bereits umgesetzt. Die „Lärmsanierung Hude“ (einschließlich Wüstring)“ soll ab 2016 realisiert werden. Das Planfeststellungsverfahren zum Projekt Lärmsa-</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwidern der Vorhabenträgerin
	<p>nierung in „Oldenburg-Ost“ wird voraussichtlich 2016 beantragt. Daher ist in auch diesem Abschnitt zeitnah eine Lärmsanierung in Form von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen zu erwarten.</p> <p>Zu den Schließzeiten der Huntebrücke siehe Erwidern zu 2. B. II 10.</p>
<p>g) Weitere landschaftsbezogene Beeinträchtigungen gibt es bei Landschaftsschutzgebieten (Anlage 3, S. 49 ff.) und Naturdenkmälern (Anlage 3, S. 51 f.) sowie geschützten Landschaftsbestandteilen (Anlage 3, S. 52 f.).</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Entsprechende Auswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen auch thematisiert.</p>
<p>9. Planungsabsichten</p>	
<p>Der Ausbau der Bestandstrecke beeinträchtigt auch die Planungsabsichten der Stadt Oldenburg. Betroffen ist insbesondere die Wohnbauentwicklung Osternburg/Sandweg (vgl. dazu Anlage 3, S. 116 ff.). In diesem Bereich ist im Gebiet zwischen dem Hemmelsbäcker Kanal und der BAB A 28 eine Erweiterung und Verdichtung der Wohnbauflächen geplant. Diese Flächen werden durch die zusätzlichen Lärmbelastungen des Vorhabens auf Grundlage ihrer räumlichen Nähe zur Trasse Oldenburg-Bremen betroffen sein.</p>	<p>Das Gebiet Osternburg/Sandweg/Hemmelsbäcker Kanal ist vom in Rede stehenden Vorhaben nicht betroffen. Im Übrigen weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Stadt Oldenburg in Ansehung der seit fast 150 Jahren vorhandenen Bahnlinie planen muss und daher verpflichtet ist, ihre Planungen auf die gegebene Situation abzustimmen und daraus entstehende Beeinträchtigungen in ihre Vorstellungen einzubeziehen (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 30. September 1993, Az. 7 A 14.93, juris, Rn. 44 mit Verweis auf Urteil vom 1. Juli 1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7, 10 f.).</p> <p>Zur beabsichtigten Lärmsanierung in Osternburg siehe Erwidern zu 2. B. II 8f.</p>
<p>10. Eigenbetrieb Hafen</p>	
<p>a) Wie bereits oben (III. 2.) näher dargelegt, kann der zusätzliche Güterverkehr aus dem PFA 1 nur abgefahren werden, wenn die Schließzeiten der Huntebrücke deutlich verlängert werden. Das bisherige Brückenregime mit einer Brückenöffnung von ca. zehn Minuten je Stunde kann nicht mehr eingehalten werden. Zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr wird es voraussichtlich keine Brückenöffnung möglich sein. Die Situation wird sich noch weiter verschärfen, wenn der Güterzugverkehr abweichend von den fehlerhaften Prognosen noch zusätzlich steigt.</p> <p>Insoweit sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig, die Beeinträchtigung des Hafens wird nicht untersucht.</p> <p>b) Der Hafen ist ein Eigenbetrieb der Stadt Oldenburg. Er liegt im Schnittpunkt der Seewasserstraße Hunte und der Binnenwasserstraße Küstenkanal. Mit einem jährlichen Umschlag von durchschnittlich 1,2 Mio. t gehört der Oldenburger Hafen zu den umschlagstärksten Binnenhäfen Niedersachsens (vgl. zum Folgenden die Stellungnahme des Eigenbetriebs Hafen, Anlage 2).</p> <p>Die beabsichtigte Verkürzung der Brückenöffnungszeiten würde den Hafen Oldenburg und die Umschlagbetriebe in unzumutbarer Weise belasten. Aus Fahrtrichtung Ems werden künftig alle Hafenbereiche mit gewerblichem Umschlag stromabwärts hinter der Eisenbahnbrücke liegen. Diese Schiffe müssten unzumutbar lange auf eine Brückenöffnung warten. Erreichen sie das Hafengebiet am Nachmittag, wäre der Löschvorgang am gleichen Tag nicht mehr möglich oder er könnte nicht mehr beendet werden. Dieser Zeitverlust führt zu zusätzlichen Kosten und schadet der Attraktivität des Oldenburger Hafens. Es sind Verlagerungen an andere Hafenstandorte zu erwarten.</p> <p>Solange eine neue Wendestelle nicht fertig gestellt ist, müssen auch alle Schiffe, die aus Richtung der Weser kommen, die Eisenbahnbrücke durchfahren, um im Bereich der Einmündung des Küstenkanals zu wenden. Das gleiche gilt für die den Hafen Oldenburg anlaufenden Seeschiffe. Auch im Verkehr von und zur Weser wird es somit zu Beeinträchtigungen kommen.</p> <p>Wird die Brücke länger nicht geöffnet, entsteht zudem eine Rückstauproblematik. Binnenschiffe sowie</p>	<p>Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin findet für Schiffe aus Richtung Elsfleth der hauptsächliche Hafenumschlag östlich der Huntebrücke statt, sodass nur ein geringer Anteil der Berufsschifffahrt, die den Hafen in Oldenburg bedient, von den Öffnungszeiten der Huntebrücke betroffen ist. Nach Fertigstellung des ab 2016 geplanten Baus des Wendbeckens östlich der Huntebrücke ist eine Verringerung von Brückenöffnungen der Eisenbahnklappbrücke zu erwarten. Das Wendbecken wird nach derzeitigem Kenntnisstand deutlich vor der hier zum Antrag gestellten Baumaßnahmen fertiggestellt sein, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Situation für die Berufsschifffahrt sich schon vorzeitig deutlich verbessert.</p> <p>Nicht in Abrede stellt die Vorhabenträgerin, dass die Öffnungszeiten der Huntebrücke zum einen für die Freizeitschifffahrt und zum anderen auch für die Berufsschifffahrt auf der Verbindung Hunte - Küstenkanal relevant sind.</p> <p>Nach den Aufzeichnungen des Wasserschiffahrtsamtes der Jahre 2003 bis 2013 für die Berufsschiffahrten im Bereich der Oldenburger Schleuse westlich der Huntebrücke sind die Zahlen stetig rückläufig, sodass auch aus diesem Grund nicht von einer Verschlechterung der Situation ausgegangen werden kann.</p> <p>Für die Freizeitschifffahrt sind nach den Aufzeichnungen dagegen keine generellen Tendenzen zu erkennen.</p> <p>Um eine genauere Einschätzung der Auswirkungen einer möglichen Reduzierung der Öffnungszeiten der Huntebrücke auf die Schifffahrt zu erhalten, wurden die erfassten Daten des Jahres 2014 des Brückenpersonals zu den tatsächlich durchgeführten Öffnungen und der passierenden Schiffe ausgewertet.</p> <p>Hierbei zeigt sich, dass über das Jahr verteilt die meisten Brückendurchfahrten zwischen 8:00 Uhr und 11:00 Uhr stattfinden, wobei die stündlichen Spitzenwerte zwischen 21 Durchfahrten im Januar und 37 im Mai liegen. In den meisten Monaten reduziert sich die Spitzenzeit auf</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Sportboote müssten vor der Brücke warten. Der Rückstau stört den Hafenbetrieb und die Umschlagbetriebe in den Bereichen Kaje Dalbenstraße und Nordkaje.</p> <p>Durch längere Schließzeiten wird auch der durchgehende Schiffsverkehr auf der Bundeswasserstraße Hunte-Küstenkanal durch Zeitverlust und zusätzliche Kosten belastet. Die Bundeswasserstraße wird jährlich von ca. 4.000 Einheiten der Berufsschifffahrt und zusätzlich von ca. 500 bis 600 Sport- und Freizeitschiffen befahren, die alle auf Brückenöffnungen angewiesen sind. Eine Verschlechterung der Durchgangsbedingungen auf der Bundeswasserstraße hätte auch Auswirkungen auf die Anzahl der Schiffe und damit auf die Bedeutung dieser Wasserstraße. Eine abnehmende Bedeutung der Wasserstraße kann langfristig dazu führen, dass die laufende Unterhaltung reduziert und ein weiterer Ausbau der Wasserstraße ausbleibt (Kategorisierung der Bundeswasserstraße).</p> <p>Eine Blockade des stark frequentierten Hafens täglich über mehrere Stunden ist nicht akzeptabel. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Güter, die per Schiff transportiert werden, pünktlich („just in time“) angeliefert werden müssen. Dies gilt insbesondere für Baustoffe, die ca. 36 % des Gesamtumschlags im Oldenburger Hafen ausmachen.</p> <p>Der Oldenburger Hafen wird durch das Vorhaben unzumutbar belastet.</p>	<p>eine Stunde innerhalb des genannten Zeitkorridors, in den meisten Fällen ist das Aufkommen direkt vorher bzw. direkt nachher deutlich geringer.</p> <p>Insgesamt werden am Tag im Schnitt 10 Öffnungszeiten genutzt, wobei in den überwiegenden Fällen 1-3 Schiffe die Brücke passiert haben.</p> <p>In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die angebotenen 23 Öffnungszeiten/24 h zu keiner Zeit in vollem Umfang genutzt wurden. Insofern entsteht aus Sicht der Vorhabenträgerin durch das vermehrte Zugaufkommen auf der Bestandsstrecke keine unzumutbare Belastung des Hafenbetriebs. Dabei verkennt die Vorhabenträgerin nicht, dass die Huntebrücke künftig geringere Öffnungszeiten aufweisen wird als im heutigen Zustand. Angesichts des dargestellten Auslastungsgrades ist die damit einhergehende Einschränkung aber nicht erheblich.</p>
<p>III. Lärminderungsplanung</p>	
<p>1. Rechtsgrundlagen</p>	
<p>Um die Belastung durch Umgebungslärm europaweit einheitlich zu erfassen, hat die EU am 25.06.2002 die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Danach soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von strategischen Lärmkarten ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß der Geräuschbelastung informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen in Form von Aktionsplänen auszuarbeiten, um schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen und sie zu mindern. Die Umsetzung der Richtlinie ist im Jahr 2005 durch eine entsprechende Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes erfolgt (§§ 47a ff. BImSchG). Die nationalen Berechnungsverfahren wurden an die Erfordernisse der Anhänge der Richtlinie angepasst. Die „vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ vom 10.05.2006 wurden im Bundesanzeiger vom 17.08.2006 bekannt gemacht.</p> <p>2. Umsetzung durch die Stadt Oldenburg</p> <p>Die Stadt Oldenburg ist verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Einen entsprechenden Beschluss hat der Rat gefasst.</p> <p>Die Stadt Oldenburg kann derzeit ihre gesetzliche Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung nicht erfüllen, weil das Eisenbahn-Bundesamt seiner Verpflichtung zur Lieferung der erforderlichen Daten nicht nachkommt (vgl. dazu §§ 47c Abs. 2a, 47d Abs. 2a BImSchG, § 3 Abs. 1 Nr. 1 34. BImSchV).</p> <p>Zwar liegt der Lärmaktionsplan bisher noch nicht vor, es ist aber absehbar, dass die Planungen der Stadt durch die Planungen der Vorhabenträgerin konterkariert werden. Eine wesentliche Maßnahme zur Minderung des Schienenlärms entlang der Bahntrasse durch Oldenburg ist die Forderung nach einer Bahnumfahrung. Anstelle einer Lärminderung kommt es durch die Planungen der Bahn zu einer drastischen Steigerung des Umgebungslärms in Oldenburg, die mit Mitteln der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht bewältigt werden kann.</p>	<p>Aus der Regelung der Lärminderungsplanung in den §§ 47a ff. BImSchG ergeben sich Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Durch welche Maßnahmen die zuständige Behörde die Ziele eines Lärmaktionsplanes verwirklicht, steht in ihrem Ermessen. Schon aufgrund dieses Ermessens der Behörde besteht kein unmittelbarer rechtlicher Zusammenhang zu einem Planfeststellungsbeschluss (Sächsisches OVG, Beschluss vom 25. Januar 2012, Az. 4 A 873/10, juris, Rn. 9).</p> <p>Lärmaktionspläne sind vorhabenunabhängige Pläne, die in Planfeststellungsverfahren lediglich zu berücksichtigen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen sind. Sie müssen nur dann als Abwägungsmaterial einbezogen werden, wenn der Lärmaktionsplan bereits aufgestellt wurde oder ein Planentwurf vorliegt (BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, juris, Rn. 48; Hessischer VGH, Urteil vom 17. Juni 2008, Az. 11 C 2089/07.T, juris, Rn. 183).</p> <p>Die §§ 47a ff. BImSchG begründen im Übrigen keine Schutzansprüche einzelner Immissionsbetroffener, etwa auf Anordnung von Schutzauflagen durch die Planfeststellungsbehörde (BVerwG, Urteil vom 14. April 2010, Az. 9 A 43.08, juris, Rn. 46; Urteil vom 10. Oktober 2012, Az. 9 A 20.11, juris, Rn.30). Ebenso wenig begründen die §§ 47a ff. BImSchG Pflichten für die Vorhabenträgerin. Für die Vorhabenträgerin besteht lediglich die Verpflichtung, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen aktiv und passiv wirkende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, soweit sie sich aus der 16. BImSchV und der 24. BImSchV ergeben. Dieser Vorgabe ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.</p> <p>Unabhängig davon hat das Eisenbahn-Bundesamt nach Kenntnis der Vorhabenträgerin die erforderlichen Daten für den Lärmaktionsplan mittlerweile zur Verfügung gestellt.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>IV. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen</p>	
<p>Das Vorhaben führt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen. Die Planung ist in zahlreichen Punkten unzulänglich:</p>	
<p>1. Verkehrsverhältnisse im Bereich der Bestandstrasse</p>	
<p>Entlang der Bestandstrasse gibt es auf Oldenburger Stadtgebiet fünf höhengleiche Bahnübergänge, mit zum Teil hoher Verkehrsbelastung. Die Fahrzeiten in den Stadtteilen an der Bestandstrasse sind durch Engpässe in Form der Bahnübergänge geprägt.</p>	
<p>Für einen funktionierenden Ablauf des Verkehrs sind die Sichtbeziehungen und die Einsehbarkeiten im Straßenraum von besonderer Bedeutung. Markante Merkmale (z.B. Kirchturmspitzen, hohe Gebäude, große Bäume) dienen der Orientierung und Identifikation. Lärmschutzwände stören die Einsehbarkeit für den Verkehr und sind potenzielle Gefahrenquellen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne aktiven Schallschutz - hier in Form von 3 bis 4 m hohen Lärmschutzwänden - in erforderlichem Maße nachzukommen. Niedrigere Lärmschutzwände würden eine größere Verlärmung von Gebäuden und Außenwohnbereichen (Gärten, Balkon usw.) zur Folge haben. In den Planfeststellungsunterlagen sind jedoch bereits Maßnahmen zur Begrünung der Bahntrasse und der Lärmschutzwände dargestellt, mit denen Beeinträchtigungen des Stadtbildes minimiert werden können.</p> <p>In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. stadtbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände - auch unter Aspekten des Denkmalschutzes - unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter zu optimieren.</p>
<p>Die Eisenbahntrassen Wilhelmshaven-Oldenburg im zentralen bis nördlichen Stadtgebiet und die Eisenbahntrasse Oldenburg-Osnabrück im südlichen Stadtgebiet werden von mehreren Buslinien der Verkehr- und Wasser GmbH Oldenburg (VWG) und der IMKEN Touristik gekreuzt.</p> <p>Die nördliche Bestandsstrecke wird von den Buslinien 323, 308, 303, 302 und der Nachtlinie N36 (einseitig) der VWG sowie der Buslinie 330 der IMKEN Touristik auf dem Bahnübergang Alexanderstraße zwischen den Haltestellen Feldstraße und Theodor-Pekol-Straße gekreuzt. Werktags zwischen 06:00 und 19:00 Uhr werden diese Buslinien jeweils in einem Takt von 15 Minuten bedient. Auf dem Bahnübergang Ofenerdiek am Bardieksweg zwischen den Haltestellen Zanderweg und Bahnhof Ofenerdiek überfährt die Linie 301 die Gleise im gleichen Takt. Außerdem überqueren die Nachtlinien N36 (nur eine Richtung) und N37 (nur eine Richtung) diesen Bahnübergang.</p> <p>Die Strecken südlich des Hauptbahnhofs und der Hunte werden von den Buslinien 302, 307, 316 und 317 gekreuzt. Zwischen den Haltestellen Schulstraße und Viktoriastraße überqueren die Buslinien 316 (werktags in 2-Stunden-Takt) und 317 (werktags im 30-Minuten-Takt) gleich zweimal die Bahntrasse. Im Bereich der Dragonerstraße bis Drielaake schneidet die Buslinie 307 im 15 bis 30 Minuten-Takt ebenfalls die Bahntrasse. Auf der Bremer Heerstraße überfährt die Buslinie 302 werktags alle 30 Minuten sowie die Nachtlinie N40 einseitig die Eisenbahnstrecke zwischen den Haltestellen Bahnhof Osternburg und Largauweg bzw. Stieglitzweg.</p> <p>Neben dem Kfz-Verkehr und dem ÖPNV spielt der Fahrradverkehr in Oldenburg eine wichtige Rolle. Der starke Radverkehr verfügt über eine lange Tradition und findet über alle Sozial- und Altersgruppen hinweg seine alltäglichen Nutzer. Diese spezielle Verkehrskultur prägt nicht nur das innerstädtische Verkehrsgeschehen, sondern das Erscheinungsbild der Stadt mit. Rund 43 % der Oldenburger Bürger benutzen das Rad als Verkehrsmittel. Demnach ist Oldenburg die Stadt mit dem höchsten Anteil an Radverkehrsteilnehmern in ganz Deutschland und Europa. Für diese Entwicklung sind auch die verbesserte</p>	<p>Zunächst sei angemerkt, dass der Bahnübergang (BÜ) Alexanderstraße durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt wird, so dass sich dort Bahn und Individualverkehr künftig nicht mehr behindern. Damit kann der Straßenverkehr ungestört von Schrankenschließungen zwischen den angrenzenden Stadtteilen verkehren. Das gilt auch für Einsatzfahrzeuge von Polizei und Rettungsdiensten.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat für vier BÜ im PFA 1 (Bürgerbusweg, Karuschenweg, Am Strehl, Neusüdender Straße) ein Gutachten erstellen lassen, das auf einer detaillierten Simulation der Verkehrsverhältnisse beruht. Dabei ist zunächst zu beachten, dass durch verschiedene technische Optimierungen die einzelnen Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden.</p> <p>Die Untersuchung beruht auf einer Betrachtung der so genannten Spitzenstunde, also jener Stunde des Tages, in der die meisten Kfz die Gleise queren. Dabei wurde angenommen, dass während dieser Spitzenstunde so viele Züge verkehren, wie bei Vollaustattung der Strecke möglich wären. Danach wird trotz der höheren Anzahl von Zügen im Vergleich zu heute die durchschnittliche "Verlustzeit" (entspricht der Summe der Fahrzeitverzögerungen für Kfz) während der betrachteten Stunde etwas geringer als heute sein. Keiner der Straßenverkehrsteilnehmer musste in der Simulation länger als eine Rotphase am Bahnübergang abwarten. Soweit sich Fahrzeuge aufgestaut hatten, lösten sich diese Pulks innerhalb kurzer Zeit nach der Öffnung der Schranken auf. Das Projekt wird also insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an mindestens fünf der BÜ führen.</p> <p>Für den BÜ "Am Stadtrand" hat die Vorhabenträgerin weitere Untersuchungen in Auftrag gegeben, so dass voraussichtlich im Oktober genauere Erkenntnisse vorliegen. Erste Ergebnisse lassen allerdings - analog zu den beschriebenen Auswirkungen an den übrigen BÜs - erwarten, dass sich Staus, die sich bei der Schließung des Bahnübergangs aufgebaut werden,</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Infrastruktur für Radfahrer, die Fahrradstraßen, brauchbare Abstellplätze sowie radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen ausschlaggebend. Nach dem Radwege-Netzplan der Stadt Oldenburg queren zwei Haupttrouten und eine Alternativroute die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven (vgl. dazu Anlage 3, Abb. 5.1). Kreuzungspunkte sind die Bahnübergänge „Am Strehl“, „Am Stadtrand“ und „Bürgerbuschweg“. Am stärksten frequentiert ist der Übergang „Am Stadtrand“ mit über 900 Radquerungen pro Tag. Am Bahnübergang „Am Strehl“ kreuzt ein regionaler Radwanderweg die Bahnstrecke.</p> <p>Sowohl für den Kfz-Verkehr, den Fahrradverkehr, den Fußgängerverkehr und den ÖPNV wird es durch das Ausbaurvorhaben zu gravierenden Beeinträchtigungen durch längere Warte- und Standzeiten kommen. Für den Fahrradverkehr ergeben sich zudem starke Gefährdungen an den geschlossenen Bahnschranken.</p>	<p>jeweils vor der nächsten Schließung vollständig abbauen werden.</p> <p>Für Fahrradfahrer und Fußgänger kommt es also aus Sicht der Vorhabenträgerin zwar je nach Zugverkehrsmenge zu häufigeren, aber nicht zu längeren Wartezeiten an den Bahnübergängen. Da sich beide Gruppen weiterhin - analog zu jedem ampelgeregelten Knotenpunkt in Oldenburg - unabhängig von wartenden Kfz bis an die Haltelinie bewegen und nach Öffnen der Schranken die Bahnstrecke ohne nennenswerte Verzögerung queren können, sind aus Sicht der Vorhabenträgerin die Beeinträchtigungen und das Gefährdungspotenzial nicht größer als beim heutigen Zustand der Bahnübergänge.</p> <p>Generell ist anzumerken, dass einige der Knotenpunkte, an denen Bahnübergänge liegen, allein durch ihre Funktion für den Straßen-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr so beschaffen sind, dass dort Wartezeiten entstehen. Für diese Wartezeiten ist nicht die Bahn ursächlich und diese Wartezeiten bestehen auch unbeschadet der Frage, wie der Bahnübergang gesteuert wird. Diese Verlustzeiten und ihre Beseitigung sind nicht Gegenstand des hier in Rede stehenden Verfahrens.</p> <p>Für Vorhaben wie das hier in Rede stehende gilt im Allgemeinen das so genannte Minimierungsgebot. Dieses Gebot besagt, dass Beeinträchtigungen und Eingriffe in die Belange Dritter nur so umfangreich sein sollen, wie sie zwingend notwendig sind. Die Vorhabenträgerin nimmt dieses Minimierungsgebot ernst und ist bemüht, die mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Dies bedeutet aber nicht, dass das Vorhaben vollkommen folgenlos bleibt.</p>
<p>2. BÜ Alexanderstraße</p>	
<p>Mit einer Verkehrsstärke von derzeit von ca. 21.000 Kfz/Tag und 3.300 Radfahrer/Tag weist der Bahnübergang Alexanderstraße die höchste Straßenbelastung der vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet von Oldenburg auf. Wegen der prognostizierten deutlichen Zunahme des Schienengüterverkehrs hat die Stadt Oldenburg die Vorhabenträgerin aufgefordert, den höhengleichen Übergang aufzuheben. Dies hat die Vorhabenträgerin zunächst abgelehnt. Mittlerweile besteht aber zwischen der Stadt Oldenburg als Baulastträger der Straße und der DB Netz AG als Baulastträger des Schienenverkehrs Einvernehmen darüber, dass dieser Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit im Sinne des § 3 Abs. 1 EKrG aufgehoben und eine höhenfreie Kreuzung geschaffen werden muss (vgl. zur Vorgeschichte im Einzelnen Stadt Oldenburg, Stellungnahme zu den Bahnübergängen, Anlage 7).</p> <p>Entsprechend den inhaltlichen Abstimmungen mit der Stadt ist im Planfeststellungsantrag vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht 3.2, 5.5.1, 5.5.8 sowie 5.12.7), den höhengleichen Bahnübergang durch Teilanhebung der Bahnrampe sowie Teilabsenkung der Straßengrampe mit Errichtung einer Eisenbahnüberführung zu beseitigen. Auch die Abwägung der Untervarianten (Erläuterungsbericht 3.2.4) entspricht den vorherigen Abstimmungen mit der Stadt Oldenburg.</p>	<p>Die Stadt Oldenburg gibt den Sachverhalt korrekt wieder.</p>
<p>3. BÜ Bürgerbuschweg</p>	
<p>a) Den Bahnübergang „Bürgerbuschweg“ queren ca. 7.500 Kfz, 600 Radfahrer sowie 90 Fußgänger täglich. Dieser Verkehr ist derzeit von ca. 62 Schrankenschließungen mit einer Schrankenschließzeit von 45 Minuten betroffen. Die durchschnittliche Schrankenschließzeit pro Stunde beträgt 2 Minuten. Durch das Ausbaurvorhaben wird sich die Zahl der Schrankenschließungen mehr als verdoppeln. Künftig sind 143 Schrankenschließungen pro Tag mit einer Schrankenschließzeit von 104 Minuten zu erwarten. Die durchschnittliche Schrankenschließzeit pro Stunde verdoppelt sich auf 4 Minuten (Anlage 3, Tabelle S. 90).</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat für vier BÜ im PFA 1 (Bürgerbuschweg, Karuschenweg, Am Strehl, Neusüdender Straße) ein Gutachten erstellen lassen, das auf einer detaillierten Simulation der Verkehrsverhältnisse beruht. Dabei ist zunächst zu beachten, dass durch verschiedene technische Optimierungen die einzelnen Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden.</p> <p>Die Untersuchung beruht auf einer Betrachtung der so genannten Spitzenstunde, also jener Stunde des Tages, in der die meisten Kfz die Gleise queren. Dabei wurde angenommen, dass</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwidern der Vorhabenträgerin
<p>b) Die Vorhabenträgerin hat - angestoßen durch planerische Überlegungen der Stadt Oldenburg - beim BÜ Bürgerbuschweg die Abstimmung mit der Stadt Oldenburg gesucht. Dabei wurde von der Stadt der Wunsch geäußert, beim Umbau des BÜ Bürgerbuschweg die Querschnittsaufteilung für einen späteren Ausbau der Straße Bürgerbuschweg mit zu berücksichtigen. Diese Anregung hat die Vorhabenträgerin aufgenommen, zahlreiche Forderungen der Stadt wurden aber nicht berücksichtigt (vgl. im Einzelnen Anlage 7, S. 7).</p> <p>c) Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen sind sowohl in der zeichnerischen Darstellung als auch inhaltlich teilweise unzureichend. Die Topographie ist zu lückenhaft, um die Auswirkungen der Planung zu beurteilen. Die Grenze zum naheliegenden Landschaftsschutzgebiet Großer Bürgerbusch sowie der maßgebliche Baumbestand ist nicht im notwendigen Maße eingetragen. Es fehlen Maßketten im Bereich des Bahnweges, Straßenachsen mit Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung von Übergangsbereichen sowie die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung.</p> <p>d) Die Planungen sind auch inhaltlich mangelhaft. Verkehrsteilnehmer können durch die vorgesehene stark trichterartige Ausbildung der Einmündung Bahnweg schlecht erkennen, dass im Begegnungsfall keine ausreichende Querschnittsbreite zur Verfügung steht. Die entwurfstechnische Ausbildung des Einmündungsbereiches muss so vorgenommen werden, dass die Fahrbahnränder möglichst im Bereich der Abstellflächen parallel geführt werden. Maßgebliche Bäume mit dazu gehörigen Kronentraufbereichen müssen im Einmündungsbereich des Bahnweges berücksichtigt werden, Abstimmungen mit der unteren Naturschutzbehörde sind erforderlich. Die Furt des Rad- und Gehweges ist im Einmündungsbereich Bahnweg wegen seiner polygonartigen Führung für Radfahrer abgehakt und wenig geläufig. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen.</p>	<p>während dieser Spitzenstunde so viele Züge verkehren, wie bei Vollaustattung der Strecke möglich wären. Danach wird trotz der höheren Anzahl von Zügen im Vergleich zu heute die durchschnittliche "Verlustzeit" (entspricht der Summe der Fahrzeitverzögerungen für Kfz) während der betrachteten Stunde etwas geringer als heute sein. Keiner der Straßenverkehrsteilnehmer musste in der Simulation länger als eine Rotphase am Bahnübergang abwarten. Soweit sich Fahrzeuge aufgestaut hatten, lösten sich diese Pulks innerhalb kurzer Zeit nach der Öffnung der Schranken auf. Das Projekt wird also insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an mindestens fünf der BÜ führen.</p> <p>Bezüglich der angesprochenen Planungsdetails weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an, um die verkehrlichen und gestalterischen Wünsche der Stadt mit den sicherheitstechnischen Erfordernissen der Bahnvorschriften in Einklang zu bringen.</p>
<p>4. BÜ Am Stadtrand</p>	
<p>a) Der BÜ Am Stadtrand ist nach dem BÜ Alexanderstraße einer der am stärksten belasteten Bahnübergänge entlang der Trasse Oldenburg Wilhelmshaven. Derzeit ist der Bahnübergang ca. 60-mal am Tag geschlossen und wird damit für über 140 Minuten unbefahrbar. 8.500 Kfz, knapp 1.000 Fahrradfahrer und 400 Fußgänger benutzen täglich diesen Übergang.</p> <p>Im Prognosefall 2025 wird sich die Zahl der Schrankenschließungen auf 140 mehr als verdoppeln. Die Schrankenschließzeiten werden pro Tag auf 327 Minuten ansteigen, pro Stunde ist mit Schrankenschließzeiten von mindestens 14 Minuten zu rechnen (vgl. Anlage 3, S. 90).</p> <p>b) Ebenso wie beim BÜ Alexanderstraße wurden problemorientierte Überlegungen der Vorhabenträgerin erst durch die Stadt Oldenburg angestoßen. Die Stadt hat eine Untersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH in Auftrag gegeben (Anlage 8).</p> <p>Nachdem die Ergebnisse der anschließenden Simulation sehr lange Rückstaulängen ergaben, wurden seitens der Vorhabenträgerin die eigenen Ansätze in Frage gestellt und eine Modifikation mit differenzierten Berechnungsansätzen gefordert. In einer späteren Endfassung der Simulation (Nachfolgeuntersuchung) vom 09.12.2011 (Anlage 9) ist darüber hinaus noch eine Sensitivitätsanalyse mit einer Grenzbeurteilung der Fahrzeiten und Rückstaulängen enthalten. Die Simulation kommt zu dem Ergebnis, dass es schon bei der seinerzeit mit der Deutschen Bahn AG abgestimmten prognostizierten stündlichen Zugbelastung am Bahnübergang mit zwei Personenzügen und vier Güterzügen zu sehr langen Wartezeiten am Bahnübergang kommt, alle während der Schrankenschließung aufgestauten und am Ende des Rückstaus gemessenen Fahrzeuge konnten den Bahnübergang aber noch deutlich vor der nächsten Schran-</p>	<p>Wie bereits im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlage ausgeführt, hat die Vorhabenträgerin im Vorfeld eine eigene verkehrstechnische Untersuchung zur Dimensionierung der Verkehrsanlage durchführen lassen, die auf den städtischen Verkehrsuntersuchungen aufbaute.</p> <p>Auf Basis der Erkenntnisse der Verkehrsuntersuchung, die der Stadt bereits zur Einsicht übergeben wurde, sowie unter Berücksichtigung der gängigen Richtlinien wurde der Bahnübergang im Abgleich der örtlichen Gegebenheiten und Randbedingungen umfassend überplant. Das Ergebnis fand Eingang in die Planfeststellungsunterlagen. Hier ist vor allem hervorzuheben, dass eine erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch Absetzen der Geh- und Radwege von der Fahrbahn erreicht wird. Somit wird durch die Neugestaltung des Bahnübergangs, wie sie in der hier zur Rede stehenden Planfeststellung vorgesehen ist, eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabläufe sowie der Sicherheitsaspekte für alle Verkehrsteilnehmer erreicht.</p> <p>Derzeit wird anhand der konstruktiven Hinweise der Stadt aus Anlage 7 die Planung in Teilbereichen optimiert. Zusätzlich strebt die Vorhabenträgerin eine weitere intensive Abstimmung mit der Stadt auch in den weiteren Planungsphasen an, um gemeinsam eine optimale, verkehrstechnisch sichere Lösung für den benannten Bahnübergang zu erzielen.</p> <p>Der von der Stadt Oldenburg beigefügte Bericht des Ing. Büros Brenner zum BÜ „Am Stadtrand“ aus dem Jahr 2012 (Anlage 9) kann zur Beurteilung der eingereichten Planung nicht</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>kenschließung passieren.</p> <p>Zur Abschätzung der Auswirkungen im Straßenverkehr erfolgte dann eine schrittweise Anhebung der stündlichen Zugbelastung um zwei Güterzüge. Mit zunehmender stündlicher Zuganzahl und Schrankenschließhäufigkeit ergab sich eine spürbare Erhöhung der Wartezeiten und der Rückstaulängen. Bereits bei acht stündlichen Zugquerungen wurde in einem Fall das Zumutbarkeitskriterium überschritten (= Verkehrsteilnehmer ist von zwei Schrankenschließungen betroffen).</p> <p>Bei zehn Schrankenschließungen pro Stunde muss mit einer sehr hohen Überschreitung der zumutbaren Wartezeiten gerechnet werden. Einige Verkehrsteilnehmer sind somit von mehr als einer Schrankenschließung betroffen.</p> <p>Auch bei weniger als zehn Zügen pro Stunde können die Grenzen der zumutbaren Wartezeiten im Nachmittags Spitzenverkehr erreicht werden.</p>	<p>herangezogen werden, weil er sich auf einen veralteten Planungsstand bezieht. Darüber hinaus sind die dort dargestellten Szenarien mit mehr als 4 Güterzügen pro Stunde und Richtung nicht realistisch, weil derartige Zugzahlen aufgrund der infrastrukturellen Ausrüstung der Strecke nicht gefahren werden können</p> <p>Um eine abschließende Bewertung der Verkehrsabläufe im Endzustand zu erhalten, hat die Vorhabenträgerin weitere Untersuchungen in Auftrag gegeben, so dass voraussichtlich im Oktober genauere Erkenntnisse vorliegen. Erste Ergebnisse lassen allerdings - analog zu den Auswirkungen an den übrigen BÜ - erwarten, dass sich Staus, die sich bei der Schließung des Bahnübergangs aufgebaut haben werden, jeweils vor der nächsten Schließung vollständig abbauen werden. Hierfür spricht auch, dass durch verschiedene technische Optimierungen die einzelnen Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden.</p>
<p>c) Beim BÜ Am Stadtrand sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig. Eine eigene Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Bahnübergangs ist den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt. Es ist unklar, welche konkreten Parameter bei den verkehrstechnischen Unterlagen zugrunde gelegt wurden (vgl. zur Kritik ausführlich Anlage 7, S. 3 f.). Da der BÜ Am Stadtrand mit seinem Umfeld zentral im Stadtteil Ofenerdiek liegt, muss genau untersucht werden, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtteils ergeben. Solche Untersuchungen fehlen, die Betrachtungen im Erläuterungsbericht beschränken sich auf einen Variantenvergleich hinsichtlich eines Wohnhauses sowie unverbindlichen, allgemeinen Beschreibungen. Negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek sind nicht dargestellt, obwohl sie erheblich sind. Die weitergehenden Planungsansätze, die in der Machbarkeitsstudie (Anlage 8) enthalten sind, werden nicht betrachtet.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin strebt an, im aktuellen Anhörungsverfahren weitere Gespräche mit der Stadt Oldenburg zur Optimierung der Bahnübergangsplanung zu führen. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an.</p>
<p>d) Die Planungen sind auch inhaltlich mangelhaft. Bleibt der Bahnübergang - wie in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen - höhengleich erhalten, würde die Lösung mit der größten Behinderung für den motorisierten Verkehr umgesetzt werden. Die Grenze der Leistungsfähigkeit wird wohl bereits durch den bis 2025 prognostizierten Verkehr erreicht. Diese Prognosegrundlage ist fehlerhaft, weil der Prognosehorizont zu kurz gewählt wurde und eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts, die bereits geplant wird, nicht einbezogen wurde. Bei einer weiteren Steigerung des Zugverkehrs wird die Grenze der Leistungsfähigkeit des Bahnüberganges sicher überschritten. Die damit einhergehenden Zerschneidungseffekte beeinträchtigen die Erschließung und die Erreichbarkeit der Geschäfte und Wohngebäude im Zentrum von Ofenerdiek unzumutbar stark.</p> <p>Im Hinblick auf den Bahnübergang Am Stadtrand sind die Planfeststellungslagen auch deshalb unzureichend, da weder Varianten zur Verbesserung des BÜ Am Stadtrand untersucht werden noch der notwendige Variantenvergleich erfolgt.</p> <p>e) Nach all dem wird die Stadt Oldenburg durch die Planungen der Vorhabenträgerin hinsichtlich des Bahnübergangs Am Stadtrand unzumutbar belastet. Die gewählte Lösung (Beibehaltung des BÜ) ist nicht zukunftsfähig. Auch die verschiedenen, in der Machbarkeitsstudie untersuchten Varianten einer Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges sind zum Teil mit erheblichen städtebaulichen Nachteilen verbunden.</p> <p>Eine dauerhafte Lösung ist nur die von der Stadt Oldenburg favorisierte Umfahrungstrasse, bei der der höhengleiche Bahnübergang entfallen würde.</p>	<p>Die Planung für eine Ausbaumaßnahme an Eisenbahnstrecken des Bundes umfasst ansonsten von seiner eigentlichen Aufgabenstellung her nicht die Aufhebung von Bahnübergängen (BÜ) und deren Ersatz z.B. durch ein Überführungsbauwerk. Wenn im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen der Straßenbaulastträger des kreuzenden Verkehrsweges eine Aufhebung für notwendig erachtet und hierüber ein grundsätzliches Einverständnis mit der Baulastträgerin des Schienenweges (Vorhabenträgerin) erzielt werden kann, so kann die Aufhebung eines Bahnüberganges in die Ausbauplanungen in Abstimmung mit dem Bund integriert werden.</p> <p>Unabhängig davon gab es darüber hinaus bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträger, den BÜ "Am Stadtrand" zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p> <p>Die Alternative "Umfahrungstrasse" lehnt die Vorhabenträgerin aufgrund der nicht vorhandenen Vorzugswürdigkeit ab.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>5. BÜ Karuschenweg</p> <p>a) Den BÜ Karuschenweg überqueren ca. 2.500 Kraftfahrzeuge, 680 Radfahrer und über 200 Fußgänger pro Tag. Der Bahnübergang ist von 60 Schrankenschließungen pro Tag betroffen, die Schrankenschließzeit innerhalb von 24 Stunden beträgt 156 Minuten. Beim für 2025 prognostizierten Bahnverkehr wird es täglich 140 Schrankenschließungen mit einer Gesamt-Schließzeit von 363 Minuten pro Tag geben. Pro Stunde ist mit einer Viertelstunde Schrankenschließzeit zu rechnen.</p> <p>b) Beim Bahnübergang Karuschenweg sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig (vgl. im einzelnen Anlage 7, S. 8). Eine Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der prognostizierten Zugzahlen fehlt. Da sich dieser Bahnübergang am Rande des Zentrums des Stadtteils Ofenerdiek befindet, muss auch hier genau untersucht werden, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung und der städtebaulichen Entwicklung ergeben. Negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek sind nicht dargestellt und wurden auch nicht abgewogen. Nicht berücksichtigt wurde insbesondere, dass der Bahnübergang Karuschenweg als direkte Verbindung aus den westlichen Stadtteilen zum Schulzentrum Ofenerdiek und zur Grundschule Ofenerdiek genutzt wird. Schon aus diesem Grund sind intensive Untersuchungen zur Verkehrssicherheit erforderlich (vgl. dazu Anlage 8, S. 25, Bild 2.21). In der Machbarkeitsstudie (Anlage 8) wurde der BÜ Karuschenweg bei den unterschiedlichen Planungsansätzen wie z.B. Hochlegung der Bahn, Tieferlegung der Straße ebenfalls mit untersucht. Eine dauerhafte und zukunftsfähige Lösung ist auch für den BÜ Karuschenweg nur durch die Planung einer Umfahungstrasse zu erreichen. Der höhengleiche Bahnübergang würde dann entbehrlich werden.</p>	<p>Bezüglich der angesprochenen Planungsdetails weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an, um die verkehrlichen und gestalterischen Wünsche der Stadt mit den sicherheitstechnischen Erfordernisse der Bahnvorschriften in Einklang zu bringen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat für vier BÜ im PFA 1 (Bürgerbusweg, Karuschenweg, Am Strehl, Neusüdender Straße) ein Gutachten erstellen lassen, das auf einer detaillierten Simulation der Verkehrsverhältnisse beruht. Dabei ist zunächst zu beachten, dass durch verschiedene technische Optimierungen die einzelnen Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden.</p> <p>Die Untersuchung beruht auf einer Betrachtung der so genannten Spitzenstunde, also jener Stunde des Tages, in der die meisten Kfz die Gleise queren. Dabei wurde angenommen, dass während dieser Spitzenstunde so viele Züge verkehren, wie bei Vollauslastung der Strecke möglich wären. Danach wird trotz der höheren Anzahl von Zügen im Vergleich zu heute die durchschnittliche "Verlustzeit" (entspricht der Summe der Fahrzeitverzögerungen für Kfz) während der betrachteten Stunde etwas geringer als heute sein. Keiner der Straßenverkehrsteilnehmer musste in der Simulation länger als eine Rotphase am Bahnübergang abwarten. Soweit sich Fahrzeuge aufgestaut hatten, lösten sich diese Pulks innerhalb kurzer Zeit nach der Öffnung der Schranken auf. Das Projekt wird also insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an mindestens fünf der BÜ führen.</p> <p>Generell ist anzumerken, dass einige der Knotenpunkte, an denen Bahnübergänge liegen, allein durch ihre Funktion für den Straßen-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr so beschaffen sind, dass dort Wartezeiten entstehen. Für diese Wartezeiten ist nicht die Bahn ursächlich und diese Wartezeiten bestehen auch unbeschadet der Frage, wie der Bahnübergang gesteuert wird. Diese Verlustzeiten und ihre Beseitigung sind nicht Gegenstand des hier in Rede stehenden Verfahrens.</p> <p>Die Planung für eine Ausbaumaßnahme an Eisenbahnstrecken des Bundes umfasst ansonsten von seiner eigentlichen Aufgabenstellung her nicht die Aufhebung von Bahnübergängen (BÜ) und deren Ersatz z.B. durch ein Überführungsbauwerk. Wenn im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen der Straßenbaulastträger des kreuzenden Verkehrsweges eine Aufhebung für notwendig erachtet und hierüber ein grundsätzliches Einvernehmen mit der Baulastträgerin des Schienenweges (Vorhabenträgerin) erzielt werden kann, so kann die Aufhebung eines Bahnüberganges in die Ausbauplanungen in Abstimmung mit dem Bund integriert werden.</p> <p>Unabhängig davon gab es darüber hinaus bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträger, den BÜ "Am Stadtrand" zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p> <p>Die Alternative "Umfahrungstrasse" lehnt die Vorhabenträgerin aufgrund der nicht vorhandenen Vorzugswürdigkeit ab.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>6. BÜ Am Strehl</p> <p>a) Der letzte Bahnübergang auf Oldenburger Markung wird von über 1.000 Kfz sowie 150 Radfahrern pro Tag überquert. Derzeit kommt es zu 59 Schrankenschließungen mit einer Gesamtschließzeit von 140 Minuten pro Tag. Im Prognosefall wird es zu 136 Schrankenschließungen mit einer Schließzeit von 325 Minuten pro Tag kommen. Pro Stunde ist mit einer Viertelstunde Schrankenschließzeit zu rechnen.</p> <p>b) Beim BÜ Am Strehl wird es ebenfalls zu erheblichen Behinderungen des Verkehrs kommen. Steigert sich der Bahnverkehr über die von der Vorhabenträgerin gewählten Prognosen hinaus, sind starke Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses absehbar. Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, ein Gutachten zur Leistungsfähigkeit wird nicht vorgelegt. Eine dauerhafte Lösung ergibt sich nur durch Planung einer Umfahungstrasse mit nachfolgender Aufgabe des höhengleichen Bahnübergangs.</p>	<p>Bezüglich der angesprochenen Planungsdetails weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an, um die verkehrlichen und gestalterischen Wünsche der Stadt mit den sicherheitstechnischen Erfordernisse der Bahnvorschriften in Einklang zu bringen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat für vier BÜ im PFA 1 (Bürgerbusweg, Karuschenweg, Am Strehl, Neusüdender Straße) ein Gutachten erstellen lassen, das auf einer detaillierten Simulation der Verkehrsverhältnisse beruht. Dabei ist zunächst zu beachten, dass durch verschiedene technische Optimierungen die einzelnen Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden.</p> <p>Die Untersuchung beruht auf einer Betrachtung der so genannten Spitzenstunde, also jener Stunde des Tages, in der die meisten Kfz die Gleise queren. Dabei wurde angenommen, dass während dieser Spitzenstunde so viele Züge verkehren, wie bei Vollausslastung der Strecke möglich wären. Danach wird trotz der höheren Anzahl von Zügen im Vergleich zu heute die durchschnittliche "Verlustzeit" (entspricht der Summe der Fahrzeitverzögerungen für Kfz) während der betrachteten Stunde etwas geringer als heute sein. Keiner der Straßenverkehrsteilnehmer musste in der Simulation länger als eine Rotphase am Bahnübergang abwarten. Soweit sich Fahrzeuge aufgestaut hatten, lösten sich diese Pulks innerhalb kurzer Zeit nach der Öffnung der Schranken auf. Das Projekt wird also insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an mindestens fünf der BÜ führen.</p> <p>Für den BÜ "Am Stadtrand" hat die Vorhabenträgerin weitere Untersuchungen in Auftrag gegeben, so dass voraussichtlich im Oktober 2015 genauere Erkenntnisse vorliegen. Erste Ergebnisse lassen allerdings - analog zu den beschriebenen Auswirkungen an den übrigen BÜ - erwarten, dass sich Staus, die sich bei der Schließung des Bahnübergangs aufgebaut werden, jeweils vor der nächsten Schließung vollständig abbauen werden.</p> <p>Die Alternative "Umfahrungstrasse" lehnt die Vorhabenträgerin aufgrund der nicht vorhandenen Vorzugswürdigkeit ab.</p>
<p>7. BÜ Stedinger Straße</p> <p>a) Die Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück (Strecke 1502) zweigt in Oldenburg hinter der Überquerung der Hunte von der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen (Strecke 1500) ab. Kurz hinter der Verzweigung wird von beiden Strecken die Stedinger Straße (L 866) niveaugleich an zwei voneinander unabhängigen BÜ Stedinger Straße gequert. Dort bestehen in einem Abstand von ca. 100 m zwei beschränkte Bahnübergänge. Bedingt durch die bahntechnischen Erfordernisse sind bereits jetzt die Schrankenschließzeiten erheblich und führen regelmäßig zu starken Beeinträchtigungen auf der Stedinger Straße, die mit ca. 8.000 Kfz (Schwerverkehrsanteil ca. 15 %) und ca. 1.200 Radfahrern pro Tag belastet ist. In unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs liegt die Grundschule Drielake. Der Bahnübergang wird deshalb auch von Schülern auf dem Schulweg genutzt.</p> <p>b) Zur Analyse der derzeit und künftig durch das Ausbauprojekt zu erwartenden Situation hat die Stadt Oldenburg eine Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen an der Stedinger Straße bei SHP Ingenieure und Rail Management Consultants GmbH in Auftrag gegeben (Anlage 10). Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:</p>	<p>Die Planung für eine Ausbaumaßnahme an Eisenbahnstrecken des Bundes umfasst von seiner eigentlichen Aufgabenstellung her nicht die Aufhebung von Bahnübergängen (BÜ) und deren Ersatz z.B. durch ein Überführungsbauwerk. Wenn im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen der Straßenbaulastträger des kreuzenden Verkehrsweges eine Aufhebung für notwendig erachtet und hierüber ein grundsätzliches Einverständnis mit der Baulastträgerin des Schienenweges (Vorhabenträgerin) erzielt werden kann, so kann die Aufhebung eines Bahnüberganges in die Ausbauplanungen in Abstimmung mit dem Bund integriert werden.</p> <p>Der BÜ Stedinger Straße liegt zudem außerhalb der gesetzlich festgelegten Ausbaustrecke und somit außerhalb des hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahrens. Unabhängig von diesem Verfahren gab es bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträgerin, den BÜ Stedinger Straße zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahn-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Bis zum Jahr 2030 ist zum einen mit nicht unerheblichen Erweiterungen des Angebotskonzepts im Personenverkehr zu rechnen. Durch diese Angebotsausweitung steigt die Zahl der Personenzüge um 28 Züge pro Tag. Hinzu kommt die prognostizierte Mehrbelastung durch Güterzüge. Für den JadeWeserPort und den Güterverkehrsstandort Wilhelmshaven wird bis zum Jahr 2020 mit einer Zunahme des täglichen Güterverkehrs um 60 Zugfahrten gerechnet. Für das Jahr 2030 prognostiziert die Studie auf der Strecke Oldenburg-Bremen 188 Züge (davon 76 Güterzüge) und auf der Strecke Oldenburg-Osnabrück 50 Züge (davon 4 Güterzüge). Im Gutachten wird die heutige Situation nach Maßgabe der DB-Richtlinie 815 bewertet. Danach ergibt sich ein Bewertungskennwert von 223. Die Richtlinie empfiehlt den Ersatz eines Bahnübergangs durch eine niveaufreie Lösung ab einem Kennwert von 100. Diese Bedingung ist schon in der derzeitigen Situation bei weitem erfüllt.</p> <p>Wird die Ausbaustrecke realisiert, kommt es zu unzumutbaren Verschärfungen der Situation am BÜ Stedinger Straße. Im konstruierten Modellfahrplan fahren im Zeitraum von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr stündlich acht Personenzüge und vier bis sieben Güterzüge über die beiden Bahnübergänge an der Stedinger Straße. Die Summe der Schließzeiten beider Bahnübergänge errechnet sich dann zu insgesamt 446 Minuten. Die Bahnübergänge werden durchschnittlich 44,6 Minuten pro Stunde geschlossen. Die Sperrzeiten für den Individualverkehr werden sich gegenüber heute deutlich erhöhen. Tagsüber werden sich in nahezu jeder Stunde Wartezeiten von über zehn Minuten für den Individualverkehr ergeben. Zudem ist nicht auszuschließen, dass manchmal sieben oder acht Zugfahrten stattfinden, während der beide Bahnübergänge nur zwischenzeitlich einmal für weniger als eine halbe Minute geöffnet sein werden (Anlage 10, S. 16 ff.). Der Bewertungskennwert erhöht auf sich auf 387 und liegt somit um 74 % über dem Wert der heutigen Situation. Der voraussichtliche Bewertungskennwert für das Jahr 2030 liegt um beinahe das vierfache über dem Grenzwert der DB-Richtlinie 815, für den eine BÜ-Aufhebung empfohlen wird.</p> <p>Insgesamt wird damit festgestellt, dass bei den prognostizierten Zugzahlen in der Stedinger Straße ein bei Beibehaltung der schienengleichen Bahnübergänge - mit oder ohne Optimierung - ein fahrplanmäßiger ÖPNV nicht mehr möglich sein wird und die Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Kfz nicht akzeptabel sein werden (Anlage 10, S. 33).</p> <p>Im Rahmen der Studie wird weiter untersucht, dass eine Unterführung der Bahnstrecken im Zuge der Stedinger Straße grundsätzlich möglich ist. Die Baukosten werden mit ca. 21 Mio. € geschätzt.</p> <p>Als weitere Alternative wurde die Hochlegung der Bahnstrecke untersucht. Diese Alternative hat den Vorteil, dass das Schifffahrtshindernis „Hunteklappbrücke“ entfällt. Dafür werden Investitionskosten in Höhe von 127 Mio. € (netto) errechnet.</p> <p>In der Studie wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die von der Stadt Oldenburg favorisierte Variante einer Eisenbahnumfahrung zu einer starken Entflechtung der straßengebundenen Verkehre von den Bahnverkehren führen würde (Anlage 10, S. 34). Die Wirkungen auf den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV seien mit der Variante der Unterführung der Stedinger Straße vergleichbar. Der Fuß- und Radverkehr würde durch die Neutrassierung der Bahnstrecke ebenfalls profitieren.</p> <p>c) Die Planfeststellungsunterlagen sind im Hinblick auf den BÜ Stedinger Straße unvollständig. Die kausalen Auswirkungen des Vorhabens auf diesen Bahnübergang werden in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt, ein Lösungsvorschlag fehlt. Die Unterlagen sind mangelhaft und müssen deshalb zurückgewiesen werden.</p> <p>d) Eine Lösung des Konflikts zwischen Bahnverkehr und Kraftfahrzeug/Fahrrad- und Fußgängerverkehr am Bahnübergang Stedinger Straße ist nach dem Konfliktbewältigungsgebot zwingend erforderlich. Die von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebene Untersuchung zeigt, dass bei Beibehaltung des Bahnübergangs keine zumutbaren Verkehrsverhältnisse mehr gegeben sind. Die nach den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Beibehaltung der heutigen Situation am Bahnübergang Stedinger Straße belastet die Stadt Oldenburg unverhältnismäßig stark.</p>	<p>kreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p> <p>Die Alternative "Umfahrungstrasse" lehnt die Vorhabenträgerin aufgrund der nicht vorhandenen Vorzugswürdigkeit ab.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>8. Weitere Bahnübergänge</p> <p>Neben dem Bahnübergang Stedinger Straße enthalten die Planfeststellungsunterlagen auch keine Feststellungen zu den kausal auf das Vorhaben zurückzuführenden zusätzlichen Belastungen der weiteren Bahnübergänge im Streckennetz. Betroffen sind weiter folgende Bahnübergänge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schulstraße Bremer Heerstraße West Bremer Heerstraße Ost Sprungweg Sandweg Hemmelsbäker Kanalweg Hasenweg Tweelbäker Weg. <p>Von den genannten Bahnübergängen ist der Bahnübergang Schulstraße mit über 1.500 Überfahrten täglich besonders belastet. Der am stärksten befahrene Übergang „Bremer Heerstraße“ wird täglich von über 7.300 Kfz und 600 Radfahrern überfahren. Auch an den anderen Bahnübergängen wird es zum Teil zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen beim Ausbau der Bestandstrecke kommen. Die Planfeststellungsunterlagen sind insoweit unvollständig, sie enthalten keine Untersuchungen zu den Verkehrsverhältnissen an den Bahnübergängen nach Realisierung der Ausbaustrecke.</p>	<p>Die genannten Bahnübergänge liegen außerhalb der gesetzlich festgelegten Ausbaustrecke und somit außerhalb des hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahrens. Unabhängig von diesem Verfahren gab es bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträgerin, die Bahnübergänge zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p>
