

I. Ausgangslage	3	7. Oberleitungsmasten	30
1. Einwendungen vom 31.03.2014	3	8. Baustellenkonzept	30
2. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung	3	9. Kindertagesstätte Dietrichsfeld	31
3. Gegenstand der erneuten Auslegung	4	VII. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung	31
4. Keine Präklusion	5	1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und Stellungnahme der Vorhabenträgerin	31
II. Verfahrensfehler	5	2. Betriebliche Mängel der Antragstrasse	32
1. Fehlende Auslegung entscheidungserheblicher Unterlagen	5	3. Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdige Alternative	32
2. Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abschnittsbezogen	8	Anlagen	
III. Unbewältigte Lärmsituation	10	Anlage 22: Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg, Schalltechnisches Beratungspapier 06 vom 16.03.2017	
1. Planfeststellungsunterlagen und Einwendungen der Stadt Oldenburg	10	Anlage 23: Stadt Oldenburg, Stadtplanungsamt Schalltechnischer Bericht vergleichende Berechnungen Soundplan 6.5 - IMMI 2015 vom 30.11.2015	
2. Meistbegünstigungsregelung	11	Anlage 24: Wölfel Engineering GmbH & Co. KG, Stellungnahme zu dem Erschütterungsgutachten der Baudynamik Heiland & Mistler GmbH vom 08.04.2016	
3. Pferdemarktbrücke	12	Anlage 25: Stadt Oldenburg, Vorlage-Nr. 17/0199 vom 21.03.2017	
4. Umfahrgleis Alexanderstraße	13	Anlage 26: VWI GmbH, Interne Stellungnahme zur Erwiderng der Bahn auf die Einwendung gegen die Planfeststellung des PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, November 2015	
5. Berechnungsprogramm SoundPlan Version 6.5 und 7.4	14		
6. Vergleichende Berechnungen SoundPlan 6.5 - IMMI2015	15		
7. Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung	16		
8. Gesamtverkehrslärm	17		
9. Spitzenpegel	18		
10. Neuberechnung der Immissionsbelastungen nach aktuellem Recht	18		
11. Baulärm	19		
IV. Umweltverträglichkeit	20		
1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und erweiterte faunistische Kartierung	20		
2. Stellungnahme der Stadt Oldenburg	20		
V. Erschütterungen	22		
1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und neu erstelltes Erschütterungsgutachten	22		
2. Vorgesehene Erschütterungsschutzmaßnahmen noch nicht ausreichend	22		
VI. Unbewältigte Konflikte der Antragstrasse	24		
1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und anschließende Gespräche mit der Vorhabenträgerin	24		
2. Rettungskonzept	25		
3. Bahnübergang Alexanderstraße	26		
4. Bahnübergang Am Stadtrand	27		
5. Inanspruchnahme städtischen Eigentums	28		
6. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	29		



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>I. Ausgangslage</p>	
<p>1. Einwendungen vom 31.03.2014</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>Die Stadt Oldenburg hat nach der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 mit Schreiben vom 31.03.2014 sowohl als beteiligte Behörde als auch als in ihren Rechten betroffene Gemeinde Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.</p> <p>Die Stadt Oldenburg hält sämtliche Einwendungen, die mit Schreiben vom 31.03.2014 erhoben wurden, weiterhin aufrecht und macht sie auch zum Gegenstand dieses Einwendungsschreibens.</p>	
<p>2. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg hält insbesondere an ihrer Forderung nach einer Eisenbahnumfahrung fest.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin verweist zunächst auf ihre schriftlichen und mündlichen Erwiderungen auf diese nicht neue Forderung.</p>
<p>Aus den bereits im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 und vertiefend in den Erörterungsterminen am 02.12. und 03.12.2015 von den von der Stadt Oldenburg beauftragten Sachverständigen, Herrn Prof. Dr. Martin und Herrn Körner, dargelegten Gründen ist die Eisenbahnumfahrung gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke die vorzugswürdige Alternative.</p> <p>Die Variante Eisenbahnumfahrung ist betrieblich uneingeschränkt tauglich. Sie führt außerdem zu betrieblichen Vorteilen, das Nadelöhr Huntebrücke wird mit der Eisenbahnumfahrung ebenso wie dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge im Oldenburger Stadtgebiet beseitigt. Die Eisenbahnumfahrung bringt städtebaulich große Vorteile gegenüber der Antragstrasse. Sie ist im Hinblick auf Lärmimmissionen, Erschütterungen und sonstige Schadstoffimmissionen eindeutig vorzugswürdig.</p>	<p>Das Bundesverwaltungsgericht hatte bereits mit Beschluss vom 2. August 1994 (BVerwG 7 VR 3.94, juris, Rn. 19) darauf hingewiesen, unabhängig von den tatsächlichen Umständen, die einer Trassenalternative entgegenstünden, sei der Vorhabenträger im Falle der Festschreibung des Vorhabens als Ausbaustrecke in der Anlage zu § 1 BSchwAG rechtlich daran gehindert, statt der Ausbaustrecke eine Neubaustrecke zu planen. Aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfestlegung komme nur noch eine Streckenalternative in Betracht, die als Ausbau der vorhandenen Strecke angesehen werden könne.</p> <p>In einer weiteren Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, bei der es – wie hier – um ein Ausbauvorhaben des vordringlichen Bedarfs gemäß BSchwAG ging (BVerwG, Urteil vom 5. März 1997, 11 A 25.95, juris, Rn. 113), heißt es, dass es bei abstrakter Betrachtung nicht zu beanstanden sei, wenn sich eine Planfeststellungsbehörde beim Ausbau eines bereits vorhandenen Schienenweges aus sachlich nachvollziehbaren Gründen gegen eine Neutrassierung ausspreche und auf dieser Grundlage entsprechende Planungsalternativen aus der weiteren Betrachtung ausscheide.</p> <p>Die verbindliche Bedarfsfestschreibung als Ausbaustrecke entfaltet also entgegen der Ansicht der Stadt Oldenburg sehr wohl Rechtswirkungen auch für die Alternativenprüfung. Dies hat zumindest zur Folge, dass es keiner exakten Ermittlungen des jeweiligen Abwägungsmaterials für beide in Betracht kommenden Trassenalternativen bedarf, sondern dass der Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren allenfalls sachlich nachvollziehbare Gründe für das Ausscheiden einer Neubaustrasse darlegen muss.</p> <p>Diese sachlich nachvollziehbaren Gründe sind schon im Erläuterungsbericht auf den Seiten 29 - 34 dargestellt. Danach sprechen die maßgeblichen abwägungsrelevanten Kriterien, wie der Eisenbahnbetrieb, bautechnische Aspekte, Eigentumsbeeinträchtigungen, Eingriffe in Natur und Landschaft und die Kosten deutlich gegen jede Eisenbahnumfahrung Oldenburgs.</p> <p>Die von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebenen Gutachten bestätigen dies lediglich in aller Deutlichkeit.</p>
<p>Diese Einschätzung wird auch durch die neu ausgelegten Unterlagen bestätigt. Danach erhalten 820 weitere Gebäude dem Grunde nach passiven Schallschutz. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verbleiben damit rund 2.300 Gebäude mit passivem Schallschutz.</p>	<p>Die neu ausgelegten Unterlagen ändern an diesem Gesamtergebnis nichts.</p>
<p>Selbst wenn man berücksichtigt, dass 280 Gebäude nach der Neuberechnung keinen passiven Schall-</p>	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>schutz mehr benötigen, ergeben sich immer noch über 2000 Schutzfälle. Geht man wie bereits im ersten Einwendungsschreiben davon aus, dass in den Gebäuden zum Teil mehrere Wohnungen vorhanden sind und jede Wohnung im Durchschnitt mit 2,1 Personen belegt ist, sind voraussichtlich mehr als 5000 Bürgerinnen und Bürger in Oldenburg von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betroffen. Anders als beim Ausbau der Bestandsstrasse kann entlang der Eisenbahnumfahrung demgegenüber weitgehend Vollschutz vor Lärm erreicht werden.</p>	
<p>Die Eisenbahnumfahrung hat sehr große Vorteile während der Bauzeit, weil die mit der Antragsvariante verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen innerhalb des dicht besiedelten Stadtgebiets fast vollständig vermieden werden.</p>	