<p>9. Verlust BAB-Unterführung</p> <p>Nach den Planfeststellungsunterlagen soll die BAB-Unterführung zwischen Nedderend und Babenend parallel zur Eisenbahnstrecke entfallen.</p> <p>Diese Unterführung ist eine wichtige Wegeverbindung im Stadtteil Bürgerfelde in einem Bereich, der durch die lineare Verkehrsinfrastruktur der Autobahn und der Bahnstrecke in den Verkehrsbeziehungen stark eingeschränkt ist. Die Unterführung ermöglicht eine kurze und direkte Zu- und Abgangsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtbereichen und insbesondere für Schüler, die östlich der Bahnstrecke wohnen und zur Grundschule Babenend gehen wollen. Eine Inanspruchnahme der Unterführung für Bahnzwecke ist ein unzumutbarer Verlust einer funktionierenden und sicheren Wegeverbindung, insbesondere für den Schülerverkehr (vgl. Anlage 6).</p>	<p>Durch die Ertüchtigung der Bahnstrecke muss auch im Bereich der Straßenüberführung der BAB 293 der Bahnkörper richtlinienkonform und nach neuestem Stand der Technik hergestellt werden. Dies bedeutet unter anderem die Anlage eines Randweges. Darüber hinaus ist der erforderliche Lichtraum von allen Bauten freizuhalten.</p> <p>Schon im heutigen Zustand entspricht der unter der BAB 293 hindurchführende Fuß- und Radweg mit seiner Breite von nur 1 m nicht den einschlägigen Sicherheitsvorgaben. Die Herstellung eines kombinierten Rad- und Fußweges erfordert eine Mindestbreite von 4,00 m. Dies ist in der heutigen Lage nicht umsetzbar.</p> <p>Gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau ARS 07-2012 vom 04.07.2012 beträgt der Mindestabstand zwischen Gleisachse und Widerlager ohne Berücksichtigung von Einbauten 3,30 m. Bei einer vorhandenen lichten Weite zwischen den Widerlagern von 11,0 m ist die Anordnung bzw. Beibehaltung des Rad- und Fußweges ausgeschlossen. Bei einem Wegfall des Fuß- und Radweges ergibt sich im Vergleich verschiedener Start - Ziel - Vergleiche im ungünstigsten Fall ein maximaler Umweg von ca. 700 m. Für weitere Wegebeziehungen ist die Schließung entweder ohne Bedeutung oder führt zu noch deutlich geringeren Wegeverlängerungen. Von daher hält die Vorhabenträgerin die ersatzlose Aufgabe des Weges unter der BAB 293 für zumutbar.</p>
<p>10. Rad- und Fußgängerverkehr</p> <p>Wie bereits oben ausgeführt, wird neben dem Kfz-Verkehr auch der Fahrrad- und Fußgängerverkehr durch die längeren Schrankenschließzeiten an allen höhengleichen Bahnübergängen unzumutbar betroffen. Oldenburg ist als Fahrradstadt bekannt und unternimmt große Anstrengungen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Die häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen lau-</p>	<p>Die von der Stadt Oldenburg an dieser Stelle ihrer Stellungnahme befürchtete Gefährdung ist durch die künftig kürzeren Schrankenschließzeiten an den meisten Bahnübergängen und durch den Wegfall des BÜ Alexanderstraße weitgehend gegenstandslos geworden.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>fen diesen Bestrebungen entgegen und treffen die gegenüber Umwegfahrten sensiblen Radfahrerinnen und Radfahrer besonders stark.</p> <p>Die sich vor den geschlossenen Schranken bildenden Radfahrerpulks sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch. Beim gleichzeitigen Anfahren von Radfahrern und dem wartenden Kfz-Verkehr entstehen gefährliche Situationen. Ungeübte oder ältere Radfahrer sind bei der Weiterfahrt überfordert.</p>	<p>Zusätzlich wird wie z.B. am Bahnübergang „Am Stadtrand“ eine erhöhte Sicherheit durch Absetzen der Geh- und Radwege von der Fahrbahn erreicht. Insofern kann die Vorhabenträgerin den Bedenken nicht folgen.</p> <p>Die von der Stadt im Rahmen ihrer Stellungnahme vorgetragene Aufhebung des Bahnübergangs „Am Stadtrand“ durch ein Brückenbauwerk wurde schon deshalb nicht von der Vorhabenträgerin in Betracht gezogen, weil hierfür – anders als bei der Alexanderstraße – eine eindeutige Willensbekundung der Stadt Oldenburg im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgte. Auch wenn der Vorhabenträgerin die Diskussion (mit durchaus unterschiedlichen Auffassungen) über eine Aufhebung des Bahnüberganges bekannt war, bestand für die Vorhabenträgerin keine Veranlassung, die Aufhebung des Bahnüberganges durch ein Brückenbauwerk in die Planfeststellung einfließen zu lassen.</p>
<p>11. ÖPNV</p>	
<p>Wie bereits oben ausgeführt, haben die längeren Schrankenschließzeiten auch starke Auswirkungen auf den ÖPNV. Am Bahnübergang Stedinger Straße werden die Wartezeiten so lange, dass ein fahrplanmäßiger ÖPNV nicht mehr möglich sein wird.</p> <p>Erhebliche Beeinträchtigungen des ÖPNV ergeben sich auch im weiteren Umfeld dieses Bahnübergangs im gesamten Bereich Osternburg (vgl. dazu Anlage Nr. 3, Karten-Nr. 3.1.1).</p> <p>Beim Bahnübergang Am Stadtrand wird es bei der den Bahnübergang querenden Linien 301 ebenso bei der den Nahbereich des Bahnübergangs passierenden Linie 304 zu Rückstauungen mit Verspätungen kommen. Eine weitere Verschärfung tritt ein, weil die Linie 304 auch den folgenden Bahnübergang Am Strehl passieren muss. Die Qualität des ÖPNV wird im Stadtteil Ofenerdiek nachhaltig beeinträchtigt, ein taktgerechter ÖPNV wird sich nicht mehr aufrechterhalten lassen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat für die vier BÜ Bürgerbuschweg, Karuschenweg, Am Strehl, Neusüdender Straße ein Gutachten erstellen lassen, das auf einer detaillierten Simulation der Verkehrsverhältnisse beruht. Dabei ist zunächst zu beachten, dass durch verschiedene technische Optimierungen die Schließzeiten je Zug künftig, also nach Fertigstellung des Projekts, abnehmen werden. Die Untersuchung beruht auf einer Betrachtung der so genannten Spitzenstunde, also jener Stunde des Tages, in der am meisten Fahrzeuge die Gleise queren. Die Untersuchung kam zu folgendem Ergebnis: Unter der Annahme, dass während der betrachteten Stunde so viele Züge verkehren, wie bei Volllast der Strecke möglich sind, wird die dann höhere Anzahl von Zügen als heute insoweit überkompensiert, als die durchschnittliche Verlustzeit während der betrachteten Stunde etwas geringer als heute ist. Keiner der Verkehrsteilnehmer musste länger als eine Rotphase am Bahnübergang abwarten. Soweit sich Fahrzeuge aufgestaut hatten, lösten sich diese Pulks innerhalb kurzer Zeit nach der Öffnung der Schranken auf. Das Projekt wird also insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den BÜ führen (siehe auch Erwiderungen zu 2. B. II. 2 bis 6).</p> <p>Insoweit ist an fünf der im Bereich des PFA 1 liegenden BÜ mit einer Verbesserung der Verkehrssituation infolge des Wegfalls des BÜ (BÜ Alexanderstraße) respektive infolge der verbesserten Signaltechnik zu rechnen. Davon profitiert der ÖPNV ebenso wie alle anderen Verkehrsteilnehmer.</p>
<p>V. Unbewältigte Lärmsituation</p>	
<p>1. Planfeststellungsunterlagen</p>	
<p>Zur Beurteilung der Lärmimmissionen beim Betrieb der Eisenbahnstrecke liegt den offengelegten Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung (Anlagen 15.1 bis 15.5) bei.</p>	
<p>Das schalltechnische Gutachten ist mangelhaft. Es wählt einen unzutreffenden Prognosehorizont, beruht auf unzureichenden und zum Teil widersprüchlichen Prognosegrundlagen und nimmt zu wesentlichen Umwelteinwirkungen durch den Streckenbetrieb nicht Stellung. Auch im Übrigen ist das im Erläuterungsbericht beschriebene betriebsbedingte Schallschutzkonzept (S. 94 ff.) unvollständig und inhaltlich mangelhaft. Die angrenzenden Baugebiete der Stadt Oldenburg werden ebenso wie städtische Grundstücke und öffentliche Einrichtungen durch vorhabenbedingte Lärmimmissionen unzumutbar betroffen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin teilt diese Thesen nicht. Die Stadt Oldenburg ist zusammen mit Ihrem Gutachter IBK in ihrer Anlage 11 ausführlich auf die Details der Lärmsituation eingegangen. Der Gutachter der Vorhabenträgerin hat in Anhang 5 auf diese Details geantwortet, Hierauf wird an dieser Stelle verwiesen, soweit nicht im Folgenden ausführliche Einlassungen der Vorhabenträgerin stehen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Im Hinblick auf die folgenden Ausführungen wird auf die schalltechnische Stellungnahme IBK in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg (Anlage 11) verwiesen, die Gegenstand der Einwendungen der Stadt Oldenburg ist.</p>	
<p>2. Fehlerhafter Prognosehorizont Wie bereits oben (B. I. 2.) dargelegt, ist der gewählte Prognosehorizont 2025 absolut unzureichend. Er ist mindestens auf das Jahr 2030, bei realistischer Betrachtungsweise sogar auf das Jahr 2035 zu erweitern. Eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts ist in die Betrachtungen einzubeziehen.</p> <p>3. Mangelhafte Prognosegrundlagen a) Die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Zugzahlen und sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter nach Schall 03 sind unvollständig: Im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung finden sich keine Aussagen zu den Strecken 1500 (Bremen-Oldenburg) und 1520 (Oldenburg-Leer). Eine Erläuterung und Benennung der maßgeblichen Zugzahlen und sonstige schalltechnisch relevante Parameter fehlen ebenso wie eine Herleitung und Begründung des gewählten Prognosehorizonts. b) Die für den PFA 1 aufgeführten Zugzahlen und sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter nach Schall 03 stehen im Widerspruch zu den in den PFA 2, 3 und 4 vorgelegten Unterlagen (vgl. dazu Anlage 11, S. 12 ff.). In den PFA 1 und 4 wird als Prognosejahr das Jahr 2025 zugrunde gelegt, in den PFA 2 und 3 das Jahr 2015. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Erklärung für die Wahl der unterschiedlichen Prognosehorizonte. In den PFA 2 (Rastede-Jaderberg) und 3 (Jaderberg-Varel) werden im Beurteilungszeitraum elf Güterzüge mehr in die Berechnungen eingestellt als in den PFA 1 (Oldenburg-Rastede) und 4 (Varel-Sande). Diese Abweichung wird in den Unterlagen nicht erklärt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die zwischen Rastede und Varel fahrenden Güterzüge nicht auch auf den anschließenden Planfeststellungsabschnitten Oldenburg-Rastede bzw. Varel-Sande verkehren. Hier wirken sich auch die unterschiedlichen Prognosehorizonte aus, in den PFA 2 und 3 wurde als Prognosehorizont das Jahr 2015 gewählt. Dies hat zur Folge, dass im Jahr 2015 zehn Güterzüge mehr auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven verkehren als im Jahr 2025. Es ist wahrscheinlich, dass die für das Jahr 2015 prognostizierten zehn zusätzlichen Güterzüge auch im Prognosezeitraum 2025 auf der Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven fahren. Folge davon wäre, dass die Emissionen im PFA 1 gegenüber den Annahmen in der schalltechnischen Untersuchung um 0,6 dB(A) steigen. Im Beurteilungszeitraum tags wird deshalb an einer größeren Anzahl von Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten. Daraus folgen zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für die Verlärmung von Außenwohnbereichen, die in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt sind. Im Übrigen wird in den schalltechnischen Gutachten der verschiedenen Planfeststellungsabschnitte für den Nahverkehrszug mit unterschiedlichen Zuschlägen gearbeitet. Für Güterzüge wurde zum Teil mit einem Scheibenbremsenanteil von 0 % und einem Scheibenbremsenanteil von 10 % gerechnet. Wegen der widersprüchlichen Grundlagen ist das schalltechnische Gutachten nicht verwertbar.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. I. 2 und 3.</p>
<p>c) In der schalltechnischen Untersuchung wird das „Nadelöhr Huntebrücke“ nicht berücksichtigt. Wie bereits dargelegt, müssten in den Nachtstunden nicht nur 31 Züge, sondern 50 Güterzüge verkehren (oben 1. Teil III. 2. Anlage 1). Dies führt zu zusätzlichen Lärmemissionen, die nicht in das schalltechnische Gutachten eingegangen sind.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. I. 1.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>d) Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Aussage darüber, auf welcher fachlichen Grundlage die <u>topographische Situation</u> im Detail abgebildet wurde. Aussagen zur Abschätzung der Höhe der vorhandenen Gebäude fehlen. Der Plan zur Lage des Untersuchungsraums (Anlage 15.3) enthält keine Flächenmarkierungen, aus denen der genaue Untersuchungsbereich hervorgeht. Im bahnhofsnahe Bereich ist der Untersuchungsraum nicht genau definiert (Anlage 11, S. 7).</p> <p>e) Die Immissionsberechnungen beruhen ebenfalls auf unvollständigen und unzutreffenden Grundlagen. Es finden sich keine Aussagen darüber, ob und wie bei der Umsetzung der Schall 03 <u>Reflexionen</u> berücksichtigt wurden (Anlage 11, S. 16). Unklar ist, ob ohne Reflexionen gerechnet wurde, ob ggf. nur die ersten oder möglicherweise auch weitere Reflexionen berücksichtigt wurden. Angaben zum Absorptionsgrad der ggf. berücksichtigten Reflexionsflächen fehlen.</p> <p>Aussagen zum verwendeten <u>Geländemodell</u> finden sich in der schalltechnischen Untersuchung nicht. Wenn z.B. bei Gebäuden mit geneigten Dachflächen an Stelle der tatsächlich abschirmenden Wand- und Dachflächen eine einfach orthogonale Kubatur mit der Firsthöhe als Gebäudehöhe in die Immissionsberechnung eingestellt wird, führt dies zu einer Überschätzung der Abschirmeffekte. Welche Kubaturen berücksichtigt wurden, ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung nicht.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung finden sich weder Hinweise auf das verwendete Geländemodell noch Hinweise zu den Immissionsaufpunkthöhen (Anlage 11, S. 17).</p> <p>f) Die Aussagen zur Lage und Ausstattung der <u>Lärmschutzwände</u> sind ebenfalls unvollständig (Anlage 11, S. 17).</p> <p>g) Bei der näheren Überprüfung der gemäß Anlage 15.2 berücksichtigten Abschnitte der Bahnstrecken 1500, 1520 und 1522 hat die Stadt Oldenburg festgestellt, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen im südlichen Planfeststellungsabschnitt in Höhe der Peterstraße enden. In diesem Übergangsbereich verbleibt im Streckenverlauf der Trasse 1522 eine Gleislücke von 30 m (vgl. dazu näher Anlage 11, S. 18 f.).</p>	<p>Siehe Erwiderng in Anhang 5 zu Anlage 11 „Schalltechnisch-städtebaulich-strategische und rechtliche Beratung“ der Einwendung.</p> <p>Die Themen Berechnungsgrundlagen und Eingangsparameter aus dem Anhang 5 hat die Vorhabenträgerin in einem ersten Gespräch am 16.06.2015 der Stadt Oldenburg erläutert Sie hat zudem der Stadt mehrere Datensätze zum Projekt aus dem Schallberechnungsprogramm "SoundPlan" zur Verfügung gestellt (insb. Geländemodell), anhand derer die Stadt Oldenburg die Berechnungsergebnisse mit ihrem Programm "Immi" verifizieren wollte. Nach Vorliegen dieser Resultate wird sich die Vorhabenträgerin bei Bedarf mit der Stadt Oldenburg über die weitere Vorgehensweise abstimmen. Nach derzeitigem Stand hat die Vorhabenträgerin jedoch keine Zweifel an der Richtigkeit ihrer Untersuchungsergebnisse.</p>
<p>h) Die Berechnungen der Vorhabenträgerin beruhen auf der Schall 03.</p> <p>Die Schall 03 ist novellierungsbedürftig. Die derzeit gültige Fassung der Schall 03 stammt aus dem Jahr 1990. Sie enthält Annahmen, die in vielen Punkten fachlich überholt sind. Dies trifft z.B. die Ermittlung von Emissionsdaten an Schienenwegen der unterschiedlichen Fahrbahnarten.</p> <p>Im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes (UBA-Texte 60/03: Weiterentwicklung der Prognoseverfahren der 16. BImSchV) wurden z.B. neue Emissionswerte festgelegt, bzw. neue Fahrbahnzuschläge für Holz- und Betonschwellen in Abhängigkeit von der jeweiligen Zuggattung und Bremsart ermittelt. Das BMVBS beabsichtigt, die Berechnungsvorschrift zu ändern. Die Diskussion zur Überarbeitung der Schall 03 ist weitgehend abgeschlossen. Eine entsprechende Änderungsverordnung soll in absehbarer Zeit umgesetzt werden.</p> <p>Die vorliegende Berechnung des Schienenverkehrslärms basiert auf der Schall 03 aus dem Jahr 1990. Diese ist überholt und keine taugliche Grundlage für eine Entscheidung über den Planfeststellungsantrag. Die Stadt Oldenburg fordert deshalb, auf der Grundlage der neuen Erkenntnisse - unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsprognosen - ein neues Gutachten zum Schienenverkehrslärm zu erstellen, das den heutigen Anforderungen entspricht.</p> <p>4. Schienenbonus</p> <p>a) Bei der Bewertung der prognostizierten Schienenlärmimmissionen wird entsprechend der 16. BImSchV der „Schienenbonus“ von 5 dB(A) bei der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der in der 16. BImSchV vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines</p>	<p>Die Stadt Oldenburg trägt richtigerweise vor, dass die Vorhabenträgerin in ihrer schalltechnischen Untersuchung den so genannten Schienenbonus von 5 dB (A) zugrunde gelegt hat. Ebenfalls korrekt ist die Feststellung, dass seit dem 01.01.2015 eine neue Berechnungsmethode zur Immissionsberechnung anzuwenden ist. Hierbei handelt es sich um die novellierte Schall 03, die unter anderem auch den Wegfall des Schienenbonus berücksichtigt. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Schienenbonus ab dem 01.01.2015 aber nur dann nicht mehr anzuwenden, wenn zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Zu Recht weist die Stadt Oldenburg darauf hin, dass die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen deutlich vor dem 01.01.2015 stattgefunden hat, nämlich vom 21.02. bis 20.03.2014.</p> <p>Ob und inwieweit die von der Stadt Oldenburg vorgetragene Kritik an der bis 31.12.2014 gültigen Regelung zutreffend ist oder nicht, spielt für die Rechtmäßigkeit der Anwendung der alten Schall 03 aus Sicht der Vorhabenträgerin keine Rolle. Die Entscheidung des Gesetzgebers in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist insofern eindeutig (vgl. dazu auch BVerwG, Beschluss vom 19.05.2015, Az. 3 B 7.15, juris, Rn. 14).</p> <p>Die inhaltlichen Zweifel der Stadt Oldenburg an der Anwendbarkeit des Schienenbonus sind für die Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar. Auch insoweit sieht die Vorhabenträgerin keinen Grund, ihr Schallgutachten und damit ihr Lärmschutzkonzept zu ändern.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Auf diese Norm berufen sich die Planfeststellungsunterlagen und berücksichtigen den Schienenbonus. Allerdings kann nach § 43 Satz 3 BImSchG von der Anwendung des Schienenbonus bereits vor dem 01.01.2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden.</p> <p>b) Durch die Anwendung des Schienenbonus kommt es zu unzumutbaren Belastungen für die betroffenen Baugebiete in Oldenburg. Die Berücksichtigung des Schienenbonus in den Planfeststellungsunterlagen begegnet schwerwiegenden Bedenken. Die Annahme einer geringeren Störwirkung des Schienenlärms beruht auf veralteten Untersuchungen, die die heute üblichen hohen Zugfrequenzen sowie die höheren Fahrgeschwindigkeiten nicht berücksichtigen. Deshalb kann nicht mehr von einer grundsätzlich besseren Verträglichkeit des Bahnlarms ausgegangen werden. Die tatsächliche Wirkung des Bahnlarms auf die Gesundheit und das Belästigungsempfinden der Bürger werden bei Berücksichtigung des Schienenbonus nicht realitätsnah erfasst. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber den Schienenbonus gestrichen (vgl. zur Begründung BT-Drs. 17/12284).</p> <p>c) Die Belastungssituation in Oldenburg entlang der Bestandstrecke entspricht auch nicht der standardisierten Geräuschsituation, die der Anwendung des Schienenbonus zugrunde liegt. Die Belastungssituation weist insbesondere wegen der besonders geringen Abstände der Bebauung zu den Gleisen und des (künftig) hohen Güterzuganteils eine spezielle akustische Charakteristik auf. Diese besonderen Umstände schließen es im konkreten Fall aus, den Schienenbonus anzuwenden.</p> <p>Eine undifferenzierte Anwendung des Schienenbonus am Tag und in der Nacht sowie die fehlende Berücksichtigung der Anzahl der verkehrenden Züge stellen aus Sicht der Lärmwirkungsforschung eine lückenhafte Interpretation dar. Die Grundlagen der Immissionsprognose sind damit fehlerhaft.</p>	
<p>5. Nichtberücksichtigung Trennungsgrundsatz</p>	
<p>a) Die schalltechnische Untersuchung und der Erläuterungsbericht enthalten keine Auseinandersetzung mit dem Trennungsgrundsatz aus § 50 Satz 1 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich und überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf die sonstigen schutzbedürftigen Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.</p> <p>Die Regelung des § 50 Satz 1 BImSchG enthält die erste Prüfungsstufe für den Lärmschutz an Schienenwegen, die durch die §§ 41 bis 43 BImSchG ergänzt wird. Auf der ersten Stufe steht die grundsätzliche Entscheidung über die Trassierung des Verkehrsweges an. Diese Entscheidung muss gem. § 50 Satz 1 BImSchG so vorgenommen werden, dass Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete vor schädlichem Lärm möglichst verschont werden (planerischer Lärmschutz). Zu den raumbedeutsamen Maßnahmen zählen Planfeststellungen.</p> <p>§ 50 BImSchG gilt auch für Planfeststellungen von Schienenwegen.</p> <p>Die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gebotene Zuordnung der durch raumbedeutsame Planungen vorgesehen Flächennutzungen erfolgt vor allem durch eine ausreichende Trennung, also durch ausreichende Abstände (BVerwGE 45, 309, 310). § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht (BVerwGE 71, 136, 165). Eine entsprechende Trennung soll soweit wie möglich erfolgen. Der Trennungsgrundsatz ist eine Abwägungsdirektive, er muss erkennbar in die planerische Abwägung eingehen und dort mit dem ihm zukommenden besonderen Gewicht Berücksichtigung finden (BVerwGE 123, 37, 43).</p> <p>b) Die schalltechnische Untersuchung ist ebenso wie die übrigen Planungsunterlagen mangelhaft, weil sie das Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG nicht berücksichtigen. Die Forderung der</p>	<p>§ 50 BImSchG setzt eine planerische (Neu)-Zuordnung immissionsempfindlicher (Wohnbau)-Flächen einerseits und emissionsträchtiger Verkehrsinfrastrukturflächen voraus (vgl. OVG Münster, Urteil vom 17.04.2008, Az. 7 D 110/07.NE, juris, Rn. 192). Er ist daher für dieses Ausbaivorhaben nicht anwendbar, da hier lediglich das bereits bestehende Nebeneinander solcher Flächen dadurch verändert wird, dass die Anlieger der vorhandenen Trasse eine Mehrbelastung an Verkehr und damit auch Verkehrslärm zu erwarten haben.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Stadt Oldenburg nach einer Eisenbahnumfahrung entspricht dem Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG.</p>	
<p>6. Außenwohnbereiche</p>	
<p>a) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich nicht mit der Verlärmung von Außenwohnbereichen von Wohnnutzungen, wie z.B. Wohngärten, Terrassen und Balkone, auseinander. Diese Außenwohnbereiche sind im Beurteilungszeitraum Tag schutzbedürftig. In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird nicht ermittelt, mit welchen Immissionen in den Außenwohnbereichen zu rechnen ist. Außerdem werden keine Untersuchungen zur Ermittlung einer angemessenen Entschädigung durchgeführt. Das Schallschutzkonzept des Planfeststellungsantrags ist insoweit nicht brauchbar (vgl. ausführlich Anlage 11, S. 7 ff.).</p> <p>b) Besonders betroffen sind auch die Außenspielflächen der Kindertagesstätte auf dem Grundstück Alexanderstraße 300. Diese Außenspielflächen werden durch den von Güterzügen verursachten Lärm in ihrer Nutzung tiefgreifend beeinträchtigt.</p>	<p>Die Thematik der Verlärmung der Außenwohnbereiche wurde in der schalltechnischen Untersuchung (s. Anlage 15 der Planfeststellungsunterlage) zum PFA 1 in analoger Weise wie in den Planfeststellungsabschnitten 2, 3 und 4 bearbeitet. Gebäude mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum besitzen einen Anspruch auf Entschädigung, soweit ein Außenwohnbereich (AWB) vorhanden ist. Die betroffenen Gebäude werden im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses in diesen mit aufgenommen (analog zu PFA 2 und 3 mit Auflistung der Adressen). Die Berechnung und Durchführung der Entschädigung erfolgt in einem gesonderten Verfahren nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Das Schallschutzkonzept zur Planfeststellung ist somit vollständig.</p> <p>Die Hinweise zur Kindertagesstätte Alexanderstraße 300 werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7. Wesentliche Änderung</p>	
<p>a) Sowohl die schalltechnische Untersuchung als auch der Erläuterungsbericht (S. 94 ff.) gehen davon aus, dass im PFA 1 weder in § 41 Abs. 1 BImSchG noch die 16. BImSchV unmittelbare Anwendung finden, denn im immissionsschutzrechtlichen Sinne werde der Schienenweg nicht wesentlich geändert. Die im PFA 1 geplanten Maßnahmen seien weder eine wesentliche Änderung des Schienenweges noch ein erheblicher baulicher Eingriff. Rechtsansprüche auf immissionsschutzrechtliche Vorsorgemaßnahmen könnten aus den Baumaßnahmen im PFA 1 somit nicht abgeleitet werden. Die geplante Elektrifizierung stelle zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, der zur Folge habe, dass ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei, hingegen handle es sich bei der Elektrifizierung nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Die prognostizierten Zugzahlen könnten auch mit Dieseltraktion geleistet werden. Aus der Elektrifizierung der Strecke resultierten keine lärm erhöhenden betrieblichen Maßnahmen. Die Vorhabenträgerin wendet die 16. BImSchV aus ihrer Sicht also „freiwillig“ aufgrund einer Zusage des BMVBS an.</p>	<p>Für die Vorhabenträgerin besteht lediglich die Verpflichtung, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen aktiv und passiv wirkende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, soweit sie sich aus der 16. BImSchV und der 24. BImSchV ergeben. Dieser Vorgabe ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.</p>
<p>b) Die Rechtsauffassung der Vorhabenträgerin ist unzutreffend, sie steht im klaren Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Die Baumaßnahmen im PFA 1 sind bereits für sich genommen eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 16. BImSchV: Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrswegs eingreift, eine Voraussetzung, die auch mit dem Merkmal der Wesentlichkeit in Verbindung gebracht wird. Bei Schienenwegen ist ein baulicher Eingriff erheblich, wenn in die <u>Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau</u> einschließlich einer <u>Oberleitung</u> eingegriffen wird. Wird in den Unter- oder Überbau der Gleisanlage eingegriffen und/oder eine Oberleitung errichtet, ist der Eingriff nur dann nicht wesentlich, wenn es sich um Erhaltungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere bauliche Maßnahmen handelt (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, vgl. BVerwG, NVwZ 1995, 379; BVerwG, NVwZ-RR 1997, 208, 209; BVerwG, NVwZ 1999, 67; BVerwGE 111, 108, 120). Zudem muss die Änderung entsprechend der Funktion des § 41 BImSchG die „vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit“ des Verkehrswegs erhöhen (BVerwGE 97, 367, 369 f.). Nach diesen Maßgaben liegt auch im PFA 1 eindeutig eine wesentliche Änderung des Schienenweges</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>durch einen baulichen Eingriff vor. Vorgesehen ist die Elektrifizierung des gesamten Abschnitts, bereits diese Maßnahme stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Weiter vorgesehen ist der weitgehende Austausch des Unterbaus unter den Gleisen mit Einbau von Schutzschichten unter dem Schotteroberbau in unterschiedlichen Mächtigkeiten, in Teilbereichen auch ein vollständiger Bodenaustausch. Dieser erhebliche Eingriff in den Unterbau ist ebenfalls ein erheblicher baulicher Eingriff. Das gleiche gilt für die Sicherung der Böschungen und die Erhöhung der Tragfähigkeit von Dämmen.</p> <p>Die geplanten Maßnahmen sind auch nicht nur bloße Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen, mit solchen Maßnahmen haben die beabsichtigten Bauarbeiten offenkundig nichts gemein. Sie dienen der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h und der Erhöhung der Radsatzlast von 22,5 t auf 23,5 t. Mit diesem Zweck werden sie nicht nur als bloße Unterhaltungsmaßnahmen einer vorhandenen Strecke durchgeführt, sondern zur Leistungssteigerung. Es handelt sich mithin nicht nur um Unterhaltungsmaßnahmen.</p> <p>Entsprechend der Funktion des § 41 BImSchG dienen die Maßnahmen auch der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges. Dies gilt einmal im Hinblick auf die Streckenhöchstgeschwindigkeit und zum anderen im Hinblick auf die Erhöhung der Radsatzlast. Staatliche Maßnahmen baulicher Art, die höhere Geschwindigkeiten und größere Radsatzlasten ermöglichen, sind erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG, die eine Neubewertung der Lärmsituation zwingend erfordern (Jarass, BImSchG, 10. Auflage 2013, § 41 Rn. 3 unter Berufung auf BVerwGE 97, 367, 372).</p>	
<p>c) Ein erheblicher baulicher Eingriff ergibt sich nach der insoweit zutreffenden Auffassung des BMVBS auch aus dem <u>funktionalen Zusammenhang</u> mit den Baumaßnahmen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und den Gleis-Neubaumaßnahmen am JadeWeserPort (vgl. dazu auch BVerwGE 124, 334, 339 f.; BVerwG, B. v. 28.09.2009 - 9 A 22/07, Juris Rn. 5 = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 54; NdsOVG, NuR 2008, 806, 807). Ein solcher Kausalzusammenhang ist gegeben, wenn die Lärmssteigerungen durch eine Baumaßnahme (hier JadeWeserPort/Errichtung zusätzlicher Gleise in anderen Planfeststellungsabschnitten) bei realistischer Betrachtung zu Lärmsteigerungen in anderen Abschnitten (hier: PFA 1) führen. Das gleiche gilt, wenn räumliche Anschlussplanungen (hier: Ausbau PFA 1) ohne die andere Maßnahme (Ausbau JadeWeserPort/Beseitigung von Engpässen in anderen Planfeststellungsabschnitten) entweder gar nicht oder zumindest nicht in der gewählten Konzeption geplant worden wären. Beruht eine Maßnahme auf einem einheitlichen Gesamtkonzept, ist wegen des räumlichen und konzeptionellen Zusammenhangs von einem erheblichen baulichen Eingriff in allen Abschnitten der Gesamtmaßnahme auszugehen.</p> <p>So liegen die Dinge hier. Insoweit legt das BMVBS in seinem Schreiben an die Stadt Oldenburg vom 26.02.2009 zutreffend Folgendes dar:</p> <p><i>„Die ABS-Maßnahme (also die Ertüchtigung der Nordstrecke zur Anbindung des JWP, die Herstellung der Zweigleisigkeit, die Elektrifizierung und die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit) haben jedoch ihre unmittelbare Ursache in der Ansiedlung und Betriebsaufnahme des JWP mit seinen eigenen Eisenbahnbetriebsanlagen (Zugbildungsbahnhof/Vorstellgruppe).</i></p> <p><i>Für die Elektrifizierung und den noch in Teilabschnitten notwendigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg sind Planfeststellungsverfahren erforderlich. Maßgeblich für die Frage, ob in dem Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung (Gesamtstrecke) auch Lärmvorsorge zu berücksichtigen ist, ist der Kausalbezug zum Mehrverkehr aus der Hafenanbindung (Wesentliche Änderung des Lärmpegels gemäß 16. BImSchV infolge von Baumaßnahmen aufgrund des Mehrverkehrs aus der neuen Hafenanbindung). Dieser Kausalbezug ist aus meiner Sicht gegeben, da ohne diesen Mehrverkehr aus der Anbindung des JWP keine Notwendigkeit für einen Ausbau und eine Elektrifizierung zumindest in absehbarer Zeit bestände.“</i></p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Diese zutreffenden Ausführungen berücksichtigen die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur wesentlichen Änderung durch erheblichen baulichen Eingriff. Folge davon ist, dass eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegt.</p>	
<p>d) Auch die weiteren Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung durch baulichen Eingriff liegen vor. Auf die Frage, ob die Regelung des § 1 Abs. 2 16. BImSchV den Begriff der wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG abschließend konkretisiert (in diesem Sinne BVerwGE 124, 334, 338) kommt es deshalb nicht an.</p> <p>Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 1. Alternative 16. BImSchV wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, was einer Verdoppelung der Verkehrsmenge entspricht (BVerwG, NVwZ 1996, 1008). Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Darstellung der Erhöhung des Verkehrslärms durch die Baumaßnahme. Nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg erhöht sich der Verkehrslärm tagsüber um ca. 6 dB(A), nachts sogar um ca. 15 dB(A). Damit ist die Änderung eindeutig im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 1. Alternative 16. BImSchV wesentlich.</p> <p>Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 2. Alternative 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn durch den baulichen Eingriff der von dem Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird. In Abgrenzung zur 1. Alternative ist unerheblich, um wie viel der Lärm erhöht wird. Auch diese Voraussetzungen sind gegeben. Ohne Berücksichtigung aktiver und passiver Maßnahmen werden an vielen Wohngebäuden in den Oldenburger Baugebieten entlang der Ausbaustrecke Verkehrslärmpegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten.</p> <p>Insoweit ist die Änderung auch nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV wesentlich, weil der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.</p>	
<p>e) Entgegen der Auffassung der Vorhabenträgerin erfolgt im PFA 1 eine wesentliche Änderung des Schienenwegs durch einen erheblichen baulichen Eingriff. Die Anwendung der 16. BImSchV ist keine „Freiwilligkeitsleistung“, sondern zwingende Rechtspflicht.</p>	
<p>8. Fernwirkungen</p>	
<p>a) Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt keine Lärmfernwirkungen. Wie das Bundesverwaltungsgericht zuletzt im Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) klargestellt hat, sind solche mittelbaren Fern-)Wirkungen zu berücksichtigen, wenn der Verkehrszuwachs aufgrund der Verkehrsbeziehungen dem Ausbauprojekt zurechenbar ist (UA Rn. 21 ff.). In diesem Fall müssen die Auswirkungen nach dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung bereits bei der anstehenden Entscheidung über das Planvorhaben in den Blick genommen werden.</p> <p>b) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich nicht mit den Fernwirkungen des zusätzlichen Schienenverkehrs außerhalb des Ausbaubereichs der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven auf den Strecken Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Osnabrück auseinander. Es wäre zu prüfen, ob die aufgrund des JadeWeserPorts ausgelösten zusätzlichen Güterzugfahrten auf vorhandenen, baulich nicht veränderten Schienenstrecken zu möglicherweise auch gesundheitsgefährdenden Geräuscheinwirkungen führen. Ob die Konflikte tatsächlich auch zu bewältigen wären, bedarf hier keiner Entscheidung, ein Abwägungsmangel liegt hier bereits wegen des vollständigen Abwägungsausfalls vor.</p>	<p>Die Fernwirkungen der nördlichen Planfeststellungsabschnitte des Vorhabens "Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven" auf den PFA 1 werden von der Vorhabenträgerin gemäß den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) und des Planergänzungsbeschlusses zu den Planfeststellungsbeschlüssen PFA 2 und 3, den das Eisenbahn-Bundesamt am 31.10.2014 erlassen hat, beachtet.</p> <p>Seit Anfang 2015 werden von der Vorhabenträgerin passive Maßnahmen zum „Interimschallschutz“ im PFA 1 umgesetzt. Mit Blick auf Lärmimmissionen wird der – auf eine Übergangszeit bezogene – Schutz der Grundrechte der Anwohner im Stadtgebiet von Oldenburg sichergestellt. Hinzu kommen die passiven Lärmschutzmaßnahmen, die sich aus der ausgelegten Planfeststellungsunterlage der Vorhabenträgerin ergeben (siehe dort Anlage 15) und die bereits seit 2013 vorgezogen umgesetzt werden.</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist mit dem Eisenbahn-Bundesamt im o.g. Planergänzungsbeschluss (vgl. dort S. 16) der Auffassung, dass die vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entschei-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>derung vom 17. März 2005, Az. 4 A 18.04 - („Frankenschnellweg“) in Leitsatz 2 aufgeführten Kriterien, wonach ein Lärmzuwachs, der auf einem Verkehrszuwachs auf der Grundlage des Ausbaus eines anderen Verkehrsweges beruht, dann in die fachplanungsrechtliche Abwägung einzustellen ist, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem anderen Verkehrsweg besteht, nicht erfüllt sind. Die Strecke Oldenburg - Bremen ist bereits zweigleisig und elektrifiziert und nimmt den Güterzugverkehr aus Richtung Bremen nach Oldenburg, in Richtung Leer (Ostfr.), in Richtung Osnabrück (über die sog. Hemmelsbäker Kurve) und in Richtung Wilhelmshaven auf. Damit ist der Lärmzuwachs aus akustischer Sicht (im Rahmen der logarithmischen Berechnung) nicht „mehr als unerheblich“ im Sinne der Rechtsprechung.</p> <p>Unbeschadet dessen und der Tatsache, dass die Strecke 1522 Oldenburg - Wilhelmshaven nicht über den Knoten Oldenburg hinausgeht, hat der Bund die Strecke 1500 Oldenburg - Bremen, die bereits zweigleisig und elektrifiziert ist, in sein Lärmsanierungsprogramm aufgenommen. So wurden für die Vorhaben „Lärmsanierung Delmenhorst“ und „Lärmsanierung Ganderkesee“ zum Großteil bereits umgesetzt. Die „Lärmsanierung Hude“ (einschließlich Wüstring)“ soll ab 2016 realisiert werden. Das Planfeststellungsverfahren zum Projekt Lärmsanierung in „Oldenburg-Ost“ wird voraussichtlich 2016 beantragt. Die dazugehörigen Schallgutachten berücksichtigen in allen genannten Abschnitten ebenfalls die Zugzahlen der Verkehrsprognose 2025, sodass die daraus resultierenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für einen entsprechende Minimierung der Lärmbelastungen führen werden.</p> <p>Im Übrigen wird die Strecke 1502 Oldenburg - Osnabrück vom Güterverkehr aus dem Jade-WeserPort - wenn überhaupt - in nur sehr geringem Umfang befahren werden, da sie nicht elektrifiziert und nur eingleisig ist, so dass sich aus Sicht der Vorhabenträgerin keine Anhaltspunkte für gesundheitsgefährdende Schallimmissionen ergeben.</p>
<p>9. Fehlerhafte Immissionsberechnungen</p>	
<p>a) Das Ingenieurbüro IBK hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg die Immissionsberechnungen an mehreren Immissionspunkten auf Plausibilität überprüft (Anlage 11, S. 20 ff.). Die Überprüfung ergab, dass die Berechnungsergebnisse an mehreren Immissionsorten fehlerhaft sind.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. V. 3d.</p>
<p>b) Im Bereich des <u>Pferdemarktes</u> wird die Immissionsbelastung in den Planfeststellungsunterlagen um 10 dB(A) unterschätzt. Die von den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Immissionsbelastung weicht erheblich von den tatsächlich zu erwartenden Beurteilungspegeln ab. Wegen der zu erwartenden hohen Immissionsbelastungen wird am Pferdemarkt in weiteren Bereichen der nächtliche Immissionsgrenzwert überschritten. Da keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist auch von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts am Tag auszugehen. Der Pferdemarkt wird regelmäßig für kulturelle Veranstaltungen, mehrmals wöchentlich als Wochenmarkt und aufgrund des Standesamtes auch für Hochzeitszeremonien genutzt. Die Nutzung dieses Platzes wird durch die zu erwartenden Lärmbelastungen unzumutbar eingeschränkt.</p>	<p>Die Aussage, dass der Schienenverkehrslärm die Nutzung des Pferdemarktes unzumutbar einschränken wird, wird von der Vorhabenträgerin nicht geteilt. Stadtpläne und Luftbilder lassen schnell erkennen, dass Straßen dort einen deutlich größeren Raum einnehmen als die Eisenbahnstrecke.</p> <p>Die erheblichen Auswirkungen des Straßenverkehrs am Pferdemarkt werden auch in den Ergebnissen der städtischen Lärmkartierung deutlich, wonach dort Werte von bis zu 65-75 dB(A) tagsüber und bis zu 60-70 dB(A) nachts erreicht werden (siehe http://www.oldenburg.de/microsites/umwelt/technischer-umweltschutz/immissionsschutz/laermaktionsplan.html).</p> <p>Die zukünftigen Lärmimmissionen durch den Schienenverkehr werden z.B. auf Höhe des Standesamtes am Pferdemarkt tagsüber sehr deutlich unter den Grenzwerten von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen, sodass aus Sicht der Vorhabenträgerin keine Nutzungseinschränkungen zu befürchten sind. Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte besteht für betroffene schutzwürdige Gebäude grundsätzlich eine Anspruchsberechtigung für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>c) Die Plausibilitätsprüfung der Beurteilungspegel wurde außerdem auf zwei <u>repräsentative Gebäude</u> (Bahnweg 100, Bürgerbuschweg 70) erstreckt.</p> <p>Der Vergleich der Beurteilungspegel ohne Lärmschutzwand ergab für das Gebäude Bahnweg 100 auf den der Bahnlinie zugewandten Gebäudefassaden nahezu gleiche Ergebnisse. Für die Ostfassade dieses Gebäude differieren die Ergebnisse allerdings erheblich, nach den Berechnungen der Stadt ist es um bis zu 9 dB(A) lauter.</p> <p>Für das ca. 60 m von den Bahngleisen entfernte Gebäude Bürgerbuschweg 70 ergeben sich nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg generell höhere Immissionsbelastungen. Die Mehrbelastungen erreichen bis zu 10 dB(A) im OG.</p> <p>Unter Berücksichtigung der 4 m hohen Schallschutzwand ergeben sich an der lärmabgewandten Fassade der Gebäude wiederum hohe Abweichungen mit bis zu 6 dB(A).</p> <p>Die von der Stadt Oldenburg durchgeführten orientierenden Schallpegelberechnungen legen das Ergebnis nahe, dass bei den Berechnungen keine oder zu geringe Reflexionen berücksichtigt wurden. Außerdem ist zu vermuten, dass die von der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Gebäudekubaturen eine zu hohe Abschirmwirkung berücksichtigen. Folge davon ist, dass die im Zuge des Schallschutzkonzepts zur Planfeststellung erarbeiteten aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht die im Gutachten dargestellte Wirksamkeit erreichen und noch weitere Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach hätten.</p> <p>Wegen der mangelhaften Planfeststellungsunterlagen können die Auswirkungen für die Baugebiete der Stadt durch Lärmeinwirkungen nicht abgeschätzt werden.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu a).</p>
<p>d) Für die <u>städtischen Liegenschaften</u> Kita Dietrichsfeld Alexanderstraße 300, Wohngebäude Bürgerbuschweg 70, Pferdemarkt 8 und 11, Theodor-Pekol-Straße 24 und 26, Ziegelhofstraße 4 und 6, Verwaltungsgebäude Pferdemarkt 12 (Standesamt) und 14 (Neues Rathaus), das Stadtmuseum/Horst-Jansen-Museum Raiffeisenstraße 31 und 32 sowie Am Stadtmuseum 4, 6 und 8, die Veranstaltungsgebäude Johannesstraße 2 (Exerzierhalle), Pferdemarkt 8A (Bauwerkhalle) und die von der Stadt Oldenburg verwaltete Vereinte Oldenburger Sozialstiftung Margaretenstraße 3 und Ziegelhofstraße 92 wurden ebenfalls Plausibilitätsberechnungen durchgeführt (Anlage11, S. 27 ff.).</p> <p>Bei diesen Gebäuden ergaben sich ebenfalls signifikante Abweichungen von bis zu 5 dB(A) für geschützte Gebäudefassaden, an den schallabgewandten Gebäudeseiten. Im Bereich des Pferdemarktes ergaben sich erhebliche Abweichungen von bis zu 11 dB(A), wobei zum Teil alle Gebäudefassaden gleichermaßen betroffen sind.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu a).</p>
<p>Auch die städtischen Liegenschaften werden von unzumutbaren Lärmimmissionen betroffen sein. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden zum Teil erheblich überschritten.</p>	<p>Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte besteht für betroffene schutzwürdige Gebäude grundsätzlich eine Anspruchsberechtigung für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen.</p>
<p>10. Grundrechtliche Schutzpflichten</p>	
<p>a) Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Bewertung der Gesamtlärmsituation unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich (z.B. Straßenverkehrswege). Die Darstellung ist insoweit abwägungsfehlerhaft. Im Rahmen der Abwägung ist sicherzustellen, dass der neu hinzu kommende Lärm mit der bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwGE 101, 1, 9 f.; BVerwG, ZfBR 2011, 433). Die grundrechtlich vorgegebene Grenze ist bei einer Gesamtbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten (BVerwGE 134, 45 Rn. 69; BVerwG, NVwZ 2012, 1120 Rn. 30).</p> <p>b) Die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gebotene Gesamtlärbetrachtung fehlt</p>	<p>Gesetzliche Grundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen aus Straßen- und Schienenwegen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung).</p> <p>Zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die in den einschlägigen Verordnungen angegebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dabei ist jeder Verkehrsträger ge-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>vollständig. Eine fachliche Aufarbeitung der tatsächlichen Situation, insbesondere im Nahfeld stark frequentierter Straßen, ist nicht erfolgt. Eine belastbare inhaltliche Grundlage zur Prüfung der Frage, ob eine Gesundheitsgefahr durch die Ausbaumaßnahme gegeben ist, liegt nicht vor.</p>	<p>sondert zu betrachten. Eine generelle Summenpegelbildung und -beurteilung hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Da die 16. BImSchV ordnungsgemäß abgearbeitet wurde und die Anspruchsberechtigten aktiven und ggf. passiven Schallschutz erhalten mit der Folge, dass sogar die Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der 24. BImSchV eingehalten werden, sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass ausnahmsweise eine Gesamtlärmbetrachtung angezeigt wäre, um eine Gesundheitsgefährdung abzuwenden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011, Az. 7 A 11.10, juris, Rn. 32).</p>
<p>c) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich in diesem Zusammenhang auch nicht mit der Frage auseinander, ob ausreichender Schallschutz vor Spitzenpegeln gewährleistet werden kann. Zwar sieht die 16. BImSchV keine Berücksichtigung von Spitzenpegeln vor, ein entsprechender Schutzanspruch kann aber aus den Grundrechten folgen, wenn die Lärmbelastung zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann. In den Schlafräumen wird die Grenze bei Spitzenpegel von 40 dB(A) am Ohr der Schlafenden liegen (vgl. BVerwG, NVwZ 1998, 847; Storost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Stand: Dezember 2013, § 41 C 24). Belastbare Aussagen dazu sind den Unterlagen nicht zu entnehmen.</p> <p>Nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg werden gerade die Spitzenpegel zu unzumutbaren Auswirkungen für eine Vielzahl von Gebäuden entlang der Trasse haben. Im Auftrag der Stadt Oldenburg hat die Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG im August/September 2013 auch die Lärmimmissionen von vorbeifahrenden Güterzügen an zwei trassennahen Gebäuden in Oldenburg gemessen. Am Messort 2 (Gebäude Melkbrink 73) wurde bei einem vorbeifahrenden Güterzug Richtung Wilhelmshaven ein maximaler Schalldruckpegel von 95,4 dB(A) gemessen. Dieses Gebäude wird nach den Berechnungen schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin auch nach Errichtung der aktiven Schallschutzmaßnahmen noch mit einem Dauerschallpegel von 71 dB(A) beaufschlagt, sodass passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Der Zielwert für die Berechnung dieser Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV entspricht 37 dB(A) innen. Mithin ergibt sich bei einer Außenbelastung von 71 dB(A) eine Pegeldifferenz von 34 dB(A), auf diese Pegeldifferenz wird der passive Schallschutz dimensioniert. Bei Außenpegeln von fast 96 dB(A) werden am Ohr der im Gebäude Melkbrink schlafenden Personen Spitzenpegel bis zu 62 dB(A) auftreten. Die sogenannte „Aufwachschwelle“, die üblicherweise bei 40 dB(A) gezogen wird, wird deutlich überschritten.</p> <p>Diese Situation wird an zahlreichen trassennahen Gebäuden in Oldenburg auftreten. Nach den Prognosen der Vorhabenträgerin werden nachts 31 Güterzüge verkehren. Dies bedeutet, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Gebäuden nachts 31 Mal geweckt werden. Unter diesen Umständen sind gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewährleistet. Die Gebäude werden für Wohnzwecke unbrauchbar, die Eigentümer sind enteignend betroffen, die Planungshoheit der Stadt, die Wohnnutzungen ermöglicht, wird konterkariert.</p>	<p>Die Stadt Oldenburg stellt zutreffend fest, dass die 16. BImSchV keine Berücksichtigung von Spitzenpegeln vorsieht. Mangels rechtlicher Vorgaben kann die Vorhabenträgerin daher nicht auf diese Forderung eingehen.</p>
<p>d) Schließlich hat die Vorhabenträgerin nicht berücksichtigt, dass die Güterzugbelastung mit Sicherheit nicht gleichmäßig auftreten wird. Es wird vielmehr „Spizentage und Spizennächte“ geben, in denen weit mehr Güterzüge fahren, als die Vorhabenträgerin prognostiziert hat. Folge davon ist insbesondere, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Wohngebäuden in den „Spizennächten“ noch weitaus öfter als 31 Mal geweckt werden. Die Stadt Oldenburg rechnet - wie bereits ausgeführt - ohnehin damit, dass wegen des Nadelohrs Huntebrücke bis zu 19 Güterzüge in die Nachtzeit verlagert werden. Folge davon wäre, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Wohngebäuden mehr als 50 Mal pro Nacht geweckt werden.</p>	<p>Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges erforderliche Schallschutz bemisst sich nicht an der möglichen Spitzenbelastung einzelner Tage. Stattdessen wird die zukünftige Streckenbelastung unter Berücksichtigung von Fahrplänen an einer vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung und im Sinne einer realistischen Betriebsprognose bemessen. Mangels rechtlicher Vorgaben kann die Vorhabenträgerin daher nicht auf diese Forderung eingehen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>11. Gesamtbewertung des Schutzkonzepts</p> <p>a) Wie bereits dargestellt, ist das mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Lärmschutzkonzept in vielfältiger Hinsicht mangelhaft. Es werden Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 15 km erforderlich. Ein „Vollschutz“ durch aktive Schallschutzmaßnahmen ist nicht möglich, weil dies Lärmschutzwände in unvertretbaren Höhen voraussetzen würde. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verbleiben ca. 1.550 Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (Erläuterungsbericht, S. 98). Wenn man davon ausgeht, dass in den Gebäuden zum Teil mehrere Wohnungen vorhanden sind und jede Wohnung im Durchschnitt mit 2,1 Personen belegt ist, werden voraussichtlich mehr als 4.000 Bürgerinnen und Bürger in Oldenburg unzumutbar durch Lärm belastet sein. Nachdem die schalltechnischen Unterlagen in vielfältiger Hinsicht mangelhaft und die Berechnungsergebnisse zum Teil unzutreffend sind, ist damit zu rechnen, dass noch eine Vielzahl von Gebäuden durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden muss.</p> <p>b) Die Anordnung passiven Schallschutzes löst das Zumutbarkeitsproblem nicht, wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum Flughafen Schönefeld eindringlich dargestellt hat (vgl. BVerwGE 125, 116 Rn. 284 ff.). Die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts gelten für Schienenwege gleichermaßen. Das Gericht hält es für unvertretbar, einer Vielzahl von Lärmbetroffenen Opfer bis an die Grenze des rechtlich Hinnehmbaren zuzumuten. Die Grenze des Hinnehmbaren sind die Grenzwerte der 16. BImSchV. Mit den auf passiven Schallschutz gerichteten Maßnahmen geht die Planfeststellung nicht über das durch die Erheblichkeitsschwelle markierte Schutzniveau hinaus, dessen Wahrung zwingend geboten ist. Die im Antrag vorgesehenen Maßnahmen des passiven Schallschutzes dienen nur der Wahrung des zwingenden Rechts, sie gehen nicht darüber hinaus. Das Bundesverwaltungsgericht hat weiter festgestellt, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes zwar einen Lärmschutz gewährleisten, der die Betroffenen vor Lärmeinwirkungen oberhalb der äußersten Schranke der Zumutbarkeit bewahrt. Empfindliche Einbußen an Lebensqualität können diese Maßnahmen jedoch nicht verhindern. Der Preis für den Schutz der Nachtruhe sei, dass die Schlafzimmerfenster geschlossen gehalten werden müssen („akustische Käfighaltung“). Nur so lasse sich der mit Schutzvorkehrungen verfolgte Zweck sicherstellen. Die Folge sei, dass jeglicher Kontakt zur Geräuschkulisse der Außenwelt abgeschnitten werde. Verhindert werde nicht nur, dass unerwünscht Lärm ins Gebäudeinnere eindringt. Von der Abschirmwirkung würden unterschiedslos auch Geräusche erfasst, die als angenehm empfunden werden.</p> <p>Dabei kommt der Zahl der solchermaßen betroffenen Bürgerinnen und Bürger erhebliches Gewicht zu. Angesichts der weit mehr als 4.000 betroffenen Oldenburger Bürgerinnen und Bürger stellt sich die Frage, ob deren Betroffenheit durch betriebliche Beschränkungen zu mildern ist.</p> <p>Nachdem die Vorhabenträgerin solche Maßnahmen nicht vorsieht, muss dies zwingend dazu führen, eine andere Variante zu wählen, die diese nachhaltige Beeinträchtigung der Bürger der Stadt vermeidet. Im Hinblick auf die städtebauliche Unvertretbarkeit der Lärmschutzwände und die trotzdem noch verbleibende unzumutbare Belastung der Bürgerinnen und Bürger von Oldenburg, ist die Antragstrasse nicht planfeststellungsfähig, weil die unzumutbaren Nachteile durch eine sich anbietende Alternative vermieden werden könnten.</p> <p>c) Trotz des mit der Antragstrasse geplanten umfangreichen Schallschutzkonzeptes verbleiben im Prognoseplanfall (mit Schallschutz) erhebliche Restkonflikte, die sich insbesondere aus Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Nacht ergeben. Es treten wiederholt Grenzwertüberschreitungen von deutlich mehr als 10 dB(A) und zum Teil sogar mehr als 20 dB(A) auf (vgl. im Einzelnen die Ergebnistabelle Schallschutz, Anlage 15.5).</p> <p>Die prognostizierten Immissionspegel für die Nacht liegen durchgehend über den berechneten Werten für den Tag. Diese besondere Belastungssituation ist auf das Verkehrsaufkommen zurückzuführen, dass durch eine hohe Anzahl von Güterzügen geprägt ist, die während der Nacht verkehren. Während im</p>	<p>Die Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven wurde gemäß der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt. Im Ergebnis sieht der Plan vorrangig die Errichtung von Schallschutzwänden als aktive Schallschutzmaßnahme und - soweit die Kosten dieser Schutzmaßnahme gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht - ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Austausch von Fenstern, Einbau von Lüftern) vor. Damit wird den gesetzlichen Vorgaben vollständig Rechnung getragen.</p> <p>Zum Thema Immissionsberechnungen hat die Vorhabenträgerin nach dem ersten Gespräch mit der Stadt Oldenburg mehrere Datensätze zum Projekt aus dem Schallberechnungsprogramm "SoundPlan" zur Verfügung gestellt (insb. Geländemodell), anhand derer die Stadt Oldenburg die Berechnungsergebnisse mit ihrem Programm "Immi" verifizieren wollte. Nach Vorliegen dieser Resultate wird sich die Vorhabenträgerin bei Bedarf mit der Stadt Oldenburg über die weitere Vorgehensweise abstimmen. Nach derzeitigem Stand hat die Vorhabenträgerin jedoch keine Zweifel an der Richtigkeit ihrer Untersuchungsergebnisse.</p> <p>Die Alternative "Umfahrungstrasse" lehnt die Vorhabenträgerin aufgrund der nicht vorhandenen Vorzugswürdigkeit ab.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Prognosenullfall nachts praktisch kein Güterzugverkehr stattfindet, werden im Prognoseplanfall nachts mindestens 31 Güterzüge verkehren. Wegen des „Nadelöhrs Huntebrücke“ werden voraussichtlich noch weitere Güterzüge im Nachtzeitraum verkehren. Aufgrund der stark steigenden Anzahl der Züge im Prognoseplanfall ist davon auszugehen, dass die Zahl der besonders störenden Einzelereignisse, vor allem durch die Güterzüge während der Nacht, unzumutbar ansteigt.</p>	
<p>12. Kein Schutz in der Übergangszeit</p>	
<p>a) Das Schallschutzkonzept sieht keinen Schutz in der Übergangszeit bis zur Errichtung der aktiven Schallschutzmaßnahmen vor. Wenn die Ausbauabschnitte nördlich der Stadt Oldenburg fertig gestellt sind, kommt es zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen durch Güterzüge. Diese Lärmbelastungen können bereits vor Verwirklichung der Baumaßnahmen im PFA 1 auftreten, weil die Stadtstrecke bereits zweigleisig ausgebaut ist. Ein entsprechendes Schutzkonzept für die Oldenburger Bürger ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten.</p> <p>b) Die Unterlagen sind insoweit mangelhaft, es besteht ein erhebliches Abwägungsdefizit. Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits in seinem Beschluss vom 24.01.2012 (BVerwG 7 VR 13.11) und im Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) hervorgehoben hat, müssen unzumutbare Belastungen durch einen auf die Übergangszeit bezogenen Lärmschutz vermieden werden. Dieser Lärmschutz kann entweder durch passive Schallschutzmaßnahmen oder eine Betriebszeitenregelung mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. auch durch ein „Nachtfahrverbot“ für Güterzüge erreicht werden. Nachdem die Planfeststellungsunterlagen hier keine Sicherungsmaßnahmen vorsehen, wird die Stadt Oldenburg unzumutbar beeinträchtigt.</p> <p>c) Möglicherweise geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass durch den mit der Stadt Oldenburg beim Bundesverwaltungsgericht am 05.07.2012 abgeschlossenen Vergleich ein ausreichendes Schutzkonzept für die Interimszeit vorgelegt wurde. Dieses Schutzkonzept geht allerdings davon aus, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verwirklicht werden. In der Interimszeit ist dies nicht der Fall, es müssen ergänzende Maßnahmen ergriffen werden.</p>	<p>Seit Anfang 2015 werden von der Vorhabenträgerin passive Maßnahmen zum „Interimschallschutz“ im Planfeststellungsabschnitt 1 umgesetzt. Mit Blick auf Lärmimmissionen wird der - auf eine Übergangszeit bezogene - Schutz der Grundrechte der Anwohner im Stadtgebiet von Oldenburg nach Maßgabe des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 (Az. 7 A 28.12) im Zuge der Umsetzung des Planergänzungsbeschlusses zu den Planfeststellungsbeschlüssen PFA 2 und 3, den das Eisenbahn-Bundesamt am 31.10.2014 erlassen hat, sichergestellt. Hinzu kommen die passiven Lärmschutzmaßnahmen, die sich aus der ausgelegten Planfeststellungsunterlage des Vorhabenträgers ergeben (siehe dort Anlage 15) und die bereits seit 2013 vorgezogen umgesetzt werden.</p> <p>Ergänzende betriebliche Regelungen sind schon aus diesem Grund an der Strecke 1522 im Bereich von Oldenburg nicht erforderlich.</p>
<p>13. Mangelhafte rechtliche Sicherung</p>	
<p>a) Nach den Planfeststellungsunterlagen ist eine rechtliche Sicherung der Schutzansprüche nicht erforderlich. Zum einen geht die Vorhabenträgerin wohl davon aus, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 16. BImSchV eine „Freiwilligkeitsleistung“ sind. Zum anderen beruft sie sich auf den beim Bundesverwaltungsgericht abgeschlossenen Vergleich. Diese Rechtsauffassung ist falsch.</p> <p>b) Wie bereits ausgeführt, ist die Verwirklichung des Lärmschutzes rechtlich geboten. Der beim Bundesverwaltungsgericht abgeschlossene Vergleich ist ebenfalls zur Sicherung der Schutzansprüche nicht ausreichend, weil die betroffenen Bürger aus diesem Vergleich unmittelbar keine Rechte ableiten können. Im Planfeststellungsbeschluss müssen damit alle Gebäude aufgezählt werden, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Schallschutz haben. Der Anspruch dem Grunde nach ist durch eine Schutzauflage zugunsten der Betroffenen festzusetzen.</p> <p>c) Der Planfeststellungsbeschluss muss außerdem sicherstellen, dass das Schallschutzkonzept vor Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahme realisiert ist. Erfahrungen bei anderen Streckenabschnitten zeigen, dass eine neue Ausbaustrecke in Betrieb geht, ohne dass die im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzwände oder sonstigen Maßnahmen durchgeführt sind. Auch insoweit wird es deshalb zu unzumutbaren Lärmbelastungen für die Stadt Oldenburg kommen.</p>	<p>Die Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven wurde gemäß der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt. Im Ergebnis sieht der Plan vorrangig die Errichtung von Schallschutzwänden als aktive Schallschutzmaßnahme und - soweit die Kosten dieser Schutzmaßnahme gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht - ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Austausch von Fenstern, Einbau von Lüftern) vor. Damit wird den gesetzlichen Vorgaben vollständig Rechnung getragen.</p> <p>Die dem Grunde nach Anspruchsberechtigten auf passiven Schallschutz sind der ausgelegten Unterlage 15.5 zu entnehmen. Sofern die Planfeststellungsbehörde die schalltechnische Untersuchung für zutreffend erachtet, wird sie die Anspruchsberechtigung im Planfeststellungsbeschluss verbindlich regeln. Unabhängig von dem anhängigen Planfeststellungsverfahren abgeschlossene Vergleiche haben in der Tat keine Relevanz für dieses Planfeststellungsverfahren.</p> <p>In Anbetracht dessen teilt die Vorhabenträgerin die Zweifel an der rechtlichen Sicherung der passiven Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Oldenburg nicht.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>Von diesen rechtlichen Erwägungen abgesehen, werden die passiven Lärmschutzmaßnahmen bereits Zug um Zug umgesetzt bzw. mit den davon betroffenen Anwohnern bzw. Eigentümern im Detail abgestimmt.</p>
<p>14. Unlösbarer Konflikt an der Pferdemarktbrücke</p>	
<p>Wie oben (V. 9. b)) dargelegt, unterschätzt das schalltechnische Gutachten der Vorhabenträgerin die Immissionsbelastung im Bereich des Pferdemarktes um ca. 10 dB(A). Es ist von einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht auszugehen. Die Nutzung des Pferdemarktes wird durch die zu erwartenden Lärmbelastungen unzumutbar eingeschränkt.</p> <p>Eine Lösung des Immissionskonflikts könnte nur durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Vorhabenträgerin unverhältnismäßig und unzumutbar. Auch aus Sicht der Stadt Oldenburg sind Lärmschutzwände auf der Pferdemarktbrücke wegen des gravierenden Eingriffs in das Stadtbild nicht zumutbar.</p> <p>Der durch das Ausbauvorhaben entstehende Immissionskonflikt kann deshalb letztlich nicht gelöst werden. Wird auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet, verbleiben unzumutbare Auswirkungen auf die Nutzung des Platzes und die umliegenden Wohngebäude durch Immissionen. Würde man den aus Immissionsschutzgründen angezeigten aktiven Lärmschutz entlang der Pferdemarktbrücke verwirklichen, verbleiben unzumutbare Auswirkungen für das Stadtbild.</p> <p>Der entstehende Immissionskonflikt an der Pferdemarktbrücke kann nach all dem nur durch die Planung einer Umfahrungstrasse gelöst werden.</p>	<p>Der von der Stadt Oldenburg gesehene Konflikt zwischen Lärmschutz auf der einen und Stadtbild auf der anderen Seite ist aus Sicht der Vorhabenträgerin in der beschriebenen Weise nicht zutreffend. Dies gilt insbesondere für die Bewertung des Stadtbilds im Bereich der Pferdemarktbrücke, weil einerseits hier bereits heute eine starke Vorbelastung vorhanden ist und weil andererseits die schutzbedürftigeren Stadtgebiete einen relativ großen Abstand zum Pferdemarkt haben.</p> <p>Abgesehen davon ist es zutreffend, dass die Vorhabenträgerin eine Errichtung von Lärmschutzwänden auf der Pferdemarktbrücke für unverhältnismäßig hält. Generell gelten für alle Brückenbauwerke, bei denen der Bau einer Lärmschutzwand nicht von vorn herein berücksichtigt wurde, dass eine spätere Nachrüstung einer Lärmschutzwand nicht ohne weiteres möglich ist. Dies gilt auch für die im Jahr 1965 fertig gestellte Pferdemarktbrücke.</p> <p>Hier käme schon im Hinblick auf die Windlasten, die aus den Lärmschutzwänden zu erwarten sind, nur eine Lösung in Frage, bei der die Lärmschutzwände auf ein separates Tragwerk vor die Brücke gesetzt werden. Dies wiederum führte zu inakzeptablen Einschränkungen im Verkehrsraum im gesamten Bereich unterhalb der Brücke. Allerdings stellt die Vorhabenträgerin durch entsprechend dimensionierte passive Lärmschutzmaßnahmen sicher, dass die Lärmschutzbelange der Anwohner angemessen beachtet werden.</p> <p>Die Schlussfolgerung der Stadt Oldenburg, eine Bewältigung des geschilderten Problems sei nur durch die Realisierung der Variante Ostumfahrung möglich, ist nach Auffassung der Vorhabenträgerin vor diesem Hintergrund unzutreffend. In diesem Zusammenhang verweist die Vorhabenträgerin auf die nochmaligen, vertieften Variantenentscheidungen einschließlich der dazu gehörenden Fachgutachten und -untersuchungen.</p>
<p>VI. Brand und Katastrophenschutz</p>	
<p>1. Planfeststellungsunterlagen</p>	
<p>Im Erläuterungsbericht wird das Rettungskonzept der Vorhabenträgerin beschrieben (S. 113 ff.). Das Rettungskonzept beschränkt sich im Wesentlichen darauf, Zuwegungspunkte für Rettungseinsätze bei Unfällen auf den Gleisen zu benennen und in einem kleinen Maßstab (1:5000) kartographisch darzustellen (Planfeststellungsantrag Anlage Nr. 3.3).</p>	
<p>2. Risikobewertung erforderlich</p>	
<p>a) Die Überlegungen der Vorhabenträgerin zum Brand- und Katastrophenschutz setzen erst beim Rettungskonzept ein. Die Eintrittswahrscheinlich von schweren Unfällen auf der Schienenstrecke bei Gefahrguttransporten wird nicht beurteilt. Planerische Erwägungen und gutachterliche Untersuchungen zum Umfang der Auswirkungen eines Schadensfalls auf der Schienenstrecke fehlen. Ein „Worst-Case-Szenario“ wird nicht erstellt. Eine belastbare Risikoermittlung und Risikobewertung, die Grundlage für ein effektives Rettungskonzept sein könnte, fehlt vollständig.</p>	<p>Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Gefährdungspotential aus dem Bahnbetrieb im Vergleich zum konkurrierenden Straßenverkehr wesentlich geringer ist. Ausschlaggebend für die Sicherheit der Eisenbahn ist, dass die Bahn ein spurgeführtes, von außen gesteuertes und überwachtes System ist, in dem im signalisierten und damit gesicherten Raumabstand und nicht auf Sicht gefahren wird.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>Ein Höchstmaß an Sicherheit ist dadurch gewährleistet, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Raumabstand durch die Signaltechnik technisch garantiert ist, • die Gleisabschnitte und damit die Abstände zwischen den Zügen so bemessen sind, dass Züge bei Bedarf sicher bremsen können, • die Gleisabschnitte vor dem Einfahren eines Zuges beispielsweise mit Gleisfreimeldeanlagen auf das Freisein von Fahrzeugen hin überprüft werden, • die Fahrerlaubnis nur erteilt wird, wenn der Fahrweg frei und technisch gesichert ist, • der Eisenbahnbetrieb insgesamt ein „Mensch-Maschine-System“ ist, bei welchem einerseits der Mensch, der die Technik bedient, technische Fehler behebt und andererseits menschliches Versagen durch die Technik weitestgehend ausgeschlossen wird. <p>Diese untrennbar zum System Eisenbahn gehörende Leit- und Sicherungstechnik sowie das umfassende Regelwerk für den Gefahrguttransport gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene. Die Bahn ist deshalb für den Transport gefährlicher Güter in hohem Maße geeignet. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt, das heißt sie zielt darauf ab, die Gefahr nicht akut werden zu lassen. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren. Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt.</p> <p>Ein Restrisiko, das nicht nur beim vergleichsweise sicheren Bahn-, sondern auch beim Luft- und Kraftfahrzeugverkehr besteht, ließe sich nur durch eine vollständige Einstellung des Betriebes vermeiden. Alle Gefahren, denen nicht vollständig durch vertragliche oder gesetzliche Haftungsnormen entgegengewirkt werden kann, begründen ein allgemeines Lebensrisiko. Diesem kann sich der Mensch naturgemäß nicht vollständig entziehen.</p> <p>Auf dem Streckennetz der DB Netz AG werden jährlich über 50 Mio. t gefährliche Güter der 13 Gefahrklassen mit einer Verkehrsleistung von rund 15 Mrd. Tonnen-km befördert. Die Statistik über Unfälle beim Transport wassergefährdender Stoffe mit einem Bahnanteil von nur ca. 2 % am gesamten Gefahrgutaufrkommen unterstreicht den hohen Sicherheitsstandard des Eisenbahnbetriebes.</p> <p>Die Einhaltung gefahrgutrechtlicher Vorschriften wird im Bereich der Eisenbahnen des Bundes vom Eisenbahn-Bundesamt überwacht.</p> <p>Ein Eingriff in die von Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) geschützte körperliche Unversehrtheit kann zwar auch durch ihre Gefährdung erfolgen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Gefährdung einer Verletzung „gleich zu erachten“ ist und dass sich eine individuelle Betroffenheit feststellen lässt. Maßgeblich kommt es dabei auf den Grad der Eintrittswahrscheinlichkeit der geltend gemachten Gefahren an. Wie bereits ausgeführt ist festzustellen, dass eine Rechtsgutgefährdung von nur geringer Wahrscheinlichkeit ist, da das Gefährdungspotential aus dem Bahnbetrieb im Vergleich zum konkurrierenden Straßenverkehr wesentlich geringer ist. Ein Eingriff gemäß dem genannten Artikel des GG ist folglich nicht gegeben.</p> <p>Die Risiken durch Gefahrguttransporte stellen somit aus Sicht der Vorhabenträgerin auch keinen Grund für die beschriebenen Befürchtungen dar, denn die Risiken sind generell sehr gering und würden auch keine Verlagerung der Bahnstrecke aus dem Stadtgebiet rechtfertigen, zumal die Vorhabenträgerin nach wie vor überzeugt ist, dass die geforderte Umgehungsstrasse</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	gegenüber der Ausbaustrecke auch bei den übrigen Bewertungskriterien nicht vorzugswürdig ist (insbesondere Betrieb, Umwelt, Kosten).
<p>b) Möglicherweise ist die Vorhabenträgerin der Auffassung, dass eine konkrete Risikoermittlung und Risikobewertung nicht erforderlich ist, weil auf das allgemeine Gefahrgutrecht verwiesen werden kann. Sofern alle gesetzlichen Anforderungen für den Gefahrguttransport erfüllt sind, wäre eine Risikobewertung entbehrlich, weil die dann noch verbleibenden Risiken gesellschaftlich akzeptiert sind. Diese Rechtsauffassung ist nicht zutreffend.</p>	Die Vorhabenträgerin nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.
<p>Das Bundesverfassungsgericht hat mit Kammerbeschluss vom 21.01.2009 (1 BvR 2524/06 = NVwZ 2009, 515 ff.) entschieden, dass bei Castor-Transporten nicht nur auf die Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften verwiesen werden darf. Vielmehr haben von möglichen Transportunfällen betroffene Dritte Anspruch auf Überprüfung, ob die erforderliche Vorsorge gegen Schäden und der erforderliche Schutz gegen Störmaßnahmen Dritter gewährleistet ist (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 und 5 AtG). Die nach Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften verbleibenden Risiken können nicht dem allgemeinen Lebensrisiko zugeordnet werden, vielmehr haben die Anlieger an der Schienenstrecke ein höheres Individualrisiko, das nicht in einem möglichen, seinerseits nicht wehrfähigen Kollektivrisiko untergeht (BVerfG, a.a.O. Rn. 36, 39, 43, 46).</p> <p>Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat die Vorschrift des § 7 Abs. 2 Nr. 5 AtG, wonach die atomrechtliche Anlagengenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der erforderliche Schutz gegen Störmaßnahmen und sonstige Einwirkungen Dritter gewährleistet ist, drittschützenden Charakter (BVerwG, NVwZ 1982, 674; BVerwG, DVBl 2008, 853, 856; zur atomrechtlichen Transportgenehmigung BVerwG, U. v. 14.03.2013 - 7 C 34/11 = NVwZ 2013, 1407). Die Vorschriften über die Vorsorge gegen mögliche Schäden durch die Beförderung von Kernbrennstoffen wie auch die Regelung über die Gewährleistung des erforderlichen Schutzes gegen Störmaßnahmen (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 und 5 AtG) sind Schutzvorschriften zugunsten Dritter, die in der Nähe einer Umschlaganlage oder einer von dort ins Transportbehälterlager führenden Straße wohnen. Die Anlieger an einer Straße bzw. Schiene haben ein erhöhtes Risiko zu tragen, das nicht dem (nicht wehrfähigen) allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen ist.</p>	Hinsichtlich der Beförderung von Gefahrgütern ändert sich am Status der hier in Rede stehenden Eisenbahnstrecke durch Oldenburg nichts. Es finden heute und künftig dieselben gesetzlichen Regelungen auf die Transporte und auf die Ausgestaltung der Strecke Anwendung. Die Hinweise zur Frage, wie Castortransporte rechtlich zu behandeln sind, werden ungeprüft zur Kenntnis genommen, da der gegenständliche Antrag auf Planfeststellung hierzu keine Regelung anstrebt.
<p>Diese Rechtsgrundsätze gelten nicht nur für das Atomrecht. Es ist im Sicherheitsrecht allgemein anerkannt, dass Schadensvorsorgemaßnahmen nach Umfang und Ausmaß dem Risikopotenzial der Gefahren, die sie verhindern sollen, proportional sein müssen. Bei jeder Genehmigung einer neuen technischen Anlage ist zu berücksichtigen, dass keine Regelungen gefordert werden können, die mit absoluter Sicherheit Grundrechtsgefährdungen ausschließen, die aus der Zulassung einer solchen Anlage und ihrem Betrieb möglicherweise entstehen können. Es muss stets bei Abschätzungen anhand praktischer Vernunft bleiben. Ungewissheiten jenseits dieser Schwelle sind unentrinnbar (BVerfG, NVwZ 2010, 114 Rn. 23 und BVerfGE 49, 89 ff.). Das Restrisiko wird als Ausprägung eines allgemeinen Lebensrisikos für tolerabel erachtet und ist deshalb auch nicht wehrfähig.</p>	Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass es in dem anhängigen Verfahren nicht um die Genehmigung einer neuen technischen Anlage geht, sondern um die Betriebsanlage einer Eisenbahn nach § 18 AEG.
<p>Auf dieses „unentrinnbare“ Restrisiko kann sich ein Vorhabenträger allerdings nur dann berufen, wenn er nachvollziehbar darlegt, dass alle erforderlichen Risikominimierungsmaßnahmen nach den Regeln der Technik bzw. dem Stand der Technik ergriffen werden (vgl. insoweit OVG Niedersachsen, B. v. 20.06.2001 - 7 MS 69/11). Es muss dargelegt werden, dass die verbleibenden Risiken nicht weiter minimierbar und damit unentrinnbar sind. Davon geht auch das Bundesverfassungsgericht in der Kalkar-Entscheidung aus (BVerfGE 49, 89, 143). Der Vorhabenträger muss also die möglichen Gefährdungslagen beim Betrieb seines Vorhabens einschätzen und auf der Grundlage dieser Schadensszenarien Vorsorgemaßnahmen durchführen. Erst wenn alle zumutbaren Vorsorgemaßnahmen ergriffen wurden, kann</p>	Die DB Netz AG ist ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Gemäß § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind EIU verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Damit ist auch der Transport von Gefahrgütern zuzulassen. Zu berücksichtigen ist, dass die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport vom Vorsorgegrundsatz geprägt ist. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren.



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>sich der Vorhabenträger hinsichtlich der verbleibenden Risiken auf das unentrinnbare allgemeine Lebensrisiko berufen.</p> <p>d) Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen von Gefahrguttransporten wird auf das als Anlage 12 vorgelegte Gutachten von Herrn Prof. Dr. Klaus Kümmerer verwiesen. Dort ist umfassend dargestellt, dass eine Risikoeinschätzung nach Maßgabe von Daten zu Art, Menge und Häufigkeit der transportierten Stoffe erfolgen muss. Gerade die Europäische Kommission legt bei den von ihr kontrollierten Umweltverträglichkeitsprüfungen zu Eisenbahnvorhaben auf Aussagen zu Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallfolgen großen Wert. Entsprechende Daten und Abschätzungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen.</p> <p>Herr Prof. Dr. Kümmerer stellt weiter fest, dass es auch betriebliche Maßnahmen gibt, um Unfallwahrscheinlichkeiten zu reduzieren, z.B. eine geringere Höchstgeschwindigkeit. Bei einem Gefahrgutunfall auf der Bestandstrecke sind hohe Risiken für die Bahnanlieger, Rettungseinrichtungen, Kinderkrippen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Altenheime und Pflegeheime, Bildungseinrichtungen und Orte mit einer hohen Anzahl von Menschen gegeben. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Realisierung der Alternativtrasse entlang der A 29 zur Umfahrung von Oldenburg unter Berücksichtigung der Risiken und Gefahren von Gefahrguttransporten klar vorzugswürdig ist.</p>	<p>Maßnahmen, die im Falle eines Ereignisses erforderlich werden, werden durch die hierfür zuständigen Stellen zur Gefahrenabwehr - wie den Feuerwehren - im jeweiligen Einzelfall festgelegt. Mitarbeiter der DB AG sind dabei beratend tätig.</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind gemäß der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass der Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu jedem Zeitpunkt schnell und uneingeschränkt über die Daten zu betroffenem Gefahrgut verfügen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammensetzung des Zuges, • "UN"-Nummern der beförderten gefährlichen Güter (Standard der Vereinten Nationen), • Einreihung der Wagen im Zug, • Masse der Ladung. <p>Die Sicherheitspflichten führt § 4 der "Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt" weiter aus, wonach die EVU bei Unregelmäßigkeiten und Unfällen unverzüglich den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmer benachrichtigen müssen. Die Informationen werden den nächstgelegenen Feuerwehren und sonstigen zuständigen Behörden und Institutionen im Ereignisfall durch die Notfalleitstelle der DB Netz AG zur Verfügung gestellt.</p> <p>Auf diese Weise ist - anders als bei Gefahrguttransporten auf der Straße - sichergestellt, dass die Rettungs- und Einsatzkräfte bei Unregelmäßigkeiten und Unfällen sehr zeitnah die entsprechenden Informationen über das jeweils betroffene gefährliche Gut erhalten und somit gezielt die notwendigen Gefahrenabwehrmaßnahmen einleiten können.</p> <p>Darüber hinaus betreibt die DB Netz AG für alle eventuellen Unregelmäßigkeiten oder Unfälle vorbeugend und flächendeckend ein Notfallmanagement, mit dem bei Eintritt einer unvorhergesehenen konkreten Gefahr die entsprechenden Gegenmaßnahmen aktiviert werden. Form und Bestandteile des Notfallmanagements sind in allen Bereichen mit den Bundesländern abgestimmt. Das Notfallmanagement hat jedoch ausschließlich unterstützende Funktion und ersetzt nicht die originäre bzw. gesetzlich geregelte Zuständigkeit der Kommunen und Landkreise nach dem Niedersächsischen Rettungsdienst-, dem Niedersächsischen Brandschutz- und dem Niedersächsischen Katastrophenschutzgesetz. Ergänzende konzeptionelle Regelungen sind in diesem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren daher nicht erforderlich.</p> <p>Zu den Inhalten dieses Planfeststellungsverfahrens gehört jedoch die Umsetzung aktueller sicherheitsrelevanter Vorgaben, die die Bahninfrastruktur im Bereich der Ausbaustrecke erfüllen muss. Dazu zählen z.B. die Zugänge zu den Bahnanlagen für Rettungskräfte sowie Rettungstüren in den Lärmschutzwänden. Erfordernis, Abstände und Dimensionierung dieser Anlagen werden von der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu den "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" vorgegeben und wurden in den Planfeststellungsunterlagen bereits berücksichtigt (siehe dort Anlage 2, Punkt 7). Bahnanlagen werden also nach geltendem Recht und den anerkannten Regeln der Technik in Deutschland geplant. Die selektive Anwendung von z.B. niederländischem Recht zur Umsetzung von vordergründig weiterreichenden Sicherheitsstandards wird von den Regelwerken nicht zugelassen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>3. Brandschutz</p> <p>Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Rettungskonzept ist mangelhaft. Es fehlen Feuerwehrpläne gem. DIN 14095 mit einer bewertbaren Detailtiefe. Das Rettungskonzept trägt der massiven Einschränkung der Erreichbarkeit der Bahnanlage durch die Errichtung von Lärmschutzbauwerken nicht mit der erforderlichen Effektivität Rechnung. Erforderlich ist der Einbau von Notausgangstüren in den Lärmschutzbauwerken mit einer lichten Breite von mindestens 2,50 m in einem Abstand von rund 200 m. Gleisparallel verlaufende Rettungswege innerhalb des Lärmschutzbauwerks müssen eine Breite von mindestens 1,25 m aufweisen. Für die Bereitstellung von Löschwasser müssen die Lärmschutzbauwerke geeignete Schlauchdurchführungsöffnungen aufweisen. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Rettungskonzept hält diese und weitere Anforderungen nicht ein.</p> <p>Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf die Stellungnahme der Feuerwehr vom 08.02.2014 (Anlage 13) verwiesen werden.</p>	<p>Die DB Netz AG ist ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Gemäß § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind EIU verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Damit ist auch der Transport von Gefahrgütern zuzulassen. Zu berücksichtigen ist, dass die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport vom Vorsorgegrundsatz geprägt ist. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren.</p> <p>Maßnahmen, die im Falle eines Ereignisses erforderlich werden, werden durch die hierfür zuständigen Stellen zur Gefahrenabwehr - wie den Feuerwehren - im jeweiligen Einzelfall festgelegt. Mitarbeiter der DB AG sind dabei beratend tätig.</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind gemäß der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass der Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu jedem Zeitpunkt schnell und uneingeschränkt über die Daten zu betroffenem Gefahrgut verfügen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammensetzung des Zuges, • "UN"-Nummern der beförderten gefährlichen Güter (Standard der Vereinten Nationen), • Einreihung der Wagen im Zug, • Masse der Ladung. <p>Die Sicherheitspflichten führt § 4 der "Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt" weiter aus, wonach die EVU bei Unregelmäßigkeiten und Unfällen unverzüglich den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmer benachrichtigen müssen. Die Informationen werden den nächstgelegenen Feuerwehren und sonstigen zuständigen Behörden und Institutionen im Ereignisfall durch die Notfalldienststelle der DB Netz AG zur Verfügung gestellt.</p> <p>Auf diese Weise ist - anders als bei Gefahrguttransporten auf der Straße - sichergestellt, dass die Rettungs- und Einsatzkräfte bei Unregelmäßigkeiten und Unfällen sehr zeitnah die entsprechenden Informationen über das jeweils betroffene gefährliche Gut erhalten und somit gezielt die notwendigen Gefahrenabwehrmaßnahmen einleiten können.</p> <p>Darüber hinaus betreibt die DB Netz AG für alle eventuellen Unregelmäßigkeiten oder Unfälle vorbeugend und flächendeckend ein Notfallmanagement, mit dem bei Eintritt einer unvorhergesehenen konkreten Gefahr die entsprechenden Gegenmaßnahmen aktiviert werden. Form und Bestandteile des Notfallmanagements sind in allen Bereichen mit den Bundesländern abgestimmt. Das Notfallmanagement hat jedoch ausschließlich unterstützende Funktion und ersetzt nicht die originäre bzw. gesetzlich geregelte Zuständigkeit der Kommunen und Landkreise nach dem Niedersächsischen Rettungsdienst-, dem Niedersächsischen Brandschutz- und dem Niedersächsischen Katastrophenschutzgesetz. Ergänzende konzeptionelle Regelungen sind in diesem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren daher nicht erforderlich.</p> <p>Zu den Inhalten dieses Planfeststellungsverfahrens gehört jedoch die Umsetzung aktueller sicherheitsrelevanter Vorgaben, die die Bahninfrastruktur im Bereich der Ausbaustrecke erfüllen muss. Dazu zählen z.B. die Zugänge zu den Bahnanlagen für Rettungskräfte sowie Rettungstüren in den Lärmschutzwänden. Erfordernis, Abstände und Dimensionierung dieser Anlagen werden von der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu den "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>AEG" vorgegeben und wurden in den Planfeststellungsunterlagen bereits berücksichtigt (siehe dort Anlage 2, Punkt 7). Bahnanlagen werden also nach geltendem Recht und den anerkannten Regeln der Technik in Deutschland geplant. Die selektive Anwendung von z.B. niederländischem Recht zur Umsetzung von vordergründig weiterreichenden Sicherheitsstandards wird von den Regelwerken nicht zugelassen.</p>
<p>VII. Erschütterungen und sekundärer Luftschall</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat vertiefte Untersuchungen in Auftrag gegeben, um zu ermitteln, welche Schwingungen in den betroffenen Gebäuden zu erwarten sind. Die Ergebnisse der Untersuchungen zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall werden voraussichtlich Mitte Oktober 2015 vorliegen. Dieser Punkt wird daher erst in einer ergänzenden Gegenäußerung von der Vorhabenträgerin erwidert werden.</p>
<p>1. Planfeststellungsantrag</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin meint, bei dem Projekt sei kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen. Im PFA 1 würden keine Ausbaumaßnahmen durchgeführt, es werde lediglich die vorhandene zweigleisige Strecke erneuert und zusätzlich elektrifiziert (vgl. Erläuterungsbericht, S. 105 ff.). Diese Baumaßnahmen seien nicht kausal für eine denkbare Belastungserhöhung, weil damit keine Erhöhung der Streckenkapazität verbunden sei. Vorhabenbedingt trete keine Erhöhung der Erschütterungsbelastung ein. Insgesamt sei wegen der Streckenertüchtigung davon auszugehen, dass sich unter Annahme des gleichen Verkehrsprogramms beim Erschütterungsschutz für Menschen in Gebäuden eine günstigere Situation einstellen werde. Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude könnten mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden, deswegen erfolge keine nähere Beurteilung.</p>	
<p>Der sekundäre Luftschall wird im Erläuterungsbericht nur einmal kurz erwähnt (S. 105 oben), inhaltliche Ausführungen dazu finden sich in den Planfeststellungsunterlagen nicht.</p>	
<p>2. Wesentliche Änderung – Ausbaumaßnahme</p>	
<p>a) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Zumutbarkeitsschwelle beim <u>Erschütterungsschutz</u> durch Abwägung (§ 18 Satz 2 AEG) zu konkretisieren. Ansprüche auf Schutzvorkehrungen des aktiven oder passiven Erschütterungsschutzes bzw. auf Geldausgleich beurteilen sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann das der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG nicht weiter ausgeführt. Deswegen ist auf allgemeine Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen. Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkungen darstellen (§ 3 Abs. 1 und 2 BImSchG), in dem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und ggf. auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können. Fehlt es an einer gesetzlichen Festlegung, ist die Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall zu bestimmen. Die einschlägige DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) gibt insoweit für den Neubau von Eisenbahnstrecken nach Baugebieten für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor.</p>	
<p>Auf Ausbaumaßnahmen sind die Anhaltswerte der DIN 4150 nicht unmittelbar anwendbar. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, in aller Regel zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht nicht. Erschütterungsschutz kann aber</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt. Die schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung findet allerdings dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle der Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. In diesem Fall sind nicht „wegen“, sondern „aus Anlass“ der Ausbaumaßnahmen Schutzvorkehrungen und damit eine Erschütterungssanierung geboten (vgl. dazu BVerwG, U. v. 21.12.2010 - 7 A 14/09 = NVwZ 2011, 676, Rn. 27 f., 38; ebenso bereits U. v. 31.01.2001 - 11 A 6/00 = NVwZ-RR 2001, 653).</p>	
<p>Das Bundesverwaltungsgericht hat auch entschieden, dass sich die Planfeststellungsbehörde nicht auf eine plangegebene Vorbelastung berufen kann, wenn die Ertüchtigung einer vorhandenen Strecke in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Errichtung einer neuen Netzanknüpfung erfolgt (BVerwG, U. v. 31.01.2001, a.a.O., Juris Rn. 86). In diesem Fall muss sich der Betroffene eine plangegebene Vorbelastung nicht entgegenhalten lassen, es ist eine Erschütterungsuntersuchung zu erstellen, die erforderlichen Schutzvorkehrungen zum Schutz vor Erschütterungen sind zu ermitteln.</p>	
<p>Für den <u>sekundären Luftschall</u> gelten die gleichen gesetzlichen Grundlagen. Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere den Geschossdecken, als relativ tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. Geldausgleich richten sich ebenfalls nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem ist nämlich insoweit lückenhaft; die Regelungen der 16. BImSchV beziehen sich nur auf den primären Luftschall. Nachdem es ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall nicht gibt, kann zur Orientierung auf die Vorgaben der auf öffentliche Verkehrsanlagen bezogenen 24. BImSchV zurückgegriffen werden (BVerwG, U. v. 21.12.2010 - 7 A 14/09, Juris Rn. 40 f.).</p>	
<p>b) Die Vorhabenträgerin hat diese Rechtsgrundlagen - ebenso wie bei der Beurteilung der Anwendbarkeit der 16. BImSchV für den primären Luftschall - missachtet.</p>	
<p>Wie bereits oben (B. V. 7.) im Einzelnen ausgeführt, erfüllen die Baumaßnahmen im PFA 1 alle Anforderungen an eine wesentliche Änderung der Schienenstrecke durch einen erheblichen <u>baulichen Eingriff</u> im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG und § 2 Abs. 2 16. BImSchV. Im Hinblick auf den Erschütterungsschutz gelten keine anderen Rechtsgrundsätze. Auch hier ist zunächst darauf abzustellen, ob die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und dabei das Ziel verfolgt, die „vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit“ des Verkehrswegs zu erhöhen.</p>	
<p>Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind und nach der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke mit zusätzlichen Erschütterungsimmissionen gerechnet werden muss, sind diese in die Abwägung einzustellen. Das Abwägungsmaterial muss durch eine erschütterungstechnische Untersuchung vollständig und zutreffend zusammengestellt werden. Die erschütterungstechnische Untersuchung muss eine Bewertung nach Zumutbarkeitskriterien enthalten.</p>	
<p>Im PFA 1 erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff, weil in die Gleisanlage mit ihrem Unterbau mit dem Ziel einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Erhöhung der Radsatzlast eingegriffen wird. Es liegt damit eine Ausbaumaßnahme vor, die eine Neubewertung der Erschütterungssituation zwingend erfordert. Davon geht auch die Information zum Körperschall und Erschütterungsschutz der Deutschen Bahn aus. Werden durch den Umbau einer Strecke (z.B. durch Einbau eines schwereren Oberbaus, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Belastung) höhere Erschütterungsimmissionen erwartet, muss eine Prognose erstellt werden (vgl. dazu Stellungnahme Ingenieurbüro Wölfel, Anlage 15, S. 2).</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>3. Erschütterungen</p>	
<p>a) Eine Erschütterungsprognose ist auch wegen dem <u>funktionalen Zusammenhang</u> der Ausbaumaßnahmen im PFA 1 mit den Baumaßnahmen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und den GleisNeubaumaßnahmen am JadeWeserPort erforderlich. Ein solcher Kausalzusammenhang ist hier gegeben, weil die Zunahme der Erschütterungen im PFA 1 ihre unmittelbare Ursache in der Ansiedlung und Betriebsaufnahme des JadeWeserPorts mit seinen eigenen Eisenbahnbetriebsanlagen haben. Ohne diesen Mehrverkehr aus der Anbindung des JadeWeserPorts hätte es zumindest in absehbarer Zeit keine Notwendigkeit für einen Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke im PFA 1 gegeben. Auch aus Gründen des funktionalen Zusammenhangs mit einer Gleis-Neubaumaßnahme muss eine Prognose im Hinblick auf Erschütterungsschutz und sekundären Luftschall erfolgen.</p>	
<p>Dies gilt selbst dann, wenn man abweichend von der hier vertretenen Rechtsauffassung eine Vorbelastung berücksichtigen würde. Insoweit hat das Bundesverwaltungsgericht eine Regelung in einem Planfeststellungsbeschluss gebilligt, die erst eine Erhöhung der Vorbelastung um 25 % für erheblich erklärt (BVerwG, U. v. 21.12.2010, a.a.O., Juris Rn. 30). Nach den Feststellungen der von der Stadt Oldenburg beauftragten Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG (Anlage 15) werden sich die Erschütterungsimmissionen im Prognose-Planfall 2025 um bis zu 240 % erhöhen. Damit wird die Erheblichkeitsschwelle bei der Zunahme der Erschütterungsimmissionen bei Weitem überschritten.</p>	
<p>b) Wie bereits ausgeführt, sind die Planfeststellungsunterlagen zum Erschütterungsschutz unvollständig. Es fehlt die erforderliche Erschütterungs-Untersuchung (dazu ausführlich und zutreffend Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Anlage 15, S. 2).</p>	
<p>c) Nach den Planfeststellungsunterlagen ist der erforderliche Erschütterungsschutz für Menschen in Wohnungen nicht sichergestellt. Im Auftrag der Stadt Oldenburg hat Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG im August/September 2013 eine messtechnische Bestandsaufnahme der Erschütterungen an zwei Gebäuden (Babenend 88A/ Melkbrink 73) durchgeführt. Die Erschütterungsprognose mit den Zugzahlen für das Jahr 2025 ergibt Erhöhungen der maßgeblichen KB-Werte um bis zu 190 % (Babenend 88A) bzw. 240 % (Melkbrink 73). Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 würden an den beiden Gebäuden um bis zu 25 % tags bzw. 160 % nachts überschritten. Es ist mit erheblichen Belästigungen von Menschen in Wohnungen zu rechnen (Anlage 15, S. 3).</p>	
<p>Die Behauptung der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, der Stand der Technik werde bei der tiefgründigen und dauerhaften Ertüchtigung des Untergrunds und bei der Erneuerung des Oberbaus der Bahnstrecke berücksichtigt, begründet keinen ausreichenden Erschütterungsschutz. Wölfel Ingenieure weisen insoweit zutreffend darauf hin, dass weitere Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen (z.B. Unterschottermatten, Masse-Feder-Systeme, elastische Schienenlagerung) mit dem Ziel des Erschütterungsschutzes zu prüfen sind (Anlage 15, S. 5).</p>	
<p>d) Die pauschale Aussage der Vorhabenträgerin zu den Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude ist ebenfalls abwägungsfehlerhaft (vgl. dazu Erläuterungsbericht, S. 106). Bei Gebäuden, die einen geringeren Abstand als 10 m zur Gleisachse haben, muss im Einzelfall überprüft werden, ob relevante Erschütterungsauswirkungen auf die Gebäude zu erwarten sind.</p>	
<p>4. Sekundärer Luftschall</p>	
<p>Zum sekundären Luftschall sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Sie enthalten keine Prognose. Auch die schalltechnischen Untersuchungen äußern sich zu diesem Gesichtspunkt nicht. Wie be-</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>reits ausgeführt, ist wegen der erschütterungsrelevanten wesentlichen Änderung des Gleisabschnitts auch eine Untersuchung zur Zumutbarkeit des sekundären Luftschalls erforderlich.</p>	
<p>VIII. Umweltverträglichkeitsstudie</p>	
<p>1. Unvollständige Alternativenprüfung</p>	
<p>a) Nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG müssen die vom Träger des Vorhabens nach § 6 Abs. 1 UVPG vorzulegenden Unterlagen zumindest die dort genannten Angaben enthalten. Ziffer 5 fordert eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens.“</p> <p>b) Die vorgelegte UVS genügt diesen Anforderungen nicht: Die von der UVS vorgenommenen Variantenvergleiche (S. 315 ff.) beziehen sich auf Ausbauvarianten im Projektabschnitt 3 - Jaderberg-Varel (S. 315 bis 327). Im PFA 1 erfolgt ein Variantenvergleich nur im Hinblick auf drei Bereiche:</p> <p>Aufhebung BÜ Alexanderstraße, Haus 1 BÜ Am Stadtrand, Lärmschutzwand Ziegelhofstraße.</p> <p>Die im Erläuterungsbericht noch erwähnte alternative Bahnumfahrung entlang der A 29 wird in der UVS weder erwähnt noch untersucht. Die UVS ist bereits aus diesem Grund mangelhaft, weil die Vorhabenträgerin diese Alternative im Erläuterungsbericht erwähnt, in der UVS aber nicht geprüft hat.</p>	<p>Siehe Erwiderungen zu 2. C. „Vorziehende Alternative“.</p>