<p>Im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die Eisenbahnumfahrung machbar. Flächenmäßig größere Eingriffe in das Privateigentum und ein höherer Kompensationsbedarf werden aufgewogen, weil mit der Eisenbahnumfahrung die unzumutbaren Auswirkungen durch Lärmimmissionen und Erschütterungen vermieden werden können. Die möglicherweise höheren Kosten der Eisenbahnumfahrung werden im Vergleich zum Ausbau der Bestandsstrecke durch vermiedene Investitionen und zusätzlichen Nutzen relativiert. Die eventuell verbleibende Kostendifferenz ist im Hinblick auf die schwerwiegenden Vorteile für das Allgemeinwohl die Belange der Stadt Oldenburg und die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht von ausschlaggebender Bedeutung.</p>	
<p>3. Gegenstand der erneuten Auslegung</p>	keine Erwiderng erforderlich
<p>a) Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat die Stadt Oldenburg mit Schreiben vom 09.02.2017 gebeten, gem. § 73 Abs. 2 VwVfG als beteiligte Behörde zu dem Plan Stellung zu nehmen, soweit ihr Aufgabenbereich berührt wird.</p>	
<p>Die erneute Auslegung betrifft die Themenbereiche Schall, Erschütterungen und wegen einer im Jahr 2016 durchgeführten faunistischen Kartierung auch die Themenbereiche Umweltverträglichkeitsstudie und landschaftspflegerischer Begleitplan.</p>	
<p>b) Im Einzelnen sind folgende Unterlagen Bestandteil der Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 2 a: Erläuterungsbericht mit zusätzlichen Hinweisen zur schalltechnischen Neuberechnung und zum Erschütterungsgutachten ▪ Anlage 10 a: Grunderwerbsverzeichnis für landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 ▪ Anlage 11.3: Grunderwerbsplan landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 ▪ Anlage 12.1a: Erläuterungsbericht landschaftspflegerischer Begleitplan/ Umweltverträglichkeitsstudie zur faunistischen Kartierung 2016 einschließlich Anhang 1 a: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur faunistischen Kartierung 2016 ▪ Anlage 12.3.3: UVS und LBP Bestands-/Konflikt- und Maßnahmenplan für faunistische Kartierungsergebnisse 2016 ▪ Anlage 12.4a: Maßnahmenblätter für landschaftspflegerische Maßnahmen 2016 ▪ Anlage 15: Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung ▪ Anlage 18: Erschütterungsgutachten Bereich Oldenburg - Rastede-Neusüdende. 	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>4. Keine Präklusion</p>	
<p>a) In dem Muster der Bekanntmachung wird darauf hingewiesen, dass Einwendungen ausschließlich gegen die neu ausgelegten Unterlagen zu erheben sind, da die öffentliche Auslegung der weiteren Planunterlagen bereits stattgefunden habe und die Einwendungsfrist hierfür bereits abgelaufen sei.</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>b) Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15.10.2015 (C-137/14). Nach der Umweltverträglichkeitsstudie besteht für das Ausbauprojekt eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP, weil erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen möglich sind (vgl. § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 UVPG). Bei UVP-pflichtigen Vorhaben bleibt die Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG außer Betracht. Die Beschränkung der gerichtlichen Kontrolle auf Einwendungen, die im Verwaltungsverfahren innerhalb der dafür bestimmten Frist geltend gemacht worden sind, ist - wie der Gerichtshof der Europäischen Union im Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland entschieden hat (EuGH, U. v. 15.05.2015 - C-137/14, Rn. 78 ff.) - mit Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) nicht vereinbar und darf deshalb bei Rechtsstreitigkeiten über die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen über UVP-pflichtige Vorhaben nicht angewendet werden (vgl. auch BVerwG, U. v. 22.11.2016 - 9 A 23/15, juris Rn. 11; 25/15, juris Rn. 11; U. v. 28.09.2016- 7 C 1/15, juris Rn. 9).</p> <p>Darüber hinaus besteht während des gesamten Verfahrens die Möglichkeit, die rechtzeitig mit Schriftsatz vom 31.03.2014 vorgebrachten Einwendungen mit zusätzlichem Vortrag zu vertiefen.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin nimmt die Rechtsausführungen, die sich auf eine mögliche gerichtliche Kontrolle des zu erwartenden Planfeststellungsbeschlusses beziehen, zur Kenntnis.</p>
<p>c) Aus diesen Gründen sieht sich die Stadt Oldenburg nicht durch die Vorschrift des § 73 Abs. 4 VwVfG oder den Hinweis in der Bekanntmachung gehindert, Einwendungen zum Gesamtvorhaben vorzubringen.</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>II. Verfahrensfehler</p>	
<p>1. Fehlende Auslegung entscheidungserheblicher Unterlagen</p>	
<p>a) Nach § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG hat die zuständige Behörde bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zumindest die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen betreffend das Vorhaben auszulegen, die ihr zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegt haben.</p> <p>Gegen diese Bestimmung wurde sowohl bei der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 als auch bei der jetzt stattfindenden erneuten Auslegung verstoßen.</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>b) Bei der ersten Auslegung vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nur die gem. § 6 UVPG vom Vorhabenträger selbst vorgelegten Unterlagen öffentlich ausgelegt. Weitere entscheidungserhebliche Unterlagen, die den zuständigen Behörden am 21.02.2014 betreffend das Planfeststellungsverfahren bereits vorlagen,</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>wurden nicht öffentlich ausgelegt.</p> <p>§ 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG setzt Art. 6 Abs. 3 b der Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) um. Die Vorschrift dient der Herbeiführung einer effizienten Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit. Sie soll sicherstellen, dass der Informationsstand der betroffenen Öffentlichkeit umfassend ist, die betroffene Öffentlichkeit soll keinen schlechteren Informationsstand haben als alle anderen am Verfahren Beteiligten, insbesondere die am Verfahren beteiligten Behörden (vgl. dazu auch Wagner, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Auflage 2012, § 9 UVPG Rn. 32).</p>	
<p>Es ist davon auszugehen, dass den beteiligten Behörden - also sowohl der Anhörungsbehörde als auch der Planfeststellungsbehörde - zum Zeitpunkt Februar 2014 bereits zahlreiche entscheidungserhebliche Informationen vorlagen, die zusammen mit den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG hätten ausgelegt werden müssen (z. B. Bericht über den Termin nach § 5 UVPG zur Festlegung des Untersuchungsumfangs der UVS vom 08.12.2008, behördliche Stellungnahmen, Abstimmungsprotokolle zwischen der Vorhabenträgerin und dem EBA bezüglich Lärmschutz usw.). Diese entscheidungserheblichen Unterlagen waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung, bereits bei der ersten öffentlichen Auslegung wurde deshalb gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen.</p>	<p>Die Stadt Oldenburg behauptet thesenhaft („es ist davon auszugehen“), dass den beteiligten Behörden „bereits zahlreiche entscheidungserhebliche Informationen vorlagen“, die nicht ausgelegt wurden, aber ausgelegt werden hätten müssen. Hierfür ist nichts ersichtlich. Die genannten Unterlagen sind jedenfalls nicht entscheidungserheblich und werden deshalb zu Recht in Verfahren wie dem anhängigen nicht ausgelegt. Nachweise aus der Rechtsprechung, dass dieses Vorgehen rechtswidrig sein könnte, werden dementsprechend von der Einwenderin nicht vorgelegt.</p>