<p>2. Schutzgut Mensch</p>	
<p>a) Weitere Mängel der UVS ergeben sich insbesondere bei der Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf das <u>Schutzgut Mensch</u>. Zur fehlerhaften Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kann auf die oben stehenden Ausführungen zur unbewältigten Lärmsituation, zum Brand- und Katastrophenschutz sowie zu Erschütterungen und sekundärer Luftschall verwiesen werden.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und verweist auf die nachfolgenden Absätze.</p>
<p>b) Zum <u>Lärmschutz</u> übernimmt die UVS die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung. Ihr haf ten mithin die gleichen Fehler an, wie der schalltechnischen Untersuchung selbst (vgl. insoweit UVS, S. 261 ff.).</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist insoweit auf die Erwiderungen zu 2. B. 5. schalltechnische Untersuchung.</p>
<p>c) Zum <u>Brand- und Katastrophenschutz</u> enthält die UVS keine weitergehenden Ausführungen als der Erläuterungsbericht. Sie ist insoweit unvollständig, weil sie keine Risikoanalyse enthält.</p>	<p>Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Störfalls ist sehr gering, da die Eisenbahn eines der sichersten Transportmittel ist und außerdem die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport vom Vorsorgegrundsatz geprägt ist. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren. Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt und von der Vorhabenträgerin angewandt.</p> <p>Eine mögliche Freisetzung von Gefahrstoffen im Falle von Unfällen und Havarien kann je nach Stoffklasse und Schwere des Unfalls unterschiedlichste Auswirkungen hinsichtlich Art und Umfang nach sich ziehen. Diese lassen sich jedoch nicht im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie ohne weitergehende Datengrundlagen bemessen. Aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ergeben sich keine Hinweise darauf, dass eine</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>mögliche Erhöhung der Unfallwahrscheinlichkeit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie differenziert zu berücksichtigen ist. Dem Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts (EBA), Teil III, aktuelle Fassung aus 2014, ist zu entnehmen, dass die Forderung, diesen Gesichtspunkt in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu berücksichtigen, „allenfalls indirekt aus dem UVPG“ zu entnehmen ist.</p>
<p>d) Zu <u>Erschütterungen</u> verweist die UVS auf Erschütterungsmessungen zwischen November 2010 und Juni 2012. Es wird vorgeschlagen, nach Inbetriebnahme an bestimmten Gebäuden Nachmessungen durchzuführen, um anhand gemessener Ergebnisse abzuleiten, ob bei tatsächlichen Anhaltswertüberschreitungen durch aktiven oder passiven Erschütterungsschutz die Anhaltswerte eingehalten werden können bzw. Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu zahlen sind.</p> <p>Zum <u>sekundären Luftschall</u> wird lediglich behauptet, die Anhaltswerte der Zumutbarkeit aus den Richtwerten der 24. BImSchV seien nicht überschritten (UVS, S. 261).</p> <p>Auch diese Ausführungen genügen den Anforderungen nicht. Wie oben nachgewiesen wurde, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, ein entsprechendes Erschütterungsgutachten vorzulegen. Die entstehenden Konflikte müssen durch den Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Eine Verschiebung der erforderlichen Prüfung in die Phase nach Inbetriebnahme des Vorhabens ist unzulässig, weil dann bereits vollendete Tatsachen geschaffen wurden und wirksame Schutzmaßnahmen nicht mehr möglich sind.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat vertiefte Untersuchungen in Auftrag gegeben, um zu ermitteln, welche Schwingungen in den betroffenen Gebäuden zu erwarten sind. Die Ergebnisse der Untersuchungen zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall werden voraussichtlich Mitte Oktober 2015 vorliegen. Dieser Punkt wird daher erst in einer ergänzenden Gegenäußerung von der Vorhabenträgerin erwidert werden.</p>
<p>e) Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die <u>Feinstaubbelastung</u> finden sich in der UVS keine näheren Ausführungen (vgl. lediglich S. 261). Im Erläuterungsbericht wird insoweit auf ein lufthygienisches Gutachten verwiesen, das allerdings im Planfeststellungsabschnitt 2 eingeholt wurde.</p> <p>Diese Ausführungen sind nicht ausreichend. Dem Planfeststellungsantrag fehlt die notwendige Darstellung der zu erwartenden Feinstaubbelastung entlang der Bahnstrecke in Oldenburg. Notwendig ist eine streckenspezifische Betrachtung, die nachprüfbar Aussagen zur Belastungssituation in Oldenburg ermöglicht.</p>	<p>Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin zu der von dem Einwender geforderten Gutachten besteht nicht. Eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation durch den Betrieb der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven und damit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV sind durch den Ausbau der Strecke nicht zu erwarten. Denn der Anteil des durch den Schienenverkehr emittierten Feinstaubes an den gesamten Emissionen liegt unter 5 %.</p> <p>Feinstaubbelastungen durch Verkehrsaufkommen sind vornehmlich auf den Individualverkehr zurückzuführen, also auf den Abgasausstoß von Kraftfahrzeugen. Feinstaubemissionen durch den Schienenverkehr entstehen vor allem durch den Abrieb von Rädern und Schienen. Dieser Abrieb verbleibt zum Teil im Bahnkörper und lagert sich in einem sieben bis maximal zehn Meter breiten Streifen entlang der Trasse ab. Da in dem betreffenden Planfeststellungsabschnitt größtenteils beidseitig Schallschutzwände errichtet werden, wird die Ausbreitung von Feinstaub weiter eingeschränkt.</p> <p>Zudem wird die Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven durch den Ausbau elektrifiziert. Dieselloks als weitere Feinstaubquelle im Schienenverkehr werden die Strecke daher in vergleichsweise geringem Maße befahren, so dass es eher zu einer Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation kommt. Die Vorhabenträgerin sieht daher keine Notwendigkeit zur Erstellung des geforderten Gutachtens.</p>
<p>f) Im Bahnbetrieb treten Umwelteinwirkungen durch <u>elektromagnetische Felder</u> auf. Die UVS enthält insoweit nur allgemeine Ausführungen (S. 260). Es wird behauptet, betriebsbedingte Beeinträchtigungen seien nur für den PFA 2 zu erwarten.</p> <p>Auch durch niederfrequente Oberleitungen können Beeinflussungen des empfindlichen Kathodenstrahls von Bildröhren sowie medizinischer Diagnose- und Laborgeräte auftreten, vor allem im Bereich der unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Gebäude. Hierzu sind die möglichen Betroffenheiten zu ermitteln und darzustellen. Etwaige Immissionskonflikte sind durch geeignete Schutzmaßnahmen zu beheben. Insoweit enthält die UVS keine ausreichenden Ausführungen, speziell nicht zum PFA 1.</p>	<p>Negative Auswirkungen durch die geplante Oberleitungsanlage sind aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu erwarten:</p> <p>Das <u>elektrische Feld</u> ist abhängig von der Leitergeometrie und der Spannung. Beide Parameter sind bei den Oberleitungsanlagen so konstant, dass das elektrische Feld insgesamt nur geringen Schwankungen unterworfen ist. Der Grenzwert für das <u>elektrische Feld</u> liegt für den Frequenzbereich der Oberleitung (16,7 Hz) bei 5 kV/m. Dieser Wert wird unmittelbar unter der Oberleitung bereits unterschritten. Das Feld nimmt zudem annähernd quadratisch mit der Entfernung ab. Weiterhin wird das elektrische Feld etwa durch Hindernisse (z. B. Wände) in seiner Ausbreitung mehr oder weniger stark verzerrt. Innerhalb von Bauwerken, gleichgültig aus</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>welchen Materialien, tritt daher erfahrungsgemäß eine zusätzliche Abschirmwirkung auf. Nach dem aktuellen, medizinischen/ wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist daher unter den vorliegenden Bedingungen generell eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch die elektrischen Felder der erwarteten Größenordnung im Bereich der geplanten Bahntrasse nicht zu befürchten.</p> <p>Die für Niederfrequenzanlagen (16,7 Hz-Versorgung / Bahnüberleitung) geltenden Grenzwerte für <u>magnetische Felder</u> werden selbst unter Berücksichtigung einer theoretischen Dauerexposition weit unterschritten. Die 26. BImSchV, Anlage 2, weist für die Dauerexposition einen Grenzwert von 300 µT vor. Ein Vergleich mit diesen, in der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerten zeigt, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung - auch auf stark frequentierten Strecken - die dort genannten Grenzwerte mit Sicherheit unterschritten werden. Hinzu kommt, dass durch die quadratische, entfernungsabhängige Abnahme die Felder in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke sehr schnell absinken. Zusammengefasst ergibt sich daraus, dass zwischen den in der 26. BImSchV in Deutschland festgelegten Vorsorge-Grenzwerten und den in der Praxis tatsächlichen relevanten Werten (dies betrifft auch die kurzzeitigen, betriebsbedingten Spitzenwerte) zusätzliche hohe Sicherheitsabstände bestehen. Nach dem aktuellen, medizinischen/wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist unter den genannten Bedingungen somit generell eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch die magnetischen Felder der erwarteten Größenordnung im Bereich der geplanten Bahntrasse nicht zu befürchten.</p> <p>Da für die menschliche Gesundheit strengere Werte vorgesehen werden als für den Betrieb von elektrischen Geräten erforderlich, sind auch keine Geräteschäden zu befürchten.</p>
<p>g) Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch enthält die UVS auch keine Untersuchung möglicher Beeinträchtigungen des psychischen und körperlichen Wohlbefindens von Fußgängern und Radfahrern an den Bahnübergängen. Entlang der Bahnübergänge werden relativ schnell fahrende Güterzüge kreuzen. Diese Züge sind nicht schon weithin sichtbar, die Betroffenen können sich nicht auf das Anfahren der Züge einstellen. Vielmehr wird der Güterzug im Bereich der Bahnübergänge plötzlich mit hohem Schalldruck vorbeifahren. Dieser Effekt kann bei den wartenden Personen Erschrecken, Angstgefühle und psychische Belastungen auslösen. Die Auswirkungen dieses Effekts hat die Vorhabenträgerin nicht untersucht.</p>	<p>Grundsätzlich besteht die Strecke seit Jahren und wird auch von Güterzügen befahren. Durch die Lärmschutzwände und deren "Öffnungen" an den Bahnübergängen kommt es zwar grundsätzlich zu kurzzeitigen, schnell eintretenden Unterschieden im Schalldruck. Für Personen, die sich im Nahbereich eines Bahnübergangs bei geschlossener Schranke aufhalten, ist aber deutlich erkennbar, dass es sich um eine Bahnstrecke handelt und in Kürze ein Zug vorbeifahren wird. Es kann auch angenommen werden, dass der Effekt des Schalldruckwechsels bekannt ist. Somit sind Strecke und Situation bekannt und für den Wartenden gut einschätzbar. Eine Angstreaktion oder gar psychische Belastung lässt sich daraus nicht ableiten. Zudem ist bei Güterzügen der Schalldruck geringer als beispielsweise bei ICE-Zügen, die auf der Strecke 1522 nicht verkehren. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass ein Annähern von Güterzügen - ebenfalls im Gegensatz zu ICE-Zügen - akustisch bereits kurz vor dem tatsächlichen Erscheinen des Zuges wahrnehmbar sein wird. Dadurch können sich die Wartenden auf das Ereignis einstellen.</p>
<p>Eine Untersuchung ist angezeigt, weil im Oldenburger Stadtgebiet entlang der Antragstrasse vier höhengleiche Bahnübergänge verbleiben werden. Ein solches Verbleiben von höhengleichen Bahnübergängen entspricht nicht den Grundsätzen moderner Eisenbahnplanung, die auf eine Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen gerichtet ist (vgl. §§ 2 Abs. 1, 3 EKrG). Nachdem die Vorhabenträgerin die höhengleichen Bahnübergänge belassen will, muss sie sich auch mit den psychischen und körperlichen Belastungen der Menschen in diesen Bereichen auseinandersetzen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt zu den Bahnübergängen in der Erwiderng zu 2. B. IV Stellung; hierauf wird verwiesen. Unabhängig von diesem Verfahren gab es bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträgerin, den einen der BÜ, für die die Vorhabenträgerin den weiteren Verbleib vorgesehen hat, zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>3. Schutzgut Boden</p>	
<p>Im Hinblick auf das Schutzgut Boden erwähnt die UVS die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Böden durch Versiegelung/Verdichtung auf Baustraßen sowie die Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Schadstoffeinträge. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nach der UVS ökologisch vernachlässigbar (S. 299 f.).</p> <p>Die betriebsbedingten Auswirkungen nach Unfällen mit gefährlichen Stoffen, und zwar insbesondere auf den Boden und Trinkwasserfassungen in der näheren Umgebung der Bestandstrasse, sind in der UVS nicht dargestellt. Sie sind abzuschätzen und darzustellen.</p>	<p>Eine mögliche Freisetzung von Gefahrstoffen im Falle von Unfällen und Havarien kann je nach Stoffklasse und Schwere des Unfalls unterschiedliche Auswirkungen hinsichtlich Art und Umfang nach sich ziehen. Diese lassen sich jedoch nicht im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie bemessen. Aufgrund der seitens der Deutschen Bahn AG bestehenden Notfall- und Sicherheitskonzepte ist von einem störungsfreien Betrieb als Regelfall auszugehen. Im Übrigen verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu 2. B. VI.</p>
<p>4. Schutzgut Klima</p>	
<p>a) Beim Schutzgut Klima/Luft sieht die UVS nur Beeinträchtigungen klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsbereiche durch Flächeninanspruchnahme sowie die Beeinträchtigung der Lufthygiene durch baubedingte Immissionen als mögliche Auswirkungen.</p> <p>b) Die Veränderung der lokalen Windverhältnisse durch die Barrierewirkung der Lärmschutzwände, die dauerhafte Inanspruchnahme von klimatischen Funktionsräumen sowie die Beschattungswirkung der Lärmschutzwände werden in der UVS nicht untersucht. Bezüglich des Schutzgutes Klima ist die UVS damit mangelhaft. Es ist notwendig, auf der Grundlage von aktuellen Planunterlagen, insbesondere zu den vorgesehenen Höhen der Lärmschutzwände, die Auswirkungen auf die klimatischen Gegebenheiten im Umfeld gutachterlich zu untersuchen und detailliert darzustellen. Eine detaillierte Untersuchung der Barrierewirkung der Lärmschutzwände auf das Klima ist dringend erforderlich, weil insoweit erhebliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind.</p> <p>Nicht untersucht wurden außerdem Windfeldveränderungen, die für die Anwohner sehr belästigend sein können. Auch die Verschattungswirkung der Lärmschutzwände ist in die UVS nicht einbezogen worden.</p> <p>Die klimatischen Auswirkungen und die Barrierewirkung der geplanten Lärmschutzwände müssen auch im Hinblick auf Windrichtungsänderungen in Abhängigkeit von ihrer tatsächlichen Höhe dargestellt werden. Die Bereiche potenzieller Kaltluftstaus und die Bereiche zusätzlicher Verschattung sind kartographisch kenntlich zu machen.</p>	<p>Es ist richtig, dass eine Veränderung der lokalen Windverhältnisse durch die Lärmschutzwände und die Verschattung durch die Lärmschutzwände in der UVS nicht untersucht wurden. Anlagebedingte Verluste von klimatischen Funktionsräumen werden aber behandelt, wenn gleich nicht getrennt von den baubedingten Verlusten.</p> <p>Der Umweltleitfaden, Teil III, des Eisenbahn-Umweltamtes schreibt zur Berücksichtigung des Schutzgutes Klima auf S. 31 Folgendes: "Auf die Erfassung geländeklimatischer Gegebenheiten kann verzichtet werden, wenn das geplante Vorhaben aufgrund seines Umfangs und seiner Art keine negativen klimatischen Auswirkungen erwarten lässt. Dies trifft voraussichtlich für die Mehrheit von Ausbaumaßnahmen und die überwiegende Anzahl kleiner Neubaumaßnahmen zu." Weiterhin führt der Leitfaden aus: "Bei Vorhaben von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes besteht eine Empfindlichkeit des Schutzgutes Luft/Klima meist nur gegenüber einer möglichen Durchtrennung von Kalt- oder Frischluftbahnen. Diese ist zu beurteilen." Auch in den im EBA-Leitfaden genannten Erfassungskriterien (S. 83) ist nirgendwo die Rede von lokalen Windverhältnissen, Verschattung oder Windfeldveränderungen. Die Abarbeitung des Schutzgutes Klima/Lufthygiene entspricht daher den für Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Bahnvorhaben üblichen Vorgaben. Der Vorwurf, die UVS sei in diesem Punkt mangelhaft, wird daher seitens der Vorhabenträgerin zurückgewiesen.</p> <p>Nichtsdestotrotz soll nachfolgend kurz auf die genannten Aspekte eingegangen werden:</p> <p>Zur Beurteilung der lokalen Windverhältnisse wird i.d.R. die Rauigkeit der Oberfläche herangezogen. Im Stadtgebiet von Oldenburg ist diese vor allem durch die bestehende Bebauung, aber auch z.B. den Gehölzbestand oder die Dammlage von Verkehrswegen bereits stark erhöht. Eine weitere relevante Zunahme und damit eine negative Veränderung durch die Schallschutzwände ist daher nicht anzunehmen, zumal die Bahntrasse derzeit bereits fast durchgängig von Gehölzbeständen begleitet wird. Es wird nicht bestritten, dass es kleinflächig zu Veränderungen kommen kann. Diese lassen sich jedoch im Rahmen einer UVS nicht bemessen.</p> <p>Im Allgemeinen besteht aufgrund des Bewuchses der überwiegend Nord-Süd verlaufenden Bahnstrecke mit Bäumen und Sträuchern bereits eine Verschattungswirkung Richtung Westen bzw. Osten. Aufgrund der Streckenlage geht davon aber weder derzeit noch zukünftig eine wesentliche Verschattung von Grundstücken, welche zudem nur morgens oder abends auftritt, einher. Wesentliche Verschattungen sind daher nur im Bereich von Würzburger Straße und Falklandstraße zu verzeichnen. In diesem Bereich besteht aber in weiten Teilen bereits eine starke Verschattung durch den bestehenden Baumbestand, der sich teilweise auch deutlich auf den Grundstücken erstreckt. Daher ist in den meisten Fällen von keiner nennenswerten zusätzlichen Verschattung durch die Lärmschutzwand auszugehen. Die Verschattung wä-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>re im Übrigen nur bei einem Verzicht auf eine Lärmschutzwand vermeidbar. Dies ist aber aufgrund der gesetzlichen Regelungen bezüglich Lärmschutzes nicht realisierbar.</p> <p>Zudem sind die Verschattungswirkungen zwar störend für die betroffenen Anwohner, jedoch in jedem Fall zu kleinräumig, um spürbare Effekte auf das Stadtklima auslösen zu können. Auch aus diesem Grund ist eine Darstellung in der UVS entbehrlich und wird im Übrigen auch nicht in den durch die Stadt Oldenburg beauftragten Gutachten thematisiert. Darüber hinaus besteht kein subjektiv-öffentliches Recht, Grundstücke vor Verschattung zu bewahren, soweit das geplante Vorhaben nach den öffentlich-rechtlichen Vorschriften - wie vorliegend - zulässig ist. Eine entstehende Verschattung ist dann hinzunehmen. Darüber hinaus wird dennoch geprüft, inwieweit im Bereich der Bahnhochlagen (südlich Melkbrink bzw. neue EÜ Alexanderstraße) Verschattungswirkungen für Wohngebäude mit sehr geringem Gleisabstand durch einzelne transparente Lärmschutz-Felder minimiert werden kann, sofern durch die transparenten Flächen keine wesentlichen akustischen Nachteile entstehen (höhere Schall-Reflektion).</p> <p>Kaltluftbahnen, deren Unterbrechung durch Schallschutzwände einen Kaltluftstau zur Folge haben könnte, sind im Stadtgebiet von Oldenburg weder bekannt, noch zu erwarten. Aufgrund der grundsätzlich ebenerdigen Topographie bestehen keine Luftbahnen aufgrund des Gefälles. Unabhängig vom Gefälle sind Luftströme i.d.R. zum Ausgleich zwischen klimatischen Belastungsbereichen und Flächen mit Ausgleichsfunktion vorhanden. Die an die auszubauende Bahnstrecke angrenzenden Siedlungsflächen von Oldenburg weisen jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Versiegelung (für bebaute Flächen), des hohen Durchgrünungsgrades und der generell sehr guten Windhäufigkeit nur eine geringe Belastung auf (vgl. LBP S. 31 und UVS S. 218). Daher sind einerseits maximal schwache Luftausgleichsbewegungen anzunehmen und andererseits ergeben sich durch die Unterbrechung dieser potenziellen Luftströme keine erheblichen negativen Auswirkungen. Im Übrigen wird das Thema in der UVS sehr wohl behandelt, jedoch werden keine Kaltluftbahnen für den PFA 1 angenommen (siehe Planfeststellungsunterlage Anlage 12 LBP S. 32 und Anlage 13 UVS S. 221)."</p>
<p>5. Schutzgut Kultur- und Sachgüter</p>	
<p>Die Bewertung der UVS im Hinblick auf den Denkmalschutz ist unvollständig. Es kommt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen von Denkmalen. Auf B. 2. 7. kann verwiesen werden.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. II. 7.</p>
<p>6. Wechselwirkungen</p>	
<p>Im Hinblick auf Wechselwirkungen (S. 339) beschränken sich die Ausführungen der UVS auf eine halbe Seite. Dies ist absolut unzureichend, wenn man zusätzlich bedenkt, dass sich die UVS „übergreifend“ auf die Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 bezieht. Es fehlen Ausführungen zu Wechselwirkungen in folgenden Themenbereichen:</p> <p>Wirkungspfad Landschaftsbild/Stadtbild-Mensch: Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände</p> <p>Wirkungspfad Boden-Wasser: Eintrag von Stoffen bei Unfällen über Oberflächengewässer oder über den Boden in das Grundwasser</p> <p>Wirkungspfad Klima-Mensch: Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch kleinklimatische Veränderungen.</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum die knappe Abhandlung der Wechselwirkungen mit der PFA-übergreifenden Darstellungen der UVS kollidieren soll.</p> <p>Zu den als fehlend bemängelten Ausführungen von Wechselwirkungen in 3 Themenbereichen wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Wirkungspfad Landschaftsbild - Mensch: Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände: Durch die Errichtung der Schallschutzwände kann es zu einer Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen kommen, was sowohl für das Landschaftsbild als auch für das Wohnumfeld Relevanz besitzt. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sie gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet ist, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen. Eine Beeinträchtigung von (lokalen) Sichtbeziehungen ist aufgrund der weitgehenden Abschirmung der Trasse (und Lärmschutzwände) durch die vorgelagerten Gebäude sowie die vorgesehene Begrünung der Lärmschutzwände hauptsächlich auf die Eisenbahnüberführung</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>gen im Bereich der Bahnhochlage zwischen Pferdemarkt und Melkbrink beschränkt. Insbesondere am Melkbrink ergibt sich durch die Beeinträchtigung der Sicht auf die Auferstehungskirche ein hohes ökologisches Risiko. An Ziegelhof- und Auguststraße sind Baudenkmale möglicherweise von einer Veränderung der Sichtbeziehungen betroffen, wenngleich deren Wahrnehmbarkeit weniger deutlich ist als bei der Auferstehungskirche. Das geringste ökologische Risiko ergibt sich an der Jäger-/ Elsässer Straße, wo im unmittelbaren Kreuzungsumfeld gewerblich genutzte Flächen (größeres Bürogebäude, Polizeidirektion) angesiedelt sind. Weitere Ausführungen sind der Erwiderung zu 2. B. II. 8 zu entnehmen.</p> <p>Wirkungspfad Boden-Wasser: Eintrag von Stoffen bei Unfällen: Der Wirkungspfad Boden - Wasser für Stoffeinträge besteht grundsätzlich nicht nur bei Unfällen, sondern generell bei Stoffeinträgen, z.B. durch den Betrieb der Bahnstrecke. Diese Möglichkeit ist in der UVS beim Schutzgut Boden (S. 293 und 299, bau- bzw. betriebsbedingte Beeinträchtigung von Böden durch Schadstoffe) und beim Schutzgut Wasser (S. 300, 303; bau- bzw. betriebsbedingte Beeinträchtigung des Grundwassers / von Oberflächenwasser durch Schadstoffe) thematisiert. Eine separate Darstellung in der UVS ist zwar empfehlenswert, deren Fehlen stellt aber keinen grundlegenden Mangel der UVS dar.</p> <p>Wirkungspfad Klima - Mensch: Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch kleinklimatische Veränderungen: Aufgrund der bereits in der Erwiderung zu Punkt 2.B.VIII.4 erläuterten Ausführungen sowie der generellen Auswirkungsprognose in Bezug auf das Schutzgut Klima lassen sich keine Hinweise ableiten, dass es zu gravierenden kleinklimatischen Veränderungen kommt. Beispielsweise sind auch durch die Schallschutzwände keine Störungen der Luftaustauschbewegungen erkennbar, die eine nachhaltige Veränderung der klimatischen und lufthygienischen Situation in Oldenburg zur Folge haben könnten. Insofern sind auch Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit nicht ableitbar. Die nicht erfolgte Darstellung dieses Wirkungspfades stellt daher keinen Mangel der UVS dar.</p>
<p>7. Weitere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft</p>	
<p>Die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Baueinrichtungsflächen sehen die Inanspruchnahme wertvoller Gehölzbestände vor. Auch insoweit kommt es zu schweren Beeinträchtigungen von Stadtbild und Natur in Oldenburg:</p> <p>a) Die geplante Baueinrichtungsfläche beim alten Bahnhof Ofenerdiek westlich der Ofenerdieker Straße zerstört ein wertvolles Waldstück. Dieser Eingriff ist vermeidbar, eine Inanspruchnahme der wertvollen Gehölzbestände ist naturschutzfachlich nicht vertretbar.</p> <p>b) Das gleiche gilt für den Gehölzbestand im Bereich des Bahnübergangs Am Strehl. Auch insoweit sind die geplanten Eingriffe vermeidbar, die Inanspruchnahme ist naturschutzfachlich nicht zumutbar.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin bestreitet nicht, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Während der Planungsphase wurde grundsätzlich darauf geachtet, dass durch Baustraßen, Baustelleneinrichtungs-, Bereitstellungs- und Schotteraufbereitungsflächen möglichst keine hochwertigen Biotopstrukturen oder Gehölzbestände beansprucht werden. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet von Oldenburg und der planerischen Notwendigkeit, regelmäßig und v.a. im Umfeld der Bahnübergänge auch über trassennahe Flächen verfügen zu können, ist eine randliche Inanspruchnahme von höherwertigen, z.T. waldartigen Beständen nicht gänzlich zu vermeiden. Planungsalternativen würden noch erheblichere Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. in bebaute Flächen nach sich ziehen. Auf den meisten bauzeitlich gerodeten Flächen außerhalb der Aufwuchsbeschränkungszone zum Schutz der Oberleitung werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder Gehölze angepflanzt. Die verbleibenden Eingriffe werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben aber vollständig kompensiert.</p> <p>Die Baustelleneinrichtungsfläche am alten Bahnhof Ofenerdiek ist in Lage und Größe zwingend erforderlich, da von dieser Fläche aus der umfangreiche Umbau des Bahnübergangs „Am Stadtrand“ sowie die Erneuerung des Bahnübergangs „Karuschenweg“ erfolgen wird. Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist der Eingriff zwar nicht vermeidbar, es wird aber der Randbereich der Gehölze an der Ofenerdieker Straße stehen bleiben und der gesamte Bereich nach Abschluss der bauzeitlichen Nutzung wieder mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>Am Bahnübergang „Am Strehl“ sind ebenfalls Baustellenflächen für den Umbau des Bahnübergangs sowie für den Neubau einer kleineren Eisenbahnüberführung an Stelle des vorhandenen Durchlasses unmittelbar nördlich des Bahnübergangs erforderlich. Die Erweiterung des Grabendurchlasses zu einer Eisenbahnüberführung dient dabei ausschließlich der ökologischen Gestaltung im Sinne einer Verbesserung der Durchlässigkeit für Tiere.</p>
<p>c) Durch die Lärmschutzbauwerke kommt es zu einer visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dieser Eingriff wird nicht ausreichend ausgeglichen. Die Begrünung der Lärmschutzwände mit Alpen-Johannisbeeren und Heckenkirschen ist nicht geeignet, die Sicht auf die Schallschutzwände oder gar auf die Strommasten zu kaschieren (vgl. dazu im Einzelnen Stellungnahme Fachdienst 432, Anlage 16).</p>	<p>Die Begrünung der Schallschutzwand wurde als reine Gestaltungsmaßnahme „G“ dargestellt, da sie keine Funktion als Ausgleich „A“ für beanspruchte Biotope erfüllen soll. Sie ist aber dennoch sehr wohl in der Lage, Eingriffe in das Landschaftsbild auszugleichen und erfüllt dafür auch Ausgleichsfunktionen. Die Vorhabenträgerin erklärt sich bereit, den Maßnahmentyp in „G/A“ zu ändern, um den Ausgleichscharakter, den die Maßnahme für das Landschaftsbild hat, zu betonen. Die Maßnahme wird weiterhin nur für den Ausgleich der Landschaftsbildbeeinträchtigungen gegenübergestellt.</p> <p>Zur Lärmschutzwandgestaltung wird sich die Vorhabenträgerin mit der Stadt noch abstimmen (siehe dazu Erwiderung zu 3. VI.), sofern sie planfeststellungsrelevante Auswirkungen hat. Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände sind aber auch Aspekte der Betriebssicherheit und der Unterhaltung zu berücksichtigen.</p>
<p>d) Ein Teil des geschützten Landschaftsbestandteils (GLB) „Gutspark Dietrichsfeld“ soll als Baueinrichtungsfläche genutzt werden. Dieser geplante Eingriff ist gem. § 15 BNatSchG vermeidbar, er ist deshalb unzulässig. Die untere Naturschutzbehörde wird deshalb keine Befreiung von den Bestimmungen der Schutzgebietssatzung in Aussicht stellen.</p> <p>Der Gutspark Dietrichsfeld mit Teich, altem Laubbaumbestand sowie Wiesenflächen hat sich aufgrund seiner anhaltenden extensiven Nutzung naturnah entwickelt. Das südliche Teichufer weist im Verlandungsbereich eine reichhaltige und zum Teil gefährdete Sumpf- und Wasservegetation auf, die gem. § 30 BNatSchG besonders geschützt ist. Darüber hinaus befindet sich am südlichen Rand der Wiesenflächen ein kleiner Seggenbestand, der ebenfalls geschützt ist.</p> <p>Das östliche Ufer ist durch eine grottenartige Trockensteinmauer mit wertvoller Mauervegetation gekennzeichnet. Alle genannten Teilbereiche und Grundstücke tragen somit zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bei und beleben das Landschaftsbild. Zweck der Satzung ist es, diese Funktionen zu erhalten und durch gezielte Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen nachhaltig zu sichern.</p> <p>Der GLB ist Lebensraum von Amphibien. Bekannt sind Vorkommen von Erdkröte sowie Bergmolch. Innerhalb des Schutzgebietes ist sowohl das Laichgewässer als auch Sommerwie Winterlebensraum. Eine Inanspruchnahme auch nur eines Teiles des GLB als Baueinrichtungsfläche würde zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der dortigen Populationen führen. Damit stehen dem Vorhaben auch insoweit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG entgegen.</p>	<p>Während der Planungsphase wurde grundsätzlich darauf geachtet, dass durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen möglichst keine hochwertigen Biotopstrukturen oder Gehölzbestände beansprucht werden. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet von Oldenburg und der planerischen Notwendigkeit, insbesondere im Umfeld des von der Stadt Oldenburg gewünschten neuen Überführungsbauwerks über die Alexanderstraße einschließlich des bauzeitlichen Umfahrgleises und des temporär verlegten Bahnseitengrabens, ist die Inanspruchnahme von Teilflächen des Gutsparks Dietrichsfeldes nicht vermeidbar. Bei der Festlegung der Teilflächen im Gutspark wurde darauf geachtet, dass möglichst wenige Gehölze gefällt werden müssen. Die verbleibenden Gehölze und der wertvolle Seggenbestand werden durch Schutzzäune vor evtl. Schäden geschützt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden betroffene Wiesenflächen umgehend wiederhergestellt. Ebenfalls erfolgt die Neupflanzung von Bäumen und weiteren Gehölzen, so dass die Funktionen des geschützten Landschaftsbestandteiles mittel- bzw. langfristig wiederhergestellt und somit vollständig kompensiert werden.</p> <p>Zudem sind gemäß § 4 Nr. 2 der Satzung des Geschützten Landschaftsbestandteils "die mit der Bahnhochlegung zur Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße verbundenen notwendigen Arbeiten und Maßnahmen im östlichen Grundstücksgrenzbereich auf dem Gutsparkgrundstück (...) nach vorheriger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zur Festlegung möglicher Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteiles freigestellt." Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist die Inanspruchnahme des Gutsparkes zu den mit der Bahnhochlegung verbundenen Arbeiten und Maßnahmen verbunden und somit von der Satzung freigestellt.</p> <p>Bergmolch und Erdkröte stellen zwar besonders geschützte Arten nach Bundesartenschutzverordnung dar, sind jedoch keine streng geschützten Arten gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, kommen die Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG nur für Tier- und Pflanzenarten des Anhang IV FFH-RL und europäische Vogelarten zur An-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>wendung. Demnach sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für Bergmolch und Erdkröte nicht anzuwenden. Jedoch werden die Arten im Zuge der Eingriffsregelung behandelt:</p> <p>Der Hinweis auf die Erdkröte wird in den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) noch eingearbeitet. Das Vorkommen des Bergmolchs wurde dort bereits thematisiert. Für beide Arten wird der im LBP vorgesehene Amphibien-schutzzaun (Maßnahme „S4“) so rechtzeitig vor Baubeginn errichtet, dass keine Tiere in den späteren bauzeitlich genutzten Bereich gelangen. Sowohl der Zaun als auch die Fangkörbe werden 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 sind als Winterlebensraum grundsätzlich geeignet und können entsprechend genutzt werden. Die konkrete Umsetzung vor Ort und ggf. weitere Minimierungsmaßnahmen wird spätestens vor Beginn der Baumaßnahme die Umweltfachliche Bauüberwachung mit der Unteren Naturschutzbehörde abstimmen. Die Umweltfachliche Bauüberwachung ist während der gesamten Bauzeit in diesem Bereich für diese Maßnahme verantwortlich. Das gilt auch für die anschließende Wiederherstellung der Fläche. Aus Sicht der Vorhabenträgerin können Beeinträchtigen der beiden Tierarten daher vermieden werden.</p>
IX. Eigentum	
1. Unmittelbare Inanspruchnahme	
<p>a) Durch die Planungen werden in erheblichem Umfang <u>öffentliche Verkehrsflächen</u> dauerhaft durch Erwerb bzw. die Belastung mit Grunddienstbarkeiten oder vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Auf die anliegenden Stellungnahmen der Stadt Oldenburg (Anlagen 6 und 17) kann verwiesen werden.</p> <p>Bedenken bestehen gegen die vorübergehende Inanspruchnahme des gebührenpflichtigen Parkplatzes Pferdemarkt. Diese Fläche kann nur teilweise zur Verfügung gestellt werden (Ifd. Nr. 8).</p>	<p>Bei den Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1 hat die Vorhabenträgerin auch in Bezug auf die dauerhafte und die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen Dritter das Minderungsgebot beachtet. Das gilt auch bezüglich der in der Stellungnahme der Stadt Oldenburg angesprochenen öffentlichen bzw. städtischen Flächen, zu denen sich die Vorhabenträgerin hier noch einmal im Einzelnen äußert.</p> <p>Der Parkplatz auf dem Pferdemarkt wird nach der aktuellen Bauleistungsplanung nicht mehr während der Bauzeit benötigt. Damit steht der einzige öffentliche Parkplatz am Rand der Innenstadt, den die Vorhabenträgerin hätte bauzeitlich nutzen wollen, durchgängig als Parkraum zur Verfügung.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird sich generell zur Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustellen-einrichtungsflächen (BE-Flächen) im weiteren Verfahren eng mit der Stadt abstimmen. Sollten sich weitere Flächenoptimierungen insbesondere durch eine vertiefte Baubetriebsplanung ergeben, wird die Vorhabenträgerin ihr BE-Flächenkonzept entsprechend anpassen.</p>
<p>b) Nach dem Grunderwerbsverzeichnis sollen außerdem <u>fiskalisch genutzte Grundstücke</u> der Stadt in Anspruch genommen werden.</p> <p>Mit dem Verkauf von Teilflächen von 18 m² sowie der vorübergehenden Inanspruchnahme einer Teilfläche von 65 m² des Grundstücks Ziegelhofstraße 92 (Ifd. Nr. 56) ist die Stadt Oldenburg nicht einverstanden. Eigentümerin des Gebäudegrundstücks ist die Vereinte Oldenburger Sozialstiftung, das Objekt ist vermietet.</p>	<p>Bei dem Grundstück Ziegelhofstraße 92 mit einer Gesamtgröße von 650 m² spricht allein schon die geringe Größe der zu erwerbenden und der bauzeitlich benötigten Flächenanteile von 18 bzw. 65 m² für eine auf Eingriffsminderung zielende Planung der Vorhabenträgerin und für die Zumutbarkeit der Inanspruchnahme. Hinzu kommt die randliche Lage dieser Teilflächen, so dass der Stadt Oldenburg unter Berücksichtigung des Kaufpreises und der Nutzungsentschädigung auch keine wesentlichen wirtschaftlichen Schäden entstehen werden.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Der vorübergehenden Inanspruchnahme des Parkplatzes Industriestraße (Ifd. Nr. 71) kann ebenfalls nicht zugestimmt werden. Die Stellplätze sind für die Nutzung der städtischen Gebäude des Standortes Industriestraße für die Verwaltung und das Gesundheitsamt/Wirtschaftsförderung zwingend erforderlich.</p>	<p>Für die Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar ist die von der Stadt Oldenburg vorgetragene dauerhafte Unverzichtbarkeit des 2.900 m² großen Parkplatzes an der Industriestraße. Hier sind in unmittelbarer, fußläufig problemlos erreichbarer Nähe ausreichend Parkierungsmöglichkeiten vorhanden. Und auch hier gilt, dass die Vorhabenträgerin sich bezüglich der Nutzung von öffentlichen Flächen als BE-Flächen auch noch während des Verfahrens eng mit der Stadt abstimmen wird.</p>
<p>Der Eintragung einer Grunddienstbarkeit auf dem Grundstück der Kita Dietrichsfeld (Ifd. Nr. 196 und 197) kann nur zugestimmt werden, soweit die zukünftige Entwicklung bzw. Verwertung und Nutzung des Grundstücks nicht eingeschränkt wird.</p> <p>Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks ist ebenfalls unter nur der Voraussetzung möglich, dass der Betrieb der Kindertagesstätte nicht eingeschränkt wird.</p>	<p>Die beiden Grundstücke, auf denen sich die Kindertagesstätte (Kita) Dietrichsfeld befindet, sind zusammen etwas über 19.000 m² groß. Davon werden entlang der Bahnstrecke ca. 13 %, genau 2.445 m², für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dinglich gesichert. Ein Erwerb ist nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin ist davon überzeugt, dass damit entgegen dem Vortrag der Stadt Oldenburg „die zukünftige Entwicklung bzw. Verwertung und Nutzung“ nicht wesentlich eingeschränkt wird und die dingliche Inanspruchnahme der Stadt Oldenburg zuzumuten ist.</p> <p>Die bauzeitliche Nutzung von 5.244 m² entlang der Bahnstrecke führt aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu einer Einschränkung des Betriebs der Kita, weil diese nicht nur weit genug weg ist, sondern auch weil der Baustellenbereich angemessen abgeschirmt und gesichert wird.</p>
<p>2. Mittelbare Inanspruchnahme</p>	
<p>Zahlreiche städtische Grundstücke werden durch den vom Vorhaben verursachten Lärm mittelbar betroffen. Die Nutzung dieser Grundstücke wird unzumutbar beeinträchtigt.</p> <p>Auf die Stellungnahmen des Fachdienstes 432 vom 19.02.2014 (Anlage 16) sowie die Ausführungen zur unbewältigten Lärmsituation (insoweit insbesondere B. V. 9. und die Anlage 11 mit der stichprobenartigen Überprüfung der Beurteilungspegel im Bereich des Pferdemarktes und weiterer Gebäude im Eigentum der Stadt Oldenburg (dort S. 20 ff.; 27 ff.) kann verwiesen werden.</p>	<p>Hinsichtlich der in der Stellungnahme der Stadt Oldenburg vorgebrachten mittelbaren Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung städtischer Grundstücke durch Betriebslärm gilt das zu diesem Belang allgemein Vorgetragene: Sofern ein Schutzbedarf besteht, wird dem durch geeignete, auf das jeweilige Grundstück bezogene aktive und passive Maßnahmen Rechnung getragen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin verweist insoweit auf die Erwiderngen zu 2. B. V 9.</p>
<p>X. Bauzeit</p>	
<p>1. Planfeststellungsantrag</p>	
<p>Der Erläuterungsbericht enthält einige knappe Ausführungen zum Baustellenkonzept (S. 60 bis 62). Hinsichtlich der geplanten Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen wird auf die Übersichts- und Lagepläne (Anlagen 3 und 5) verwiesen.</p> <p>Der Erläuterungsbericht enthält auch Ausführungen zu den baubedingten Schallimmissionen (S. 99 bis 104).</p> <p>Hinsichtlich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch das Umfahrgleis Alexanderstraße wird auf eine schalltechnische Überprüfung verwiesen (Planfeststellungsantrag Anlage 15.6). Aufgrund der ca. 2 Jahre andauernden und zugleich durchgehenden Verschlechterung der Immissionssituation durch den Zugverkehr auf dem Umfahrgleis entstehen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen für benachbarte Wohngebäude.</p> <p>Zum allgemeinen Baulärm wird festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zum Teil drastisch (über 80 dB(A) überschritten werden). Schutzmaßnahmen werden zwar angeprüft, im Wesentlichen aber verworfen (vgl. auch Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm, Planfeststellungsantrag Anlage 15.7). Insgesamt werden die zu erwartenden temporären Belastungen durch den Baulärm mit</p>	<p>Die Sachverhalte werden korrekt wiedergegeben.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>dem Argument als zumutbar eingestuft, in der Zukunft werde durch die Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden auf eine Gesamtlänge von rund 16 km aktiver Schallschutz geschaffen, was zu einer nachhaltigen und dauerhaften Verbesserung der Immissionssituation führe. Informationen der Anwohner vor Baubeginn werden angekündigt, es wird auf die örtliche Bauüberwachung als Ansprechpartner verwiesen.</p>	
<p>2. Unvollständige Unterlagen</p>	
<p>a) Die vorgelegten Unterlagen sind unvollständig und nicht planfeststellungsfähig. Ein „Baustellenkonzept“ enthalten die Unterlagen nicht. Der Erläuterungsbericht beschränkt sich auf einige allgemeine Hinweise, die dort zitierten Anlagen 3 und 5 legen im Wesentlichen nur die Flächen der Baustellenlogistik fest. Es gibt keine Unterlagen zu Baustraßen, Erschließungs- und Baustellenkonzepten. Bauphasenpläne fehlen vollständig. Die allgemeinen Angaben sind ungeeignet, um die Auswirkungen während der einzelnen Bauphasen zu überprüfen.</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens während der Bauzeit sind Gegenstand der Abwägung. Das Abwägungsgebot fordert, dass diese Auswirkungen hinreichend genau ermittelt und dargestellt werden, um sie im Rahmen der Abwägung fehlerfrei bewerten zu können. Das Abwägungsgebot fordert weiter, dass erkennbare Konflikte während der Bauzeit bereits im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden. Notwendiger Inhalt des Planfeststellungsantrags ist deshalb auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG nicht nur ein Konzept zum Schutz vor Baulärm, sondern auch ein Konzept zur Bewältigung der Auswirkungen des Vorhabens während der Bauzeit (vgl. VGH Baden-Württemberg, U. v. 08.02.2007 - 5 S 2257/05). Die Anforderungen an den Detaillierungsgrad bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials und der Darstellung der Auswirkungen sind umso höher, je schwerwiegender die Auswirkungen sind.</p> <p>b) Diesen Anforderungen wird der Planfeststellungsantrag nicht gerecht. Eine Verschiebung der Baustellenplanung auf die Ausführungsphase, wie sie die Vorhabenträgerin offensichtlich beabsichtigt, ist nicht zulässig. Bei dem Vorhaben wird nicht auf „grüner Wiese“, sondern mitten im Stadtbereich gebaut. Es ist deshalb mit ganz erheblichen Auswirkungen während der Bauphase zu rechnen. Diese Auswirkungen sind bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag in der Abwägung zu berücksichtigen. Nachdem das Vorhaben auf die Verkehrsführung in Oldenburg einschneidende Auswirkungen haben wird, muss die Vorhabenträgerin ein <u>Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept</u> erstellen, das auch ein Verkehrssicherheits- und Umleitungskonzept mit umfassen muss.</p> <p>Das Konzept muss auch eine Beweissicherung für die als Baustraßen genutzte Wege vorsehen. Die Vorhabenträgerin hat die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit zu gewährleisten. Im Konzept muss dargestellt werden, wie eine Beeinträchtigung des Kfz/ Radfahrer- und Fußgängerverkehrs soweit wie möglich vermieden wird. Die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer muss gewährleistet bleiben.</p> <p>Die Erforderlichkeit eines solchen Konzepts erschließt sich insbesondere aus den negativen Erfahrungen bei den laufenden Baumaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3. Bei einer Besprechung mit den betroffenen Gemeinden unter Leitung von Herrn Minister Lies am 25.09.2013 wurde deutlich, dass die Bauarbeiten zum Teil unkoordiniert und mit ganz erheblichen Beeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner ablaufen. Zur Vermeidung ähnlich unkoordinierter und zum Teil chaotischer Zustände bei den Baumaßnahmen im PFA 1 ist das geforderte Baustellenkonzept vorzulegen.</p>	<p>Grundsätzlich ist hierzu zunächst auszuführen, dass betriebliche Regelungen während der Bauzeit sowie ein detailliertes Baustellenkonzept kein zulässiger und erforderlicher Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 AEG sind. Soweit es um bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit baubetrieblichen Regelungen (z.B. temporärer Bau eines Umfahrgleises) auf dem Stadtgebiet Oldenburg geht, sind hierzu im Rahmen der Planfeststellung entsprechende Regelungen zu treffen.</p> <p>Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Vorhabenträgerin grundsätzlich völlig frei ist in der Gestaltung ihres Bauablaufes und der daraus resultierenden betrieblichen Regelungen; es bedeutet lediglich, dass die Vorhabenträgerin zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens noch keine detaillierten Bauabläufe darlegen muss und wegen der weit in der Zukunft (mehrere Jahre) liegenden Bauphasen auch noch gar nicht in der von der Stadt erwarteten Schärfe darlegen kann. Deshalb hat die Vorhabenträgerin unter Punkt 12 im Erläuterungsbericht die grundsätzliche Vorgehensweise beschrieben. Die hierfür erforderliche temporäre Infrastruktur mit Bauweichenverbindungen und Umfahrgleisen ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Damit wird der grundsätzlichen Forderung Rechnung getragen, dass auch temporäre bauliche Maßnahmen in den Unterlagen darzustellen sind.</p> <p>Zur Darstellung des Bauablaufs in den Planfeststellungsunterlagen weist die Vorhabenträgerin zunächst grundsätzlich darauf hin, dass dessen Detailplanung Gegenstand der dem Planfeststellungsverfahren folgenden Realisierungsschritte ist. Abgesehen davon werden in den Planfeststellungsunterlagen alle öffentlich-rechtlich relevanten Belange im Zusammenhang mit dem Bauablauf dargestellt und behandelt. Dies betrifft nicht zuletzt die Ausweisung erforderlicher Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) für unterschiedliche Funktionen, wie z. B. Lagerflächen, Arbeitsflächen, Büro- und Aufenthaltsnutzungen, trassennahe Baustreifen sowie die jeweiligen Zuwegungen, soweit sie nicht über öffentliche Straßen zu erreichen sind.</p> <p>Ungeachtet des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens treibt die Vorhabenträgerin die Bauablaufplanung weiter voran und strebt auch dabei eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg sowie den unmittelbar betroffenen Anwohnern an. Ziel der Bauablaufplanung ist eine weitere Minderung der negativen Auswirkungen auf Dritte, wobei z. B. der angestrebte weitgehende Baustellenbetrieb auf dem bestehenden Bahnkörper zu einer Entlastung deutlich beiträgt.</p> <p>Gegenstand der Konkretisierung der Baustellenplanung ist auch ein Baustraßenkonzept, das ebenfalls soweit erforderlich mit der Stadt Oldenburg abgestimmt wird. Hiermit hat die Vorhabenträgerin ein ortsansässiges Ingenieurbüro beauftragt. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass die baubedingten Nutzungen der öffentlichen Straßen den Umfang des Gemeingebrauchs nicht übersteigen werden.</p> <p>Sollten sich im Planungsprozess des Bauablaufs weitere, derzeit nicht absehbare Möglichkeiten zur Minimierung des Flächenbedarfs ergeben, so wird dies bei der tatsächlichen Inanspruchnahme auch berücksichtigt. Im Übrigen gelten für den Baustellenbetrieb unabhängig von der gesonderten Darstellung und Festsetzung im Planfeststellungsverfahren umfassende</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>Vorschriften zum Immissionsschutz. Die Einhaltung des rechtlich verpflichtenden Minderungsgebots wird seitens der Vorhabenträgerin insbesondere durch die Gestaltung der künftigen Bauausführungsverträge sichergestellt. Dabei werden die Baufirmen verpflichtet, nur solche Maschinen und Geräte zu verwenden, die auch hinsichtlich ihrer Immissionswirkung dem Stand der Technik entsprechen.</p>