<p>c) Erst recht liegt ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 UVPG bei der erneuten Auslegung der Unterlagen vor.</p> <p>Bei der erneuten öffentlichen Auslegung wurde bereits gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 1 UVPG verstoßen. Danach hat die zuständige Behörde zumindest die Unterlagen der Vorhabenträgerin nach § 6 UVPG öffentlich auszulegen. Hierzu gehören gern. § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG auch eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Darunter fällt auch ein Überblick über die untersuchten Trassenalternativen und die Angabe der für die Festlegung auf die Vorzugsvariante maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte (BVerwG, U. v. 21.01.2016- 4 A 5/14 = BVerwGE 154, 73 Rn. 24).</p> <p>Diesen Anforderungen genügen die ausgelegten Unterlagen nicht. Die Vorhabenträgerin hat - nicht zuletzt angestoßen durch die Einwendungen der Stadt Oldenburg vom 31.03.2014 - ihre Trassenabwägung und die Begründung der von ihr gewählten Vorzugstrasse erheblich ergänzt. Sie hat zum einen in einer Synopse vom 10.09.2015 zu den Einwendungen der Stadt Oldenburg und zur Forderung nach einer Bahnumfahrung Stellung genommen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin am 31.08.2015 eine „Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für den Planfeststellungsabschnitt 1“ erstellt. Dieser Variantenvergleich wurde durch ein Gutachten der Technischen Universität Dresden vom 09.09.2015 mit dem Titel „Überprüfung der Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse Oldenburg in eisenbahntechnischer Hinsicht“ und eine „Betriebliche Untersuchung zur Umfahrung der Stadt Oldenburg für die Eisenbahnstrecke 1522 (Oldenburg-Wilhelmshaven)“ von Rail Management Consultants GmbH von Juni 2015 untermauert. Weiter vorgelegt wurde ein „Variantenvergleich der geplanten Ausbaustrecke mit einer östlichen Umfahrung aus Umweltsicht“ vom Büro Drecker von Juni 2015, eine „Stellungnahme AIT GmbH“ zum „Beratungspapier 03, IBK vom 31.08.2015 und ein Papier „Umgebungsschutz Denkmale“ vom 31.08.2015. Mit diesen Gutachten stellt die Vorhabenträgerin die maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte für die Festlegung der aus ihrer Sicht bestehenden Vorzugsvariante des Ausbaus der Bestandsstrecke dar. Sämtliche Unterlagen gehören zu den Unterlagen nach § 6 UVPG und</p>	<p>Aus den eingangs auf S. 2 dargelegten Rechtswirkungen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung auf die Alternativenprüfung ergibt sich, dass die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (dort S. 29 – 34) die maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte in ausreichendem Maße dokumentiert hat. Der Erläuterungsbericht hat ordnungsgemäß ausgelegt und hat seine Anstoßwirkung erfüllt.</p> <p>Auch aus dem Umstand, dass mit der Neuauslegung Planänderungen einhergehen, folgt nichts Anderes: § 73 Abs. 8 VwVfG verlangt nicht eine erneute Auslegung, sondern lediglich die individuelle Anhörung der von den Änderungen Betroffenen. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG schreibt darüber hinaus eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nur vor, wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Nach dieser Vorschrift ist eine erneute Auslegung nur erforderlich, wenn der Vorhabenträger das UVP-pflichtige Vorhaben als solches wesentlich ändert und gerade dadurch zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen verursacht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016, Az. 4 A 5.14, juris, Rn. 28; Wagner, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Auflage 2012, § 9 Rn. 42; VG Halle, Urteil vom 28. August 2012, Az. 4 A 51/10, juris, Rn. 410). Das ist jedenfalls bei den von der Einwenderin in Bezug genommenen Unterlagen nicht der Fall, weil durch sie das Vorhaben als solches unverändert bleibt und keine nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG betreffen.</p> <p>Mit diesem Regelungsgehalt ist § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG auch unionsrechtlich nicht zu beanstanden. Denn gemäß Art. 6 Abs. 2 der UVP-RL 2011/92/EU sind der betroffenen Öffentlichkeit zu Beginn des Verfahrens bestimmte Unterlagen zugänglich zu machen, während nach Art. 6 Abs. 3 lit. c) der UVP-RL entscheidungserhebliche Informationen, die erst nach Information der Öffentlichkeit nach Abs. 2 zugänglich werden, lediglich nach den Vorschriften über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen zugänglich zu machen sind (vgl. dazu VG Halle, Urteil vom 28. August 2012, Az. 4 A 51/10, juris, Rn. 423 ff.; nachgehend OVG Magdeburg, Urteil vom 28. November 2013, Az. 2 L 157/12, juris, Rn. 45).</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>wurden entgegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 1 UVPG nicht öffentlich ausgelegt.</p>	
<p>Selbst wenn man dem nicht folgt, wurde jedenfalls gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen. Die genannten Berichte zur Variantenabwägung sind eindeutig entscheidungserheblich. Sie lagen der Anhörungsbehörde auch vor. Dies folgt schon daraus, dass die Erwiderung der Vorhabenträgerin mit allen Anlagen bei der Anhörungsbehörde eingereicht wurde. Obwohl die Berichte entscheidungserheblich sind, weil sie offensichtlich dazu dienen sollen, die fundierten Einwendungen der Stadt Oldenburg mit der Forderung nach dem Bau einer Umfahrungstrasse zu widerlegen, wurden sie entgegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG nicht öffentlich ausgelegt.</p>	<p>Siehe unten unter 1 d).</p>
<p>Auch über die bereits genannten Berichte hinaus wurde gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen. Es ist davon auszugehen, dass der Anhörungsbehörde im Rahmen der ersten Auslegung vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 zahlreiche umweltrelevante Stellungnahmen von Fachbehörden und von den Naturschutzverbänden zugegangen sind. Auch diese entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen hätten der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten Auslegung zugänglich gemacht werden müssen.</p>	<p>Aus der Formulierung („Es ist davon auszugehen“) wird deutlich, dass die Einwenderin Behauptungen bzw. Vermutungen aufstellt, für deren Richtigkeit die Vorhabenträgerin keine Anhaltspunkte hat. Die Einwenderin hätte sich durchaus die Mühe machen können, bei der Anhörungsbehörde Akteneinsicht zu nehmen. Da sie dies offenbar nicht getan hat, bleibt die Einwendung unsubstantiiert.</p>
<p>d) Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass die genannten Berichte zum Beginn der ersten öffentlichen Auslegung am 21.02.2014 noch nicht vorlagen. Wenn die Behörde sich entschließt, eine erneute Auslegung durchzuführen, ist dies der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung der Anforderungen des § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG. Bei einer erneuten öffentlichen Auslegung beginnt das Beteiligungsverfahren mit der erneuten öffentlichen Auslegung und nicht mit der ersten öffentlichen Auslegung.</p>	<p>Gemäß § 9 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG hat die zuständige Behörde die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen auszulegen, die ihr <u>zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens</u> vorgelegen haben. Dabei wird auf das Beteiligungsverfahren nach Absatz 1 verwiesen. Auch Absatz 1a bezieht sich auf den Beginn des Beteiligungsverfahrens nach Absatz 1. Dieses Beteiligungsverfahren nach Absatz 1 beginnt gemäß Satz 1 bis 3 mit der (ersten) Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß den Anforderungen des § 73 Abs. 3 S. 1, Abs. 4 bis 7 VwVfG. § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG beschreibt wie gezeigt Fälle, in denen bei Änderungen der nach § 6 erforderlichen Unterlagen keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit notwendig ist. Insofern ist eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne des Gesetzes rechtstechnisch eine Fortsetzung des mit der ersten Beteiligung begonnenen Beteiligungsverfahrens und kein erneuter Beginn des Beteiligungsverfahrens.</p> <p>Die Einwenderin übersieht zudem § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG. Danach sind in Anknüpfung an Satz 1 weitere „Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sein können und die der zuständigen Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorliegen, [...] der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen.“ Der Gesetzgeber hat also die Konstellation, dass während des Anhörungs- bzw. Beteiligungsverfahrens weitere umweltrelevante Unterlagen erstellt werden, durchaus gesehen und hierfür einen Informationsanspruch nach dem Umweltinformationsgesetz vorgesehen.</p> <p>Dementsprechend nimmt auch die Gesetzesbegründung zu § 9 Abs. 1b UVPG (BT-Drs. 16/2494, S. 23) Bezug auf „die wichtigsten Berichte und Empfehlungen“, „die der zuständigen Behörde bereits zum Zeitpunkt der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben“. Für weitere relevante Informationen, die erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens eingehen, sei Satz 2 des § 9 Abs. 1b UVPG geschaffen worden (vgl. BT-Drs- 16/2494, a. a. O.).</p>
<p>Dies folgt auch aus dem Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 UVP-Richtlinie. Danach sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass der betroffenen Öffentlichkeit innerhalb eines angemessenen zeitlichen Rahmens die wichtigsten Berichte und Empfehlungen, die der bzw. den zuständigen Behörden zu dem Zeitpunkt vorliegen, zu dem die betroffene Öffentlichkeit nach Abs. 2 dieses Artikels informiert wird“ zugänglich gemacht werden. Art. 6 Abs. 3 b UVP-Richtlinie stellt damit nur auf den Zeitpunkt ab, in dem die betroffene Öffentlichkeit nach Art. 6 Abs. 2 UVP-Richtlinie informiert</p>	<p>Der Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 UVP-Richtlinie gibt für die Position der Stadt Oldenburg nichts her. Er verweist zum einen auf Art. 6 Abs. 2 UVPG, der maßgeblich durch § 9 Abs. 1a UVPG umgesetzt wurde und damit auf den „Beginn des Beteiligungsverfahrens“ abstellt. Zum anderen sieht natürlich auch das europäische Recht mit Art 6 Abs. 3 lit. c) UVP-Richtlinie einen Verweis auf den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen vor, nachdem die betroffene Öffentlichkeit nach Abs. 2 informiert wurde.</p>

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>wird. Wird die betroffene Öffentlichkeit in einem Beteiligungsverfahren erneut nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 2 UVP-Richtlinie informiert, kommt es deshalb für das Vorliegen der Informationen auf die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung an.</p>	
<p>e) Selbst wenn man auch dem nicht folgen wollte und die erneute Auslegung nur auf die Gesichtspunkte beschränken wollte, die im Muster der Bekanntmachung genannt wurden, müssten zumindest die Berichte und Empfehlungen mit ausgelegt werden, die für die Themen der erneuten öffentlichen Auslegung entscheidungsrelevant sind. Insoweit entscheidungsrelevant können mit hin alle Berichte und Empfehlungen sein, die den zuständigen Behörden zum Zeitpunkt des Beginns der erneuten Auslegung am 02.03.2017 zu den Themen Schall, Erschütterungen und Umweltverträglichkeitsstudie/LBP vorlagen. Wegen dieser Belange wurde die erneute öffentliche Auslegung durchgeführt, sie ist deshalb nur dann vollständig und genügt den Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 UVP-Richtlinie/§ 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG, wenn alle entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen mit ausgelegt werden, die diese Themen betreffen und den zuständigen Behörden im März 2017 vorliegen.</p> <p>Selbst bei einer derart einschränkenden Auslegung des Anwendungsbereichs des § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG, die nach unserer Einschätzung eindeutig unionsrechtswidrig wäre, wäre ein Verstoß gegen diese Vorschrift gegeben. Auch hier ist davon auszugehen, dass den zuständigen Behörden weitere entscheidungserhebliche Empfehlungen und Berichte zu den genannten Themen vorliegen. Eine öffentliche Auslegung dieser Berichte erfolgte nicht.</p>	<p>Auch hier bleibt die Einwendung unsubstantiiert, weil die Einwenderin das Vorliegen von entscheidungserheblichen „Empfehlungen und Berichte[n]“ lediglich behauptet.</p>
<p>f) Jedenfalls hinsichtlich der fehlenden öffentlichen Auslegung der Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zur Variantenuntersuchung liegt ein besonders schwerer Verfahrensfehler vor. Für die Stadt Oldenburg und ihre Bürgerinnen und Bürger ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Frage maßgeblich, ob eine Eisenbahnstrecke gebaut werden kann. Die fehlende Auslegung der von der Vorhabenträgerin im Sommer 2015 vorgelegten Fachgutachten nimmt der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der gesetzlich vorgegebenen Beteiligung am Entscheidungsprozess. Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 c UmwRG gehört dazu auch der Zugang zu Unterlagen, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen sind. Gegen diese Anforderungen wurde verstoßen, weil die Begründung der Vorzugstrasse der Vorhabenträgerin nicht Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung geworden ist.</p>	<p>Für die Fertigung von Stellungnahmen durch die Vorhabenträgerin gibt es bekanntlich keine Rechtspflicht. Dementsprechend ist eine Auslegung dieser Dokumente im Falle ihrer Erstellung weder üblich noch rechtlich angezeigt oder gar zwingend. Selbstverständlich steht der Öffentlichkeit die Einsichtnahme in diese Unterlagen nach dem UIG frei. Es ist daher nicht ersichtlich, dass der betroffenen Öffentlichkeit wie behauptet die Teilnahme am Entscheidungsprozess genommen wird.</p>
<p>2. Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abschnittsbezogen</p>	
<p>a) Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie „ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6“ von Lacon Landschaftsconsult vom 30.05.2013 verstößt gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. §§ 11 und 12 UVPG. Dieser Verstoß infiziert auch die von der Planfeststellungsbehörde durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung.</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>b) Bei der Umweltverträglichkeitsstudie wurde verkannt, dass die Planung sechs Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts umfasst, für die auch sechs Umweltverträglichkeitsprüfungen hätten durchgeführt werden müssen.</p> <p>Eine auf der Basis der eingeholten Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung würde den an sie zu stellenden rechtlichen Anforderungen nicht gerecht, weil damit der Begriff des UVP-pflichtigen Vorhabens verfehlt und deshalb der Gegenstand dieser</p>	<p>Der Versuch der Einwenderin, das Judikat des Bundesverwaltungsgerichts zur Weservertiefung (BVerwG, Urteil vom 11. August 2016, Az. 7 A 1.15, juris, Rn. 31 ff) auf die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven zu übertragen, muss scheitern.</p> <p>In dem dortigen Verwaltungsverfahren hatte die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass die Planung drei Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts umfasst, für die auch drei Umweltverträglichkeitsprüfungen hätten durchgeführt werden müssen (vgl. a.a.O., juris, Rn. 32). Die durchgeführten Umweltverträglichkeitsprü-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Prüfungen unzutreffend bestimmt wäre (vgl. dazu BVerwG, U. v. 11.08.2016 - 7 A 1.15, juris Rn. 31 ff.). Der Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVPG knüpft mit Rücksicht auf die Funktion der Umweltverträglichkeitsprüfung, die fachplanerische Sachentscheidung durch Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Vorhabens vorzubereiten, an den fachplanerischen Vorhabensbegriff an; grundsätzlich ist ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts damit auch ein Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Vorliegend hat die Vorhabenträgerin das Ausbauvorhaben Oldenburg- Wilhelmshaven in sechs Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt und damit auch sechs Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts gebildet (vgl. zur Abschnittsbildung BVerwG, U. v. 10.04.1997 - 4 C 4/96, juris Rn. 24 = BVerwGE 104, 236). Dementsprechend muss auch für jeden Ausbauabschnitt gesondert begründet werden, ob die mit ihm verbundene Planrechtfertigung die negativen Umweltauswirkungen des erforderlichen Ausbauabschnitts rechtfertigt. Erstellt man demgegenüber für ein Ausbauvorhaben mit mehreren selbständigen Planungsabschnitten eine Umweltverträglichkeitsprüfung, in der die kumulierten Vorteile gegen die kumulierten Nachteile gestellt werden, besteht die Gefahr, dass ein Ausbauabschnitt mit hoher Verkehrsbedeutung andere Ausbauabschnitte „mitzieht“, obwohl die Verkehrsbedeutung des anderen Ausbauabschnitts bei isolierter Betrachtung die Umweltauswirkungen der allein durch ihn verursachten Baumaßnahme nicht rechtfertigen würde.</p>	<p>fungen wurden den an sie zu stellenden rechtlichen Anforderungen nicht gerecht, weil die Planfeststellungsbehörde den Begriff des UVP-pflichtigen Vorhabens verfehlt und deshalb den Gegenstand dieser Prüfungen unzutreffend bestimmt hatte (a.a.O., juris, Rn. 34).