<p>3. Umfahrgleis Alexanderstraße</p>	
<p>Die vorgelegte Betroffenheitsanalyse zum Umfahrgleis Alexanderstraße ist mangelhaft. Es sind erhebliche und unzumutbare Auswirkungen in diesem Baustellenbereich zu erwarten (vgl. dazu Gutachten IBK/Stadt Oldenburg, Anlage 11, S. 38 f.).</p> <p>a) Die Stellungnahme geht ohne nähere Begründung von einer rechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aus.</p> <p>Die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle auf die Vermeidung von Gesundheitsgefahren ist abwägungsfehlerhaft. Die durch das Umfahrgleis verursachten Immissionen werden unmittelbar durch das Vorhaben verursacht. Die Schwelle der Gesundheitsgefahr ist damit keine taugliche Zumutbarkeitsschwelle, vielmehr hat sich die Vorhabenträgerin an den Immissionsgrenzwerten zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach § 2 16. BImSchV zu orientieren. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der langen Einwirkungsdauer der Immissionen durch das Umfahrgleis von zwei Jahren. Eine angemessene Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle wäre die Heranziehung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete, möglicherweise auch für Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV. In Mischgebieten kann gewohnt werden, die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts stellen deshalb für eine dauerhafte Belastung von mehr als zwei Jahren durch ein Umfahrgleis die Grenze für die Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle dar.</p> <p>Legt man diese Werte zugrunde, sind zahlreiche weitere Gebäude zu schützen.</p> <p>Da zum Teil auch der Immissionsgrenzwert für den Tag von 64 dB(A) überschritten wird, werden Außenbereiche nicht mehr sinnvoll nutzbar sein. Auch insoweit entstehen unzumutbare Belastungen, es müssen Entschädigungen vorgesehen werden.</p>	<p>Die Bewertung des Umfahrgleises Alexanderstraße nach den Kriterien der 16. BImSchV in dem Sinne, dass es sich dabei um einen dauerhaft angelegten und betriebenen Verkehrsweg handelt, wäre nicht sachgerecht. Tatsächlich wird das Gleis ausschließlich für Bauzwecke benötigt und betrieben und die Gesamtbauzeit von etwa 2,5 Jahren entspricht der Dauer z. B. einer größeren, gewöhnlichen Hochbaumaßnahme. Die 16. BImSchV erfasst demgegenüber nur den dauerhaft von einem Verkehrsweg ausgehenden Lärm (vgl. Kämper, in: BeckOK VwVfG, Stand 01.07.2015, § 74 Rn. 104.1). Insoweit ist die Zugrundelegung der Werte zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen, also 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, den Umständen angemessen und fachlich und rechtlich nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden.</p> <p>Außerdem ist zu beachten, dass auch in diesem Bereich bereits vor Beginn der Baumaßnahmen und der Errichtung des Umfahrgleises passive Schallschutzmaßnahmen im Sinne des Interimsschallschutzes auf Basis des Planergänzungsbeschlusses zu den Abschnitten 2 und 3 vom 31.10.2014 realisiert werden. Im Zuge der Durchführung der passiven Maßnahmen zum Interimsschallschutz wird zugunsten der Betroffenen hierbei gebäudeweise überprüft, ob die Beurteilungspegel aus dem Umfahrgleis oder aus dem Interimsschallschutz die höheren Werte besitzen. Die Schallimmissionen für den Interimszeitraum liegen in der Regel über den Immissionen, die vom Schienenverkehr auf dem temporären Umfahrgleis hervorgehoben werden, sodass die passiven Maßnahmen zum Interimsschallschutz mehr als ausreichend vor der Verlärmung durch den bauzeitlichen Schienenverkehr schützen werden. Die etwas geringeren bauzeitlichen Immissionswerte resultieren vor allem aus der geringeren Zuggeschwindigkeit auf dem Baugleis (60 km/h).</p>
<p>b) Die Betroffenheitsanalyse setzt sich im Übrigen nicht mit der Möglichkeit des temporären aktiven Schallschutzes auseinander. Auch insoweit besteht ein Abwägungsfehler, weil aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht gezogen wurden.</p> <p>c) Besondere Belastungen entstehen für den städtischen Kindergarten Alexanderstraße 300. Hier muss mit Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) gerechnet werden. Bei Zugvorbeifahrten entstehen Immissionsbelastungen, die zwischen 90 und 100 dB(A) liegen dürften. Der Spielbereich für die Kinder wird unzumutbar beeinträchtigt.</p>	<p>Temporäre Schallschutzwände sind zwar mobil, haben aber größere Nachteile bei der Abschirmung von Bahnlärm: Für schalltechnisch wirksame gleisnahe Standorte gibt es keine Modelle, die eine Zulassung haben (Gefährdung durch aerodynamische Druck- und Sogwirkung der fahrenden Züge). Dadurch müssten sie weiter nach außen gesetzt werden, wodurch Anwohnergrundstücke betroffen wären. Zugleich wachsen - naturschutzrechtlich relevant, da außerhalb der eigentlichen Bahnbetriebsanlagen - an der Bahnstrecke im Stadtgebiet von Oldenburg häufig dichte Gehölze, die dann bereits für die nach außen gesetzten mobilen Wände gerodet werden müssten. Trotz der vorhandenen passiven Schutzmaßnahmen wird die Vorhabenträgerin dennoch in den weiteren Planungsschritten prüfen, ob westlich des Umfahrgleises auch temporäre aktive Maßnahmen realisiert werden können.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>4. Baulärm</p> <p>a) Wie bereits ausgeführt, lässt sich den Planfeststellungsunterlagen kein schlüssiges Konzept zur Lärmbekämpfung entnehmen. Es wird vielmehr behauptet, die Lärmimmissionen mit drastischen Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm seien zumutbar.</p> <p>Die Vorhabenträgerin verkennt damit den rechtlichen Prüfungsmaßstab. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts konkretisiert die AVV Baulärm für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (vgl. BVerwG, U. v. 10.07.2012 - 7 A 11/11 = NVwZ 2012, 1393 - Bau der U-Bahnlinie 5 in Berlin). Die in der AVV Baulärm in Nummer 3.1.1 festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten für den Regelfall Bindungswirkung. Eine verminderte Schutzwürdigkeit kann nicht schon dann angenommen werden, wenn es um die Errichtung wichtiger Infrastrukturvorhaben</p> <p>Geschützt sind nicht nur die Wohngebäude selbst, sondern auch die zum Wohnen im Freien geeigneten und bestimmten unbebauten Flächen eines Wohngrundstücks.</p> <p>Offensichtlich beabsichtigt die Vorhabenträgerin, die Zumutbarkeitsschwelle auf 84 dB(A) festzulegen. Diese Schwelle liegt um 14 dB(A) über der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für Lärm am Tag und um mehr als 29 dB(A) über dem Immissionsrichtwert der AVV Baulärm für ein allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) tags. Der Nachrichtwert von 40 dB(A) wird sogar um mehr als 44 dB(A) überschritten. Die Festlegung einer so hohen Zumutbarkeitsschwelle ist absolut unverträglich im öffentlichen Interesse geht.</p> <p>b) Die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm enthält weitere Mängel. Insoweit kann auf das als Anlage 11 vorgelegte Gutachten IBK in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg verwiesen werden (S. 40 bis 45). Kurz zusammengefasst ergeben sich folgende Mängel der schalltechnischen Untersuchung Baulärm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Spitzenpegelkriterium wurde nicht berechnet; Die Abgrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen ist fachlich problematisch, wegen der zu kleinen Bezugsgröße werden die Beurteilungspegel deutlich zu niedrig angegeben; Die Angaben zum Bauablauf sind zu pauschal, für die Betroffenen ist nicht erkennbar, über welchen Zeitraum im relevanten Ausbaubereich Bautätigkeiten stattfinden; Die Immissionsberechnungen sind fehlerhaft, die tatsächlichen Beurteilungspegel durch Baulärm liegen voraussichtlich nicht nur bei 84 dB(A), sondern bei bis zu 90 dB(A); Ein Konzept des aktiven Schallschutzes wurde nicht erarbeitet; <p>Beschränkungen der Betriebszeit, insbesondere der Baustellentätigkeit während der Nacht, werden nicht vorgeschlagen.</p>	<p>Allgemein ist bezüglich der AVV Baulärm anzumerken, dass die dort aufgeführten Schallwerte schon bei kleineren Bauvorhaben nicht durchgängig eingehalten werden können; aus guten Gründen hat der Ordnungsgeber in der AVV Baulärm lediglich Richt- und keine Grenzwerte festgesetzt.</p> <p>Ungeachtet dessen ist zutreffend, dass die Richtwerte der AVV Baulärm teilweise erheblich überschritten werden, allerdings treten diese Überschreitungen zeitlich und örtlich sehr begrenzt auf. Von der Festlegung einer durchgängigen Zumutbarkeitsschwelle von 84 dB(A) kann keine Rede sein. Dieser Wert ist vielmehr eine der unter bestimmten extremen Randbedingungen entstehenden Belastungsspitzen an einzelnen Orten während kürzerer Zeiträume.</p> <p>Zu Baustelleneinrichtungsflächen und zum Bauablauf wurde der Kenntnisstand der derzeitigen Planungsphase berücksichtigt. Dazu wurde in der Baulärmuntersuchung (s. Anlage 15.7 der Planfeststellungsunterlage) ausgeführt:</p> <p>"In der derzeitigen Planungsphase liegt ein detaillierter Geräteeinsatzplan noch nicht vor. Deshalb wurde die Prognose der zu erwartenden temporären Belastung unter Annahme eines möglichen Geräteeinsatzes in Anlehnung an vergleichbare Bauabläufe der Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 der ABS Oldenburg - Wilhelmshaven durchgeführt. Veränderungen im Bauablauf und im Maschineneinsatz gegenüber dem hier gewählten Ansatz können nicht ausgeschlossen werden. Ebenfalls können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine exakten Angaben gemacht werden, welche Bautätigkeiten ggf. zeitgleich stattfinden werden. Aus diesem Grund und bedingt auch durch die Komplexität der Baumaßnahmen wurde nicht jedes mögliche Baustellenszenario auf seine schalltechnische Wirkung hin untersucht. Dennoch kann der in dieser Untersuchung berücksichtigte Geräteeinsatz aufgrund der Erfahrungen ähnlicher, bereits durchgeführter Baumaßnahmen als realistisch und repräsentativ angenommen werden. Berechnet wurden die zu erwartenden geräuschintensivsten Situationen (Planfälle) für Bautätigkeiten im Tag- und Nachtzeitraum an exemplarischen Streckenabschnitten.</p> <p>Außer bei den Arbeiten auf den größeren Baustelleneinrichtungsflächen handelt es sich um räumlich fortlaufende Bautätigkeiten (Wanderbaustellen). Das heißt, die Emissionen treten jeweils punktuell entlang der Strecke nur für eine begrenzte Zeit auf. Aufgrund der Positionsänderungen der Baumaschinen und Fahrzeuge wurden die wirkenden Schallleistungspegel energetisch zu Schallquellengruppen summiert und die Emissionen entsprechend ihrer Abstrahlungscharakteristik, als Flächenschallquellen nach DIN ISO 9613-2 modelliert. Da die einzelnen Bauabläufe nicht genau lokalisiert werden können, werden die Emissionen über die gesamte Fläche verteilt angesetzt. Für den Planfall Oberleitung wurden die Emissionen ebenfalls als Flächenschallquelle dargestellt, da die in den Lageplänen (Anlage 5.1) dargestellten Standorte der Oberleitungsmaste mit den Mastbuchten sich im weiteren Planungsfortschritt noch etwas verändern können."</p> <p>Dem derzeitigen Projektstand gemäß beruht also die Abgrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen auf plausiblen, erfahrungsbasierten Annahmen. Unter Berücksichtigung anderer Prämissen kann es zu anderen Ergebnissen bei den Beurteilungspegeln kommen.</p> <p>Entsprechendes gilt für den Bauablauf, der im noch laufenden Planfeststellungsverfahren naturgemäß erst in Grundzügen existiert. Die Vorhabenträgerin wird jedoch nicht zuletzt im Sinne der Lärmreduzierung während der Bauzeit die diesbezüglichen Planungen in weiteren Planungsphasen detaillierter ausführen.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>Auch bei der Höhe der Beurteilungspegel basieren die Aussagen des Schallgutachtens in den Planfeststellungsunterlagen auf begründeten Annahmen was Bauart, Anzahl und Einsatzzeit von Maschinen angeht. Insoweit können bei Zugrundelegung anderer Ansätze auch andere Beurteilungspegel errechnet werden. Die von der Stadt bzw. ihrem Gutachter unterstellten Ansätze, auf denen diese Beurteilungspegel beruhen, sind jedoch nicht geeignet, die plausiblen Annahmen des Schallgutachtens des Vorhabenträgers in Frage zu stellen. Dabei ist zu beachten, dass die Maschinen aufgrund des Charakters der Ausbaumaßnahmen als Wanderbaustelle ohnehin ständig ihre Position verändern.</p> <p>Die Spitzenpegel sind in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden, nur liegt leider ein redaktioneller Fehler vor. Der Satz: "Auf eine gesonderte Betrachtung des Kriteriums kann hier verzichtet werden, da in den einzelnen Bauphasen kurzzeitige Geräuschspitzen (Maximalpegel) um nicht mehr als 20 dB (A) über den Summenpegel (Mittelungspegel) hinausragen." ist fälschlicherweise enthalten und daher komplett zu streichen.</p> <p>Aktive Schallschutzmaßnahmen wurden deshalb außer Betracht gelassen, weil z. B. mobile Schallschirme aufgrund der wechselnden Lage der emissionsrelevanten Baumaschinen nur sehr begrenzt wirksam sind.</p> <p>Eine generelle Beschränkung der Bauzeiten auf die Tagstunden wurde aus mehreren Gründen nicht zum Gegenstand des Planfeststellungsantrags gemacht. Zunächst hätte dies nur sehr begrenzte positive Auswirkungen für die Anwohner bezogen auf die einzelnen Tage, bei einer gleichzeitigen Verlängerung der Gesamtbauzeit und der damit verbundenen Lärmbelastungen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass während der Bauzeit auf dem Streckenabschnitt Oldenburg - Ofenerdiek bzw. Ofenerdiek - Rastede ohnehin immer nur ein Streckengleis für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung steht. Eine weitere Betriebseinschränkung mit einer generellen Beschränkung der Bauzeit auf die Tagesstunden würde die Verfügbarkeit nochmals deutlich herabsetzen. Unter Hinweis auf den Stichstreckencharakter der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ohne eine großräumigere Umfahrungsmöglichkeit ist deshalb ein generelles nächtliches Bauverbot nicht hinnehmbar und auch nicht angemessen. Dagegen sprechen auch die Interessen des Landes Niedersachsen und der Hafenwirtschaft im Hinblick auf die durchgehende Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr sowie das Interesse der NordWestBahn an einem weitestgehend ungestörten Personennahverkehr.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird in Ihren weiteren detaillierteren Planungen berücksichtigen, die lärmintensiven Arbeiten, soweit es realisierbar ist, in den Tagstunden durchführen zu lassen, um die Lärmbelastungen in der Nacht auf ein Minimum zu reduzieren. Zusätzlich wird die Vorhabenträgerin eine intensive Öffentlichkeitsarbeit während der Baumaßnahmen betreiben, um die direkt betroffenen Anwohner frühzeitig über die kurzfristigen Lärmbelastungen zu informieren.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Problematik des Baulärms festzustellen, dass die Vorhabenträgerin ihr Baustellenkonzept, wie an anderer Stelle schon erwähnt, Zug um Zug vertiefen wird. Daher spielt die Lärminderung eine zentrale Rolle. Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin ebenfalls gemäß den Vorgaben der AVV Baulärm den Einsatz von Maschinen sicherstellen, die nach dem Stand der Technik emissionsgemindert sind.</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>C. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat sich, wie von der Stadt Oldenburg gefordert, noch einmal intensiv mit der Variantenauswahl, speziell mit der so genannten Alternative Eisenbahnumfahrung auseinandergesetzt. Das Ergebnis dieser Arbeit ist ein separates Dokument, das sämtliche Aspekte der Eisenbahnumfahrung, insbesondere auch im Hinblick auf die von der Stadt Oldenburg vorgetragene Punkte, detailliert beleuchtet. Das Dokument ist in der Anlage beigefügt, hierauf wird an dieser Stelle verwiesen. Grundlage des Dokuments waren unter anderem weitere Gutachten der Universität Braunschweig sowie der Universität Dresden. Auch diese Gutachten sind der Erwiderng der Vorhabenträgerin beigefügt (siehe Anhänge 2 und 3).</p> <p>In Anbetracht des umfassenden und abschließenden Charakters des genannten Dokuments, das auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg umfassend eingeht, wird im Folgenden auf einzelne Erwiderngen verzichtet.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Vorhabenträgerin sich durch die Untersuchungen in ihrem Vorhaben bestätigt sieht und an ihrer Antragstrasse festhält.</p>
<p>I. Beschreibung des Streckenverlaufs</p>	
<p>1. Neue Streckenabschnitte</p>	
<p>Die neugeplante zweigleisige Trasse zweigt von Bremen kommend von der bestehenden Strecke 1500 (Bremen-Oldenburg) westlich der Autobahnbrücke in Richtung Norden ab und führt im Anstieg zu einer neu zu bauenden Hunteklappbrücke. Die lichte Durchfahrtshöhe dieser Brücke erlaubt eine Durchfahrt von Binnenschiffen, ohne dass eine Öffnung der Brücke erforderlich ist. Für Seeschiffe und wenige Segelboote mit hohen Masten muss das 40 m lange Klappenelement geöffnet werden. Nördlich der Hunte fällt die Trasse im Bereich des Polders Donnerschwee II mit einer</p>	
<p>Maximalneigung von 6 ‰ in einem Bogen Richtung Hauptbahnhof ab. In diesem Bereich wird die Trasse in aufgeständerter Form geführt. Im weiteren Verlauf trifft die Trasse auf die ehemalige Braker Bahn und wird entlang dieser Bahn mit geringen trassierungstechnischen Anpassungen in den Oldenburger Hauptbahnhof geführt.</p>	
<p>Direkt im Anschluss an die Brücke zweigt eine eingleisige Verbindungskurve in Richtung Norden ab, die sich dann mit der Trasse nach Oldenburg in Richtung Wilhelmshaven vereint, die von der Ausfädelung aus der Strecke Oldenburg-Bremen bis hierhin eingleisig verläuft. In diesem Bereich entsteht damit ein Gleisdreieck aus den Strecken Oldenburg - Bremen, Wilhelmshaven-Bremen und Oldenburg-Wilhelmshaven. Die zweigleisige Trasse Richtung Wilhelmshaven lehnt sich nach dem Überqueren der L 865 eng an die Autobahn A 29 an, umfährt Groß Bornhorst östlich und Etzhorn nördlich. Vor Erreichen der Überführung über die K</p>	
<p>131 zweigt die Bahntrasse von der Autobahn ab und unterfährt die A 293, die sich an diesem Punkt im Anstieg zur Überführung über die A 29 befindet. Nördlich von Neusüdende trifft die neugeplante Bahntrasse auf die Bestandstrasse in Richtung Oldenburg.</p>	
<p>Ergänzt wird die vorgeschlagene Trassenführung durch eine Verbindung zwischen der Strecke nach Bremen und der Hemmelsberger Kurve, die von Oldenburg kommend südlich der Huntebrücke nach Westen abzweigt und damit die Verbindung nach Osnabrück herstellt.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
2. Entfallende Streckenabschnitte	
<p>Wird die Alternativtrasse gebaut, wird die Bestandstrecke 1522 zwischen der Abzweigung am Pferdemarkt und Neusüdende entbehrlich. Dieser Streckenabschnitt entfällt, alle höhengleichen Bahnübergänge können beseitigt werden.</p>	
<p>Weiter entfällt der Abschnitt der Strecke 1502 aus Richtung Osnabrück zwischen dem Abzweig an der Hemmelsberger Kurve bis zur Abzweigung des neuen Streckenabschnitts in Richtung Wilhelmshaven. Die bestehende Rollklappbrücke über die Hunte wird dann für den Bahnverkehr nicht mehr benötigt. Der Bahnübergang Stedinger Straße wird praktisch entfallen. Züge zwischen Oldenburg und Osnabrück fahren über die Hemmelsberger Kurve und die neue Hunteklappbrücke. Es verbleibt deshalb nur noch ein Bahnübergang an der Stedinger Straße. An diesem Übergang wird die Stedinger Straße nur noch durch das Industriegleis gekreuzt.</p>	
<p>Insgesamt sind damit 17,2 km neue Strecke zu planen und zu bauen, davon 15,4 km zweigleisig und 1,8 km eingleisig. Neben der Huntebrücke entstehen zusätzlich zur Trassenaufständerng im Überschwemmungsgebiet an anderen Stellen 14 Ingenieurbauwerke (Über- und Unterführungen). Im Gegenzug entfallen 13 höhengleiche Kreuzungen des Bahnverkehrs mit dem Individualverkehr, drei Bahnüberführungen innerhalb des Stadtzentrums sowie eine Fußgängerunterführung. 12,5 km zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke können zurückgebaut und die Flächen anderen Nutzungen zugeführt werden.</p>	
<p>Zur näheren Beschreibung der Eisenbahnumfahrungrstrasse wird auf das Gutachten VWI GmbH, Anlage 19, verwiesen.</p>	
II. Betriebliche Eignung	
1. Leistungsfähigkeit	
<p>a) Die Ausbautrassen ist ausreichend leistungsfähig, um den für 2025 von der Vorhabenträgerin prognostizierten Fahrplan zu bewältigen. Wesentlicher Vorteil der Umfahrungrstrasse ist, dass die neue Huntebrücke nur durchschnittlich einmal pro Tag für die Durchfahrt von hochseetauglichen Schiffen geöffnet werden müsste. In den übrigen Zeiten könnte die neue Huntebrücke durchgehend geschlossen bleiben, weil sie von Binnenschiffen unterquert werden kann.</p>	
<p>b) Die Vorhabenträgerin bezweifelt die betriebliche Leistungsfähigkeit der Bahnumfahrungrstrasse im Bereich östlich des Oldenburger Hauptbahnhofs. Durch die Bündelung und Einführung der beiden zweigleisigen Strecken von Bremen und Wilhelmshaven und der eingleisigen Strecke von Osnabrück in den östlichen Bahnhofskopf würden für den Streckenabschnitt vom neuen Gleisdreieck im Bereich der Hunte bis in den Hauptbahnhof mindestens fünf parallele Gleise erforderlich. Dadurch sei die bisher mögliche gleichzeitige Einfahrt von vier Zügen aus den Richtungen Leer, Wilhelmshaven, Osnabrück und Bremen aus Osten ohne Ausweitung der Bahnhofsinfrastruktur in Frage gestellt (Erläuterungsbericht, S. 31).</p>	
<p>Die Ausführungen der Vorhabenträgerin stellen die Leistungsfähigkeit der Bahnumfahrungrstrasse nicht in Frage. Eine planmäßige Einfahrt von vier Zügen gleichzeitig in den Oldenburger Hauptbahnhof gibt es nach den geltenden Fahrplänen nicht. Es ist auch zukünftig nicht geplant, vier Züge gleichzeitig in den Oldenburger Hauptbahnhof einfahren zu lassen. Eine solche Streckenführung ist zwar technisch möglich, wird jedoch nur in Störfällen durchgeführt. Die gleichzeitige Ausfahrt ist bei vier gleichzeitig einfahrenden Zügen sowohl im aktuellen als auch im vorgelegten Planungszustand nicht möglich.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Im Übrigen wäre eine Aufweitung auf drei Gleise bis zum Abzweig der Strecke 1522 von der Strecke 1500 sowohl technisch machbar als auch von den Kosten überschaubar. In diesem Fall wäre auch bei der Bahnumfahrungstrasse mit Gleiswechselbetrieb eine gleichzeitige Ein- und Ausfahrt von Zügen aus bzw. in alle vier Richtungen möglich. Zusätzlich zu diesen Ein- und Ausfahrten wäre sogar noch ein Zug in die Gegenrichtung von oder nach Westen möglich, da hier die Zweigleisigkeit hergestellt bliebe. Güterzüge in der Relation Wilhelmshaven-Bremen behindern die Ausfahrt der Personenzüge bei der Bahnumfahrungstrasse im Gegensatz zur Antragstrasse nicht, weil diese den Oldenburger Hauptbahnhof umfahren.</p>	
<p>Insgesamt zeigt der Einwand der Vorhabenträgerin sogar, dass die Ein- und Ausfahrmöglichkeiten bei der Bahnumfahrungstrasse, wesentlich flexibler sind als beim Ausbau der Bestandstrasse, bei der alle zusätzlichen Güterzüge den Oldenburger Hauptbahnhof passieren müssen.</p>	
<p>2. Fahrzeiten</p>	
<p>Zur besseren Abschätzung der betrieblichen Machbarkeit hat die VWI GmbH auf Basis der vorliegenden Streckenparameter für die Bestandstrasse die Fahrzeiten der Eisenbahnumfahrung berechnet (VWI GmbH, Anlage 19, S. 70 ff.).</p>	
<p>Die Berechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Fahrzeitunterschiede auf allen berechneten Relationen in einem Bereich liegen, der die betriebliche Machbarkeit der Eisenbahnumfahrungstrasse bestätigt. Zwar liegt die Zunahme der Fahrzeiten der Personenzüge von und nach Bremen sowie von und nach Wilhelmshaven im Bereich von einer Minute. Die praktische Erfahrung zeigt aber, dass insbesondere die Fahrten über die bestehende Huntebrücke wesentlich länger dauern, als die Berechnungen der theoretisch möglichen Fahrzeiten ergaben.</p>	
<p>Für Güterzugfahrten ergab sich eine Reduzierung der Fahrzeiten um ca. 30 %.</p>	
<p>Lediglich auf der Relation Oldenburg-Osnabrück gibt es im Personenverkehr eine gewisse Zunahme der Fahrzeit. Diese Fahrzeiten würden sich da aber deutlich reduzieren lassen, wenn eine mögliche Weiterführung der Eisenbahnumfahrung in Richtung Osnabrück zur Entlastung der südlichen Oldenburger Siedlungsgebiete verwirklicht würde (vgl. dazu VWI GmbH, Anlage 19, S. 60).</p>	
<p>III. Kein Raumordnungsverfahren erforderlich</p>	
<p>1. Auffassung der Vorhabenträgerin</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin meint, gegen die Umfahrungstrasse spreche auch der langwierige Planungsvorlauf. Die Umfahrungstrasse bedürfte eines Raumordnungsverfahrens, das vom Land Niedersachsen einzuleiten und federführend durchzuführen wäre. Welche Trassenführung dann tatsächlich das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wäre, sei völlig offen.</p>	
<p>2. Absehen von einem Raumordnungsverfahren</p>	
<p>Nach § 1 Nr. 9 ROV soll für den Neubau und die wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes ein Raumordnungsverfahren nach § 15 ROG durchgeführt werden, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Nach § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG kann aber von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei Planungen und Maßnahmen abgesehen werden, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird.</p>	
<p>Nach diesen Maßgaben kann insbesondere dann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Zulässigkeit des Vorhabens in einem Planfeststellungsverfahren (§ 18 AEG) geprüft wird. An einem Planfeststellungsverfahren werden alle in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange beteiligt, dazu zählen auch die Träger von Belangen der Raumordnung. Das Planfeststellungsverfahren ist auf eine umfassende Genehmigungswirkung angelegt. 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 (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Folge dieser umfassenden Genehmigungswirkung ist, dass im Planfeststellungsverfahren auch die Raumverträglichkeit eines Vorhabens geprüft wird. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vor der Planfeststellung ist damit nicht zwingend, vom Raumordnungsverfahren könnte abgesehen werden.</p>	
<p>IV. Städtebauliche Vorteile</p>	
<p>1. Entfall der städtebaulichen Nachteile beim Ausbau der Bestandstrasse</p>	
<p>a) Die Vorhabenträgerin hat die städtebaulichen Vorteile einer Umfahrungstrasse nicht in ihre Abwägung eingestellt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 29 ff.). Schon aus diesem Grund ist die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abwägung defizitär.</p>	
<p>b) Bei Realisierung der Umfahrungstrasse wird kein Ausbau der heutigen Bestandsstrecke durch das Stadtgebiet erfolgen. Die Trasse wird nicht verändert, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes können unterbleiben. Das städtebauliche Erscheinungsbild wird sich im Bereich der Bestandstrasse nicht verschlechtern, im Gegenteil: nach dem von der Stadt Oldenburg vorgestellten Konzept der Umfahrungstrasse kann die Bestandstrasse aufgegeben werden, die Bahngrundstücke werden für neue Nutzungen frei. Die Bahnumfahrung bietet damit Entwicklungschancen für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen, für neue Wegeverbindungen und für Grünachsen. Sie ermöglicht das Zusammenwachsen der Stadtteile durch die Bebauung von Baulücken sowie neue Siedlungsflächen und Siedlungsergänzungen, insbesondere nördlich und südlich der Hunte (vgl. dazu im Einzelnen Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 115 ff., 152 ff.).</p>	
<p>2. Vollschutz für die Baugebiete</p>	
<p>a) Wird die Umfahrungstrasse verwirklicht, kann der Bahnverkehr auf der Bestandstrasse eingestellt werden. Alle vom Ausbau der Bestandsstrecke betroffenen Personen in den städtischen Baugebieten werden damit vollständig vom Bahnlärm entlastet.</p>	
<p>b) Bei Verwirklichung der Umfahrungstrasse wird es nur zu geringen Beeinträchtigungen des Wohnens entlang der Trasse kommen. Im Gegensatz zum Ausbau der Bestandstrasse, der mindestens 4.000 Oldenburger Bürgern passiven Schallschutz zumuten will, kann beim Bau der Umfahrungstrasse weitgehend „Vollschutz“ erreicht werden, also die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen an möglichst allen schutzbedürftigen Nutzungen (dazu im Einzelnen Gutachten IBK, Anlage 20, S. 16 ff.). Dies gilt sowohl unter Berücksichtigung des</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Schienenbonus als auch – als zukunftsfähige Lösung – ohne Berücksichtigung des vom Gesetzgeber mittlerweile abgeschafften Schienenbonus. Passive Schallschutzmaßnahmen werden nur an wenigen Gebäuden erforderlich (vgl. dazu im Einzelnen auch unten VI.). Auch im Bereich der Hemmelsberger Kurve wird es durch die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu Verbesserungen für die Betroffenen kommen.</p>	
<p>Im Bereich der Donnerschweer Wiesen und im Bereich Drielake kann eine leicht erhöhte Lärmbelastung eintreten. Im Bereich Bornhorst ist ebenfalls im trassennahen Teilbereich mit einer Erhöhung des Lärms durch die Bahntrasse zu rechnen. In den beeinträchtigenden Gebieten befindet sich jedoch wenig Wohnnutzung. Zu gravierenden Beeinträchtigungen der Wohnnutzung durch „flächendeckende“ passive Schallschutzmaßnahmen wird es nicht kommen.</p>	
<p>c) Im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Wohnens ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse nach all dem bei Weitem überlegen.</p>	
<p>3. Geringe Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände</p>	
<p>Im Vergleich zum Ausbau der Bestandstrasse kommt es bei der Umfahrungstrasse nur bei einer vernachlässigbar geringen Anzahl von Wohngebäuden zu einer optischen Bedrängungswirkung durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 104).</p>	
<p>Auch im Hinblick auf die optische Bedrängungswirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse weitaus überlegen. Beim Ausbau der Bestandstrasse kommt es auf viele Kilometer zu optischen Bedrängungswirkungen durch aktive Schallschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebäude.</p>	
<p>4. Funktionseinheiten</p>	
<p>a) Durch die Umfahrungstrasse kommt es nur für die äußeren Wohnbereiche im Osten von Drielake und südlich des Autobahnkreuzes Oldenburg/Nord zu Veränderungen durch die neue Trassenführung. Für die anderen betroffenen Bereiche ist davon auszugehen, dass die wesentlichen Funktionszugehörigkeiten und Erreichbarkeiten erhalten bleiben.</p>	
<p>Denkbar ist auch, dass als Ersatz für die entfallende Hunteklappbrücke eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke errichtet wird. In diesem Fall würde es zu keiner Durchschneidung von Funktionseinheiten kommen.</p>	
<p>b) Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen bietet die Umfahrungstrasse erhebliche Vorteile. Es ist lediglich in Einzelfällen (isolierte Gehöfte) von einer Einschränkung bzw. Beeinträchtigung durch längere Wegstrecken auszugehen. Im Übrigen ergeben sich vor allem im Bereich Osternburg bei gezielter Potenzialausnutzung bessere Erreichbarkeiten von Versorgungsstandorten. Im Stadtbereich zwischen Pferdemarkt und nördlicher Stadtgrenze ergeben sich schnellere Erreichbarkeiten, weil Bahnübergänge mit Schrankenschließzeiten entfallen können.</p>	
<p>c) Nachbarschaften und soziale Beziehungen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 105) werden durch die Umfahrungstrasse nördlich der Hunte nur in vernachlässigbar geringem Umfang gestört. Südlich der Hunte können im Bereich Drielake zwar Beeinträchtigungen von Nachbarschaften durch die Zerschneidungs- und Trennungswirkung der neuen Trassenführung nicht ausgeschlossen werden, die wesentlichen Wegeverbindungen in den bewohnten Gebieten bleiben aber erhalten. Der Wegfall von Trassenabschnitten (Verbindung Osternburg/Hauptbahnhof) führt auch in diesem Bereich zu städtebaulichen</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Vorteilen, bestehende Nachbarschaften werden nicht mehr durch die Bahnstrecke gestört, neue Beziehungen können aufgebaut werden.	
5. Naherholung	
Im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der städtischen Erholungsbereiche weist die Umfahrungstrasse eindeutige Vorteile gegenüber dem Ausbau der Bestandstrasse auf (vgl. im einzelnen Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 107).	
Bei der Realisierung der Umfahrungstrasse werden die städtischen Erholungsbereiche zwar etwas stärker tangiert, eine Anpassung und Kompensierung des Erholungsverlustes ist aber insoweit möglich.	
Die Beeinträchtigung der stadtteilbezogenen Erholungsbereiche ist bei beiden Trassenvarianten vergleichbar.	
Eindeutige Vorteile bietet die Umfahrungstrasse aber bei der Beeinträchtigung der Erholung im Wohnumfeld. Hier kommt es im Bereich der Umgehungstrasse nur zu geringen Beeinträchtigungen, weil es dort weniger urbanes Gefüge und somit auch weniger wohnumfeldnahe Erholungsmöglichkeiten mit Grünflächen und Spielplätzen gibt, die beeinträchtigt werden könnten.	
Bei einer Gesamtgewichtung der Beeinträchtigungen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Naherholungsmöglichkeiten überlegen.	
6. Denkmale	
a) Die geplante Umfahrungstrasse führt im nördlichen Teil des Stadtgebiets entlang der meist erhöht geführten A 29. Sie ist in weiten Streckenabschnitten insoweit allenfalls als ergänzende Beeinträchtigung für die Umgebung einiger Denkmale zu sehen, die schon durch die A 29 vorbelastet sind.	
In der weiteren Umgebung der Umfahrungstrasse finden sich 36 Gebäudedenkmale. Der weit überwiegende Anteil (60 %) wird durch die Umfahrungstrasse nicht oder allenfalls gering beeinträchtigt. Bei ca. 30 % ergibt sich eine mittlere Beeinträchtigung, nur bei ca. 10 % sind hohe Beeinträchtigungen zu erwarten.	
b) Im Bereich Denkmalschutz ist die Umfahrungstrasse damit eindeutig vorzugswürdig, weil auf der Bestandstrasse der weit überwiegende Anteil der Denkmale (61%) von mittleren bis hohen Beeinträchtigungen betroffen ist (vgl. dazu Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 80 f).	
7. Planungsabsichten	
a) Die Umfahrungstrasse kollidiert nicht mit den städtebaulichen Planungen der Stadt Oldenburg, im Gegenteil: Durch den Wegfall der Bestandstrasse werden vor allem im urbanen Raum viele Potenzialflächen frei, die auf eine verträgliche Art und Weise entwickelt werden können und somit die städtische Wohnqualität der Umgebung aufwerten.	
b) Im nördlichen Bereich der Hunte, unmittelbar südlich am Bahnhof bestünde beim Wegfall der Bestandstrasse die Möglichkeit, die Stadtgebiete durch neue Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger zu optimieren, Grünbereiche zu vernetzen und die Lebensqualität der trassennahen Bereiche wesentlich zu steigern.	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Die Umfahrungstrasse würde auch Vorteile für die Entwicklung des Stadthafens bieten. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich könnte um ein Vielfaches gesteigert werden, da die Attraktivität des Gebiets gestärkt und Potenziale ausgebaut werden können (vgl. dazu Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 115 ff.).	
V. Verkehrsbeziehungen	
1. Entfall der höhengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet	
a) Durch den Entfall der höhengleichen Bahnübergänge entlang der Bestandstrasse werden die Verkehrsbeziehungen in Oldenburg in den nördlichen Stadtteilen grundlegend verbessert. Die Durchschneidungswirkungen entfallen.	
b) Durch den Bau der Umfahrungstrasse entstehen insoweit keine vergleichbaren neuen Betroffenheiten. Alle Bahnübergänge werden kreuzungsfrei errichtet. In Bezug auf die Fahrzeiten und die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs ist nördlich der Hunte mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen. Auch südlich der Hunte im Bereich Drielake/Osternburg ist mit einer merklichen Verbesserung der Verkehrsabläufe zu rechnen. Diese ergibt sich daraus, dass ein Teil der Bahntrasse entfallen würde. Der Bahnübergang an der Stedinger Straße Ost würde nur noch durch ein Industriegleis genutzt. Für die Bahnübergänge entlang der Hemmelsberger Kurve ergeben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen, weil der Güterzugverkehr auf dieser Strecke in etwa gleich bleiben wird.	
2. Radverkehr	
Die von der Umfahrungstrasse tangierten Radwegeverbindungen können kreuzungsfrei weitergeführt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen nicht. Sollte die Huntebrücke abgebaut werden, können entfallende Radwegeverbindungen durch einen neuen Übergang ersetzt werden.	
3. ÖPNV	
a) Da von der Umfahrungstrasse nördlich der Hunte keine Linien des ÖPNV berührt werden, weil Unterführungen gebaut werden, kommt es insoweit zu keinen Beeinträchtigungen.	
b) In Teilen von Osternburg werden die Übergänge „Bremer Heerstraße Ost“ und „Sandweg“ von Linien des ÖPNV gekreuzt. Mit deutlich längeren Standzeiten ist nicht zu rechnen. Beim Bahnübergang Stedinger Straße Ost ergibt sich eine deutliche Verbesserung für den ÖPNV. Schließlich ist noch zu berücksichtigen, dass in Osternburg vier Bahnübergänge wegfallen. Dies wird zu weiteren Verbesserungen der Verkehrsabläufe und wesentlichen Zeiteinsparungen führen.	
c) Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse ebenfalls weit überlegen.	
VI. Vorteile im Hinblick auf Lärmimmissionen	
1. Vollschutz mit und ohne Schienenbonus	
a) Die Vorhabenträgerin setzt sich mit schalltechnischen Vorteilen der Umfahrungstrasse nicht auseinander.	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Die Eisenbahnumfahrung ist dem Ausbau der Bestandstrasse im Hinblick auf die Lärmimmissionen weit überlegen. Insoweit wird auf das vorgelegte schalltechnische Gutachten zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse (Anlage 20) verwiesen. Das schalltechnische Gutachten hat für die betroffenen schutzbedürftigen Gebiete und Nutzungen sowohl im Außenbereich der Stadt Oldenburg als auch der betroffenen Ortsteile der Gemeinde Rastede ein Schallschutzkonzept erarbeitet. Ziel des Schallschutzkonzepts war es, für die schutzbedürftigen Nutzungen soweit wie möglich einen Vollschutz zu erreichen. Dies bedeutet, dass an möglichst allen schutzbedürftigen Nutzungen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen an der neuen Eisenbahnumfahrungstrasse eingehalten werden. Dabei wurde im Szenario 1 der Schienenbonus von 5 dB(A) in Ansatz gebracht. Nachdem der Gesetzgeber den Schienenbonus zum 01.01.2015 gestrichen hat, wurde im Szenario 2 ein zukunftsgerichtetes Konzept ohne Schienenbonus gerechnet.</p>	
<p>b) Im Hinblick auf den Schienenverkehrslärm umfasst das Schallschutzkonzept im Szenario mit Schienenbonus 20 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 12,9 km und einer Höhe von 1,5 m bis 8 m über Schienenoberkante.</p>	
<p>Mit diesem Schallschutzkonzept kann das Ziel, weitgehend Vollschutz zu ermöglichen, erreicht werden. Am Tag werden an allen schutzbedürftigen Nutzungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Während der Nacht werden nur an sehr wenigen Wohngebäuden, die in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahnumfahrungstrasse liegen, passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.</p>	
<p>c) Im Szenario 2 ohne Schienenbonus umfasst das Schallschutzkonzept 20 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 25,3 km und einer Höhe von 4 m bis 10 m über Schienenoberkante.</p>	
<p>Auch bei einer Berechnung ohne Schienenbonus zeigt sich die Überlegenheit des Schallschutzkonzepts an der Umfahrungstrasse. Die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen ermöglichen trotz der um 5 dB(A) höheren Geräuscheinwirkung eine Geräuschsituation, die mit der des Schallschutzkonzeptes im Szenario 1 unter Berücksichtigung des Schienenbonus vergleichbar ist.</p>	
<p>2. Gesamtverkehrslärm</p>	
<p>a) In den Planfeststellungsunterlagen wurde die Gesamtverkehrslärmsituation nicht in den Blick genommen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Umfahrungstrasse (Anlage 20) wurden nicht nur die schalltechnischen Auswirkungen aufgrund des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung von Schienenwegen betrachtet, sondern auch die Veränderungen des Gesamtverkehrslärms bei Realisierung der Eisenbahnumfahrungstrasse im Vergleich zur Antragstrasse ermittelt.</p>	
<p>Generell ist festzustellen, bei Realisierung der Eisenbahnumfahrung unter Berücksichtigung des erarbeiteten Schallschutzkonzepts die Geräuscheinwirkungen des Gesamtverkehrslärms in weiten Teilen der Siedlungsbereiche der Stadt Oldenburg geringer sind als bei Realisierung der Antragstrasse. Dies gilt zum einen für diejenigen Bereiche, in denen heute genutzte Schienenwege aufgegeben werden. Zum anderen ergibt sich auch im Bereich der Hemmelsberger Kurve durch die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Geräuschsituation.</p>	
<p>b) Im Szenario 1 (mit Schienenbonus) tritt tagsüber vereinzelt im unmittelbaren Nahfeld der Eisenbahnumfahrung in Parallellage zur A 29 eine Zunahme der Geräuscheinwirkungen auf, soweit in diesen Bereichen keine aktiven Schallschutzwände erforderlich sind. Eine Zunahme des Gesamtverkehrslärms ergibt sich auch im Bereich der Donnerschweer Wiesen. Hier beträgt die Zunahme in den angrenzenden Misch- und Wohngebieten maximal 3 dB(A).</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Während der Nacht treten an den östlichen Siedlungsrändern der Stadt Oldenburg bzw. an den Wohnungen im Außenbereich östlich der Eisenbahnumfahrungstrasse Zunahmen der Geräuscheinwirkungen des Gesamtverkehrslärms auf. Diese betragen für die Bereiche nördlich der Donnerschweer Wiesen 3 bis 4 dB(A). Im Ortsteil Wahnbek der Gemeinde Rastede treten am östlichen Ortsrand Geräuschzunahmen von ca. 2 dB(A) auf. In der übrigen Ortslage betragen die Geräuschzunahmen 1 dB(A). Entlang der Klein-Bornhorster Straße ist ebenfalls von Geräuschzunahmen zwischen 1 und 2 dB(A) auszugehen. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen wird der Gesamtverkehrslärm ebenfalls zunehmen. Vereinzelt betragen die Zunahmen bis zu 7 dB(A).</p>	
<p>c) Im Szenario 2 (ohne Schienenbonus) sind die Geräuscheinwirkungen durch den Gesamtverkehrslärm tendenziell etwas geringer als im Szenario 1, da in deutlich mehr Abschnitten Schallschutzwände aufgrund des Schienenverkehrslärms erforderlich werden.</p>	
<p>Während der Nacht treten ebenfalls an den östlichen Siedlungsrändern der Stadt Oldenburg bzw. an den Wohnungen im Außenbereich östlich der Eisenbahnumfahrungstrasse Zunahmen der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm auf. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen betragen sie bis zu 2 dB(A). Im Ortsteil Wahnbek der Gemeinde Rastede treten am östlichen Ortsrand Geräuschzunahmen von ca. 3 dB(A) auf. Die Geräuschzunahmen in der übrigen Ortslage und entlang der Klein-Bornhorster Straße sind mit dem Szenario 1 vergleichbar. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen tritt in den angrenzenden Misch- und Wohngebieten eine etwas geringere Zunahme des Gesamtverkehrslärms auf als im Szenario 1. Hier ergibt sich vereinzelt eine Zunahme des Gesamtverkehrslärms bis maximal 5 dB(A).</p>	
<p>d) Zusammenfassend ergibt sich auch bei der Gesamtverkehrslärmbetrachtung, dass das Schallschutzkonzept der Umfahrungstrasse dem Konzept der Vorhabenträgerin eindeutig überlegen ist. An der Umfahrungstrasse können auch im Hinblick auf den Gesamtverkehrslärm in den Bereichen mit den höchsten Zunahmen die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung IBK, Anlage 20, dort Anlage 3.3.2.1 ohne Schienenbonus und Anlage 3.3.1.1 mit Schienenbonus).</p>	
<p>3. Vergleich Antragstrasse / Eisenbahnumfahrung</p>	
<p>a) Bei der Antragstrasse ist ein aktives Schallschutzkonzept vorgesehen, die Realisierung von „Vollschutz“ ist aber nicht möglich. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an ca. 1.550 Gebäuden überschritten. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin erst gar nicht untersucht, ob für zahlreiche weitere Gebäude zusätzliche Belastungen durch Gesamtverkehrslärm zu befürchten sind.</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin hat das Schallschutzkonzept außerdem mit Schienenbonus berechnet. Wird dieses Konzept verwirklicht, erhalten die betroffenen Oldenburger Bürger Schallschutz nach einer veralteten Berechnungsgrundlage, die zum Zeitpunkt der Errichtung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nach dem 01.01.2015 längst außer Kraft getreten ist. Der Gesetzgeber hat bereits entschieden, dass der Schienenbonus nicht mehr gerechtfertigt ist. Den Oldenburger Bürgern wird damit unzureichender Lärmschutz zugemutet.</p>	
<p>Zudem befinden sich an der Bestandsstrecke viele Wohngebäude so nahe an der Eisenbahnstrecke, dass sie während der Nacht durch aktive Schallschutzmaßnahmen, die nur auf die Bewältigung der Beurteilungspegel ausgerichtet sind, nicht wirksam geschützt werden können. Die enorme Immissionsbelastung bei der Vorbeifahrt von Güterzügen wird trotz passiver Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Gebäude Spitzenpegel erzeugen, die die sogenannte „Aufwachschwelle“ bei Weitem überschreiten. Ein gesunder Schlaf ist in diesen Gebäuden nicht mehr möglich.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>b) Das Schallschutzkonzept entlang der Umfahrungstrasse ist dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Schallschutzkonzept weit überlegen. Es ermöglicht beim Schienenverkehrslärm weitgehend Vollschutz. Vergleichbare Belästigungen durch Spitzenpegel treten hier – wenn überhaupt – nur an einzelnen Gebäuden auf.</p>	
<p>VII. Vorteile beim Brand- und Katastrophenschutz</p>	
<p>Beim Brand- und Katastrophenschutz ist die Umfahrungstrasse gegenüber der Antragstrasse ebenfalls eindeutig vorzugswürdig. Insoweit wird auf das vorgelegte Gutachten von Herrn Prof. Dr. Klaus Kümmerer (Anlage 12) verwiesen. Das Gutachten kommt beim zusammenfassenden Vergleich der Trassen (S. 64 ff.) zu dem Ergebnis, dass die Realisierung der Umfahrungstrasse bei allen betrachteten Aspekten klar vorzugswürdig ist:</p>	
<p>Im Fall eines Gefahrgutunfalls sind bei der Umfahrungstrasse aus mehreren Gründen deutlich weniger Menschen betroffen. Aufgrund der großen Bedeutung der Vorwarnzeiten spielen die Abstände der Trasse zur Wohnbebauung eine herausragende Rolle. Es müssten deutlich weniger Einwohner evakuiert werden und es stünde deutlich mehr Zeit für Rettungsmaßnahmen zur Verfügung. Außerdem wäre nur eine geringere Anzahl von Einsatzkräften erforderlich.</p>	
<p>Die Umfahrungstrasse ist für Rettungskräfte besser zugänglich.</p>	
<p>Dies erleichtert es auch, notwendige Geräte an den Unfallort zu bringen.</p>	
<p>Alle Rettungsmaßnahmen können sich bei der Umfahrungstrasse auf vergleichsweise wenige betroffene Menschen konzentrieren und dadurch deutlich an Effizienz gewinnen.</p>	
<p>Viele der Gase, die in Güterzügen transportiert werden oder durch Zersetzung von transportierten chemischen Stoffen entstehen, sind schwerer als Luft. Sie sammeln sich nach ihrer Freisetzung bei Windstille zunächst in der Tieflage. Sie können deshalb nicht in viele Gebäude eindringen und auch die Fahrbahn der Autobahn nicht schnell erreichen.</p>	
<p>Schäden durch Explosionen und Verpuffungen haben bei der wohngebietsfernen Trasse geringere Auswirkungen.</p>	
<p>Zusammenfassend ergibt sich, dass die Umfahrungstrasse unter dem Aspekt der Risiken und Schadenspotenziale aus Gefahrstoffunfällen gegenüber der Antragstrasse eindeutig vorzugswürdig ist.</p>	
<p>VIII. Vorteile im Hinblick auf Erschütterungen und sekundären Luftschall</p>	
<p>Auch im Hinblick auf Erschütterungen wird die Umfahrungstrasse eindeutig besser abschneiden als die Antragstrasse, weil die Abstände zur Wohnbebauung bei der Umfahrungstrasse deutlich größer sind als bei der Antragstrasse.</p>	
<p>IX. Umweltverträglichkeit</p>	
<p>1. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung die Verträglichkeit und Zulässigkeit der Umfahrungstrasse hinsichtlich folgender Gesichtspunkte untersuchen lassen:</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG),	
FFH-Verträglichkeit (§ 34 BNatSchG),	
Besonderer Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG),	
Umweltverträglichkeit	
Auf das vorgelegte Gutachten der KÜFOG GmbH (Anlage 21) kann verwiesen werden.	
Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahnumfahrungstrasse im Hinblick auf die abgeprüften Belange machbar ist, unüberwindbare rechtliche Hindernisse für die Realisierung der Umfahrungstrasse haben sich nicht ergeben.	
b) Im Einzelnen ergeben sich folgende Auswirkungen:	
Neben der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme und dem damit verbundenen Verlust von Gehölzen und Biotopen gehen insbesondere vom Bahnbetrieb Lärmemissionen und Erschütterungen aus. Konflikte ergeben sich hier insbesondere mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaft und Schutzgebiete.	
Bezüglich der <u>Biotope</u> entstehen im Trassenbereich Flächenverluste von ca. 51 ha. Mehr als ¾ der Flächen sind Biotoptypen von geringer bis allgemeiner Bedeutung.	
Von den Flächenverlusten im Trassenbereich sind auch Böden mit besonderen Werten betroffen, im Nahbereich der Autobahn sind die Böden voraussichtlich bereits teilweise durch Bodenumlagerungen vorbelastet.	