</p> <p>Gegenstand der dortigen Planfeststellung waren daher drei Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts: die Vertiefung der Außenweser einschließlich der hafenbezogenen Wendestelle, die Vertiefung der Unterweser von Bremerhaven bis Brake und die Vertiefung der Unterweser von Brake bis Bremen. Das Gericht führt auszugsweise aus (a.a.O., juris, Rn. 35):</p> <p>„[...] Grundsätzlich bestimmt zwar der Träger eines Vorhabens dessen Gegenstand. Grenzen des Bestimmungsrechts bestehen zum anderen aber auch, wenn zwei oder mehr geplante Maßnahmen vom Träger als ein Vorhaben behandelt werden. [...] Verfolgt der Vorhabenträger mit mehreren Maßnahmen verschiedene Planungsziele und können diese Maßnahmen unabhängig voneinander verwirklicht werden, ohne dass die Erreichung der Ziele einer Maßnahme durch den Verzicht auf die anderen Maßnahmen auch nur teilweise vereitelt würde, so handelt es sich auch um mehrere Vorhaben. Der Vorhabenträger darf dann nicht mehrere Vorhaben als ein Vorhaben bezeichnen und damit verhindern, dass über die Zulässigkeit jedes der Vorhaben von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer gesonderten fachplanerischen Abwägung der für und gegen das einzelne Vorhaben sprechenden Belange entschieden wird. Soll der Ausbau einer Bundeswasserstraße die seewärtige Zufahrt zu mehreren an ihr gelegenen Seehäfen verbessern und kann dieses Ziel für jeden Hafen erreicht werden, ohne zugleich die Erreichbarkeit der anderen Häfen zu verbessern, so muss deshalb für jeden Hafen und den seiner Anbindung dienenden Ausbauabschnitt gesondert abgewogen werden, ob die Verbesserung seiner Erreichbarkeit die negativen Umweltauswirkungen des für ihn erforderlichen Ausbauabschnitts rechtfertigt. Die mit der Behandlung als ein Vorhaben einhergehende Abwägung der kumulierten Vorteile gegen die kumulierten Nachteile könnte nämlich dazu führen, dass ein Hafen mit hoher Verkehrsbedeutung die verbesserte Anbindung eines anderen Hafens "mitzieht", obwohl dessen Verkehrsbedeutung bei isolierter Betrachtung die Umweltauswirkungen der allein durch ihn verursachten Baumaßnahme nicht rechtfertigen würde. Die Rechtmäßigkeit einer Planung kann aber nicht davon abhängen, ob der Vorhabenträger seine Planungsziele mit getrennten Planfeststellungsanträgen verfolgt oder die Ziele und Maßnahmen in einem Antrag bündelt.“</p> <p>Danach bildeten die insgesamt geplanten Ausbaumaßnahmen drei Vorhaben. Jedes dieser Vorhaben konnte die mit ihm verfolgten Ziele in vollem Umfang auch dann erreichen, wenn auf die beiden anderen Vorhaben verzichtet wird. Die Vertiefung der Außenweser soll ermöglichen, dass der Hafen Bremerhaven tideunabhängig von Großcontainerschiffen erreicht werden kann. Für die Verwirklichung dieses Ziels ist der Ausbau der Unterweser ohne Bedeutung. Ziel des Ausbaus der Unterweser von Bremerhaven bis Brake ist es, dass größere Schiffe als bisher den Hafen Brake anfahren können. Dafür ist der Ausbau der Unterweser von Brake bis Bremen nicht relevant. Darüber hinaus ist aber auch der Ausbau der Außenweser für die bessere Erreichbarkeit des Hafens Brake ohne Bedeutung; denn die Fahrrinne der Außenweser ist bereits heute weit aus tiefer, als die der Unterweser zwischen Bremerhaven und Brake durch die Verwirklichung der planfestgestellten Maßnahmen werden soll. Mit dem Ausbau der Unterweser von Brake bis Bremen soll schließlich die Erreichbarkeit des Hafens Bremen verbessert werden. Die Verwirklichung dieses Ziels setzt weder den Ausbau der Außenweser noch den der Unterweser von Bremerhaven bis Brake voraus; denn die Fahrrinnen der Außenweser und der Unterweser von Bremerhaven bis Brake sind bereits heute tiefer, als der Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinne der Unterweser von Brake bis Bremen vorsieht. Mit der Vertiefung der hafenbezogenen Wendestelle werden dagegen keine selbstständigen Ziele verfolgt, die sich auch unabhängig von den drei vorgenannten Vorhaben realisieren ließen. Sie hat nur dann einen Sinn, wenn auch die Außenweser vertieft wird, und stellt sich mithin als unselbstständiger Teil des Vorhabens der Außenweservertie-</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
	<p>fung dar.</p> <p>In Abgrenzung hierzu haben wir es bei der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven mit <u>einem Vorhaben</u> zu tun, da die Anbindung des Jade-Weser-Ports mit einer Eisenbahntrasse für den ansteigenden Güterverkehr das <u>gemeinsame Ziel</u> aller sechs Genehmigungsverfahren ist. Die ABS wurde allerdings – verfahrensrechtlich zulässig – in sechs Abschnitte unterteilt. Die UVS konnte dabei selbstverständlich in einem Bericht die Umweltauswirkungen darstellen und bewerten. Wie auf Seite 15 der 362 Seiten starken Studie ausgeführt wird, umfasst der Textteil zwar alle sechs Abschnitte, doch wurde in den maßgeblichen Kapiteln die Ergebnisse für den jeweiligen Abschnitt gesondert hervorgehoben. Die Plansätze konzentrieren sich dagegen ausschließlich auf den jeweiligen Abschnitt.</p> <p>Unabhängig von dem Vorhabensbegriff ist damit sichergestellt, dass in der UVS jeder Abschnitt gesondert beurteilt wurde, ohne die Gesamtauswirkungen aus dem Blick zu verlieren. Dies ist nicht nur rechtlich zulässig, sondern kommt den rechtlichen Vorgaben – auch des Bundesverwaltungsgerichts – in besonders guter Form nach.</p>
<p>c) Hiernach bildet das insgesamt geplante Ausbauprojekt Oldenburg- Wilhelmshaven entsprechend der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Aufteilung sechs selbständige Planungsabschnitte. Für jedes dieser sechs Vorhaben müsste dementsprechend eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden und darin allein dessen Umweltauswirkungen ermittelt, zusammenfassend dargestellt und bewertet werden (§§ 5 ff., 11, 12 UVPG).</p> <p>Diesen Anforderungen wird die durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie nicht gerecht. Sie wurde nach den Erläuterungen unter 1.1 der UVS (S. 14 f.) und nach Absprache mit dem EBA für die gesamte Ausbaustufe III. (Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6) erstellt und in 11 Plansätzen auf insgesamt 197 Blättern kartografisch dargestellt. Auch die Bestandsbewertung und die Auswirkungsprognose wurden für alle Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 zusammenfassend durchgeführt. Die jeweiligen Ergebnisse zu PFA 1 wurden im Textteil lediglich gesondert herausgehoben, aber nicht ohne Berücksichtigung der Auswirkungen anderer Planfeststellungsabschnitte bewertet. Die ausgelegte Umweltverträglichkeitsstudie, die Bestandserfassung und Bestandsbewertung einheitlich für das Gesamtprojekt durchführt, ist deshalb keine geeignete Grundlage für den PFA 1, weil sie diesen nicht isoliert betrachtet.</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hat mit ihrer ausführlichen und detaillierten UVS, die auch abschnittsbezogen die maßgeblichen Umweltauswirkungen darstellt, die Grundlage dafür gelegt, dass das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde in seinem Planfeststellungsbeschluss die gesetzlich geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung vornehmen kann.</p>
<p>III. Unbewältigte Lärmsituation</p>	
<p>1. Planfeststellungsunterlagen und Einwendungen der Stadt Oldenburg</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat während der ersten Auslegung mit Schreiben vom 31.03.2014 umfangreiche Einwendungen zur unbewältigten Lärmsituation erhoben. Gerügt wurden insbesondere der fehlerhaft gewählte Prognosehorizont 2025, die mangelhaften Prognosegrundlagen, die nicht ausreichende Berücksichtigung der Betroffenheit von Außenwohnbereichen, Fehler der Immissionsberechnungen, die fehlende Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation die mangelhafte rechtliche Sicherung und der unlösbare Konflikt an der Pferdemarktbrücke.</p>	
<p>Im Erörterungstermin am 03.12.2015 hat die Stadt Oldenburg vorgebracht, dass die schalltechnischen Berechnungen mit der Berücksichtigung von Abschirmungen durch Gebäude hinter der ersten Reihe andere Bedingungen zugrunde gelegt haben, als von der Schall 03 (1990) vorgege-</p>	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
ben werden.	
Als Folge der Rügen der Stadt Oldenburg wurden die schalltechnischen Untersuchungen zur Planfeststellung überarbeitet.	
b) Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg hat die Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG folgende im Zuge der zweiten Offenlage ausgelegten Unterlagen überprüft:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung, Anlagen 15.1 bis 15.5 ▪ Betroffenheitsanalyse Umfahrgleis Alexanderstraße, Prüfung auf Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze 70/60 dB(A), Anlage 15.6 ▪ Schalltechnische Untersuchung Nachweisführung Außenwohnbereiche, Anlage 15.8 ▪ Vergleichspegelliste Meistbegünstigung, Anlage 15.9 ▪ Erläuterungsbericht vom 27.01.2017, Anlage 2 a 	
Als Anlage wird dazu folgende Unterlage vorgelegt und zum Gegenstand dieser Einwendungen gemacht:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 22: Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg, Schalltechnisches Beratungspapier 06 vom 16.03.2017 (13013_SCT_BEP06_170316) 	
c) Weiter hat die Stadt Oldenburg vergleichende Berechnungen für die Lärmbetroffenheit mit den Programmen Soundplan 6.5 und IMMI 2015 für die Grundstücke Bahnweg 100 und Bürgerbuschweg70 sowie den Bereich Pferdemarkt bis Falklandstraße erstellt. Außerdem werden in der Stellungnahme die Unterschiede der Version Soundplan 6.5 und 7.4 dokumentiert.	
Insoweit wird folgende Unterlage vorgelegt und zum Gegenstand dieser Einwendungen gemacht:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 23: Stadt Oldenburg, Stadtplanungsamt Schalltechnischer Bericht vergleichende Berechnungen Soundplan 6.5 - IMMI 2015 vom 30.11.2015. 	
2. Meistbegünstigungsregelung	
<p>a) Die Vorhabenträgerin hatte in der schalltechnischen Untersuchung von 2013 die tatsächlich vorhandene Bebauung mit ihren Wirkungen aus Abschirmungen und Reflexionen berücksichtigt. Dabei wurde entgegen der Vorgaben der Berechnungsvorschrift Schall 03 (1990) auch die Abschirmung durch Gebäude hinter der ersten Reihe berücksichtigt.</p> <p>Auf die entsprechende Kritik der Stadt Oldenburg hat die Vorhabenträgerin eine Neuberechnung auf der Basis der Schall 03 (1990) durchgeführt. Diese Neuberechnung kam zu dem Ergebnis, dass für ca. 820 Gebäude zusätzliche Anspruchsberechtigungen für passiven Schallschutz entstehen. Für ca. 280 Gebäude sind demgegenüber die Ansprüche entfallen. Im Sinne einer vorsorglichen Konfliktvermeidung soll aus Sicht der Vorhabenträgerin jedoch keine Reduzierung von Anspruchsberechtigungen aufgrund der Neuberechnung erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat freiwillig die verbindliche Zusage getroffen, in den Fällen, in denen sich die Anspruchsberechtigungen auf passive Schallschutzmaßnahmen "dem Grunde nach" zwischen dem Schallgutachten von 2013 und der Neuberechnung von 2016 unterscheiden, der jeweils weitergehende Anspruch</p>	keine Erwiderung erforderlich

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>erfüllt wird.</p> <p>Die Stadt Oldenburg begrüßt die Einführung dieser Meistbegünstigungsregelung, die zu einer Verbesserung des Schallschutzes für die Oldenburger Bürger führt.</p>	
<p>b) Aus dem ausgelegten Erläuterungsbericht in Verbindung mit der Anlage 15.9 können die betroffenen Bürger aus Sicht der Stadt Oldenburg allerdings nicht ohne weiteres erkennen, auf welche Schallschutzmaßnahmen sie Anspruch haben. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Erläuterungsbericht neben den passiven Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen der Planfeststellung im PFA 1 geboten sind, auch der Interimsschallschutz (vgl. Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 31.10.2014 im PFA 2 und 3) und der vorgezogene passive Schallschutz nach Maßgabe des Bahnvergleichs vor dem Bundesverwaltungsgericht aus dem Jahr 2012 erwähnt wird.</p> <p>Für den vorgezogenen passiven Schallschutz auf Basis des Bahnvergleichs gilt ebenfalls die Meistbegünstigungsregelung. Die Betroffenen haben auch hier den jeweils weitergehenden Anspruch auf Basis der Berechnungen aus dem Jahr 2013 bzw. aus dem Jahr 2016. Dies sollte nochmals klargestellt werden.</p> <p>Im Übrigen verweisen wir auf die Anmerkungen im schalltechnischen Beratungspapier 06 (Anlage 22, S. 6 f.).</p>	<p>Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist die gewählte Darstellung sowohl in hohem Maße transparent als auch verständlich.</p>
<p>3. Pferdemarktbrücke</p>	
<p>a) Die Vorhabenträgerin legt im Erläuterungsbericht (Anlage 2 a) erneut dar, dass Lärmschutzwände an der Pferdemarktbrücke unverhältnismäßig seien. Sie verweist darauf, dass an der Pferdemarktbrücke auf ganzer Länge 0,7 m hohe Brückenkappen vorhanden seien, die die Schallpegel in der Realität um bis zu 5 dB(A) vermindern sollen. Zur Verringerung der Emissionen auf der Pferdemarktbrücke werden nun ergänzend Schienenstegdämpfer in Verbindung mit Unterschottermatten oder besohnten Schwellen vorgesehen.</p>	<p>keine Erwiderng erforderlich</p>
<p>b) Aus Sicht der Stadt Oldenburg sind diese angegebenen Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend. Die Berücksichtigung einer Pegelminderung von 5 dB(A) wegen der schallharten Brückenkappen ist nach der Schall 03 (1990) nicht zulässig. Außerdem steht zu erwarten, dass durch Mehrfachreflexionen am Brückenkörper und an den Waggons wegen der Brückenkappen eine undefinierte Schallausbreitung erfolgt, die partiell sogar höhere Belastungen verursacht als die freie Schallausbreitung.</p>	<p>Eine Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung der Kappen fand in der Neuberechnung 2016 nicht statt. Folgerichtig wurden auch keine („Mehrfach-“)Reflexionen berücksichtigt. In der Anlage 2a der Planfeststellungsunterlage 2017 (Erläuterungsbericht der DB Netz AG) wird lediglich auf die real vorhandene abschirmende Wirkung der Kappen hingewiesen. In den bisher durchgeführten Berechnungsfällen liegen die Berechnungsergebnisse zudem stets auf der sicheren Seite, da die Geschwindigkeit auf der Brücke mit 100 km/h für Güterzüge angesetzt wurde. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in diesem Bereich liegt jedoch aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof Oldenburg (Einfahrt/Ausfahrt) deutlich niedriger. Bereits bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h statt der in der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten 100 km/h reduziert sich der Emissionspegel um 2 dB(A).</p>
<p>An den Brückenbauwerken muss die bestmögliche Schallisolierung vorgesehen werden, um Gebäude und den Betrieb des Wochenmarkts zu schützen. Neben den Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmungen muss auch das „besonders überwachte Gleis“ näher geprüft werden. Außerdem fordert die Stadt Oldenburg die Prüfung, ob niedrige Schallschutzwände in unmittelbarer Nähe der Schienen möglich sind. Diese Maßnahmen sind mit vertretbarem bautechnischen Aufwand zu realisieren.</p>	<p>Die Randbedingungen für das „Besonders überwachte Gleis“ sind im Bereich der Pferdemarktbrücke nicht gegeben. Es wird verwiesen auf den Umweltschuttfaden Teil VI des Eisenbahn-Bundesamtes (Seite 69 ff.).</p> <p>In der Anlage 2a der Planfeststellungsunterlage 2017 (Erläuterungsbericht) wird jedoch der Einbau von Schienenstegdämpfern in Verbindung mit Unterschottermatten oder besohnten Schwellen als Minimierungsmaßnahme genannt.</p> <p>Sofern der Einbau von Schienenstegdämpfern realisiert wird, kann für den Einbauabschnitt ein Abschlag von 3 dB(A) angesetzt werden. Dies ist in der bisherigen schalltechnischen Untersuchung (nach Schall 03 1990)</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>c) Schließlich ist weiter zu prüfen, ob für die Pferdemarktbrücke dauerhafte Betriebsregelungen möglich sind. Nachdem die Regelannahme des Gesetzes, dass sich ein angemessener Schutz vor Schienenverkehrslärm mit dem Instrumentarium der §§ 41 ff. BImSchG sicherstellen lässt, an der Pferdemarktbrücke nicht zutrifft, ist die Vorhabenträgerin und in Folge die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, dauerhafte Betriebsregelungen in Erwägung zu ziehen (vgl. dazu BVerwG, U. v. 17.11.2016- 3 C 5.15, juris Rn. 16 ff.). Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen sind hier in besonderem Maße Nachfahrverbote zu erwägen, deren Festlegung im Planfeststellungsbeschluss die Stadt Oldenburg hiermit einfordert.</p>	<p>nicht berücksichtigt, denn die pegelmindernde Wirkung „innovativer Schallschutzmaßnahmen“ ist in der Schall 03 1990 nicht implementiert.</p> <p>Die Einwenderin interpretiert das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgericht fehl. Dort heißt es vielmehr (BVerwG, Urteil vom 17. November 2016, Az. 3 C 5.15, juris, Rn. 28): „[...] so kann das Eisenbahn-Bundesamt aber jedenfalls nur in Ausnahmefällen rechtlich verpflichtet sein, sie bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen; im Regelfall müssen Betriebsregelungen nicht erwogen und entsprechend in einem Planfeststellungsbeschluss auch nicht angesprochen werden. Diese Reduzierung des Anwendungsbereichs folgt, wie gezeigt, aus der Wertung der §§ 41 ff. BImSchG, dass ein angemessener Schutz vor Schienenverkehrslärm mit dem Instrumentarium dieser Vorschriften sichergestellt werden kann, also durch eine Gestaltung des Schienenweges (§ 41 Abs. 1), durch ergänzenden baulichen Schallschutz (§ 42 Abs. 1) und hilfsweise durch Entschädigung (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Daher kommt ein Rückgriff auf andere Maßnahmen nur in Fällen in Betracht, in denen sich die regelmäßige Wertung des Gesetzes als unzutreffend erweist. Das kann sich etwa ergeben, wenn, wie im zitierten Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - bei abschnittsweiser Planung das planfestgestellte Vorhaben in einem Folgeabschnitt Beeinträchtigungen auslöst, die mit dem Regime des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht bewältigt werden können. Auch kann die Abgewogenheit der Planung infrage stehen, wenn aktiver Schallschutz nicht möglich oder gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zu gewähren ist und für eine Vielzahl von Betroffenen zumutbare Wohnverhältnisse auch durch andere Maßnahmen nicht hergestellt werden können. Hier ist besonders an Konstellationen zu denken, in denen bei Gewährung des regulären gesetzlichen Schutzes nicht zumutbare Beeinträchtigungen verbleiben, die gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Übernahmeansprüche begründen (dazu BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016: 080916U3A5.15.0] - juris Rn. 34 ff.). Zwar werden vereinzelte Übernahmelagen kaum dazu zwingen, Betriebsbeschränkungen zu erwägen; für ihre Bewältigung sieht das Gesetz in § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, der gemäß § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG neben dem Schutzregime des Bundes-Immissionsschutzgesetzes anwendbar bleibt, eine grundsätzlich für ausreichend zu erachtende Kompensation durch Geldentschädigung vor. Schafft das Vorhaben aber auf begrenztem Raum eine größere Zahl von Übernahmelagen oder steht wegen schwer beherrschbarer Konflikte die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens in einem Streckenabschnitt insgesamt infrage, wird es geboten sein, Betriebsbeschränkungen als zusätzliche Abhilfemaßnahme ausdrücklich zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung im Planfeststellungsbeschluss darzustellen.</p> <p>Zu den beschriebenen Übernahmelagen kommt es im PFA 1 auch bei der Pferdemarktbrücke nicht. Vielmehr ist das gesetzliche Instrumentarium des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ausreichend, um hier den notwendigen Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner sicherzustellen. Betriebsregelungen scheiden vor diesem Hintergrund aus.</p>
<p>4. Umfahrungsgleis Alexanderstraße</p>	
<p>a) Hierzu verweist die Vorhabenträgerin auf die „Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis Alexanderstraße - Prüfung auf Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle 70/60 dB(A)“, für die eine Neuberechnung der Immissionen nach Schall 03 (1990) durchgeführt wurde. Nach dieser Analyse soll zur Verbesserung der bauzeitlichen Immissionssituation westlich der Bahntrasse an ca. 35 Gebäuden mit einer Überschreitung des Schwellenwerts von 60 dB(A) im Nachtzeitraum passiver Schallschutz gewährt werden.</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>b) Die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend. Auch östlich des Umfahrgleises wird an bahnnahe Wohngebäuden der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten. Die Behauptung in der Betroffenheitsanalyse (S. 3, Abs. 4), dass nur auf der bahnlinken Westseite der Trasse durch die Gleisverlegung eine Verschlechterung der akustischen Situation möglich sei, ist nicht zutreffend. In der Untersuchung zum Umfahrgleis wurden in der Nachtzeit statt 24 Güterzügen lediglich 20 Güterzüge berücksichtigt. Bei der zutreffenden Berücksichtigung der plangegebenen Vorbelastung nach Maßgabe der Berechnungen im interimistischen Schallschutz ist aber mit einer plangegebenen Vorbelastung mit 24 Güterzügen während der Nacht zu rechnen. Die korrekten Beurteilungspegel in der Nacht liegen damit um 0,8 dB(A) höher als diejenigen, die in der schalltechnischen Untersuchung zum Umfahrgleis vom 28.06.2016 (Anlage 15.6) verwendet wurden. Aufgrund der höheren nächtlichen Beurteilungspegel kann an weiteren Gebäuden bzw. mehreren Gebäudefassaden erstmalig oder weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz entstehen (vgl. dazu ausführlich Schalltechnisches Beratungspapier 06, Anlage 22, S. 8, 13 ff.).</p>	<p>Im Zuge der bisherigen Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen wurde bei den Wohngebäuden im Umfeld des bauzeitlichen Umfahrgleises, an denen eine Überschreitung der 70/60 dB(A)-Schwelle vorliegt, überprüft, ob aus den Emissionen des Umfahrgleises oder aus den Berechnungen zum Interimsschallschutz die höheren Beurteilungspegel resultieren.</p> <p>Die Beurteilungspegel des Interimsschallschutzes liegen ca. 4 dB(A) im Tagzeitraum und ca. 5 dB(A) im Nachtzeitraum über denen des Umfahrgleises und wurden daher in der Regel für die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen herangezogen. Das Prinzip der Meistbegünstigung wird auch im Fall des Umfahrgleises genauso angewandt wie bei der übrigen Umsetzung des passiven Schallschutzes.</p> <p>Die Zugzahlen in der Tag-/Nachtaufteilung (26/24 Güterzüge) wurden im Mai 2014 im Rahmen der Ermittlung der "plangegebene Vorbelastung" der Strecke 1522 festgelegt, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zur Planergänzung der Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 ("Interimsschallschutz") war. Die Berechnungen zum bauzeitlichen Umfahrgleis waren jedoch bereits Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zum PFA 1, die im Mai 2013 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden. Daher wurden die Berechnungen mit der Aufteilung 30/20 Güterzüge gerechnet.</p> <p>Vorsichtshalber hat die Vorhabenträgerin auch die Tag-/Nachtaufteilung (26/24 Güterzüge) überprüft: Die Beurteilungspegel bei der Berechnung des Interimsschallschutzes liegen ca. 4,5 dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum über den Ergebnissen des Umfahrgleises. Aufgrund dieser deutlich höheren Werte würden sogar weitere geringfügige Abweichungen im Zugprogramm auf dem Umfahrgleis in der Tag-Nacht-Verteilung mit abgedeckt.</p> <p>Im Zuge der vereinfachten Untersuchung zum Umfahrgleis wurde lediglich überprüft, ob Wohngebäude auf der Westseite durch das Heranrücken des Gleises an die Wohnbebauung eine Verschlechterung im Sinne einer Überschreitung von 70/60 dB(A) (mögliche Gesundheits- und/oder Eigentumsbeeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm) zu erwarten haben. Untersucht wurden hierzu nur die Wohngebäude auf der bahnlinken Westseite der Trasse, da nur hier durch die Gleisverlegung eine Verschlechterung der akustischen Situation möglich ist.</p> <p>Wenn die Trasse in Form eines temporären Umfahrgleises nach Westen verschoben wird, kann es im Osten keine höheren Beurteilungspegel als im Bestand (also ohne Umfahrgleis) geben. Überschreitungen von 70/60 dB(A) resultieren auf der Ostseite aus den Berechnungen zum Interimsschallschutz. Die Geschwindigkeit der Güterzüge wurde bei den Berechnungen zum Interimsschallschutz mit 100 km/h, bei den Berechnungen zum Umfahrgleis mit 60 km/h angesetzt. Die Ermittlung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich Alexanderstraße/Umfahrgleis erfolgt somit - wie eingangs beschrieben - ausschließlich auf der Basis der Beurteilungspegel des Interimsschallschutzes.</p>