Der östliche Stadtrandbereich beidseits der Autobahn ist ein bedeutsamer <u>Fledermauslebensraum</u> mit hoher Artenvielfalt und mehreren Quartiersstandorten und Wochenstuben. Das Tötungsrisiko durch Kollisionsmöglichkeiten mit dem Zugverkehr oder dem Autobahnverkehr kann durch die geplanten Lärmschutzwände sowie durch weitere im Einzelnen vorgeschlagene Vermeidungsmaßnahmen stark gesenkt und der Biotopverbund beiderseits der Autobahn erhalten werden. Vom Szenario 2 (ohne Schienenbonus mit längeren und höheren Lärmschutzwänden) geht eine wesentlich geringere Kollisionsgefahr für Fledermäuse und Vögel aus. Der verbesserte Lärmschutz kommt auch lärmempfindlichen Vogel- und Fledermausarten zugute und stellt für diese Arten eine geeignete Vermeidungsmaßnahme dar.	
Für trassennah brütende Vögel wird ein Verlust von Brutplätzen und Nahrungshabitaten angenommen, der insbesondere Gehölzbrüter und Wiesenbrüter betrifft. Eine Kollisionsgefahr mit dem Zugverkehr kann insbesondere für Greifvögel und Eulen entstehen.	
<u>Fische</u> sind im Bereich der Baumaßnahmen an der Hunte betroffen. Hier kann es baubedingt zur Scheuchwirkung bzw. Individuenverlusten durch lärm- und erschütterungsreiche Bautätigkeiten (Ramm- und Baggerarbeiten) kommen. Durch eine Bauzeitregelung können die Auswirkungen auf geschützte Wanderfischarten aber vermieden werden.	
Das <u>Landschaftsbild</u> wird durch die Anlage des Gleiskörpers, der Lärmschutzwände und der Elektrifizierungsanlagen im Trassenbereich dauerhaft beeinträchtigt. Durch Rodung vorhandener Gehölze und damit auch stellenweise Freistellung der Autobahn wird das Landschaftsbild im Umfeld der Trasse temporär beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung kann durch Eingrünung des Umfelds nach einigen Jahren	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
wieder reduziert werden. Eine Eingrünung ist in den Offenlandbereich der Hunte nicht möglich, um zusätzlich Scheueffekte für die Wiesenbrüter zu vermeiden. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen wird eine dauerhafte Landschaftsbildbeeinträchtigung verbleiben.	
Im Vorhabenbereich liegen Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile und geschützte Biotope, deren Schutzzwecke teilweise beeinträchtigt werden.	
Insgesamt werden die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter Mensch und Landschaft unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als mittel bis hoch, auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Kultur und sonstige Sachgüter als mittel, sowie auf die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima als gering bewertet.	
Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind durch Kompensationsmaßnahmen ausgleichbar. Für die Beeinträchtigung von Biotoptypen und Böden wurde ein überschlägiger Kompensationsbedarf von 64 ha ermittelt. Darüber hinaus sind funktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen für Wiesenbrutvögel, Fledermäuse sowie das Landschaftsbild erforderlich.	
c) Im Hinblick auf den <u>Artenschutz</u> sind im Untersuchungsraum vorkommende Brut-, Gastvogel- und Fledermausarten sowie potenzielle Vorkommen von Froschkraut, Fischotter, Kammmolch, großer Moosjungfer und grüner Mosaikjungfer von den Eingriffen des Vorhabens betroffen. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (sogenannte CEF-Maßnahmen) kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs.1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG vermieden werden. Die Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird nicht erforderlich. Werden die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen durchgeführt, ist davon auszugehen, dass sich negative (Teil-)Wirkungen des Eingriffs auf den Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht entfalten können. Diese verbleiben in einem günstigen Erhaltungszustand, die projektbedingte Einwirkung ist dann insgesamt als nicht erheblich einzustufen.	
d) Es wurde schließlich eine Vorprüfung der Verträglichkeit des Projekts (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) mit den <u>Erhaltungszielen des FFH-Gebiets</u> Mittlere und Untere Hunte mit Barneführer Holz und Schreensmoor durchgeführt. Durch das geplante Brückenbauwerk werden Flächen im FFH-Gebiet in Anspruch genommen. Außerdem ist der Bau von zwei Schiffsliègeplätzen in der Hunte Teil des Vorhabens. Prioritäre Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie treten im Vorhabenbereich voraussichtlich nicht auf. Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sind das Flussneunauge, das Meerneunauge und der Lachs. Für diese Arten stellt der Hunteunterlauf eine wichtige Gewässerverbindung zwischen den Laich- und Juvenilhabitaten in den Oberläufen des Hutesystems einerseits und den im Meer gelegenen Fraßgründen andererseits dar. Das Bauvorhaben könnte grundsätzlich durch den Brückenbau sowie den Bau der Liegewannen die Wanderung von Lachsen und Neunaugenarten beeinträchtigen. Durch ein Bauzeitenfenster außerhalb der Wanderzeiten des Lachses und der Neunaugen kann die Beeinträchtigung aber vollständig vermieden werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungszustände der Populationen des Lachses, des Flussneunauges und des Meerneunauges kann durch die Maßnahme vollständig ausgeschlossen werden.	
2. Keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse	
a) Die intensiven Untersuchungen von KÜFOG haben gezeigt, dass der Verwirklichung der Eisenbahn-fahrtstrasse keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse, etwa im Hinblick auf das unionsrechtlich vorgeprägte Artenschutz- und FFH-Recht entgegenstehen.	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>b) Der Kompensationsbedarf bei Anwendung der Eingriffsregelung ist zwar bei der Eisenbahnnumfahungstrasse höher als beim Ausbau der Bestandstrasse. Dieser Nachteil wird aber durch die eindeutige Vorzugswürdigkeit der Umfahungstrasse in den Bereichen betriebliche Eignung, Städtebau, Verkehrsbeziehungen, Auswirkungen auf Menschen, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen, sowie Vorteile beim Brand- und Katastrophenschutz mehr als ausgeglichen.</p>	
<p>c) Im Hinblick auf den Artenschutz weist der Ausbau der Bestandstrasse keine Vorteile auf, die Gutachter der Vorhabenträgerin gehen vielmehr davon aus, dass beim Ausbau der Bestandstrasse für mehrere Vogelarten Verbotstatbestände verwirklicht werden, die auch unter Einbeziehung von Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen verletzt werden können.</p>	
<p>d) Bei FFH-Gebieten weisen beide Trassen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf.</p>	
<p>X. Eigentum</p>	
<p>1. Unmittelbare Inanspruchnahme</p>	
<p>Für die Realisierung der Eisenbahnnumfahungstrasse muss Privateigentum in erheblichem Umfang in Anspruch genommen werden. In diesem Punkt schneidet die Verwirklichung der Eisenbahnnumfahungstrasse naturgemäß schlechter ab als der Ausbau der Bestandstrasse.</p>	
<p>2. Mittelbare Inanspruchnahme</p>	
<p>Bei der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum, insbesondere durch Lärmimmissionen, ist die Eisenbahnnumfahungstrasse gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke eindeutig vorzugswürdig. Wie oben (B. V. 10.) im Einzelnen nachgewiesen wurde, wird beim Ausbau der Bestandsstrecke die eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle an einer Vielzahl von Wohngebäuden durch Lärmimmissionen während der Nacht überschritten. In zahlreichen Gebäuden entlang der Bestandstrasse wird ein ruhiger Schlaf nicht mehr möglich sein, vielmehr wird die Aufwachselle während der Nacht bei jedem vorbeifahrenden Güterzug überschritten werden. Hinzu kommen unzumutbare Lärmemissionen für die Außenwohnbereiche und durch die Gesamtlärmbelastung, die die Vorhabenträgerin bisher noch nicht einmal untersucht hat.</p>	
<p>3. Gesamtwürdigung</p>	
<p>Berücksichtigt man die gravierenden Auswirkungen des Ausbaus der Bestandsstrecke jenseits der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, ist der Ausbau der Bestandstrasse entgegen der Behauptung der Vorhabenträgerin auch im Hinblick auf die eigentumsrechtlichen Auswirkungen nicht eindeutig vorzugswürdig.</p>	
<p>XI. Vorteile während der Bauzeit</p>	
<p>Der Ausbau der Bestandstrasse ist mit äußerst schwerwiegenden und unzumutbaren Beeinträchtigungen der Stadt und ihrer Bürger in der Bauzeit verbunden (B. X.). Die Oldenburger Bürger werden nach dem Konzept der Vorhabenträgerin über mehrere Monate, zum Teil sogar über Jahre sowohl am Tag als auch in der Nacht mit gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen von weit über 80 dB(A) beeinträchtigt. Diese Nachteile entfallen bei Realisierung der Eisenbahnnumfahungstrasse. Sie bietet während der Bauzeit wesentliche Vorteile sowohl für die Stadt als auch für die Vorhabenträgerin.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Durch die Ausbaumaßnahme entlang der Bestandstrasse unter laufendem Betrieb werden große Teile des Stadtgebiets schwerwiegend beeinträchtigt. Dies gilt sowohl für die erforderlichen Erdbewegungen, den Zu- und Abtransport von Material und Aushub, die damit entstehenden Lärm- und Staubimmissionen sowie für schwerwiegende Behinderungen der Verkehrsabläufe. Für die Vorhabenträgerin ergeben sich durch das Bauen unter Betrieb der Bahnstrecke entlang der Bestandstrasse Betriebseinschränkungen und damit der zeitweise Verlust von Fahrbahntrassen. Beim Ausbau der Bestandstrasse summieren sich der Betriebslärm und der Baulärm für die betroffenen Oldenburger Bürger auf. Insgesamt ergeben sich hier unzumutbare Auswirkungen.</p>	
<p>Demgegenüber ist der Bau der Umfahrungstrasse unabhängig vom Betriebsgeschehen auf der Bestandstrasse. Nachdem die Umfahrungstrasse weiter von Wohnsiedlungen entfernt liegt als die Bestandstrasse, liegt es auf der Hand, dass die Umfahrungstrasse auch wegen der geringeren Beeinträchtigungen während der Bauzeit eindeutig vorzugswürdig ist. Eine Aufsummierung von Lärmimmissionen aus Bau und Betrieb innerhalb Wohngebieten gibt es hier nicht in relevantem Ausmaß.</p>	
<p>XII. Kosten-Nutzen-Verhältnis</p>	
<p>1. Kosten</p>	
<p>a) Bei den Planfeststellungsunterlagen befindet sich keine nachvollziehbare Kostenschätzung für die Antragstrasse. Dem Erläuterungsbericht kann entnommen werden, dass die Vorhabenträgerin die Kosten des Ausbaus der Bestandsstrecke auf rund 110 Mio. € schätzt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 34).</p>	
<p>Die Kosten der Eisenbahnumfahrungstrasse bei einer Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen mit Schienenbonus werden von der VWI GmbH auf rund 522 Mio. € geschätzt (Anlage 19, S. 75 ff.). Nur diese Zahl kann mit den Angaben der Vorhabenträgerin verglichen werden, weil die Vorhabenträgerin die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen mit Schienenbonus berechnet hat.</p>	
<p>Ohne Berücksichtigung des Schienenbonus entstehen Kosten in Höhe von rund 550 Mio. €.</p>	
<p>Beim Kostenvergleich können nicht die reinen Baukosten der Bestandsstrecke und der Eisenbahnumfahrung miteinander verglichen werden. Ein solcher Vergleich wäre unseriös, weil die Errichtung der Eisenbahnumfahrung mit vielen Kostenvorteilen und zusätzlichen Nutzen verbunden wäre, die in die volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung von Kosten und Nutzen eingestellt werden müssen. Bei Realisierung der Eisenbahnumfahrungstrasse können in weitem Umfang Folgekosten vermieden werden, die beim Ausbau der Bestandstrasse anfallen. Berücksichtigt man diese Gesichtspunkte, wird die Kostendifferenz deutlich geringer.</p>	
<p>b) Die Kostenschätzung der Vorhabenträgerin berücksichtigt lediglich die Beseitigung einer höhen- gleichen Kreuzung an der Alexanderstraße. Nicht berücksichtigt sind folgende weitere Kosten, die bei der Beibehaltung der Bestandstrasse zwangsläufig anfallen:</p>	
<p>Beseitigung des Nadelöhrs Huntequerung: Für den Bau und die zugehörigen Anpassungsmaßnahmen liegt eine Abschätzung der Investitionen vor. Für eine neue, leistungsfähigere Brücke ergibt sich eine Investitionssumme von 134,6 Mio. € (vgl. VWI, Anlage 19, S. 82 f.).</p>	
<p>Zusätzlicher Aufwand für Lärmschutz, der durch den erhöhten bzw. falsch dargestellten Nachtverkehr hervorgerufen wird.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Ertüchtigung der höhengleichen Bahnübergänge: Für Ertüchtigungsmaßnahmen an den verbleibenden Bahnübergängen entstehen erhebliche Kosten.</p>	
<p>Beseitigung weiterer höhengleicher Kreuzungen: die Zunahme des Schienenverkehrs kann dazu führen, dass weitere höhengleiche Kreuzungen beseitigt werden müssen, insbesondere an der Stedinger Straße und am Hemmelsbäker Kanalweg. Für jede Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs ist mit Kosten in Höhe von rund 20 Mio. € zu rechnen.</p>	
<p>Erneuerung von innerörtlichen Eisenbahnüberführungen: die drei innerörtlichen Eisenbahnüberführungen haben das Alter von 50</p>	
<p>Jahren erreicht. Insbesondere die als Stahltröge mit Schotterbett ausgebildeten Überführungen Elsäßer Straße und Ziegelhofstraße haben damit mehr als die Hälfte ihrer Nutzungszeiten erreicht, der Instandhaltungsaufwand wird sich in den nächsten Jahren wesentlich erhöhen, Erneuerungen fallen um Jahrzehnte früher an als bei der Eisenbahnumfahrungstrasse (vgl. im Einzelnen VWI, Anlage 1, S. 15 ff.).</p>	
<p>Weitere, von der Vorhabenträgerin noch nicht erkannte zusätzliche Kosten: Im Übrigen hat die Prüfung der Planfeststellungsunterlagen durch die Stadt Oldenburg ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke noch hohe Kosten verursachen wird, die die Vorhabenträgerin bisher noch nicht erkannt hat. Nachdem zahlreiche Gebäude während der Nacht jenseits der Enteignungsschwelle von Lärmimmissionen betroffen werden, wird die Vorhabenträgerin voraussichtlich Entschädigungsangebote für diese betroffenen Häuser unterbreiten müssen. Hinzu kommen zusätzliche Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen wegen der Gesamtverkehrslärsituation und Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen. Diese Maßnahmen führen zu weiteren Kosten, die Kostendifferenz wird sich weiter verkleinern.</p>	
<p>2. Nutzen</p>	
<p>a) Beim Vergleich der Varianten müssen auch die zusätzlichen betrieblichen Vorteile berücksichtigt werden, die durch den Ausbau der Eisenbahnumfahrungstrasse entstehen. Wird die Eisenbahnumfahrungstrasse verwirklicht, fallen dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge weg. Nach den Berechnungen der VWI GmbH (Anlage 19, S. 86) wird dadurch etwa alle acht Jahre ein Unfall vermieden, etwa alle 30 Jahre ein Unfall mit Todesfolge.</p>	
<p>b) Weiterer Nutzen entsteht durch vermiedene Reinvestitionen. Reinvestitionen werden an den drei Eisenbahnüberführungen entbehrlich, die in absehbarer Zeit zur Sanierung bzw. in Erneuerung anstehen.</p>	
<p>c) Auch die dreizehn Bahnübergänge, die beim Weiterbetrieb der Bestandsstrecke erhalten bleiben, müssten mittelfristig mit neuen Anlagen versehen werden. Bei einigen Bahnübergängen wäre voraussichtlich eine Beseitigung der Niveaugleichheit erforderlich.</p>	
<p>d) Schließlich entfallen etwa 12,5 km zweigleisige Bahnstrecke. Die frei werdenden Grundstücke können anderen Nutzungen zugeführt werden. Damit entfallen auch die durch die Bahnlinie verursachten Zerschneidungseffekte.</p>	
<p>3. Fazit zum Variantenvergleich</p>	
<p>a) Der Vergleich der Antragsvariante mit der Variante Eisenbahnumfahrung ergibt, dass die Eisenbahnumfahrung aus Rechtsgründen vorgezogen werden muss. Die Antragsvariante ist nicht planfeststel-</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>lungsfähig. Weder reichen die vorliegenden Unterlagen aus, um das Abwägungsmaterial insoweit fehlerfrei zusammenzustellen, noch ist eine fehlerfreie Gewichtung der betroffenen Belange dahingehend möglich, dem Ausbau der Bestandstrasse trotz der gravierenden Vorteile der Variante Eisenbahnumfahrung den Vorzug zu geben. Vielmehr zwingen die deutlichen Vorteile der Eisenbahnumfahrung dazu, den Antrag abzulehnen. Maßgebend dafür sind folgende Erwägungen:</p>	
<p>b) Die Variante Eisenbahnumfahrung ist betrieblich uneingeschränkt tauglich. Sie führt sogar zu betrieblichen Vorteilen, das Nadelöhr Huntebrücke wird mit der Eisenbahnumfahrung ebenso wie dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge beseitigt werden können. Die Variante Eisenbahnumfahrung hat städtebaulich sehr große Vorteile gegenüber der Antragstrasse. Die mit dem Ausbau der Bestandsstrecke verbundenen katastrophalen und unzumutbaren städtebaulichen Nachteile werden durch die Eisenbahnumfahrung vermieden. Die Eisenbahnumfahrung ist im Hinblick auf Lärmimmissionen, Erschütterungen und sonstige Schadstoffimmissionen eindeutig vorzugswürdig. Anders als beim Ausbau der Bestandstrasse kann entlang der Eisenbahnumfahrung weitgehend Vollschutz vor Lärm erreicht werden. Die Eisenbahnumfahrung hat sehr große Vorteile während der Bauzeit, weil die mit der Antragsvariante verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit fast vollständig vermieden werden. Im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die Eisenbahnumfahrung machbar, sie weist allerdings einen höheren Kompensationsbedarf auf als der Ausbau der Bestandstrasse. Die unmittelbaren Eingriffe in das Privateigentum sind zwar beim Bau der Eisenbahnumfahrungstrasse größer als beim Ausbau auf der Bestandsstrecke, diese Nachteile werden aber zum Teil kompensiert, weil mit der Eisenbahnumfahrungsstrasse die unzumutbaren, enteignenden Auswirkungen durch Lärmimmissionen vermieden werden können. Die Eisenbahnumfahrungsstrasse weist im Vergleich zum Ausbau der Bestandsstrecke deutlich höhere Kosten auf. Dieser Nachteil wird allerdings durch vermiedene Investitionen und zusätzlichen Nutzen der Eisenbahnumfahrungsstrasse relativiert. Die verbleibende Kostendifferenz ist im Hinblick auf die schwerwiegenden Vorteile für das Allgemeinwohl, die Belange der Stadt Oldenburg und die Belange der betroffenen Bürger hinzunehmen. Es ist rechtlich geboten, die Mehrkosten im Hinblick auf die immensen Vorteile für öffentliche und private Belange hinzunehmen, die mit der Variante Eisenbahnumfahrung gegenüber der Antragsvariante verbunden sind.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>3. Teil: Mängel der Planung der Antragstrasse</p>	
<p>Die Ausführungen im zweiten Teil haben gezeigt, dass der Antrag wegen der gravierenden Mängel und der vorzugswürdigen Variante Eisenbahnumfahrung nicht planfeststellungsfähig ist. Lediglich zur Vermeidung der Präklusion weist die Stadt Oldenburg noch ergänzend auf weitere Mängel der eingereichten Planfeststellungsunterlagen hin:</p>	
<p>I. Städtebauliche Auswirkungen</p>	
<p>1. Unzumutbare Auswirkungen</p>	
<p>Die Planfeststellungsunterlagen zu den städtebaulichen Auswirkungen sind unvollständig. Ist eine Abwägungsentscheidung nicht in ausreichendem Maß begründet, leidet sie auch inhaltlich an einem materiellen Mangel, der zu ihrer Rechtswidrigkeit führt. Die betroffenen städtebaulichen Belange sind von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG geschützt. Der Mangel der Vollständigkeit der Unterlagen führt damit gleichzeitig zu einer Rechtsverletzung der Stadt Oldenburg (vgl. dazu im Einzelnen oben 2. Teil, B. II.).</p>	<p>Die Planfeststellungsunterlagen sind nicht unvollständig. Selbst wenn sie unvollständig wären, würde dies zu keiner Rechtsverletzung der Stadt Oldenburg führen. Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde wird bei seiner Abwägungsentscheidung die Belange der Stadt Oldenburg berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin verweist insofern auch auf ihre Erwiderung zu 2. B. II 3c (2. Zelle).</p>
<p>2. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände</p>	
<p>a) Wie oben (2. Teil, B. II. 3.) ausgeführt, führen die Lärmschutzwände zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Stadtbilds und zu einer optischen Bedrängungssituation für die betroffenen Anlieger, die sich auch durch Vermeidungsmaßnahmen nicht auf ein zumutbares Maß reduzieren lassen.</p> <p>b) Unabhängig davon sind die in den Planfeststellungsunterlagen vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen auch nicht sachgerecht. Zur Minimierung der negativen Effekte auf die Stadtgestalt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtstruktur werden weitere Anforderungen an Lärmschutzwände gestellt (vgl. dazu Stadt Oldenburg, Stellungnahme zur stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen, Anlage 4, S. 3):</p> <p>Bereich A: Brücken und Bahnübergänge Auf Überführungen und in den angrenzenden, bis zur nächsten Bebauung vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Bereichen müssen Lärmschutzwände transparent verglast gestaltet werden. Befestigungen, Stützen und ähnliche Bauteile sind auf ein Minimum zu reduzieren. Zudem muss sichergestellt sein, dass die geforderte Transparenz auch dauerhaft erhalten und gepflegt wird, z.B. durch Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Transparente Lärmschutzeinrichtungen müssen Bestandteil der Brückenkonstruktion sein und können nicht - wie bisher vorgesehen - als eigene Konstruktion vor die Brücke gesetzt werden.</p> <p>Zur Vermeidung des Theaterbühneneffektes sind links und rechts der Bahnübergänge transparente Wände vorzusehen, die sich über die gesamte Breite des vom öffentlichen Raum aus einsehbaren Bereiche erstrecken müssen.</p> <p>Bereich B: Weitere aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbare Bereiche Auch in diesen Bereichen muss eine fremdkörperhafte Wirkung der Wände vermieden und eine Integration in das Ortsbild erreicht werden. Die Anlagen müssen - soweit möglich - als modellierte, landschaftsplanerisch interessant gestaltete Wälle ausgebildet werden, die in Teilen bepflanzt und in Teilen als Wiesen/Rasenflächen gestaltet werden. Dort, wo die Flächen entlang der Bahnstrecke nicht ausreichen, müssen begrünte Lärmschutzwände errichtet werden.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Bereich C: Alle übrigen Bereiche mit Lärmschutz</p> <p>Die in den vorgenannten Kategorien nicht erfassten Bereiche sind überwiegend rückwärtige Bereiche von Hausgärten. Ein Verlust dieser Grünflächen muss zwingend vermieden werden, durch Bautätigkeiten zerstörte Pflanzungen sind zu ersetzen. In den Bereichen mit Hausgärten sollten begrünte Lärmschutzwände mit pyramidalem Querschnitt zum Einsatz kommen.</p> <p>Auf die als Anlage 4 vorgelegte Stellungnahme mit den beigefügten Karten kann weitergehend verwiesen werden.</p>	
<p>c) Die genaue Gestaltung der verschiedenen Arten der Lärmschutzeinrichtungen ist aufgrund der hohen Bedeutung für das Stadtbild über einen von der Vorhabenträgerin auszulobenden landschaftsarchitektonischen Realisierungswettbewerb zu ermitteln. Bei Durchführung des Verfahrens und Entscheidung über die eingereichten Arbeiten ist die Stadt Oldenburg wesentlich und einvernehmlich mit einzubeziehen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Gleichwohl ist aus Sicht der Vorhabenträgerin eine direkte Abstimmung zur Art der Ausführung der Lärmschutzwände gemeinsam mit der Verwaltung vor Ort zielführend. Sie sieht daher von einem Wettbewerbsverfahren ab.</p>
<p>3. Oberleitung</p>	
<p>Die Beispiele der bereits seit längerem elektrifizierten Bahnstrecken nach Bremen und nach Leer zeigen, dass die Errichtung von Fahrdrabtasten aus Schleuderbeton und der eigentliche Fahrdrabtast sehr negativ wirksam werden. Die optische Beeinträchtigung durch diese Anlagen muss soweit wie möglich vermieden werden, z.B. durch größere Mastabstände oder den Verzicht auf Schleuderbeton als Material. Die Vorhabenträgerin muss hierzu entsprechende Vorschläge machen, die sich nicht belastend in das Orts- und Landschaftsbild einfügen.</p>	<p>Auf die Erwiderng zu Punkt 2 der Anlage 5 Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz wird verwiesen.</p>
<p>4. Denkmale</p>	
<p>a) Zur Vermeidung der Beeinträchtigung von Denkmalen muss die Vorhabenträgerin sicherstellen, dass in kurzen Intervallen Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, um Verunreinigungen von Lärmschutzwänden durch Graffiti, wilde Plakatierungen oder ähnliches zeitnah zu beseitigen.</p>	<p>Auf die Erwiderng zu Punkt 1 der Anlage 5 Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz wird verwiesen.</p>
<p>b) Zur Vermeidung von Schäden an der denkmalgeschützten Bausubstanz bei Durchführung der Bauarbeiten sind Schutzmaßnahmen zu treffen.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. II. 7 (letzte Zelle).</p>
<p>c) Die baulichen Maßnahmen zum Schallschutz müssen im Hinblick auf die von der Denkmalpflege geforderte Material-, Werk- und Formgerechtigkeit im Vorfeld mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. II. 7 (vorletzte Zelle).</p>
<p>5. Eigenbetrieb Hafen</p>	
<p>Durch eine geeignete Schutzauflage muss sichergestellt werden, dass die Öffnungszeiten der Huntebrücke wie bisher (mindestens 10 Minuten pro Stunde) beibehalten werden, anderenfalls droht eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung der städtischen Häfen.</p>	<p>Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin findet für Schiffe aus Richtung Elsflth der hauptsächliche Hafenumschlag östlich der Huntebrücke statt, sodass nur ein geringer Anteil der Berufsschiffahrt, die den Hafen in Oldenburg bedient, von den Öffnungszeiten der Huntebrücke betroffen ist. Nach Fertigstellung des ab 2016 geplanten Baus des Wendebeckens östlich der Huntebrücke ist eine Verringerung von Brückenöffnungen der Eisenbahnklappbrücke zu erwarten. Das Wendebecken wird nach derzeitigem Kenntnisstand deutlich vor der hier zum Antrag gestellten Baumaßnahmen fertiggestellt sein, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Situation für die Berufsschiffahrt sich schon vorzeitig deutlich verbessert. Nicht in Abrede stellt die Vorhabenträgerin, dass die Öffnungszeiten der Huntebrücke zum</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>einen für die Freizeitschiffahrt und zum anderen auch für die Berufsschiffahrt auf der Verbindung Hunte - Küstenkanal relevant sind.</p> <p>Nach den Aufzeichnungen des Wasserschiffahrtsamtes der Jahre 2003 bis 2013 für die Berufsschiffahrten im Bereich der Oldenburger Schleuse westlich der Huntebrücke sind die Zahlen stetig rückläufig, sodass auch aus diesem Grund nicht von einer Verschlechterung der Situation ausgegangen werden kann.</p> <p>Für die Freizeitschiffahrt sind nach den Aufzeichnungen dagegen keine generellen Tendenzen zu erkennen.</p> <p>Um eine genauere Einschätzung der Auswirkungen einer möglichen Reduzierung der Öffnungszeiten der Huntebrücke auf die Schiffahrt zu erhalten, wurden die erfassten Daten des Jahres 2014 des Brückenpersonals zu den tatsächlich durchgeführten Öffnungen und der passierenden Schiffe ausgewertet.</p> <p>Hierbei zeigt sich, dass über das Jahr verteilt die meisten Brückendurchfahrten zwischen 8:00 Uhr und 11:00 Uhr stattfinden, wobei die stündlichen Spitzenwerte zwischen 21 Durchfahrten im Januar und 37 im Mai liegen. In den meisten Monaten reduziert sich die Spitzenzeit auf eine Stunde innerhalb des genannten Zeitkorridors, in den meisten Fällen ist das Aufkommen direkt vorher bzw. direkt nachher deutlich geringer.</p> <p>Insgesamt werden am Tag im Schnitt 10 Öffnungszeiten genutzt, wobei in den überwiegenden Fällen 1-3 Schiffe die Brücke passiert haben.</p> <p>In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die angebotenen 23 Öffnungszeiten/24 h zu keiner Zeit in vollem Umfang genutzt wurden. Insofern entsteht aus Sicht der Vorhabenträgerin durch das vermehrte Zugaufkommen auf der Bestandsstrecke keine unzumutbare Belastung des Hafensbetriebs. Dabei verkennt die Vorhabenträgerin nicht, dass die Huntebrücke künftig geringere Öffnungszeiten aufweisen wird, als im heutigen Zustand. Angesichts des dargestellten Auslastungsgrades ist die damit einhergehende Einschränkung aber nicht erheblich.</p>
<p>6. Pferdemarktbrücke</p>	
<p>An der Pferdemarktbrücke entstehen unlösbare Immissionskonflikte. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Angaben oder Untersuchungen, ob Emissionsminderungen durch geeignete Maßnahmen an der Strecke, z.B. durch Entdröhnung, möglich sind.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. V. 14.</p>
<p>II. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen</p>	
<p>Zu den Bahnübergängen wird auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg (Anlage 7) verwiesen. Im einzelnen:</p>	
<p>1. BÜ Alexanderstraße</p>	
<p>Die weiteren Planungsschritte (insbesondere die Ausführungsplanung) sind mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p>
<p>2. BÜ Bürgerbuschweg</p>	
<p>Wie bereits oben (2. Teil, B. IV. 3.) ausgeführt, sind die Planungsunterlagen unvollständig und unzureichend (vgl. im Einzelnen die Stellungnahme der Stadt Oldenburg, Anlage 7). Es sind geeignete Unterlagen zu erstellen und mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.</p>	<p>Die Planung für den BÜ Bürgerbuschweg wird im weiteren Verlauf der Planung mit der Stadt Oldenburg abgestimmt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>3. BÜ Am Stadtrand</p>	
<p>Auch hier sind geeignete Unterlagen zu erstellen. Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen: Halbschranken im Straßenbereich Aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung, müssen in jedem Fall Vollschranken sowohl im Rad- und Gehwegbereich als auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Freie Rechtsabbieger mit Dreiecksinsel von der Ofenerdieker Straße und der Straße Am Stadtrand Bei frei geführten Rechtsabbiegern entsteht ein großes Unfallpotenzial für Radfahrer und Fußgänger. Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen keine frei geführten Rechtsabbieger vorgesehen werden. Abknickende Vorfahrtsregelung Am Stadtrand in Richtung Am Alexanderhaus In der Straße Am Stadtrand fahren die größeren Verkehrsmengen geradeaus. Eine abknickende Vorfahrt kann deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht eingerichtet werden. Erforderlich ist eine zusätzliche Signalisierung an der Einmündung Am Stadtrand/ Am Alexanderhaus. Auf die vorgelegte Simulationsuntersuchung (Anlage 9) kann verwiesen wird. Die Signalisierung muss auf die Schrankenschließung abgestimmt werden, um bei einer anstehenden Zufahrt das Räumen des Bahnübergangs sicherzustellen. Kabelschutzrohrverbindung für die Signalanlage Für eine grundsätzliche Verkehrsdetektion und die zusätzliche Signalisierung Am Alexanderhaus muss eine zusätzliche Kabelschutzrohrverbindung unter den Bahngleisen eingeplant werden.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. IV. 4.</p>
<p>4. BÜ Karuschenweg</p>	
<p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit müssen auch hier Vollschranken sowohl im Rad- und Gehwegbereich als auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Um die Erschließung der umliegenden Gebäude nicht unnötig einzuschränken, muss auf die durchgezogene Mittellinie verzichtet werden.</p>	<p>Im Weiteren weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass, wie bereits im Bestand auch in hier in Rede stehenden Planung ein Vollschrankenabschluss vorgesehen ist (siehe Anlage 9.3 der Planfeststellungsunterlagen). Damit ist der Hinweis der Stadt Oldenburg in diesem Punkt hinfällig. Auf eine durchgezogene Mittellinie kann aus sicherheitstechnischen Gründen nicht verzichtet werden. Nach geltendem Regelwerk dürfen im 25 m-Sicherheitsbereich eines Bahnübergangs keine Abbiegevorgänge bzw. Zufahrten vorgesehen werden.</p>
<p>5. BÜ Am Strehl</p>	
<p>Die Querschnittsbreite des seitlichen Gehwegs muss für Begegnungsfälle z.B. von Rollstuhlfahrern auf 2,50 m erhöht werden.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin wird die inzwischen eingeführte DIN 18040-3 beachten.</p>
<p>6. Verlust BAB-Unterführung</p>	
<p>Als Ersatz für die kurze direkte Wegeverbindung unter der BAB wird der Ausbau des Teilstücks Nedderend (westlich der Bahn) bis zum Rauehorst mit befestigten Seitenanlagen für Fußgänger in einer Breite von 2 m gefordert. Die hierfür entstehenden Kosten hat die Vorhabenträgerin zu übernehmen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin lehnt diese Forderung ab, zumal auf dem westlichen Teilstück von "Nedderend" (Sackgasse) bereits ein schmaler Fußweg existiert und eine Verbreiterung zu Lasten der großwüchsigen Straßenbäume oder der angrenzenden Privatgrundstücke gehen würde.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>III. Unbewältigte Lärmsituation</p>	
<p>Wie oben (2. Teil, B. V.) im Einzelnen dargelegt, sind die vorgelegten Unterlagen zur Lärmsituation mangelhaft. Die festgestellten Mängel sind so gravierend, dass die Unterlagen zur Beurteilung der Lärmsituation insgesamt unbrauchbar sind.</p> <p>Beispielhaft wird nochmals auf folgende Mängel hingewiesen, die bei einer Überarbeitung zu korrigieren wären:</p> <p>Ausdehnung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2035, Beseitigung der Widersprüchlichkeiten beim Zugmengengerüst im Vergleich zu den anderen Planfeststellungsabschnitten, Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Huntebrücke beim Zugmengengerüst, Ergänzung von Aussagen zur topografischen Situation, zur Lage der vorhandenen Gebäude, Definition des Untersuchungsraums im bahnhofsnahen Bereich, Berücksichtigung von Reflexionen, Ergänzung von Aussagen zum verwendeten Geländemodell, zur Lage und Ausstattung der Lärmschutzwände, Dimensionierung von Lärmschutz ohne Berücksichtigung des Schienenbonus, Berücksichtigung der Verlärmung von Außenwohnbereichen, Berücksichtigung von Fernwirkungen, Korrektur der fehlerhaften Immissionsberechnungen, Ermittlung und Bewertung der Gesamtlärmsituation unter Berücksichtigung der Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich, Berücksichtigung von Spitzenpegeln, insbesondere bei Vorbeifahrten von Güterzügen in der Nacht, Berücksichtigung von Spitzenbelastungen (grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten), Ausarbeitung eines geeigneten Schallschutzkonzepts, Festlegung von Schutzmaßnahmen während der Übergangszeit bis zur Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen, Rechtliche Sicherung aller erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.</p>	<p>Siehe Erwiderung zu 2. B. V.</p>
<p>IV. Brand- und Katastrophenschutz</p>	
<p>Beim Brand- und Katastrophenschutz sind die Unterlagen unvollständig. Soweit Unterlagen vorgelegt wurden, sind sie inhaltlich fehlerhaft.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin teilt diese Auffassung nicht.</p>
<p>Zum Katastrophenschutz muss eine konkrete Risikoermittlung und Risikobewertung erfolgen. Beim Brandschutz sind die Forderungen der Feuerwehr Oldenburg (vgl. Anlage 13) zu erfüllen.</p>	<p>Im Übrigen verweist die Vorhabenträgerin auf Ihre Erwiderung zu 2. B. VI.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>V. Erschütterungen und sekundärer Luftschall</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin geht zu Unrecht davon aus, dass keine wesentliche Änderung vorliegt. Diese Bewertung ist rechtlich fehlerhaft. Es muss eine Erschütterungsuntersuchung mit Prognose der zu erwartenden Veränderungen vorgelegt werden. Dies gilt sowohl für die Auswirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden als auch für die Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude. Zum sekundären Luftschall ist ebenfalls eine gutachterliche Abschätzung erforderlich.</p>	<p>Zutreffend ist, dass mit dem Vorhaben Erschütterungsemissionen verbunden sind und eine Vorbelastung besteht. Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen erreichen bei weitem nicht Werte, bei denen die Rechtsprechung eine Gesundheitsgefährdung annimmt, vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010, Az. 7 A 14.09, juris, Rn. 38.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat zudem detaillierte Untersuchungen in Auftrag gegeben, um zu ermitteln, welche Auswirkungen auf Menschen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall in Gebäuden zu erwarten sind. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden voraussichtlich Mitte Oktober 2015 vorliegen.</p> <p>In der DIN 4150-3 („Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, Ausgabe Februar 1999) werden Anhaltswerte für maximale Schwingungsereignisse genannt, bei deren Einhaltung in jedem Fall eine Schädigung der Bausubstanz oder eine Beeinträchtigung der Gebrauchstauglichkeit (hierunter sind z. B. Risse im Putz, Abriss von Trenn- und Zwischenwänden von tragenden Bauteilen u. a. zu verstehen) ausgeschlossen werden kann. Diese Anhaltswerte werden bei seitlich neben dem Bahnkörper stehenden Bauwerken bei Einwirkungen aus vorbeifahrenden Zügen nach allen vorliegenden Erfahrungen in jedem Fall sehr deutlich unterschritten. Auch wenn diese Schwingungen bereits heute fühlbar und deutlich wahrnehmbar sind, ist daraus nicht abzuleiten, dass damit auch eine nachhaltige Schädigung der Gebäudestruktur verbunden ist. Gesonderte Untersuchungen zu Gebäuden werden daher nicht durchgeführt.</p>
<p>VI. Umweltverträglichkeit</p>	
<p>Die Forderungen der Stadt Oldenburg zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens sind in der Anlage 16 zusammengefasst. Im Einzelnen ist auf Folgendes hinzuweisen:</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist auf Ihre Erwiderung zur Anlage 16 der Stadt Oldenburg am Ende dieser Synopse.</p>
<p>Hinsichtlich der betroffenen Arten, insbesondere der Fledermäuse, muss dargelegt werden, durch welche Maßnahmen das Kollisionsrisiko mit Lärmschutzwänden vermieden werden kann.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist auf Ihre Erwiderung zur Anlage 16 der Stadt Oldenburg am Ende dieser Synopse.</p>
<p>Als Ausgleich der Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzbauwerke sind derzeit zum Teil trassenferne Ausgleichsmaßnahmen geplant. Trassenfern sind insbesondere die Maßnahmen E3, E11 und E12. Diese Maßnahmen sind zu streichen, an ihre Stelle müssen trassennahe Maßnahmen geplant werden.</p>	<p>Als trassennahe Maßnahmen sind insb. Lärmschutzwandbegrünungen sowie das Wiederherstellen von bauzeitlich entfernten Gehölzen vorgesehen, sofern diese außerhalb der Aufwuchsbeschränkungszone zum Schutz der Oberleitung stehen. Für weitere ökologisch sinnvolle trassennahe Maßnahmen stehen keine Flächen zur Verfügung, zumal die bahnahe Bebauung durch Wohn- und Geschäftshäuser weiterhin stark verdichtet wird. Sollten sich dennoch im weiteren Verfahren neue Kompensationsalternativen ergeben, ist die Vorhabenträgerin bereit, eine entsprechende Planänderung zu prüfen. Da die vorgesehen Ersatzmaßnahmen im selben Naturraum liegen, in der auch der Eingriff stattfindet, wird die Forderung ansonsten zurückgewiesen.</p>
<p>Für die Begrünung der Lärmschutzwände sind höherwüchsige Sträucher oder Kletterpflanzen erforderlich. Es müssen heimische Gehölze nach Maßgabe der Liste der Stadt Oldenburg (Anlage 16) verwendet werden. Dies gilt auch für die Kletterpflanzen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.</p>
<p>Im Bereich Krusenbusch ist eine Ersatzmaßnahme geplant, die durch die Stadt Oldenburg dauerhaft erhalten werden soll. Hierfür hat die Vorhabenträgerin einen Ablösebetrag zu bezahlen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin sagt entsprechende Abstimmungen zu. Die Höhe der Ablöse ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu werden nach dem Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses separate Verhandlungen geführt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme „Anbringen von Fledermauskästen“ ist vor Durchführung mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.	Der Hinweis wird beachtet.
VII. Eigentum	
Für die Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustofflager wie z.B. auf Fahrbahnen, Geh- und Radwegen und Parkplätzen sind der Stadt Oldenburg rechtzeitig vor Baubeginn detaillierte Planunterlagen vorzulegen.	Der Forderung wird grundsätzlich nachgekommen, die Vorhabenträgerin behält sich jedoch vor, hiervon im Einzelfall abzuweichen.
Baustofflager auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Erschließungsstraßen werden nicht zugelassen. Für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Absicherung der Arbeitsstellen benötigt der Fachdienst Verkehrslenkung geeignete Verkehrszeichen- und Umleitungspläne, die ebenfalls mindestens vier Wochen vor Ausführung zur Prüfung vorzulegen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen Sondernutzungsgebühren entstehen können.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Einnahmeausfälle von bewirtschafteten Parkflächen sind auszugleichen.	Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Grundstückseigentümern, deren Grundstück durch die Maßnahme teilweise oder ganz, auf Dauer oder während der Bauzeit vorübergehend beansprucht wird, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Zu diesem Zweck wird die Vorhabenträgerin regelmäßig öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige beauftragen, um die Höhe der Entschädigung zu ermitteln. Für die Vorhabenträgerin ist kein Grund erkennbar, von diesem Vorgehen bei der Inanspruchnahme bewirtschafteter Parkflächen abzuweichen.
Die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Erlaubnissen ist gebührenpflichtig.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
VIII. Bauzeit	
1. Baustellenkonzept	
<p>Wie oben (2. Teil, B. X.) im Einzelnen dargestellt, ist der Planfeststellungsantrag im Hinblick auf den Baustellenbetrieb unzureichend. Erforderlich ist ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept, in dem auch dargelegt werden muss, dass die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer während der Bauzeit gewährleistet ist.</p> <p>Nachdem die Unterlagen im Hinblick auf das Baustellenkonzept absolut unzureichend und unvollständig sind, ist es nicht Aufgabe der Stadt Oldenburg als Einwenderin, sämtliche fehlenden Inhalte der Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen aufzulisten. Es ist vielmehr Aufgabe der Vorhabenträgerin, insoweit planfeststellungsfähige Unterlagen zu erstellen.</p> <p>Zum Inhalt des erforderlichen Konzepts zur Vermeidung von Bauzeit bedingten Beeinträchtigungen kann exemplarisch auf den Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs (FA 1.1 - Talquerung, Aktenzeichen: 59160Pap-PS21-PFA1.1) verwiesen werden. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält zahlreiche Maßgaben, die für den Bau einer Eisenbahnstrecke im Innenstadtbereich als Mindeststandard festzulegen sind.</p> <p>Besonders hinzuweisen ist auf das festgelegte Konzept zum Schutz vor baubedingtem Luftschall, das vom VGH Baden-Württemberg gebilligt wurde (U. v. 08.02.2007 - 5 S 2257/05). Durch das oben erwähnte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012 (7 A 11/11) ist seitdem nochmals eine Verschärfung der Situation eingetreten. Während das Schallschutzkonzept für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs noch die Möglichkeit vorsieht, Maßnahmen erst bei einer Überschreitung der Immissi-</p>	Siehe Erwiderung zu 2. B. X.

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>onsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm um 5 dB(A) vorzusehen (Eingreifwerte), müssen jetzt die Immissionsrichtwerte nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012 eingehalten werden. Es ist nicht zulässig, das Schallschutzkonzept von vornherein nur auf die Eingriffswerte der AVV Baulärm zu dimensionieren, die um 5 dB(A) höher liegen als die Immissionsrichtwerte.</p>	
<p>Exemplarisch müssen in dem Baustellenkonzept folgende Punkte berücksichtigt werden:</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass in allen Bereichen die Bestimmungen der AVV Baulärm eingehalten werden.</p>	<p>Die Bestimmungen der AVV Baulärm sind geltendes Recht.</p>
<p>Zum Schutz von Menschen in Gebäuden ist sicherzustellen, dass durch die baubedingten Erschütterungswirkungen die folgenden Anhaltswerte eingehalten bzw. unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tage: Tagzeitraum: Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150 Teil 2 Nachtzeitraum: Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 - Erschütterungswirkungen über 78 Tage: Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 	<p>Der Forderung wird grundsätzlich nachgekommen, die Vorhabenträgerin behält sich jedoch vor, hiervon im Einzelfall abzuweichen.</p>
<p>Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, einen Immissionsschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen. Dieser hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten (z.B. Urlaub, Krankheit) ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht. Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger dürfen nicht auf die Bauleiter der Baufirmen verwiesen werden.</p>	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt verpflichtet die Vorhabenträgerin regelmäßig dazu, Immissionsschutzbeauftragte als Ansprechpartner zu benennen. Die Vorhabenträgerin folgt diesen Vorgaben.</p>
<p>Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb für die Baubetriebsflächen und Baustraßen schalltechnische <u>Detailgutachten</u> vorzulegen. Die Gutachten sind abschnittsübergreifend zu erarbeiten, d.h. es sind jeweils sämtliche, gleichzeitig auftretende Schallimmissionen zu berücksichtigen. Die Detailgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben.</p> <p>Die Entscheidung über die konkreten Schutzmaßnahmen behält sich die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der Detailgutachten gem. § 74 Abs. 3 VwVfG vor. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, grundsätzlich für den Bereich des Baulärms aktive Schutzmaßnahmen und Minimierungsmaßnahmen an den Emissionsquellen vorrangig in Betracht zu ziehen und umzusetzen. Sofern sich durch solche allerdings Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, besteht ein Anspruch der Betroffenen auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.</p> <p>Passive Schallschutzmaßnahmen sind für alle schutzbedürftigen Räume vorzusehen, für die eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm für einen Zeitraum von mehr als zwei Monaten prognostiziert wurde. Bei der Ermittlung der Dauer der genannten Überschreitungen sind kurze Zwischenzeiten von weniger als fünf Tagen mit einer geringeren Belastung nicht zu berücksichtigen.</p> <p>Die passiven Schallschutzvorkehrungen umfassen alle baulichen Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der in der VDI-Richtlinie 2719, Stand: 1987, in Tabelle 6 angegebenen Anhaltswerte für Innenschallpegel zu gewährleisten. In Schlafräumen, Unterrichtsräumen und Kindergärten sind zudem Belüftungsanlagen vorzusehen. Ein Anspruch besteht lediglich insoweit, als entsprechende schalldämmende Einrichtungen oder Belüftungsanlagen nicht bereits bestehen.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. X.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Die Vorhabenträgerin hat bis zum Beginn der Bauarbeiten eine geeignete Messstelle zur Ermittlung der baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu verpflichten.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p>
<p>Sind weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, ist den Betroffenen für die Beeinträchtigung von Wohnräumen von der Vorhabenträgerin eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Soweit keine Einigung erzielt wird, bleibt die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung einem gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach einem dann noch einzuholenden Lärmgutachten.</p>	<p>Richtig ist, dass § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auch solche nachteiligen Wirkungen erfasst, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG differenziert nicht nach den einzelnen Abschnitten zur Realisierung des Vorhabens. Die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn umfasst daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen (vgl. BGH, Urteil vom 30. Oktober 2009, Az. V ZR 17/09, juris, Rn. 18).</p> <p>Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV Baulärm - (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11.11, juris, Rn. 24).</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt wird in seinem Planfeststellungsbeschluss darüber zu entscheiden haben, ob es dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen hat, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.</p> <p>Sofern es Entschädigungsansprüche geben sollte, wird die Vorhabenträgerin deren Höhe gutachterlich ermitteln lassen. Sollte über die Höhe zwischen der Vorhabenträgerin und dem Betroffenen keine Einigung erzielt werden, kann die Enteignungsbehörde hierzu angerufen werden.</p>
<p>Zum Schutz von bauzeitlichen Erschütterungsbelastungen sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Exemplarisch wird auf den <u>Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs</u> (dort S. 47) verwiesen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin wird an Gebäuden, die in der Nähe der Bahnbaustelle gelegen sind, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchführen, in dem der Ausgangszustand dokumentiert wird. In diesem Zuge werden auch Schutzmaßnahmen geprüft. Zu den Schutzmaßnahmen kann u.a. gehören, dass z.B. bei Rammarbeiten für Oberleitungsmaste baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Etwaige Abweichungen des Gebäudes vom Ausgangszustand werden nach Abschluss der Baumaßnahme ermittelt. Sofern Schäden durch die Baumaßnahmen verursacht wurden, wird die Vorhabenträgerin die Kosten für deren Beseitigung tragen.</p>
<p>Erforderlich ist auch ein Konzept zur Vermeidung von baubedingten Auswirkungen auf Luft und Klima. Auch insoweit kann auf den <u>Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs</u> verwiesen werden. Exemplarisch werden folgende Forderungen gestellt:</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, während der mehrjährigen Bauphase in Anlehnung an die Ziffer 4.2 der TA Luft in der Nachbarschaft den Immissionswert Schwebstaub einzuhalten. Der Immissionswert Staubniederschlag darf nicht überschritten werden. Geeignete Staubimmissionsmesspunkte sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten vom Immissionsschutzbeauftragten im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Die Messungen sind von einer nach § 26 BImSchG zugelassenen Messstelle durchzuführen und der Planfeststellungsbehörde unmittelbar vorzulegen, damit ggf. geeignete Abhilfemaßnahmen getroffen werden können.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr nach Prüfung im Einzelfall ggf. nachkommen.</p>
<p>Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, an allen Ausfahrten von Baustraßen bzw. Baustellenbereichen in den öffentlichen Verkehrsraum Lkw-Radwaschanlagen einzurichten, die vom gesamten Bau-transportverkehr zwingend durchfahren werden müssen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, alle Baustraßen mit einem tragfähigen Belag aus Asphalt- oder Zementboden herzustellen sowie Beschädigungen in den Straßenoberflächen umgehend instand zu setzen.	Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.
Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, alle Baustraßen durch Kehr-, Saug- und Sprühmaschinen (Kombifahrzeuge) während der gesamten Bauzeit zu reinigen.	Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.
Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, auch nur kurzfristig unbefestigte Bauverkehrsbereiche zu asphaltieren oder mit geeignetem Material zu fixieren.	Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.
Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, bei Lagerflächen nur so wenig wie notwendig in die gewachsene Oberfläche einzugreifen und nicht mehr genutzte Lagerflächen zur Vermeidung von Staubabwehungen unverzüglich wieder zu begrünen.	Der Forderung wird grundsätzlich nachgekommen, die Vorhabenträgerin behält sich jedoch vor, hiervon im Einzelfall abzuweichen.
Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, an Lagerflächen von Schüttgütern, die im trockenen Zustand stauben können, zur Staubminderung stationäre und mobile Wassersprüheinrichtungen vorzuhalten und bei Bedarf einzusetzen.	Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.
Soweit Förderbänder verwendet werden, sind sie - soweit technisch möglich - einzuhausen.	Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr grundsätzlich nachkommen, behält sich aber vor, im Einzelfall hiervon abzuweichen, z.B. wenn es an der Sinnhaftigkeit oder Wirtschaftlichkeit mangelt.
<p>2. Baustellenbetrieb</p>	
Ergänzend wird zum Baustellenbetrieb auf die Forderungen der Stadt Oldenburg in den Stellungnahmen des Fachdienstes Verkehrsplanung (Anlage 6) und zum Baustellenbetrieb (Anlage 12) verwiesen. Die dort aufgestellten Forderungen müssen durch Schutzauflagen gesichert werden.	Siehe Erwiderung zu den Anlagen 6 und 12 am Ende dieser Synopse.
<p>3. Beweissicherung</p>	
Der Vorhabenträgerin ist aufzugeben, vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen, um den Zustand aller von Bau- und Betrieb möglicherweise betroffenen Grundstücke, Gebäude und Straßen festzustellen.	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. Kosten für Gutachter, die vom Eigentümer beauftragt werden, werden von der Vorhabenträgerin nicht erstattet.

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
Anlagen zur Stellungnahme der Stadt Oldenburg	
Anlage 2 Stellungnahme Eigenbetrieb Hafen	Zur Erwiderng dieser Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt Argument I, 2. B. II. 10.
<p>Der Fachdienst 411 prüft die Antragsunterlagen für den Ausbau der Bahntrasse auf dem Gebiet Stadt Oldenburg. Aus den Unterlagen ist zu ersehen, dass sich die Anzahl der Züge zukünftig erhöhen wird und als Folge die Zeitfenster der Öffnungen der Eisenbahnbrücke für die Schifffahrt reduziert werden sollen. Zu dieser Thematik und den Auswirkungen auf die Schifffahrt und den Hafen Oldenburg wurde der Eigenbetrieb Hafen um eine Stellungnahme gebeten. Der Bereich der Eisenbahnbrücke ist aktuell nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Bahnstrecke.</p>	
<p>Die Bundeswasserstraße Hunte/Küstenkanal wird in Oldenburg von der Eisenbahnstrecke Oldenburg/Bremen gekreuzt. Seeschiffe, Binnenschiffe und Sportboote können die Eisenbahnrollklappbrücke nur passieren, wenn die Brücke gehoben wird. Schon heute sind die Öffnungszeiten begrenzt, sodass es auch heute schon zu Wartezeiten für die Schifffahrt kommt (auf beiden Seiten der Eisenbahnbrücke sind Warteplätze durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen (WSA) eingerichtet).</p>	
<p>Sollte der Eisenbahnverkehr wie prognostiziert zunehmen, wird die Schifffahrt (Querung Eisenbahnbrücke) weiter eingeschränkt werden. Aktuell sind auf Anforderung der Schiffe täglich in den in der anliegenden Liste aufgeführten Zeitfenstern Öffnungen möglich. Die Zeitfenster sind bereits heute knapp bemessen. Es gibt immer wieder Beschwerden beim WSA.</p>	
<p>Nach Aussage des FD 411 ist im Prognosepapier angedacht, nachmittags für ca. 3 Stunden keine Öffnungen der Brücke zu ermöglichen. Diese Regelung würde den Hafen Oldenburg und die Umschlagbetriebe in nicht hinnehmbarer Weise belasten. Es könnte dazu kommen, dass Schiffe aus Richtung Ems (zukünftig werden alle Hafenbereiche mit gewerblichem Umschlag stromabwärts hinter der Eisenbahnbrücke liegen) unzumutbar lange auf eine Brückenöffnung warten müssen und ein Löschvorgang am gleichen Tag nicht mehr möglich ist bzw. anschließend nicht mehr beendet werden kann. Dieser Zeitverlust führt bei den Binnenschiffen und den Umschlagbetrieben zu zusätzlichen Kosten und schadet der Attraktivität des Oldenburger Hafens. Im schlechtesten Fall könnte es zu Verlagerungen des Umschlages in andere Hafenstandorte kommen, dem der Wegfall von Arbeitsplätzen und finanzielle Einbußen im Hafen Oldenburg folgen würden.</p>	
<p>Solange die neue Wendestelle nicht fertiggestellt ist, müssen auch alle Schiffe, die von der Weser kommen, im Hafen laden oder löschen und zur Weser zurück wollen, die Eisenbahnbrücke durchfahren, um im Bereich der Einmündung des Küstenkanals zu wenden. Dies gilt auch für alle den Hafen Oldenburg anlaufenden Seeschiffe. Auch bei dem Verkehr von und zur Weser gibt es somit Beeinträchtigungen.</p>	
<p>Bei einer Zeit von 3 Stunden, in denen die Brücke nicht geöffnet wird, könnte es passieren, dass mehrere Binnenschiffe und zusätzlich Sportboote vor der Brücke warten und sogar den Hafenbetrieb der Umschlagbetriebe in den Bereichen „Kaje Dalbenstraße“ und „Nordkaje“ stören.</p>	
<p>Auch der Schiffsverkehr auf der Bundeswasserstraße Hunte/Küstenkanal (Durchgangsverkehr) würde durch die Einschränkung der Brückenöffnungszeiten belastet werden (Zeitverluste und zusätzliche Kosten). Pro Jahr wird die Bundeswasserstraße von ca. 4.000 Einheiten der Berufsschifffahrt und zusätzlich von ca. 500 - 600 Sport und Freizeitschiffen befahren, die alle auf die Brückenöffnungen angewiesen sind. Eine Verschlechterung der Durchgangsbedingungen auf der Bundeswasserstraße hätte ggf. auch Auswirkungen auf die Anzahl der Schiffe und damit auf die Bedeutung dieser Wasserstraße. Eine abnehmende Bedeutung der Wasserstraße würde beim Bund möglicherweise dazu führen, dass die laufende Unterhaltung reduziert wird und ein weiterer Ausbau der Wasserstraße ausbleibt (Kategorisierung der</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Bundeswasserstraßen). Zu den Auswirkungen auf die Bundeswasserstraße sollte auch das WSA beteiligt werden.</p>	
<p>Anlage 4 Stellungnahme zu stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen</p>	
<p>Die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven wurde im Jahr 1867 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt gab es in den von der Bahnstrecke berührten Bereichen nördlich des Pferdemarktes praktisch noch keinerlei Bebauung sondern eine für unsere Region typische bäuerliche Siedlungs- und Nutzungsstruktur. Die seit dieser Zeit erfolgte Ausdehnung der Stadt Oldenburg erfolgte somit entlang der Bahnstrecke und orientierte sich in den städtebaulichen Strukturen in Teilen an ihr. Dieser Umstand führt dazu, dass die Bahn heute weitestgehend visuell in die Siedlungsstruktur integriert ist und nicht als Fremdkörper wahrgenommen wird. Lediglich die Hochlegung der Bahn am Pferdemarkt in den Jahren 1963-66 hat zu einer deutlichen Zäsur und Wahrnehmbarkeit der Eisenbahn als Verkehrsbauwerk und stadtgestalterischem Fremdkörper geführt. Die Bahnstrecke nach Wilhelmshaven verläuft seitdem bis etwa zur Überführung Melkbrink in Dammlage und ist in Richtung Pferdemarkt in zunehmendem Maße ein nicht optimal integriertes Verkehrsbauwerk, das sich aus dem hier überwiegend gründerzeitlichen Siedlungskörper heraushebt. Die Überführungsbauwerke Ziegelhofstraße, Elsässer Straße und Melkbrink sind Orte, an denen dies im öffentlichen Straßenraum besonders deutlich wird.</p> <p>Der geplante Ausbau der Bahnstrecke nach Wilhelmshaven beinhaltet drei für eine stadtgestalterische Beurteilung zu wertende Maßnahmen: Die Aufstellung von Oberleitungsmasten, der Bau einer Überführung über die Alexanderstraße mit gleichzeitiger Absenkung der Straße sowie die Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden entlang der gesamten Stadtstrecke von der Abzweigung der Strecke nach Leer bis zur Stadtgrenze in Ofenerdiek. Ferner ist noch zu berücksichtigen, dass der Bau der Lärmschutzwände zu Eingriffen in den bahnbegleitenden Bewuchs führen wird, was die Wirksamkeit der visuellen Veränderung des Ortsbildes durch die Lärmschutzwände über Jahre sehr verstärkt. Diese drei Themenfelder werden wie folgt beurteilt:</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1. Aufstellung von Oberleitungsmasten</p> <p>Die bereits seit längerem elektrifizierten Bahnstrecken nach Bremen und nach Leer zeigen, dass die Errichtung von Fahrdrachtmasten aus Schleuderbeton und der eigentliche Fahrdrach stadtgestalterisch negativ wirksam werden können und daher jede technische Möglichkeit gesucht werden soll, die optische Wirkung zu minimieren, z.B. durch größere Mastabstände oder dem Verzicht auf Schleuderbeton als Material. Hier sind seitens der Bahn entsprechende Vorschläge zu machen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist auf die Erwiderng zu Punkt 2 der Anlage 5 Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz.</p> <p>Davon unbenommen wird die Vorhabenträgerin prüfen, ob andere Materialien für die Oberleitungsmasten genutzt werden können und wird sich hierzu mit der Stadt Oldenburg abstimmen.</p>
<p>2. Errichtung von Lärmschutzwänden</p> <p>Wie eingangs geschildert, stellt die im PFV vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden z.T. einen massiven Eingriff in die Stadtgestalt dar. Es entsteht durch 4 m hohe Wände eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trennt, insbesondere bei Dammlage der Bahn, an Brücken und im Bereich mit Parallelführung von Bahn und öffentlichen Räumen. Auch entstehen in einigen Bereichen „Un-Räume“, die keinerlei Qualitäten mehr aufweisen (z.B. im Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß). In Bereichen von Bahnübergängen wird in Richtung der querenden Straße ein „Theaterbühneneffekt“, entstehen, d.h. die durchgehende Lärmschutzwand öffnet sich nur in der Breite der querenden Straße und begrenzt somit die Wahrnehmbarkeit des Stadtraumes links und rechts des Bahnüberganges. Gleichzeitig bietet sich in Richtung der Bahntrasse ein so genannter Tunneleffekt. Die nachteiligen Effekte solcher Schallschutzwände sind in den bereits umgebauten Bereichen der Bahnstrecke nach Wilhelmshaven in den Gemeinden Rastede und Jade eindrucksvoll zu sehen.</p> <p>Aus hiesiger Sicht sollte daher jede Möglichkeit ausgeschöpft werden, durch großzügige Anwendung von Schallschutznormen („Schienenbonus“) und passiven Schallschutz an Gebäuden auf solche baulichen</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt zur Kenntnis, dass dieser Punkt der Stellungnahme des Fachdienstes Städtebau und Stadterneuerung sich mit der Forderung der Stadt Oldenburg unter Punkt B.V.4. auf der Seite 73 widerspricht. Dort wird der Verzicht auf Anwendung des Schienenbonus gefordert.</p> <p>Die Vorhabenträgerin begrüßt grundsätzlich die konstruktiven Vorschläge zur Gestaltung der Lärmschutzwände und strebt eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg in den weiteren Planungsschritten an.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die Erwiderng zu 2.B.II.3 verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Anlagen zu verzichten. Es ist unter allen Umständen zu verhindern, dass eine Lärmschutzwand in der geplanten Ausführungsweise je links und rechts der Gleise das gesamte nordwestliche Stadtgebiet zerschneidet. In den Fällen, wo aufgrund geltenden Rechts keine anderen Möglichkeiten bestehen als Lärmschutzwände zu errichten, werden von hier zur bestmöglichen Minimierung der vorgenannten negativen Effekte auf die Stadtgestalt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtstruktur folgende Mindestanforderungen an Schallschutzbauwerke gestellt:</p> <p>Bereich A (in der anliegenden Karte rot dargestellt), Brücken und Bahnübergänge:</p> <p>Auf Überführungen und in den angrenzenden, bis zur nächsten Bebauung vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Bereichen müssen die Lärmschutzwände transparent verglast gestaltet werden. Befestigungen, Stützen etc. sind so zu konstruieren, dass sie auf das größtmögliche technischstatische Minimum reduziert werden. Zudem muss verbindlich sichergestellt werden, dass die geforderte Transparenz auch dauerhaft erhalten und gepflegt wird, indem z.B. in kurzen Abständen Reinigung- und Unterhaltungsmaßnahmen stattfinden und Graffiti, Plakatierungen, Verschmutzungen durch den Bahnbetrieb etc. zeitnah entfernt werden. Die transparenten Lärmschutzeinrichtungen müssen Bestandteil der Brückenkonstruktion sein und sollen nicht, wie bislang vorgesehen, als eigenständige Konstruktion vor die Brücke gesetzt werden.</p> <p>Auch im Bereich von Bahnübergängen sind zur Verhinderung des „Theaterbühneneffektes“ links und rechts der Übergänge transparente Wände vorzusehen, die sich über die gesamte Breite des vom öffentlichen Raum aus einsehbaren Bereichs erstrecken müssen. Beispielbilder sind beigefügt.</p> <p>Bereich B (in der Karte gelb dargestellt), weitere aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbare Bereiche: Unter diesem Stichwort sind alle weiteren Bereiche zu nennen, an die erhöht Gestaltungsanforderungen zur Integration der Schallschutzwände in den stadträumlichen Kontext zu stellen sind, wie z.B. Parallelführungen von Straßen/ Wegen und dem Gleiskörper. Hier muss eine fremdkörperhafte Wirkung der Wände vermieden und eine Integration in das Ortsbild erreicht werden, indem die Anlagen bei ausreichendem Platz als modellierte, landschaftsplanerisch interessant gestaltete Wälle ausgebildet werden, die in Teilen bepflanzt und in Teilen als Wiesen-/Rasenflächen gestaltet werden. Um den Platz für solche Anlagen zu schaffen, könnten städtische Flächen mit genutzt werden, wenn sich die Bahn zur Realisierung solcher hochwertigen Gestaltungen entscheidet.</p> <p>Dort, wo die Flächen entlang der Bahn nicht ausreichen, sollten begrünte Lärmschutzwände errichtet werden (s. nächster Absatz).</p> <p>Bereich C (in der Karte grün dargestellt), alle übrigen Bereiche mit Lärmschutz:</p> <p>Die nicht in den beiden vorgenannten Kategorien erfassten Bereiche sind überwiegend rückwärtige Bereiche in Hausgärten. Prägend ist hier bislang die dichte Begrünung entlang der Grundstücksgrenzen zur Bahnlinie. Aufgrund der Bautätigkeit ist zu erwarten, dass diese grüne Abgrenzung fallen wird und für einen längeren Zeitraum nicht in der bisherigen Form existieren kann. Inwieweit überhaupt eine Wiederherstellung der Begrünung die heutige Qualität erreichen wird, kann von hier nicht beurteilt werden. Daher sollten in all diesen Bereichen begrünte Lärmschutzwände mit pyramidalem Querschnitt zum Einsatz kommen. Die Pflege der Bepflanzung ist entsprechend zu regeln (z.B. Patenschaft der Anlieger). Beispielbilder solcher Lärmschutzwände sind beigefügt. Insbesondere im Bereich Ofenerdiek sind in den letzten Jahren bei Bauvorhaben Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahn auf privaten Flächen entstanden, die den vorgenannten Gestaltungsvorstellungen entsprechen und deshalb unbedingt in die Berechnungen zum erforderlichen Lärmschutz einbezogen werden sollten. Ansonsten würden in diesen Bereichen zwei Lärmschutzwände unmittelbar parallel zueinander entstehen, was nicht nur überflüssig erscheint sondern auch einen unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch für diese ohnehin städtebaulich nicht positiv zu bewertenden Anlagen bedeutet.</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>3. Überführung der Bahnlinie über die Alexanderstraße</p> <p>Die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Alexanderstraße ist ein Projekt, das auf Beschluss des Rates in das PFV aufgenommen wurde. Insofern steht die grundsätzliche Beurteilung dieses Vorhabens hier nicht mehr zur Disposition, auch nicht die in einem Variantenvergleich ermittelte Art der Umsetzung. Nichtsdestotrotz sollten gestalterische Belange im weiteren Verfahren besondere Berücksichtigung finden und der FD bei der Festlegung und Auswahl von Details, Materialien, Farben, Gliederungen etc. verbindlich eingebunden werden.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der Ausführungsplanung beachtet.</p>
<p>Anlage 5 Stellungnahme Denkmalschutz</p>	
<p>1. Errichtung von Lärmschutzwänden</p>	
<p>Die Errichtung einer im Wesentlichen 4 Meter hohen, durchgängigen, beidseits der Bahntrasse verlaufenden Lärmschutzwand stellt aus Sicht des Denkmalschutzes einen überaus massiven Eingriff in die Stadtgestaltung sowie den Umgebungsschutz der anliegenden Baudenkmale dar. Gerade in den kleinteiligen Stadtstrukturen des Haarenesch- oder Ziegelhofviertels mit seiner typischen Bebauung durch die ortsbildprägenden Stadthäuser (Oldenburger Giebelhäuser) und den innerstädtischen Gärten mit dem wertvollen alten Baum- und Gehölzbestand wirken die modernen und technischen Lärmschutzelemente aus Aluminium wie ein Fremdkörper und stehen gestalterisch im eklatanten Widerspruch zu der historischen Bebauung der Gründerzeit. Sie bauen sich wie artfremde Kulissen hinter den Gebäuden auf.</p> <p>Gemäß § 8 NDSchG dürfen in der Umgebung von Baudenkmalen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmalen beeinträchtigt wird. Vielmehr bilden ein denkmalwürdiges Gebäude und seine Umgebung aus Gründen des Denkmalschutzes (häufig) eine Einheit. Die Ausstrahlungswirkung eines Denkmals hängt wesentlich von der Gestaltung seiner Umgebung ab.</p>	<p>Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf denkmalgeschützte Gebäude ist rechtlich auf folgenden Rahmen hinzuweisen: Die Interessen des Denkmalschutzes sind in der Planfeststellung nach § 18 AEG in die Abwägung einzustellen. Ein Optimierungsgebot dergestalt, dass die Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen grundsätzlich Vorrang genießen und nur in Ausnahmefällen überwunden werden können, gibt es nicht (vgl. die Rechtsprechung des OVG Lüneburg, Beschluss vom 28. Mai 2002, Az. 1 LA 2929/01, juris, Rn. 8, zur Bauleitplanung, die auf die Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Belange in der Fachplanung nach § 18 AEG ohne Weiteres übertragbar ist). Unabhängig hiervon beschränkt die Planung die Eingriffe in denkmalgeschützte Objekte auf das unvermeidliche Mindestmaß (Herstellung von Schallschutzwänden und Oberleitungsmasten). Die Wirkung auf die Nachbarschaft und damit auch auf denkmalgeschützte Gebäude wird durch die Gestaltungsmaßnahme G2 minimiert. Damit wird die Planung selbst dem strengen Maßstab des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG gerecht. Die weit gehende Kommentierung zum Niedersächsischen Recht folgert aus dem „zwingenden Verlangen“ im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG, dass der Eingriff in das denkmalgeschützte Objekt „auf das unvermeidliche Mindestmaß zu beschränken“ ist (Wiechert, in: Schmaltz/Wiechert, Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz, 2. Auflage 2011, § 7 Rn. 10).</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen. Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzunehmen, wenn sie aus überwiegendem öffentlichem Interesse zwingend geboten sind (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 25. Juni 1986, Az. 6 A 129/84, BRS 46 Nr. 157). Bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten liegt ein überwiegendes öffentliches Interesse vor.</p> <p>Letztlich weiß die Rechtsprechung um den Konflikt zwischen Schallschutzwänden und Denkmalschutz, gewährt den Infrastrukturvorhaben aus den vorgenannten Gründen regelmäßig den Vorrang, vgl. zuletzt OVG Lüneburg, Urteil vom 15. April 2011, Az. 1 KN 356/07, juris, Rn. 158. Auch dies wird die Planfeststellungsbehörde bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen haben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist bereit, in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg die Lärmschutzwände sowie die neuen Oberleitungsmasten mit äußerster Sorgfalt zu gestalten, um optische Eingriffe auf ein notwendiges Mindestmaß zu minimieren. In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind wie erwähnt bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild vorgesehen. In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgli-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>che Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Durch eine ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände wird der Denkmalcharakter der Gebäude weitgehend ebenfalls erhalten bleiben können.</p> <p>In der Sache ist auf Folgendes hinzuweisen:</p> <p>In der Bestandsstrecke liegen 100 Baudenkmale (Quelle: s. Anhang 2 des Gutachtens Seite 129 - 132), die im Gutachten von Thalen Consult in drei Kategorien bezüglich möglicher Einschränkungen des Umgebungsschutzes der Baudenkmale eingeteilt wurden: keine bis geringe Beeinträchtigung, mittlere Beeinträchtigung und hohe Beeinträchtigung. Als beeinträchtigend wirkend auf die Umgebung der Denkmale wurden die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten in den drei Kategorien untersucht.</p> <p>Anlagen in der Umgebung von Baudenkmalen sind Anlagen, die sich auf das Erscheinungsbild eines Baudenkmal, einerlei ob Einzeldenkmal oder Ensemble im Sinne des § 3 Abs. 3 NDSchG auswirken können. Das sind besonders die unmittelbar benachbarten Anlagen, aber auch alle sonstigen Objekte, die an den Punkten, von denen man wesentliche Teile des Baudenkmal wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin stellt fest, dass die geplanten Lärmschutzwände an der Brüderstraße Ecke Ziegelhofstraße im Stadtzentrum beginnen sollen. Die vorhandenen Oberleitungsmasten sollen gemäß Planung auf dem ersten Teilstück bis ca. zur Würzburger Straße 25 bestehen bleiben (Bestandsschutz). Erst ab Würzburger Straße 27 werden überwiegend neue Standorte für Oberleitungsmasten vorgesehen.</p> <p>Des Weiteren werden im Gutachten von Thalen Consult Beeinträchtigungen für Baudenkmale am Pferdemarkt dargestellt, die außerhalb der vorgesehenen Schallschutzwände liegen. Da die Strecke 1520 nach Bad Zwischenahn bereits seit Jahren elektrifiziert ist, ergeben sich dort keine Beeinträchtigungen auf mittlerem oder gar hohem Niveau. Ähnliches gilt für mehrere Gebäude mit von den Gutachtern eingeschätzter mittlerer Beeinträchtigung im Haareneschviertel (Oberleitungsmaste bereits vorhanden, Wand wird begrünt) und in "zweiter Reihe" (z.B. Würzburger Straße 6 - 12), bei denen vom öffentlichen Straßenraum praktisch keine gleichzeitige Wahrnehmung von Schallschutzwand und Baudenkmal möglich ist. "</p>
<p>Die Lärmschutzwände wirken insbesondere in der erhöhten Dammlage wie eine Barriere und zerschneiden das Quartier. Vertraute und liebgewonnene Blickbeziehungen auf die Gebäudeensembles werden in Teilen verstellt und gehen verloren. Vielmehr dominieren dann die markanten Lärmschutzwände das historische (Stadt-)Bild. Der dadurch eintretende Verlust des Denkmalcharakters der Gebäude wird kaum zu kompensieren sein und kann aus Sicht des Denkmalschutzes nicht akzeptiert werden.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen. Die Höhe der Schallschutzwände ergibt sich aus den entsprechenden Berechnungen unter Berücksichtigung von Blickbeziehungen und weiteren Aspekten des Stadtbildes. Durch den bestehenden Gehölzbewuchs sowie die Hochlage der Bahnstrecke sind die Blickbeziehungen bereits derzeit teilweise verstellt und ohnehin vom öffentlichen Straßenraum nur bedingt wahrnehmbar. Im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan die visuelle Beeinträchtigung des Landschafts- bzw. Ortsbildes durch die Bauwerke festgestellt und entsprechende gestalterische Maßnahmen festgelegt (G 2 Begrünung Schallschutzwand). Durch die geplante Eingrünung wird die befürchtete Dominanz der Lärmschutzwand so weit wie möglich gemindert. Anlagen in der Umgebung von Baudenkmalen sind Anlagen, die sich auf das Erscheinungsbild eines Baudenkmal, einerlei ob Einzeldenkmal oder Ensemble im Sinne des § 3 Abs. 3 NDSchG auswirken können. Das sind besonders die unmittelbar benachbarten Anlagen, aber auch alle sonstigen Objekte, die an den Punkten, von denen man wesentliche Teile des Baudenkmal wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen. Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzuneh-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>men, wenn sie aus überwiegenden öffentliche Interesse zwingend geboten sind (OVG Lüneburg, Urteil vom 25.06.1986 (BRS 46 Nr. 157)). Aus Sicht der Vorhabenträgerin liegt bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten ein überwiegend öffentliches Interesse vor. Gleichwohl ist sie bereit, in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg, die Lärmschutzwände sowie die neuen Oberleitungsmasten mit äußerster Sorgfalt zu gestalten, um optische Eingriffe auf ein notwendiges Mindestmaß zu minimieren. In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild vorgesehen. In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu besprechen. Durch eine ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände wird der Denkmalcharakter der Gebäude ebenfalls erhalten bleiben können.</p>
<p>Zunächst einmal sollte jede Möglichkeit des Einsatzes alternativen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schienenstegdämpfer, besohlte Schwellen, Flüsterbremsen etc.) ausgeschöpft werden.</p>	<p>Die genannten alternativen Maßnahmen sind, soweit es sich überhaupt um aktive Schallschutzmaßnahmen handelt, von ihrem Wirkungsbereich nicht geeignet, die notwendige Reduzierung der Beurteilungspegel herbeizuführen.</p> <p>Unabhängig von den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen in Oldenburg ist zu beachten, dass das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket II“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis 2020 generell für eine deutliche Verringerung des Schienenverkehrslärms sorgen wird (siehe http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrslaermschutz.html und http://www1.deutschebahn.com/laerm/start sowie Erwiderung zu 2. B. II. 2).</p>
<p>Sollte das öffentliche Interesse in Form des Schutzes des Anwohner vor den Lärmimmissionen höher zu gewichten sein, als das öffentliche Interesse am Umgebungsschutz der zahlreichen Baudenkmale und nach geltendem Recht keine anderen Möglichkeiten bestehen, als Lärmschutzwände zu errichten, dann sind bei diesen außerordentliche Gestaltungsmaßstäbe (Transparenz, farbliche Einpassung, Materialität, Eingrünung etc.) anzulegen.</p>	<p>Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzunehmen, wenn sie aus überwiegenden öffentliche Interesse zwingend geboten sind (OVG Lüneburg, Urteil vom 25.06.1986 (BRS 46 Nr. 157)). Aus Sicht der Vorhabenträgerin liegt bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten ein überwiegend öffentliches Interesse vor. Gleichwohl ist sie bereit, in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg, die Lärmschutzwände sowie die neuen Oberleitungsmasten mit äußerster Sorgfalt zu gestalten, um optische Eingriffe auf ein notwendiges Mindestmaß zu minimieren. In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild vorgesehen. In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu besprechen. Durch eine ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände wird der Denkmalcharakter der Gebäude ebenfalls erhalten bleiben können.</p>
<p>Im Weiteren ist durch die Bahn sicherzustellen, dass in kurzen Intervallen Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, um Verunreinigungen, etwaige Graffiti oder wilde Plakatierungen zeitnah zu beseitigen.</p>	<p>Künftige Reinigungsintervalle für die Beseitigung von Graffiti an Schallschutzwänden ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die Erfahrungen der Bahn als Eigentümerin solcher Anlagen haben gezeigt, dass Reinigungsintervalle nicht so hoch sein können, wie durch Sprayer diese Flächen wieder verschmutzt werden. Auch noch so hohe Reinigungsintervalle sind nicht zielführend, da frisch gereinigten Flächen oft umgehend wieder als "Leinwand" missbraucht werden. Die Vorhabenträgerin kann sich jedoch grundsätzlich vorstellen, bestimmte Teile der Lärmschutzwände für eine, durch die Stadt gesteuerte, Gestaltungsmaßnahme in Zusammenarbeit mit Sprayern vor Ort zur Verfügung zu stellen. Dazu könnten Gespräche zwischen der Stadtverwaltung und der DB Station & Service AG geführt werden. Im</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>Übrigen erscheinen Begrünungsmaßnahmen an den Schallschutzwänden noch das bessere Mittel um eine dauerhaft positive optische Wirkung in den Stadträumen zu schaffen.</p>
<p>2. Aufstellen von Oberleitungsmasten</p>	
<p>Gegen die Errichtung von ca. 8,5 Meter hohen Oberleitungsmasten in Stahl- oder Betonbauweise bestehen aus Sicht des Denkmalschutzes dahingehend Bedenken, dass auch sie durch Ihre Höhe zu einer Beeinträchtigung des Denkmalcharakters der anliegen Baudenkmale führen.</p>	<p>Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf denkmalgeschützte Gebäude ist rechtlich auf folgenden Rahmen hinzuweisen: Die Interessen des Denkmalschutzes sind in der Planfeststellung nach § 18 AEG in die Abwägung einzustellen. Ein Optimierungsgebot dergestalt, dass die Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen grundsätzlich Vorrang genießen und nur in Ausnahmefällen überwunden werden können, gibt es nicht (vgl. die Rechtsprechung des OVG Lüneburg, Beschluss vom 28. Mai 2002, Az. 1 LA 2929/01, juris, Rn. 8, zur Bauleitplanung, die auf die Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Belange in der Fachplanung nach § 18 AEG ohne Weiteres übertragbar ist). Unabhängig hiervon beschränkt die Planung die Eingriffe in denkmalgeschützte Objekte auf das unvermeidliche Mindestmaß (Herstellung von Schallschutzwänden und Oberleitungsmasten). Die Wirkung auf die Nachbarschaft und damit auch auf denkmalgeschützte Gebäude wird durch die Gestaltungsmaßnahme G2 minimiert. Damit wird die Planung selbst dem strengen Maßstab des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG gerecht. Die weit gehende Kommentierung zum Niedersächsischen Recht folgert aus dem „zwingenden Verlangen“ im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG, dass der Eingriff in das denkmalgeschützte Objekt „auf das unvermeidliche Mindestmaß zu beschränken“ ist (Wiechert, in: Schmaltz/Wiechert, Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz, 2. Auflage 2011, § 7 Rn. 10).</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist gesetzlich gemäß 16. BImSchV verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist nicht möglich, dieser Verpflichtung ohne Lärmschutzwände in erforderlichem Maße nachzukommen. Beeinträchtigende Maßnahmen in der Umgebung von Baudenkmalen sind dann hinzunehmen, wenn sie aus überwiegendem öffentlichem Interesse zwingend geboten sind (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 25. Juni 1986, Az. 6 A 129/84, BRS 46 Nr. 157). Bei der Errichtung der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten liegt ein überwiegendes öffentliches Interesse vor.</p> <p>Letztlich weiß die Rechtsprechung um den Konflikt zwischen Schallschutzwänden und Denkmalschutz, gewährt den Infrastrukturvorhaben aus den vorgenannten Gründen regelmäßig den Vorrang, vgl. zuletzt OVG Lüneburg, Urteil vom 15. April 2011, Az. 1 KN 356/07, juris, Rn. 158. Auch dies wird die Planfeststellungsbehörde bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen haben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin ist bereit, in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg die Lärmschutzwände sowie die neuen Oberleitungsmasten mit äußerster Sorgfalt zu gestalten, um optische Eingriffe auf ein notwendiges Mindestmaß zu minimieren. In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind wie erwähnt bereits Maßnahmen zur Begrünung und Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild vorgesehen. In Ergänzung zur bisherigen Planung wird zudem eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg erfolgen, um die landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Durch eine ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände wird der Denkmalcharakter der Gebäude weitgehend ebenfalls erhalten bleiben können.</p> <p>In der Sache ist auf Folgendes hinzuweisen: In der Bestandsstrecke liegen 100 Baudenkmale (Quelle: s. Anhang 2 des Gutachtens Seite 129 - 132), die im Gutachten von Thalén Consult in drei Kategorien bezüglich möglicher Ein-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>schränkungen des Umgebungsschutzes der Baudenkmale eingeteilt wurden: keine bis geringe Beeinträchtigung, mittlere Beeinträchtigung und hohe Beeinträchtigung. Als beeinträchtigend wirkend auf die Umgebung der Denkmale wurden die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten in den drei Kategorien untersucht.</p> <p>Anlagen in der Umgebung von Baudenkmalen sind Anlagen, die sich auf das Erscheinungsbild eines Baudenkmal, einerlei ob Einzeldenkmal oder Ensemble im Sinne des § 3 Abs. 3 NDSchG auswirken können. Das sind besonders die unmittelbar benachbarten Anlagen, aber auch alle sonstigen Objekte, die an den Punkten, von denen man wesentliche Teile des Baudenkmal wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen.</p> <p>Die Vorhabenträgerin stellt fest, dass die geplanten Lärmschutzwände an der Brüderstraße Ecke Ziegelhofstraße im Stadtzentrum beginnen sollen. Die vorhandenen Oberleitungsmasten sollen gemäß Planung auf dem ersten Teilstück bis ca. zur Würzburger Straße 25 bestehen bleiben (Bestandsschutz). Erst ab Würzburger Straße 27 werden überwiegend neue Standorte für Oberleitungsmasten vorgesehen.</p> <p>Des Weiteren werden im Gutachten von Thalen Consult Beeinträchtigungen für Baudenkmale am Pferdemarkt dargestellt, die außerhalb der vorgesehenen Schallschutzwände liegen. Da die Strecke 1520 nach Bad Zwischenahn bereits seit Jahren elektrifiziert ist, ergeben sich dort keine Beeinträchtigungen auf mittlerem oder gar hohem Niveau. Ähnliches gilt für mehrere Gebäude mit von den Gutachtern eingeschätzter mittlerer Beeinträchtigung im Haareneschviertel (Oberleitungsmaste bereits vorhanden, Wand wird begrünt) und in "zweiter Reihe" (z.B. Würzburger Straße 6 - 12), bei denen vom öffentlichen Straßenraum praktisch keine gleichzeitige Wahrnehmung von Schallschutzwand und Baudenkmal möglich ist. Insofern sind nach Ansicht der Vorhabenträgerin weniger Baudenkmale betroffen als die Thalen Consult GmbH einschätzt. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin die Auswertung der optischen Beeinträchtigungen von Thalen Consult (vgl. S. 129-132 im Anhang A2 Denkmalschutz der Stellungnahme der Stadt Oldenburg) auf Plausibilität geprüft.</p> <p>Im Ergebnis (siehe Anhang 6) ist die Vorhabenträgerin der Auffassung, dass von den 100 aufgeführten Baudenkmalen, die im Bereich der Bestandsstrecke liegen, 11 Baudenkmale eine hohe Beeinträchtigung, 8 eine mittlere und 81 keine optischen Beeinträchtigungen erfahren. Auf der Seite 82 im Thalen Gutachten wird zur Umgehungstrasse festgestellt, dass von 36 trassennahen Gebäudedenkmalen 60% keine oder eine geringe optischen Beeinträchtigungen, 30% eine mittlere und 10% eine hohe Beeinträchtigung erfahren. Die Relationen der Beeinträchtigungen sind also in etwa gleich."</p>
<p>In wie weit das Rammen der Pfähle ins Erdreich zu Erschütterungen und damit zu einer möglichen Schädigung der denkmalgeschützten Bausubstanz führen kann, lässt sich nicht beurteilen. Hier sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin wird an Gebäuden, die in der Nähe der Bahnbaustelle gelegen sind, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchführen, in dem der Ausgangszustand dokumentiert wird. In diesem Zuge werden auch Schutzmaßnahmen geprüft. Zu den Schutzmaßnahmen kann u.a. gehören, dass z.B. bei Rammarbeiten für Oberleitungsmaste baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Etwaige Abweichungen des Gebäudes vom Ausgangszustand werden nach Abschluss der Baumaßnahme ermittelt. Sofern Schäden durch die Baumaßnahmen verursacht wurden, wird die Vorhabenträgerin die Kosten für deren Beseitigung tragen.</p>
<p>3. Maßnahmen zum passiven Schallschutz (nachrichtlich)</p>	
<p>Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind Maßnahmen des ergänzenden passiven Schallschutzes (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, bauliche Verbesserung an sonstigen Umfassungsbau teilen). Diesbezüglich besteht entsprechend eines Vergleichs vor dem Bundesverwaltungsgericht dem</p>	<p>Eine reduzierte Höhe der Lärmschutzwand in Verbindung mit erhöhten passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden wäre zwar grundsätzlich denkbar. Jedoch müssen daraus resultierende Eingriffe in das Denkmal gegen eine verbesserte optische Wirkung der Lärmschutz-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Grunde nach Anspruch. Mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen soll bereits seit Anfang 2013 bei den betroffenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke begonnen worden sein.</p>	<p>wände in der Umgebung abgewogen werden. Hierzu ist die Vorhabenträgerin bereit, sich eng mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.</p>
<p>Handelt es sich bei diesen Gebäuden um ein Baudenkmal im Sinne des § 3.2 od. 3.3 NDSchG bedarf es gemäß § 10 NDSchG bei sämtlichen Zerstörungen, Veränderungen, Instandsetzungen oder Wiederherstellungen an einem Kulturdenkmal einer denkmalrechtlichen Genehmigung der Denkmalschutzbehörde. Baulichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes stellen in der Regel einen nicht unerheblichen Eingriff dar und führen zu einer Veränderung des Baudenkmals. Den unwiederbringlichen Verlust historischer Bauteile, wie z.B. der ursprünglichen Fenster, gilt es grundsätzlich zu vermeiden. In Hinblick auf die von der Denkmalpflege geforderten Material-, Werk- und Formgerechtheit, sind sämtliche Maßnahmen im Vorfeld der Durchführung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.</p>	<p>Die Planfeststellungsbehörde wird aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses abschließend auch über denkmalschutzrechtliche Sachverhalte entscheiden.</p>
<p>Anlage 6 Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung</p>	
<p>SPNV/SGV</p>	
<p>Das im Erläuterungsbericht dargelegte Betriebsprogramm für die Bahnstrecke OL-WHV sieht eine Gesamtstreckenbelastung von insg. 121 Zügen für den Prognosehorizont bis 2025 vor. Hieraus ergibt sich eine gegenüber heute kaum veränderte Anzahl an SPNV (44 Züge der NWB) und 77 Züge im SGV. Es wird im Erläuterungsbericht kein Hinweis auf die Herkunft dieses Betriebsprogramm gegeben sondern lediglich als Information dargestellt, welche Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen sein soll. Dadurch entzieht sich die Verkehrsprognose einer Kontrolle und näheren Analyse. Zudem ist ungewöhnlich, dass für ein Planfeststellungsverfahren, welches im Jahr 2013 begonnen wurde, lediglich mit einem Prognosehorizont von nur weiteren 12 Jahren versehen ist. Üblicherweise wird ein Prognosehorizont von 25 Jahren angegeben.</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. I. 3.</p>
<p>Das nunmehr zugrunde gelegte Betriebsprogramm der Strecke OL-WHV stellt eine erhebliche Steigerung der Anzahl der Züge gegenüber den aktuellen Bedingungen dar. Dies führt insbesondere zu gravierenden Änderungen der Verkehrsverhältnisse im straßengebundenen Verkehr an den Querungsstellen der Eisenbahn. Die an der Strecke OL-WHV verbleibenden 4 niveaugleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet (Bürgerbusweg, Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl) erfahren eine erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit durch längere Schrankenschließzeiten. Diese sind nicht nur durch die wesentlich gestiegene Anzahl der Züge zu erwarten sondern auch durch bedeutend größere Zuglängen durch die höhere Waggonanzahl pro Zug. Insgesamt führt dies zu signifikant längeren Schrankenschließzeiten, die sich im gesamten nördlichen Stadtgebiet durch längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr bemerkbar machen wird. Es sind deshalb vor den betreffenden Bahnübergängen wesentlich längere Aufstellbereiche für wartende Kfz zu berücksichtigen. Dennoch ist unvermeidbar, dass bei fehlenden Abbiegespuren oder Überstauung der Abbiegespuren, auch der den Bahnübergang nicht querende Verkehr negativ beeinflusst und in der Weiterfahrt behindert wird. Ebenfalls kommt es durch die längeren und häufigeren Rückstauungen zu unerwünschten Begleiterscheinungen, wie lärmbelastende Abbrems- und Anfahrvorgänge durch Kfz auch im Nachtverkehr und zu extremen Luftverunreinigungen durch mit laufendem Motor wartende Kfz, bzw. durch Anfahrvorgänge nach Schrankenöffnung insbesondere von LKW.</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. IV. 1-6.</p>
<p>Rad- und Fußgängerverkehr</p>	
<p>Im gleichen Maß wie der Kfz-Verkehr sind ebenso querende Rad- und Fußgängerströme von den längeren Schrankenschließzeiten an allen höhengleichen Bahnübergängen betroffen. Oldenburg ist weithin bekannt als eine Fahrradstadt mit günstigen Bedingungen zum Radfahren. Dem</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. IV. 1-6.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>entsprechend werden größte Anstrengungen unternommen um das Radfahren in Oldenburg attraktiv zu machen und das Rad als stadtverträgliches Verkehrsmittel zu fördern. Die häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen in Ofenerdiek laufen diesen Bestrebungen extrem entgegen und treffen die gegenüber Umwegfahrten sensiblen Radfahrerinnen und Radfahrer besonders hart. Die sich bildenden Radfahrerpulks vor den geschlossenen Schranken sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch und können insbesondere für ungeübte Radfahrer bei nach Schrankenöffnung gleichzeitiger Weiterfahrt eine Überforderung sein.</p>	
<p>- Verlust der BAB-Unterführung als R/F-Verbindung zwischen Nedderend und Babenend parallel zur Eisenbahnstrecke</p> <p>Die BAB-Unterführung ist eine wichtige Wegeverbindung im Stadtteil Bürgerfelde, in einem Bereich, der durch die lineare Verkehrsinfrastruktur der BAB und der Bahnstrecke in den Verkehrsbeziehungen stark eingeschränkt ist. Dieser offeriert eine kurze und direkte Zu- und Abgangsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtbereichen und insbesondere für Schüler östlich der Bahnstrecke zur Grundschule Babenend. Eine Inanspruchnahme der Unterführung für Bahnzwecke wäre ein herber Verlust einer abseits des Autoverkehrs funktionierenden und sicheren Wegeverbindung insbesondere für den Schülerverkehr.</p> <p>Der Wegfall der Unterführung würde zu einem beträchtlichen Umweg für die Grundschüler führen und könnte nur durch eine qualitätsvolle Gestaltung des dann als Schulweg fungierenden Nedderends als Alternative annehmbar werden. Der Ausbau eines befestigten, gut beleuchteten und mindestens einseitigen Gehwegs ist dazu Voraussetzung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Schulwegsicherung ist ein Ausbau erforderlich.</p> <p>Die Stadt Oldenburg fordert daher als Ersatz für die kurze direkte Wegeverbindung unter der BAB den Ausbau des Teilstücks Nedderend (westlich der Bahn) bis zum Rauhehorst mit befestigten Seitenanlagen für Fußgänger in einer Breite von 2 Meter. Die hierfür entstehenden Kosten sollen vom Vorhabenträger Deutsche Bahn AG übernommen werden.</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. IV. 9.</p>
<p>ÖPNV</p>	
<p>Am Bahnübergang Am Stadtrand wird sich durch eine zu erwartende zeitweise zähe Verkehrsabwicklung dies auch nachteilig für den ÖPNV auswirken. Die den Bahnübergang querende Linie 301 aber auch die den Nahbereich des Bahnübergangs passierende Linie 304 wird durch Rückstauungen hier Verspätungen einfahren und zusätzlich am im Linienweg folgenden BÜ Am Strehl. Die Qualität des ÖPNV wird dadurch im Stadtteil Ofenerdiek nachhaltig beeinträchtigt</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. IV. 3.</p>
<p>2. Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports</p>	
<p>Ein weiterer Anstieg der Güterzugzahlen auf der Bahnstrecke OL-WHV durch eine beabsichtigte 2. Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports würde zu absolut unverträglichen Belastungen in Ofenerdiek und Osternburg führen, die im gesamten Stadtgebiet ausstrahlen. Zur Aufrechterhaltung von städtischen Verkehrsbeziehungen und zur Lösung entstehender Blockaden wird dann vsl. die Herstellung höhenungleicher Bahnübergänge im Stadtteil Ofenerdiek notwendig werden.</p> <p>Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen in der Stedinger Straße, SHP-Ingenieure, Hannover, Stand Jan. 2014</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng sowohl zu Punkt 2. B. I. 2 sowie zu Punkt 2. B. IV. 3 bis 8.</p>
<p>Die den Verkehrsfluss beschränkenden langen Schließzeiten an den Bahnübergängen macht sich aber nicht nur an der Strecke OL-WHV bemerkbar, sondern wirken sich ebenso gravierend auch auf die Strecke OL-HB aus. Da nach Aussage der Deutschen Bahn der Containerverkehr aus dem Jade-Weser-Port</p>	<p>Zur Erwiderng auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderng zu Punkt 2. B. IV. 7.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>primär auf der Relation Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen abgewickelt wird, ist auch an diesem Bahnübergang zusätzlich das Güterzugverkehrsaufkommen zu bewältigen. Dies trifft in zuvor beschriebener, besonderer Weise den ohnehin bereits heute zu langen Rückstauungen tendierenden Doppel-Bahnübergang an der Stedinger Straße.</p> <p>Als Ergebnis dieser Untersuchung ergeben sich durch die enormen Schrankenschließzeiten faktisch weitgehend eine Trennung der Stedinger Straße und der Verlust ihrer Funktionalität. Es entstehen erhebliche Umwege für den Ziel- und Quellverkehr sowie eine starke Beeinträchtigung für die Bewohner des Stadtteils Osternburg und für die zahlreichen Gewerbetreibenden an der Stedinger Straße. Akzeptable Verkehrsverhältnisse lassen sich aufgrund der verkehrlichen Belastungen auf der Straße und der Schiene nur noch durch eine niveaungleiche Bahnübergangslösung erreichen. Damit ist die Planung einer Straßenunterführung der Stedinger Straße bzw. eine Bahnhochlegung einschließlich Neubau einer neuen Eisenbahnbrücke über die Hunte unter Berücksichtigung längerer Planungszeiträume für solche Projekte alsbald ins Kalkül zu ziehen. Die Dringlichkeit einer Lösung ist mit zunehmendem Güterverkehr aus dem Jade-Weser-Port unmittelbar verbunden. Die Ausbaumaßnahmen der Bahnstrecke OL-WHV und der Zugverkehr aus dem Jade-Weser-Port wirken im Stadtgebiet Oldenburgs gravierend über den PFA 1 auch auf die Bahnstrecke OL-HB aus. Die Notwendigkeit für eine höhenungleiche Querungsstelle Straße/Schiene ist direkte Folge der ABS OL-WHV und kann davon nicht losgelöst betrachtet werden</p>	
Eisenbahnklappbrücke über die Hunte	
<p>Ebenso nachteilig betroffen wird sich die Situation für den Binnenschiffsverkehr auf der Hunte darstellen, da die künftig weitaus größere Zahl der Züge, die die Hunteklappbrücke zur Überquerung des Flusses nutzen, kaum noch Öffnungszeiten für den Schiffsverkehr zulässt. Zu den Konsequenzen am Nadelöhr Eisenbahnklappbrücke über die Hunte sind in den Unterlagen zum PFA1 keine Aussagen zu finden. Ein Nachweis der qualitätvollen Abwicklung des Schienenverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs muss seitens der Deutschen Bahn AG für diese Querungsstelle erbracht werden. Hiervon hängen wesentlich die Entwicklung der Oldenburgischen Hafengewirtschaft und auch insgesamt die verkehrliche Entwicklung auf dem Binnenschiffahrtsweg Hunte/Küstenkanal ab.</p>	<p>Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu 2. B. II. 10.</p>
Aufrechthaltung des Schienenpersonenverkehrs	
<p>Auf Grund der großen Bedeutung eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs für die Stadt muss die Aufrechterhaltung des SPNV auch während der Bauzeit absolute Priorität genießen. Den intensiven Verflechtungen der Stadt Oldenburg mit seinem Umland müssen adäquate Verkehrsleistungen entsprechen. Länger anhaltende Störungen des Bahnbetriebs sind daher nicht tragbar. Abgesehen von unvermeidbaren, auf wenige Tage beschränkten Unterbrechungen darf es weder zu Betriebsunterbrechungen noch zu Ausfällen der planmäßigen Züge kommen. Ein länger dauernder Schienenersatzverkehr durch Busse ist auszuschließen.</p>	<p>Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu Punkt 2. B. X.</p>
Wiederherstellung in Anspruch genommener Straßen	
<p>Durch den Ausbau der Strecke werden erwartungsgemäß verschiedene Straßen und Wege in Anspruch genommen. Durch die mögliche Beschädigung durch Schwerlastverkehr und die Pflicht zur Wiederherstellung darf die Stadt nicht mit Kosten belastet werden. Die auf Grund des Vorhabens erforderliche Wiederherstellung städtischer Wege und Straßen muss daher auf Grundlage der in Oldenburg üblichen Standards und auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgen</p>	<p>Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu Punkt 2. B. X.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Nutzung öffentlicher Flächen</p> <p>Für die Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustofflager und Einrichtung von Arbeitsstellen mit ggf. Sperrung von Fahrbahnen, Geh- und Radwegen und Parkplätzen sind detaillierte Planunterlagen mit einem Verkehrskonzept zur Abwicklung des Baustellenverkehrs einschließlich Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen mindestens vier Wochen vor Ausführung dem Amt für Verkehr und Straßenbau zur Prüfung vorzulegen. Es ist zu berücksichtigen, dass Baustofflager auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Erschließungsstraßen sowie erheblich frequentierten öffentlichen Parkplätzen (Pferdemarkt) nicht zugelassen werden.</p> <p>Für die Sondernutzung von öffentlichen Flächen werden nach der Sondernutzungssatzung der Stadt Oldenburg Sondernutzungsgebühren einschließlich der Parkgebühreneinnahmeausfälle und Bearbeitungsgebühren für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Erlaubnissen festgesetzt. Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs sind rechtzeitig geeignete Fahrstrecken unter Berücksichtigung der tonnen- und höhenbeschränkten Straßen im Stadtgebiet Oldenburg zu planen und zur Prüfung vorzulegen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Baustellenverkehr wird darauf aufmerksam gemacht, dass dieser grundsätzlich nicht über lastbeschränkte Straßen geführt werden darf. Ebenso sind insgesamt Straßen im Tempo 30-Zonen dafür nicht geeignet und daher nicht zu nutzen. - 6 -</p> <p>Zur Einhaltung der Nachtruhe für die Bürger sind nächtliche Bauverkehre werktags und an Sonn- und Feiertagen zu unterbleiben.</p> <p>Zur Aufrechterhaltung geordneter und ungestörter Verkehrsverhältnisse sind im Bereich von Bahnübergängen keine Baustellenzufahrten auf den Bahndamm bzw. den Schienenweg einzurichten.</p>	<p>Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu Punkt 2. B. X.</p>
<p>Vorgesetzte Bauwerke an den Brücken</p>	
<p>Durch die projektierten vorgesetzten Bauwerke als Träger der Lärmschutzwände dürfen keine weitere Einschränkung des Lichtraumprofils der ohnehin bereits reduzierten Durchfahrtshöhen im Zuge der Eisenbahnüberführungen Peterstraße, Ziegelhofstraße, Melkbrink entstehen.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p>
<p>Baustraßenkonzept</p>	
<p>Der Vorhabenträger beabsichtigt zeitweise vorhandene Straßen bzw. Rad- und Fußwege für Bauzwecke in Anspruch zu nehmen. Diese öffentlichen Flächen müssen anschließend normgerecht wiederhergestellt werden.</p> <p>Die Stadt behält sich vor, im Umfeld der Baumaßnahme Wohnstraßen, die nicht mit ihr als Zuwegung abgestimmt sind, verkehrsrechtlich mit Gewichtsbeschränkungen zu versehen, um deren Beschädigung durch Baustellenverkehr zu vermeiden. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass alle für den Baustellenverkehr vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege auch während der Bauzeit ihrem üblichen Zweck entsprechend genutzt werden können und es nicht zu nennenswerten Nutzungseinschränkungen kommt. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind der Ablauf der Baumaßnahme und die Straßennutzung im Detail abzustimmen.</p> <p>Zum Schutz des Fußgänger- und Radverkehrs sind auf allen für Bauzwecke genutzten öffentlichen Wegen und Straßen (Umleitungen, Baustellenausfahrten) Vorkehrungen für die Einrichtung sicherer separater Wegeführungen zu treffen. Die entsprechende Planung ist mit der Stadt abzustimmen. Weiterhin ist auch den Belangen der Einsatzfahrzeuge (Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei) und der Entsorgungsbetriebe Rechnung zu tragen und die Erreichbarkeit jederzeit zu gewährleisten.</p>	<p>Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu Punkt 2. B. X.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Für vom Baustellenverkehr genutzten Straßen und Wege hat soweit erforderlich eine regelmäßige Reinigung durch den Vorhabenträger zu erfolgen. Größere Schäden an öffentlichen und privaten Straßen sind sofort zu beseitigen.	
Baustellen-Infobüro/Kontaktstelle	
Die Bautätigkeit an der Bahnstrecke beeinträchtigt in großem Umfang öffentliche Nutzungsbereiche und private Flächen. Um die sich möglicherweise ergebenden Konflikte zu lösen wird es für notwendig gehalten, während der Bauzeit ein Baustellen-Infobüro oder eine Kontaktstelle einzurichten welches mit qualifiziertem Personal besetzt ist. Hiermit soll für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit geschaffen werden Informationen auszutauschen und Beschwerden und Änderungsvorschläge abzugeben. Die gesamten Planunterlagen sollen an dieser Stelle für die Interessierten einsehbar sein und die Mitarbeiter sollten dazu qualifizierte Auskünfte geben können.	Die Hinweise werden beachtet.
Baumaterialtransport	
Der Vorhabenträgerin wird durch die Stadt Oldenburg aufgefordert, alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um Lärmemissionen während der Bauzeit soweit wie möglich zu minimieren. Dazu gehört, dass benötigte Materialien, insbesondere Massengüter wie Sand, Kies und Schotter möglichst über die Schiene und nicht über das Stadtstraßennetz transportiert werden. Es finden sich in den Planfeststellungsunterlagen keine detaillierten Angaben über den Umfang des baubedingten Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet und keine Aussagen zu den Routen des LKW-Verkehrs von den Baueinrichtungsflächen zu den Gleisen. Die Vorlage eines Logistikkonzeptes, das Aufschluss über Anzahl und Routenwahl des notwendigen Schwerlastverkehrs bietet, ist der Stadt vorzulegen und mit ihr abzustimmen.	Zur Erwiderung auf diese Anlage verweist die Vorhabenträgerin auf die Erwiderung zu Punkt 2. B. X.
Bahnübergänge	
Aufhebung BÜ Alexanderstraße, Bahn-km 3,326(BÜ 1)	
Bei Durchsicht des Erläuterungsberichtes und der Planunterlagen wird deutlich, dass sich die DB weitestgehend an die gemeinsamen Abstimmungen hält, die mit der Stadt Oldenburg zusammen getroffen wurden. Die Beschreibungen orientieren sich ganz stark an der von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Alexanderstraße (Bearbeitungsstand 09.06.2010), die in der gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der DB weiterverifiziert wurde. Dabei wurden ganze Textpassagen einschließlich der Gegenüberstellung und Bewertung der Grundvarianten weitestgehend übernommen. Auch bei der Abwägung der Untervarianten ist die DB im Wesentlichen bei den vorherigen inhaltlichen Abstimmungen mit der Stadt Oldenburg geblieben	Die Sachverhalte werden korrekt wiedergegeben.
Umbau BÜ Am Stadtrand, Bahn-km 5,575 (BÜ 3)	
Bei Durchsicht des Erläuterungsberichtes fällt auf, dass unter Pkt. 3.4 erwähnt wird, dass es verkehrstechnische Untersuchungen gegeben hat, "bei denen sich zunächst das grundsätzliche Erfordernis zusätzlicher bzw. längerer Abbiegespuren herausstellte". Darüber hinaus wurden laut Erläuterungsbericht in einem "weiteren Planungsschritt" noch "weitere Aspekte" in die Planung mit einbezogen. Unter Pkt. 5.6.3 ist allgemein die Rede davon, dass eine „mikroskopische Verkehrssimulation durchgeführt wurde, „um das verkehrliche Ausmaß insbesondere hinsichtlich der Rückstaulängen zu quantifizieren“.	Die Vorhabenträgerin strebt an, im aktuellen Anhörungsverfahren weitere Gespräche mit der Stadt Oldenburg zur Optimierung der Bahnübergangsplanung zu führen. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an. Für den BÜ "Am Stadtrand" hat die Vorhabenträgerin weitere Untersuchungen in Auftrag gegeben, so dass voraussichtlich im Oktober 2015 genauere Erkenntnisse vorliegen werden. Erste Ergebnisse lassen allerdings - analog zu den Auswirkungen an den übrigen BÜ - erwar-

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Längen werden allerdings im Erläuterungstext nicht genannt; sie lassen sich nur "unmittelbar aus der Anlage 9.2, Plan-Nr. 4.1_0.BU.L5.001.0 direkt herausmessen. Weiter heißt es, dass »die aus diesen ableitbaren erforderlichen Aufstelllängen" mit "den örtlichen Gegebenheiten und 'baulichen Randbedingungen abgeglichen" wurden.</p> <p>Hier stellt sich die Frage, welche konkreten Eingangsparameter der verkehrstechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt wurden: Sind es die gleichen Ansätze wie bei den städtischen Planungen? Ist es eine neue eigene Untersuchung der DB mit anderen Ansätzen etc.? Nach dem Erläuterungsbericht ergibt sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung nur das grundsätzliche Erfordernis; wonach die spezifischen errechneten Rückstaulängen bei den Betrachtungen der DB keine Bedeutung hätten. Welche "mikroskopische Verkehrssimulation" zur Quantifizierung der Aufstelllängen herangezogen wurden, ist unklar.</p> <p>Da der BÜ Am Stadtrand mit seinem Umfeld sich zentral im Stadtteil Ofenerdiek befindet, wäre hier genau zu untersuchen, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung bzgl. Lärm und Abgasen sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtteils ergeben. Dies ist aber nicht der Fall; die Betrachtungen im Erläuterungsbericht beschränken sich auf einen Variantenvergleich hinsichtlich des Wohnhauses Am Stadtrand 1 sowie unverbindlichen allgemeinen Beschreibungen. Die negativen Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek werden nicht dargestellt bzw. auch nicht mit abgewogen, obwohl es grundsätzlich analog zum BÜ Alexanderstraße weitere Planungsansätze für den BÜ Am Stadtrand wie Hochlegung der Bahn, Tieflegung der Straße etc. gibt, die zur Minimierung des Eingriffs in den Stadtteil Ofenerdiek es Wert sind, weitergehend betrachtet zu werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auch auf die Sensitivitätsanalyse der von der Stadt Oldenburg beauftragten Verkehrssimulation hingewiesen, bei der untersucht wird, bei welcher maximalen Zugdichte pro Stunde aufgestaute Kfz zweimal von einer Schrankenschließung betroffen sind, Bei dieser Betrachtung erhöhen sich mit dem Anstieg der stündlichen Zugdichte die Wartezeiten und Staulängen in den Zufahrtsstraßen erheblich. Bei 10 Zügen pro Stunde konnten danach in den Zufahrten Am Alexanderhaus und Am Stadtrand einige während der Schrankenschließung aufgestaute Kfz nicht vor der nächsten Schrankenschließung den Bahnübergang Am Stadtrand überqueren. Auch mit weniger Zügen pro Stunde konnte dieser Fall bei ungünstigen Zugfolgen erreicht werden; insbesondere bei einer dichten Zugfolge mit einer Schrankenöffnung unter 3 Minuten ist die Wahrscheinlichkeit hoch.</p> <p>Zur weiteren Vertiefung wird auf die anliegende „Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Bahnübergänge Am Stadtrand und Karuschenweg in Oldenburg 2012“ sowie „Simulation der Verkehrsabläufe im Bereich des Bahnübergangs Am Stadtrand“ verwiesen.</p> <p>Danach würde bei dem Erhalt des höhengleichen Bahnübergangs Am Stadtrand die Lösung mit der größten Behinderung für den motorisierten Verkehr umgesetzt werden, die durch die Schrankenschließungen den Verkehrsfluss sehr stark beeinträchtigen würde. Zwar blieben dafür mit der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs Am Stadtrand kurze und direkte Verkehrsbeziehungen im Stadtteil Ofenerdiek erhalten. Für den Fall vermehrter und unregelmäßiger Schrankenschließungen, z.B. durch eine weitere Ausbaustufe des Jade-Weser Ports, würde die Grenze der Leistungsfähigkeit des Bahnübergangs aber sehr schnell erreicht werden. Des Weiteren würde durch die damit einhergehenden Zerschneidungseffekte die Erschließung bzw. die Erreichbarkeit der Geschäfte und Gebäude im Zentrum Ofenerdieks stark beeinträchtigt werden.</p> <p>Nach der Machbarkeitsstufe untersuchten höhenfreien Variante 3 könnte mit einer Hochlegung der Eisenbahn analog der Planung des BÜ Alexanderstraße dagegen der gesamte Verkehr unter weitestgehender Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes ungehindert fließen. Für Radfahrer und Fußgänger einschließlich Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen wäre diese Variante auch günstiger, da alle bestehenden direkten Verbindungen erhalten blieben und zudem die Schrankenschließungen entfielen.</p>	<p>ten, dass sich Staus, die sich bei der Schließung des Bahnübergangs aufgebaut haben, jeweils vor der nächsten Schließung vollständig abbauen werden.</p> <p>Die Planung für eine Ausbaumaßnahme an Eisenbahnstrecken des Bundes umfasst ansonsten von seiner eigentlichen Aufgabenstellung her nicht die Aufhebung von Bahnübergängen (BÜ) und deren Ersatz z.B. durch ein Überführungsbauwerk. Wenn im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen der Straßenbaulastträger des kreuzenden Verkehrsweges eine Aufhebung für notwendig erachtet und hierüber ein grundsätzliches Einvernehmen mit der Baulastträgerin des Schienenweges (Vorhabenträgerin) erzielt werden kann, so kann die Aufhebung eines Bahnüberganges in die Ausbauplanungen in Abstimmung mit dem Bund integriert werden.</p> <p>Unabhängig davon gab es darüber hinaus bislang keine Absicht der Stadt Oldenburg als beteiligter Straßenbaulastträger, den BÜ "Am Stadtrand" zu entlasten oder zu beseitigen, wie es zum Beispiel für den Bahnübergang Alexanderstraße der Fall ist. Sollte die Stadt Oldenburg ein konkretes Verlangen äußern, Entlastungsmaßnahmen oder eine Aufhebung durchführen zu wollen, würde das jeweilige Bahnübergangsvorhaben unter die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen. Danach würden die Kosten der Maßnahme zwischen der Stadt Oldenburg, der DB Netz AG und dem Bund zu dritteln sein.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die Erwiderung zu 2. B. IV. 4 verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit hätte diese höhenfreie Variante gegenüber der höhengleichen Variante mit dem Erhalt des Bahnübergangs den Vorteil, dass Unfälle im Kreuzungsbereich von Schiene und Straße ausgeschlossen würden. Die weitere städtebauliche Entwicklung im Stadtteil Ofenerdiek würde nicht nur nicht behindert werden, sondern für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung würden weiterhin die bislang unbebauten Grün- und Gehölzflächen zwischen der Bahnlinie und der Ofenerdieker Straße zur Verfügung stehen; nur während der Bauphase wäre dann ein größerer Flächenbedarf erforderlich. Allerdings würden nach derzeitigen Kostenschätzungen der Machbarkeitsstudie die Kosten ca. 42,9 Mio. € betragen.</p> <p>Somit zeigt sich ganz deutlich, dass hier angesichts der Bedeutung des bestehenden BÜ AM Stadtrand für den Stadtteil Ofenerdiek die Planfeststellungsunterlagen völlig unzureichend sind, da weder im ausreichenden Maße Varianten zu der Verbesserung des BÜ Am Stadtrand aufgestellt wurden, noch der notwendige Variantenvergleich einschließlich Abwägung erfolgt ist, um wie bei dem BÜ Alexanderstraße zu einer angemessenen Lösung zu kommen.</p>	
<p>Planunterlagen</p> <p>Aber auch die eigentlichen Planunterlagen sind in weiten Teilen hinsichtlich des Straßenentwurfes in der zeichnerischen Darstellung und auch inhaltlich völlig unzureichend. In diesem Fall ist die von der DB der Planung zugrunde gelegte Topographie zu lückenhaft, um sicherzustellen, dass auch wirklich alle wesentlichen Auswirkungen der Planung hinreichend planerisch berücksichtigt und beurteilt werden. So ist z.B. der sehr üppige Bestand an großen ortsbildprägenden Bäumen nur unzureichend oder teilweise gar nicht in den Planunterlagen enthalten; gleiches gilt für die bestehenden Gehwege. Im übrigen fehlen Maßketten, es fehlen Straßenachsen mit Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung der Übergangsbereiche, die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung etc.; die 4 Querschnitte sind ebenfalls zu oberflächlich dargestellt, um sich ein umfassendes Bild machen zu können. Beispielsweise bleiben auf der Südseite der Straße Am Stadtrand die Auswirkungen auf die verbleibenden Nebenanlagen wie den Parkstreifen auf Höhe der Ofenerdieker Bäke unbeantwortet.</p> <p>Der Fokus der DB Planung liegt inhaltlich im Wesentlichen auf der Optimierung des Kfz Verkehrs; die Planung der Verkehrsanlagen für Radfahrer und Fußgänger ist teilweise völlig unzureichend. Da durch den von der DB vorgesehenen Umbau in den betroffenen Abschnitten eine vollständige Neuplanung der Straße erforderlich wird, wären überall straßenplanerisch z.B. bei den Querschnittsbreiten der Fuß- und Radwege, die aktuellen Regeln der Technik zugrunde zu legen.</p> <p>Demnach ist die Planung der DB, die für den Fußgängerverkehr lediglich den auf der Ostseite der Straße Am Alexanderhaus bestehenden viel zu schmalen ca. 1,40 m breiten Gehweg beibehält, nicht ausreichend. Hier wäre es erforderlich entsprechend dem städtischen Planungskonzept hinter der Baumreihe einen mindestens 2,50 m breiten kombinierten Rad-Gehweg vorzusehen. Weil es zum einen aufgrund der zusätzlichen Abbiegespur schwieriger für Fußgänger wird, eine Fahrbahn zu queren und zum anderen die Stadt Oldenburg mittelfristig sowieso einen kompletten Ausbau der Straße Am Alexanderstraße beabsichtigt, wäre auf der Westseite ebenfalls mindestens ein 2,5.0 m breiter kombinierter Rad-Gehweg zusätzlich einem 0,50 m breiten Sicherheitsrennstreifen vorzusehen . .Ähnliches gilt auch für die Straße Am Stadtrand.</p> <p>Da es sich bei den Straßen Am Alexanderhaus, Am Stadtrand, Ofenerdieker Straße und Weißenmoorstraße um Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt, kann hier in der Regel der Radverkehr aus Sicherheitsgründen nicht mit der Fahrbahn geführt werden. Bei einer städtischen Verkehrszählung am 13.04.2010 wurden ca. 1.700 Radfahrer / Tag ermittelt, die den BÜ Am Stadtrand überquerten. Deshalb ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie mit Blick auf die zukünftige verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Ofenerdiek sehr wichtig, dass bei dem Umbau des BÜ Am Stadtrand auch ein schlüssiges Konzept für den Radverkehr zugrunde gelegt wird.</p>	<p>Siehe Erwiderng zu 2. B. IV. 4.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Des Weiteren wird noch auf die folgenden Punkte hingewiesen:</p> <p>1. Halbschranken im Straßenbereich</p> <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung sollten an diesem Bahnübergang in jedem Fall Vollschranken, nicht nur im Rad- und Gehwegbereich, sondern auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Bereits im Jahr 2004 als seitens der DB im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen ein Umbau der DB Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl vorgesehen war, wurde nach einem längeren Abstimmungsprozess einschließlich Beteiligung des Verkehrsausschusses der Stadt Oldenburg von der DB ProjektBau GmbH ein Vollschrankenabschluss für die BÜ Am Stadtrand und Karuschenweg aus Gründen der höheren Sicherheit vorgesehen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin ist der Ansicht, dass durch das Absetzen der Geh- und Radwege von den Fahrbahnen und durch Vorsehen von Freiflächen und Absperrplanken am Geh- und Radweg zur Seite der Straße hin der Schulwegsicherung ausreichend Rechnung getragen wird. Die von der Stadt Oldenburg benannten Abstimmungen beziehen sich auf einen alten Planungsstand und sind damit für die in den Planfeststellungsunterlagen eingereichte umfassend überplante Variante nicht heranzuziehen.</p> <p>Darüber hinaus verweist die Vorhabenträgerin auf die angestrebten Abstimmungsgespräche mit der Stadt Oldenburg.</p>
<p>2. Freie Rechtsabbieger mit Dreiecksinsel von der Ofenerdieker Straße und der Straße Am Stadtrand</p> <p>Bei freigeführten Rechtsabbiegern entsteht immer ein großes Unfallpotential für Radfahrer und Fußgänger. Dies gilt insbesondere an diesem innerstädtischen Kreuzungsbereich mit vielen Radfahrern und Fußgängern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen hier keine frei geführten Rechtsabbieger vorgesehen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf die angestrebten Abstimmungsgespräche mit der Stadt Oldenburg verwiesen.</p>
<p>3. Abknickende Vorfahrtsregelung Am Stadtrand in Richtung Am Alexanderhaus</p> <p>In der Straße am Stadtrand fahren die größeren Verkehrsmengen geradeaus. Aus diesem Grund und aus Gründen der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger sollte hier keine abknickende Vorfahrt eingerichtet werden, sondern wie in der Simulationsuntersuchung aus 2010. vorgeschlagen, eine zusätzliche Signalisierung an der Einmündung Am Stadtrand / Am Alexanderhaus. Diese Signalisierung wird auf die Schrankenschließung abgestimmt, um bei einer anstehenden Zufahrt das Räumen des Bahnübergangs sicher zu stellen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf die angestrebten Abstimmungsgespräche mit der Stadt Oldenburg verwiesen.</p>
<p>4: Kabelschutzrohrverbindung für die Signalanlage</p> <p>Für eine grundsätzliche Verkehrsdetektion und für die zusätzliche Signalisierung Am Alexanderhaus muss eine zusätzliche Kabelschutzrohrverbindung unter dem Bahngleisen eingeplant werden</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf die angestrebten Abstimmungsgespräche mit der Stadt Oldenburg verwiesen.</p>
<p>Umbau BÜ Bürgerbuschweg, Bahn-km 4,291 (BÜ 2)</p>	
<p>Die Planunterlagen sind in weiten Teilen hinsichtlich des Straßenentwurfes in der zeichnerischen Darstellung und auch inhaltlich ebenfalls teilweise unzureichend. Auch hier ist die von der DB der Planung zugrunde gelegte Topographie zu lückenhaft, um sicher zu stellen, dass auch alle wesentlichen Auswirkungen der Planung hinreichend planerisch berücksichtigt und beurteilt werden. So ist die Grenze zum nahe liegenden LSG großer Bürgerbusch sowie der maßgebliche Baumbestand nicht im notwendigen Maße eingetragen. Auch hier fehlen Maßketten im Bereich des Bahnweges, es fehlen Straßenachsen mit der Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung der Übergangsbereiche, die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung etc.</p> <p>Aus straßenplanerischer Sicht können Verkehrsteilnehmer durch die vorgesehene stark trichterartige Ausbildung der Einmündung Bahnweg sehr schlecht erkennen, dass im Begegnungsfall keine ausreichende Querschnittsbreite mehr zu Verfügung steht Die entwurfstechnische Ausbildung des Einmündungsbereiches sollte daher so vorgenommen werden, dass die Fahrbahnränder möglichst im Bereich der Aufstellflächen parallel geführt werden. Dabei ist es unerlässlich, dass sämtliche maßgeblichen Bäume mit dem dazugehörigen Kronentraufbereichen im Bereich des Einmündungsbereiches Bahnweg. der Planung zugrunde gelegt werden, damit der Einmündungsbereich nicht nur einseitig zur Bannseite hin geplant und mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden kann. Die Furt des Rad- und Geh-</p>	<p>Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die Erwiderng zu 2.B.IV.3 verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>weges ist im Einmündungsbereich Bahnweg wegen seiner polygonartigen Führung für Radfahrer sehr abgehackt und wenig geläufig.</p>	
<p>Umbau BÜ Karuschenweg, Bahn-km 6,017 (BÜ 4)</p>	
<p>Da der BÜ Karuschenweg sich am Rande des Zentrums des Stadtteils Ofenerdiek befindet, wäre auch hier genau zu untersuchen, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung bzgl. Lärm und Abgasen sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung für diesen Stadtteil ergeben. Auch hier werden die Negativen Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek nicht dargestellt bzw. auch nicht mit abgewogen. In der anliegenden Machbarkeitsstudie für den BÜ Am Stadtrand wurde der BÜ Karuschenweg bei den unterschiedlichen Planungsansätzen wie Hochlegung der Bahn, Tieflegung der Straße etc. ebenfalls .mit untersucht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung sollten auch an diesem Bahnübergang in jedem Fall Vollschranken nicht nur im Rad- und Gehwegbereich, sondern auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Bereits im Jahr 2004; als seitens der DB im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen ein Umbau der BÜ Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl vorgesehen war, wurde nach einem längeren Abstimmungsprozess einschließlich Beteiligung des Verkehrsausschusses der Stadt Oldenburg von der DB ProjektBau GmbH ein Vollschrankenabschluss für die BÜ Am Stadtrand und Karuschenweg aus Gründen der höheren Sicherheit vorgesehen. Um die Erschließung der umliegenden Gebäude nicht unnötig einzuschränken, sollte auf die durchgezogene Mittellinie verzichtet werden,</p>	<p>Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an. Des Weiteren weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass dem Bestand entsprechend auch in der Planung ein Vollschrankenabschluss vorgesehen ist. Damit ist der Hinweis der Stadt Oldenburg in diesem Punkt hinfällig. Auf eine durchgezogene Mittellinie kann aus sicherheitstechnischen Gründen nicht verzichtet werden. Nach geltendem Regelwerk dürfen im 25m-Sicherheitsbereich eines Bahnübergangs keine Zufahrten vorgesehen werden. Darüber hinaus wird auf die Erwiderng zu 2.B.IV.5 verwiesen.</p>
<p>Umbau BÜ Am Strehl, Bahn-km 7,205 (BÜ 5)</p>	
<p>Die Querschnittsbreite des seitlichen Gehwegs sollte für Begegnungsfälle z.B. von Rollstuhlfahrern auf 2,50 m erhöht werden.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sie bereits im Juni 2015 ein erstes Gespräch zur Optimierung der Bahnübergangsplanung mit der Stadt Oldenburg geführt hat. Auch in den weiteren Planungsschritten strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg an. Die Vorhabenträgerin wird die inzwischen eingeführte DIN 18040-3 beachten. Darüber hinaus wird auf die Erwiderng zu 2.B.IV.6 verwiesen.</p>
<p>Anlage 13 Stellungnahme zum Rettungskonzept</p>	<p>Es wird auf die Erwiderng zu Punkt 2.B. IV. verwiesen. Darüber hinaus strebt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einen gemeinsamen Termin mit den örtlichen Feuerwehren an, um Grundsätze des Rettungskonzeptes zu erläutern und abzustimmen. Hierzu nimmt die Vorhabenträgerin mit den entsprechenden Fachdiensten Kontakt auf</p>
<p>Das im Erläuterungsbericht unter Ziffer 7 vorgelegte Rettungskonzept berücksichtigt nicht im notwendigen Detaillierungsgrad die durch die örtlichen Gegebenheiten erforderliche abschnittsbezogene Einzelfallbetrachtung des Streckenverlaufs im Stadtgebiet Oldenburg. Eine Bewertung ist daher ohne die Einbeziehung der feuerwehrspezifischen und einsatztaktischen Rahmenbedingungen nicht möglich. Es reicht nicht aus, Zuwegungspunkte zu benennen und in zu kleinem Maßstab (1:5000) kartographisch darzustellen. Für den Streckenverlauf im Stadtgebiet Oldenburg sind daher von der Vorhabenträgerin Feuerwehrläne gemäß DIN 14095, die eine bewertbare Detailtiefe und eine ganzheitliche Betrachtung der relevanten Parameter einer Gefahrenabwehrplanung beinhalten, zu erstellen.</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Die aus der Errichtung von Lärmschutzbauwerken resultierende massive Einschränkung der Erreichbarkeit der Bahnanlage, bedingt als Konsequenz eine Neuausrichtung der Gefahrenabwehr, die im über-sandten Rettungskonzept nicht ausreichend erkennbar ist.</p>	
<p>Eine schnelle Rettung und ein wirksamer Löschangriff setzen voraus, dass die dafür benötigten Feuerlösch- und Rettungsgeräte ungehindert bis dicht an Schadenstellen mit beispielsweise in Not geratenen Personen oder havarierten Schienenfahrzeugen herangebracht werden können, wenn diese nicht unmittelbar an einer öffentlichen Straße liegen. Innere und äußere Rettungswege sind daher gleichzeitig Angriffswege für die Rettungskräfte.</p>	
<p>Hierzu sind Zuwegungen in ausreichender Anzahl und Bemessung erforderlich. Als ausreichend zu betrachten ist der Einbau von Notausgangstüren in den Lärmschutzbauwerken mit einer lichten Breite von mindestens 2,50m in einem Abstand von rd. 200m, die sich jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel vom Bahnkörper aus in Fluchrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind so zu kennzeichnen, dass flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung die Bahnanlage verlassen können. Da die Notausgangstüren zugleich Angriffswege für die Rettungskräfte sind, müssen sie sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schließung mit Überflurhydrantenschlüssel DIN 3223) von der bahnabgewandten Seite leicht und jederzeit öffnen lassen. Zuwegungen zu den Notausgangstüren müssen entsprechend mindestens 2,50m breit sein und eine lichte Durchgangshöhe von mindestens 2m haben, um einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen oder Rettungsgerät auf befestigtem Untergrund zu gewährleisten.</p>	
<p>Aus gleichem Grund müssen gleisparallel am Außenrand der Bahnanlage verlaufende Rettungswege innerhalb des Lärmschutzbauwerks in Anlehnung an die in §36 NBauO geregelten Breiten notwendiger Flure eine Breite von mindestens 1,25m aufweisen und je Gleis einmal vorhanden sein.</p>	
<p>Sofern die Bahnanlage weiter als 50m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegt, müssen Zufahrten in Analogie zu den Regelungen des §4 NBauO und des §1 DVO-NBauO vorhanden sein. Eine Zu- oder Durchgangslänge von mehr als 50m von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zur baulichen Anlage ist brandschutztechnisch bedenklich. Die Zufahrten müssen so bemessen sein, dass ein Begegnungsverkehr von Rettungsfahrzeugen ggf. durch Ausweichbuchten dauerhaft gewährleistet ist. Die Flächen (Aufstell- und Bewegungsflächen) müssen zu jeder Jahreszeit mit einer Achslast von 10t und einem Gesamtgewicht von bis zu 16t befahrbar sein.</p>	
<p>Zu den Aufgaben der Gemeinden gemäß §2(4) des NBrandSchG zählt u.a. die Verpflichtung, die Grundversorgung mit Löschwasser unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sicherzustellen. Bei der Festlegung der Löschwassermenge und Anzahl der Löschwasserentnahmestellen, die die Grundversorgung sichern, ist die Art der Bebauung (z.B. Wohngebiet, Gewerbegebiet, Industriegebiet) entscheidend. Maßgeblich für die Bemessung der Grundversorgung ist ausdrücklich nicht der Löschwasserbedarf einer einzelnen baulichen Anlage. Die im Umkehrschluss resultierende Verantwortungszuweisung an Betreiber baulicher Anlagen mit erhöhtem Löschwasserbedarf folgt dem Grundgedanken, dass derjenige, der eine Gefahr oder Gefahrenlage schafft, für die erforderliche Bereitstellung zu sorgen hat.</p>	
<p>Analog ist die mit dem Ausbau der Bestandsstrecke, der Errichtung von Lärmschutzbauwerken sowie der so eingeschränkten Zugangsmöglichkeit zur Bahnanlage benötigte Löschwasserversorgung objektbezogen zu bemessen. Von Bedeutung, und somit zu berücksichtigen, ist zudem die bevorstehende Zunahme des Güterzugverkehrs. Daher ist von Seiten der Vorhabenträgerin ein Fachgutachten zu erstellen, das unter Anwendung ingenieurwissenschaftlich anerkannter Methoden die erforderliche Löschwassermenge für Schadensszenarien mit relevanter Eskalationsstufe und die Art der Bereitstellung durch die Vorhaben-</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>trägerin bestimmt.</p>	
<p>Unabhängig davon sind in den Lärmschutzbauwerken in einem Abstand von maximal 100m Schlauchdurchführungsöffnungen mit einer lichten Breite und Höhe von etwa 0,8m bis 1m erforderlich. Diese Durchführungen müssen sich durch die Rettungskräfte im Einsatzfall (z.B. Schließung mit Überflurhydrantenschlüssel DIN 3223) von der bahnabgewandten Seite leicht und jederzeit öffnen lassen. Weiterhin sind bei Brücken- oder Stützbauwerken in gleichem Abstand trockene Steigleitungen in Anlehnung an DIN 14661/DIN 14662 erforderlich.</p>	
<p>Für jeden Teilbereich des Streckenverlaufs im Stadtgebiet Oldenburg wird eine eigenständige Detailplanung erwartet. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen und Lösungsansätze sind mit der Stadt Oldenburg zu erörtern und abzustimmen</p>	
<p>Anlage 16 Stellungnahme Fachdienst 432 (Naturschutz)</p>	
<p>Die bereits seit längerem elektrifizierten Bahnstrecken nach Bremen und nach Leer zeigen, dass die Errichtung von Fahrdrachtmasten aus Schleuderbeton und der eigentliche Fahrdrach stadtgesterisch negativ wirksam werden können und daher jede technische Möglichkeit gesucht werden soll, die optische Wirkung zu minimieren, z.B. durch größere Mastabstände oder dem Verzicht auf Schleuderbeton als Material. Hier sind seitens der Bahn entsprechende Vorschläge zu machen.</p>	<p>Auf die Erwiderng zur Anlage 5 Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz zu Punkt 2 wird verwiesen</p>
<p>Wie eingangs geschildert, stellt die im PFV vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden z.T. einen massiven Eingriff in die Stadtgestalt dar. Es entsteht durch 4 m hohe Wände eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trennt, insbesondere bei Dammlage der Bahn, an Brücken und im Bereich mit Parallelführung von Bahn und öffentlichen Räumen. Auch entstehen in einigen Bereichen „Un-Räume“, die keinerlei Qualitäten mehr aufweisen (z.B. im Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß). In Bereichen von Bahnübergängen wird in Richtung der querenden Straße ein „Theaterbühneneffekt“, entstehen, d.h. die durchgehende Lärmschutzwand öffnet sich nur in der Breite der querenden Straße und begrenzt somit die Wahrnehmbarkeit des Stadtraumes links und rechts des Bahnüberganges. Gleichzeitig bietet sich in Richtung der Bahntrasse ein so genannter Tunneleffekt. Die nachteiligen Effekte solcher Schallschutzwände sind in den bereits umgebauten Bereichen der Bahnstrecke nach Wilhelmshaven in den Gemeinden Rastede und Jade eindrucksvoll zu sehen.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderng zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>
<p>Aus hiesiger Sicht sollte daher jede Möglichkeit ausgeschöpft werden, durch großzügige Anwendung von Schallschutznormen („Schienenbonus“) und passiven Schallschutz an Gebäuden auf solche baulichen Anlagen zu verzichten. Es ist unter allen Umständen zu verhindern, dass eine Lärmschutzwand in der geplanten Ausführungsweise je links und rechts der Gleise das gesamte nordwestliche Stadtgebiet zerschneidet.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt zur Kenntnis, dass dieser Punkt der Stellungnahme des Fachdienstes Städtebau und Stadterneuerung sich mit der Forderung der Stadt Oldenburg unter Punkt B.V.4. auf der Seite 73 widerspricht. Dort wird der Verzicht auf Anwendung des Schienenbonus gefordert.</p>
<p>Es ist unter allen Umständen zu verhindern, dass eine Lärmschutzwand in der geplanten Ausführungsweise je links und rechts der Gleise das gesamte nordwestliche Stadtgebiet zerschneidet.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderng zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>
<p>In den Fällen, wo aufgrund geltenden Rechts keine anderen Möglichkeiten bestehen als Lärmschutzwände zu errichten, werden von hier zur bestmöglichen Minimierung der vorgenannten negativen Effekte auf die Stadtgestalt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtstruktur folgende Mindestanforderungen an Schallschutzbauwerke gestellt: · Bereich A (in der anliegenden Karte rot dargestellt), Brücken und Bahnübergänge: Auf Überführungen und in den angrenzenden, bis zur nächsten Bebauung vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Bereichen müssen die Lärmschutzwände transparent verglast gestaltet werden. Befestigungen, Stützen etc. sind so zu konstruieren, dass sie auf das größtmögliche technischstatische Mi-</p>	<p>Es wird auf die Erwiderng zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>nimum reduziert werden. Zudem muss verbindlich sichergestellt werden, dass die geforderte Transparenz auch dauerhaft erhalten und gepflegt wird, indem z.B. in kurzen Abständen Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen stattfinden und Graffitis, Plakatierungen, Verschmutzungen durch den Bahnbetrieb etc. zeitnah entfernt werden. Die transparenten Lärmschutzeinrichtungen müssen Bestandteil der Brückenkonstruktion sein und sollen nicht, wie bislang vorgesehen, als eigenständige Konstruktion vor die Brücke gesetzt werden. Auch im Bereich von Bahnübergängen sind zur Verhinderung des „Theaterbühneneffektes“ links und rechts der Übergänge transparente Wände vorzusehen, die sich über die gesamte Breite des vom öffentlichen Raum aus einsehbaren Bereichs erstrecken müssen. Beispielbilder sind beigefügt. · Bereich B (in der Karte gelb dargestellt), weitere aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbare Bereiche: Unter diesem Stichwort sind alle weiteren Bereiche zu nennen, an die erhöhte Gestaltungsanforderungen zur Integration der Schallschutzwände in den stadträumlichen Kontext zu stellen sind, wie z.B. Parallelführungen von Straßen/Wegen und dem Gleiskörper. Hier muss eine fremdkörperhafte Wirkung der Wände vermieden und eine Integration in das Ortsbild erreicht werden, indem die Anlagen bei ausreichendem Platz als modellierte, landschaftsplanerisch interessant gestaltete Wälle ausgebildet werden, die in Teilen bepflanzt und in Teilen als Wiesen-/Rasenflächen gestaltet werden. Um den Platz für solche Anlagen zu schaffen, könnten städtische Flächen genutzt werden, wenn sich die Bahn zur Realisierung solcher hochwertigen Gestaltungen entscheidet. Dort, wo die Flächen entlang der Bahn nicht ausreichen, sollten begrünte Lärmschutzwände errichtet werden (s. nächster Absatz).</p>	
<p>Bereich C (in der Karte grün dargestellt), alle übrigen Bereiche mit Lärmschutz: Die nicht in den beiden vorgenannten Kategorien erfassten Bereiche sind überwiegend rückwärtige Bereiche in Hausgärten. Prägend ist hier bislang die dichte Begrünung entlang der Grundstücksgrenzen zur Bahnlinie. Aufgrund der Bautätigkeit ist zu erwarten, dass diese grüne Abgrenzung fallen wird und für einen längeren Zeitraum nicht in der bisherigen Form existieren kann. Inwieweit überhaupt eine Wiederherstellung der Begrünung die heutige Qualität erreichen wird, kann von hier nicht beurteilt werden. Daher sollten in all diesen Bereichen begrünte Lärmschutzwände mit pyramidalem Querschnitt zum Einsatz kommen. Die Pflege der Bepflanzung ist entsprechend zu regeln (z.B. Patenschaft der Anlieger). Beispielbilder solcher Lärmschutzwände sind beigefügt. Insbesondere im Bereich Ofenerdiek sind in den letzten Jahren bei Bauvorhaben Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahn auf privaten Flächen entstanden, die den vorgenannten Gestaltungsvorstellungen entsprechen und deshalb unbedingt in die Berechnungen zum erforderlichen Lärmschutz einbezogen werden sollten. Ansonsten würden in diesen Bereichen zwei Lärmschutzwände unmittelbar parallel zueinander entstehen, was nicht nur überflüssig erscheint sondern auch einen unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch für diese ohnehin städtebaulich nicht positiv zu bewertenden Anlagen bedeutet.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>
<p>Die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Alexanderstraße ist ein Projekt, das auf Beschluss des Rates in das PFV aufgenommen wurde. Insofern steht die grundsätzliche Beurteilung dieses Vorhabens hier nicht mehr zur Disposition, auch nicht die in einem Variantenvergleich ermittelte Art der Umsetzung. Nichtsdestotrotz sollten gestalterische Belange im weiteren Verfahren besondere Berücksichtigung finden und der FD bei der Festlegung und Auswahl von Details, Materialien, Farben, Gliederungen etc. verbindlich eingebunden werden.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu 2. B. II. 3 verwiesen.</p>
<p>Anlage 17 Stellungnahme Fachdienst Liegenschaften</p>	
<p>1. Ziegelhofstraße 92 (Ifd. Nr. 56 der DB-Liste) Es handelt sich um ein mit einem Wohnhaus bebautes Grundstück. Eigentümerin des Gebäudegrundstücks ist die Vereinte Oldenburger Sozialstiftung (früher: Bürgerstiftung). Der EGH bewirtschaftet das Grundstück im Auftrag der o. a. Stiftung. Das Objekt ist seit 1971 vermietet an Frau Ingeborg Werner. Im</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu Punkt 2.B. IX. verwiesen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin												
<p>Mietvertrag vom 12.05.1971 ist ausdrücklich das Hausgrundstück und das zugehörige Gartenland vermietet. Dies bedeutet, dass ein Verkauf von Teilflächen von 18 m² des Gartenlandes Auswirkungen auf den Umfang des vermieteten Gartenlandes hat und damit in die mietvertraglich zugesicherten Rechte eingreift. Inwieweit die Mieter einer Vertragsänderung zustimmt, kann nicht beurteilt werden. Im Falle einer Ablehnung wäre der Verkauf einer Teilfläche auf der Grundlage bestehender Eigentumsrechte der Stiftung unter Beachtung mietrechtlicher Vorschriften möglich, hätte aber zur Folge, dass die DB in den bestehenden Mietvertrag mit eintritt und eine Kündigung für ihren neuen Eigentumsanteil erklären müsste. Für die vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche von 65 m² steht der Mieterin ein Minderungsrecht der Miete zu, da für den Zeitraum des Gebrauchszuges die vereinbarte Äquivalenz der Leistung und Gegenleistung (Mietzins) nicht gegeben ist. Die Höhe der Mietzinsminderung kann nach den unzureichenden Informationen in den Planunterlagen nicht ermittelt werden. In jedem Fall besteht für die Stiftung aber gegenüber der DB ein Schadensersatzanspruch in Höhe der Mietzinsminderung für die Dauer der Inanspruchnahme.</p>													
<p>2. Parkplatz Industriestraße (lfd. Nr. 71 der DB-Liste) Einer vorübergehenden Inanspruchnahme können wir nicht zustimmen, da auf dem Grundstück Baulasten für Stellplatznachweise eingetragen sind, die für die Nutzung der städt. Gebäude des Standortes Industriestraße für die Verwaltung und für den inzwischen errichteten Neubau Gesundheitsamt/Wirtschaftsförderung zwingend sind und an anderer Stelle nicht adäquat vorübergehend geschaffen werden können. Außerdem dient das Grundstück zur Bevorratung von Gewerbefläche für die kurzfristige wirtschaftliche Entwicklung des Standortes sowohl durch die Stadt selbst (ggf. Verwaltungsneubau) als auch durch Unternehmen und Institute. Eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks durch die Bahn ist mit den städt. Zielen für die Entwicklung des Quartiers Industriestraße nicht vereinbar.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu Punkt 2.B. IX. verwiesen.</p>												
<p>3. Alexanderstraße, Kita Dietrichsfeld (lfd. Nr. 196 und 197 der DB-Liste) Der Eintragung einer Grunddienstbarkeit kann nur zugestimmt werden, soweit die Dienstbarkeit eine zukünftige Entwicklung und ggf. Verwertung/Nutzung des Grundstücks nicht einschränkt. Die vorübergehende Inanspruchnahme von 5.244 m² und 73 m² ist nur möglich, wenn dadurch der Betrieb der Kindertagesstätte nicht eingeschränkt wird. Zu der Kindertagesstätte gehört betriebsnotwendig eine Außenspielfläche. Die Nutzung der Außenspielfläche darf weder durch die Baumaßnahme, noch durch die vorübergehende Inanspruchnahme (Baustelleneinrichtung) oder durch den späteren Betrieb der Bahnstrecke beeinträchtigt werden. Insbesondere während der Bauphase muss für die betroffenen Kinder und die Bediensteten der Schallschutz gewährleistet sein. Aufgrund des hohen Schutzanspruchs sind Beeinträchtigungen nicht zumutbar.</p>	<p>Es wird auf die Erwiderung zu Punkt 2.B. IX. verwiesen.</p>												
<p>b) Nutzung städtischer Grundstücke (allgemein) Im Nahbereich der vom Ausbau betroffenen Bahnstrecke liegen verschiedene städtische Grundstücke/Freiflächen, deren Nutzung, z. B. als Markt- bzw. Veranstaltungsfläche, Sportfläche oder auch Kleingarten- bzw. Grünfläche durch zunehmenden Bahnlärm beeinträchtigt wird. Die Grundstücke sind in den bereits übersandten Lageplänen gelb unterlegt. Hauptsächlich betroffen:</p> <table border="0" data-bbox="130 1654 1555 1904"> <tr> <td>Pferdemarkt</td> <td>Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche</td> </tr> <tr> <td>Mastrichter Straße</td> <td>Freigelände Weser-Ems-Halle</td> </tr> <tr> <td>Am Stadtrand</td> <td>Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche</td> </tr> <tr> <td>Großmarktstraße</td> <td>Grünfläche/Veranstaltungsfläche</td> </tr> <tr> <td>Willy-Brand-Platz</td> <td>ZOB</td> </tr> <tr> <td>Alexanderstr. 207/209</td> <td>Sportplatz</td> </tr> </table>	Pferdemarkt	Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche	Mastrichter Straße	Freigelände Weser-Ems-Halle	Am Stadtrand	Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche	Großmarktstraße	Grünfläche/Veranstaltungsfläche	Willy-Brand-Platz	ZOB	Alexanderstr. 207/209	Sportplatz	<p>Es wird auf die Erwiderung zu Punkt 2.B. V.9 verwiesen.</p>
Pferdemarkt	Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche												
Mastrichter Straße	Freigelände Weser-Ems-Halle												
Am Stadtrand	Parkplatz/Markt- und Veranstaltungsfläche												
Großmarktstraße	Grünfläche/Veranstaltungsfläche												
Willy-Brand-Platz	ZOB												
Alexanderstr. 207/209	Sportplatz												

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Paul-Tantzen-Straße Sportplatz Großer Bürgerbusch Grünfläche An der Südbäke Kleingartenanlage</p>	
<p>Einwendung Aus dem Grunderwerbsverzeichnis bzw. den korrespondierenden Lageplänen ergibt sich, dass Grundstücke der Stadt, die zur Wegemasse ausgeschieden sind und damit nicht im Grundbuch geführt werden, mit Grunddienstbarkeiten belastet werden sollen. Eine solche Belastung setzt die Aufnahme in das Grundbuch voraus. Hiervon sind die in der anliegenden Auflistung aufgeführten Grundstücke betroffen. Da nur Teilflächen der jeweiligen Grundstücke betroffen sind, fordert die Stadt Oldenburg eine Neuvermessung der Grundstücke, damit nur die tatsächlich belasteten Teilflächen in das Grundbuch aufgenommen werden müssen und die sonstige jeweils nicht für Bahnzwecke notwendige (Rest-)Fläche in der Wegemasse der Stadt Oldenburg verbleiben kann. Andere Gründe, die gegen eine grundbuchliche Belastung bzw. die Inanspruchnahme durch die Bahn sprechen, bleiben hiervon unberührt.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p>
<p>Anlage 18 Stellungnahme zum Baustellenbetrieb</p>	
<p>Im Rahmen der für den Ausbau der Bahnstrecke OL-WHV soll folgende Stellungnahme berücksichtigt werden: Für die Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustofflager und Einrichtung von Arbeitsstellen mit ggf. Sperrung von Fahrbahnen, Geh- und Radwegen und Parkplätzen sind detaillierte Planunterlagen mit einem Verkehrskonzept zur Abwicklung des Baustellenverkehrs einschließlich Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen mindestens vier Wochen vor Ausführung dem Amt für Verkehr und Straßenbau zur Prüfung vorzulegen.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p>
<p>Es ist zu berücksichtigen, dass Baustofflager auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Erschließungsstraßen sowie erheblich frequentierten öffentlichen Parkplätzen nicht zugelassen werden. Für die Sondernutzung von öffentlichen Flächen werden nach der Sondernutzungssatzung der Stadt Oldenburg Sondernutzungsgebühren einschließlich der Parkgebühreneinnahmeausfälle und Bearbeitungsgebühren für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Erlaubnissen festgesetzt. Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs sind rechtzeitig geeignete Fahrstrecken unter Berücksichtigung der tonnen- und höhen-beschränkten Straßen im Stadtgebiet Oldenburg zu planen und zur Prüfung vorzulegen.</p>	<p>Ungeachtet des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens treibt die Vorhabenträgerin die Bauablaufplanung weiter voran und strebt auch dabei eine enge Abstimmung mit der Stadt Oldenburg sowie den unmittelbar betroffenen Anwohnern an. Ziel der Bauablaufplanung ist eine weitere Minderung der negativen Auswirkungen auf Dritte, wobei z. B. der angestrebte weitgehende Baustellenbetrieb auf dem bestehenden Bahnkörper zu einer Entlastung deutlich beiträgt. Gegenstand der Konkretisierung der Baustellenplanung ist auch ein Baustraßenkonzept, das ebenfalls soweit erforderlich mit der Stadt Oldenburg abgestimmt wird. Hiermit hat die Vorhabenträgerin ein ortsansässiges Ingenieurbüro beauftragt. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass die baubedingten Nutzungen der öffentlichen Straßen den Umfang des Gemeindegebrauchs nicht übersteigen werden.</p>
<p>Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Baustellenverkehr wird darauf aufmerksam gemacht, dass dieser grundsätzlich nicht über lastbeschränkte Straßen geführt werden darf. Ebenso sind insgesamt Straßen im Tempo 30-Zonen dafür nicht geeignet und daher nicht zu nutzen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Forderung zur Kenntnis. Sie wird ihr nach Prüfung im Einzelfall ggf. nachkommen. Darüber hinaus wird auf die vorherige Erwiderung verwiesen.</p>
<p>Zur Einhaltung der Nachtruhe für die Bürger sind nächtliche Bauverkehre werktags und an Sonn- und Feiertagen zu unterbleiben.</p>	<p>Eine generelle Beschränkung der Bauzeiten auf die Tagstunden werktags kann nicht entsprochen werden. Zunächst hätte dies nur sehr begrenzte positive Auswirkungen für die Anwohner bezogen auf die einzelnen Tage, bei einer gleichzeitigen Verlängerung der Gesamtbauzeit und der damit verbundenen Lärmbelastungen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass während der</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>Bauzeit auf dem Streckenabschnitt Oldenburg - Ofenerdiek bzw. Ofenerdiek - Rastede ohnehin immer nur ein Streckengleis für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung steht. Eine weitere Betriebseinschränkung mit einer generellen Beschränkung der Bauzeit auf die Tagesstunden würde die Verfügbarkeit nochmals deutlich herabsetzen. Unter Hinweis auf den Stichstreckencharakter der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ohne eine großräumigere Umfahrungsmöglichkeit ist deshalb ein generelles nächtliches Bauverbot nicht hinnehmbar und auch nicht angemessen. Dagegen sprechen auch die Interessen des Landes Niedersachsen und der Hafenwirtschaft im Hinblick auf die durchgehende Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr sowie das Interesse der NordWestBahn an einem weitestgehend ungestörten Personennahverkehr.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird in Ihren weiteren detaillierteren Planungen berücksichtigen, die lärmintensiven Arbeiten, soweit es realisierbar ist, in den Tagstunden durchführen zu lassen, um die Lärmbelastungen in der Nacht auf ein Minimum zu reduzieren. Zusätzlich wird die Vorhabenträgerin eine intensive Öffentlichkeitsarbeit während der Baumaßnahmen betreiben, um die direkt betroffenen Anwohner frühzeitig über die kurzfristigen Lärmbelastungen zu informieren.</p>
<p>Zur Aufrechterhaltung geordneter und ungestörter Verkehrsverhältnisse sind im Bereich von Bahnübergängen keine Baustellenzufahrten auf den Bahndamm bzw. den Schienenweg einzurichten.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin kann der Forderung nicht nachkommen, da die Bahnübergänge wichtige Zuwegungen zur Gleisbaustelle darstellen, da an vielen Streckenabschnitten aufgrund der Bebauung nur wenige anderweitige Zufahrtsmöglichkeiten zur Bahntrasse vorhanden sind. Die Vorhabenträgerin sagt jedoch zu, die Nutzung der Bahnübergänge als Zufahrten zur Baustelle soweit wie möglich zu minimieren.</p>