<p>5. Berechnungsprogramm SoundPlan Version 6.5 und 7.4</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat im Planfeststellungsverfahren schon frühzeitig vorgebracht dass bei Verwendung der unterschiedlichen Programmversionen SoundPlan 6.5 und 7.4 auch unterschiedliche Berechnungsergebnisse entstehen. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Büro A.I.T. GmbH hat daraufhin Listen mit Vergleichsberechnungen der SoundPlan-Versionen 6.5 und 7.4 zur Verfügung gestellt. Für einen Teil der betroffenen Wohngebäude in Oldenburg wurden danach die Beurteilungspegel mit den beiden Versionen 6.5 und 7.4 berechnet. Die Listen beinhalten außerdem die aufgetretene Differenz der beiden Programmversionen.</p>	<p>Eine Konformitätserklärung (nach Anhang B DIN 45687: 2006-01) für SoundPLAN in der Version 6.5 liegt seitens des Herstellers vor. Die Version 6.5. bildet die Schall 03 1990 damit korrekt ab. Ihre Anwendung ist zur Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen über die Abschnittsgrenzen der Ausbaustrecke hinweg verwendet worden und hat auch den in den PFA 2 und 3 „planfestgestellten“ Schalltechnischen Untersuchungen zugrundegelegen.</p>
<p>b) Die Stadt Oldenburg hat diese Listen im Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015 (Anlage 23)</p>	<p>Die Vergleichsberechnungen der Stadt Oldenburg vom 30.11.2015 beziehen sich auf ein Rechenmodell un-</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>ausgewertet.</p> <p>Danach ergeben sich bei den Vergleichsberechnungen erhebliche Differenzen in den mit beiden Versionen erzielten Ergebnissen. Die Vergleichsberechnung SoundPlan Version 6.5 und 7.4 ohne Lärmschutz- wand (Anhang 1 zum Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015) ergibt Differenzen von -2,1 dB(A) (Ziegelhofstraße 73) bis +2,3 dB(A) (Falklandstraße 12). Eine negative Differenz bedeutet, dass die SoundPlan-Version 6.5 höhere Beurteilungspegel berechnet. Entsprechend sind bei positiven Differenzen die mit SoundPlan 7.4 berechneten Pegel höher.</p> <p>Die Abweichungen zwischen beiden Versionen sind beträchtlich und können bis zu 3 dB(A) betragen. Ob auch noch höhere Abweichungen möglich sind, kann den von der A.I.T. GmbH übersandten Dokumenten nicht entnommen werden. Angegeben ist eine durchschnittliche Pegeländerung von 0,3 dB(A). Daraus lässt sich ableiten, dass die mit der Version 7.4 berechneten Beurteilungspegel im Mittel um 0,3 dB(A) höher liegen. Eine Varianz, die ein Maß für die Streuweite darstellen würde, wird nicht angegeben.</p> <p>Bei den Vergleichsberechnungen SoundPlan Version 6.5 und 7.4 mit Lärmschutzwand (Anhang 2 zum Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015) fällt auf, dass die Version 7.4 bis auf einen Wert nur positive Differenzen ermittelt, also höhere Beurteilungspegel aufweist. Dieser Sachverhalt lässt auf eine systematische Veränderung bei der Version 7.4 schließen. Im Mittel wird eine durchschnittliche Pegelerhöhung von 0,7 dB(A) angegeben. Die Höchstpegeldifferenzen sind für die Gebäude Auguststraße 67 mit 1,9 dB(A) und Skagerrakstraße 5 sowie Falklandstraße 12 mit 1,8 dB(A) angegeben. Somit können sich auch bei Immissionsberechnungen mit einer Lärmschutzwand mit der SoundPlan-Version 7.4 beträchtlich höhere Belastungen ergeben.</p>	<p>ter Berücksichtigung von Abschirmung und Reflexion. Sie sind daher überholt und haben keinen Bezug zu den Inhalten der schalltechnischen Neuberechnung der Vorhabenträgerin aus dem Jahr 2017. Die im Anhang 1 der Anlage 23 aufgeführten Vergleichsberechnungen zwischen den SoundPlan-Versionen 6.5 und 7.4 fallen ebenfalls unter diesen Sachverhalt, da die Beurteilungspegel unter Berücksichtigung eines „Klotzchenmodells“ (und somit „RLS-90 ähnlich“ mit Abschirmung und Reflexion) ermittelt wurden. Genau diese Berechnungsform ist jedoch aktuell nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Es ist somit keine inhaltliche Erwiderng erforderlich.</p>
<p>c) Die Stadt Oldenburg hat diese Kritik auch im Erörterungstermin vom 03.12.2015 vorgebracht. Das schalltechnische Gutachten der erneut ausgelegten Unterlagen (Anlage 15.1 bis 15.5) nimmt zu dieser Kritik nicht Stellung. Nach wie vor besteht die Problematik, dass die Berechnungsergebnisse auf Basis der Berechnungen mit SoundPlan-Version 7.4 zum Teil zu deutlich höheren Ergebnissen führen als die Berechnungen auf Basis der nach wie vor von der A.I.T. GmbH ausschließlich verwendeten Version 6.5. Demnach ist bei Berechnungen nach der neueren SoundPlan-Version 7.4 davon auszugehen, dass bei zahlreichen Gebäuden erstmalig oder weitergehend ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach gegeben ist.</p> <p>Um dies zu berücksichtigen, fordert die Stadt Oldenburg eine weitere Meistbegünstigungsregelung. Hierzu ist auf Basis des Rechenmodells der Berechnungen 2016 ohne Gebäude eine weitere Berechnung mit der SoundPlan-Version 7.4 durchzuführen. Für die unterschiedlichen Gebäude ist jeweils der höchste Beurteilungspegel aus der Berechnung 2013, der Berechnung 2016 SoundPlan-Version 6.5 und der Neuberechnung 2017 SoundPlan-Version 7.4 zur Bestimmung des Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach und der Dimensionierung des passiven Schallschutzes zugrunde zu legen.</p>	<p>siehe voranstehende Erwiderng zu 5 b)</p>
<p>6. Vergleichende Berechnungen SoundPlan 6.5 - IMMI 2015</p>	<p>siehe voranstehende Erwiderng zu 5 b)</p>
<p>a) Das im Planfeststellungsverfahren von der AIT GmbH mit dem Programm SoundPlan 6.5 erstellte und im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung vorgelegte Lärmgutachten wurde mit den Einwendungen der Stadt Oldenburg in einigen Punkten kritisiert. Für die Immissionsorte an den Gebäuden Bahnweg 100 und Bürgerbuschweg 17 sowie im Bereich des Pferdemarkts sind von der</p>	<p>In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass die unter Punkt 4.1 der Anlage 23 aufgeführten Rasterberechnungen (Programm IMMI) seitens A.I.T. mittels SoundPLAN nachgerechnet wurden (siehe hierzu auch Anlage 2, mit Vergleichsisophonen, gestrichelt dargestellt). Die Abweichungen betragen ziemlich genau 5 dB(A), sodass eine Vermutung nicht von der Hand zu weisen wäre, dass der Schienenbonus dabei eine Rol-</p>



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>Gebäudebestand durch Neubauten oder Anbauten erheblich verändert. Die Stadt Oldenburg verlangt eine Aktualisierung der Bestandsaufnahme der betroffenen Gebäude.</p>	<p>Aktualisierung der Bestandsaufnahme ist somit nicht erforderlich.</p>
<p>8. Gesamtverkehrslärm</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hatte in ihrer Einwendung vom 31.03.2014 (S. 83 f.) bereits gerügt, dass die schalltechnischen Untersuchungen keine ausreichende Bewertung von Schallschutzansprüchen aus grundrechtlichen Schutzpflichten enthalten. Insbesondere fehlt eine Bewertung der Gesamtlärmsituation unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich (z. B. Straßenverkehrswege). Eine solche Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation ist wegen der grundrechtlich vorgegebenen Grenze einer Gesamtbelastung mit Lärm von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geboten (BVerwGE 134, 45, 69 Rn. 96).</p> <p>Bei einer solchen Untersuchung sind diejenigen schutzbedürftigen Gebäude von besonderer Bedeutung, bei denen kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach allein aufgrund des Schienenverkehrslärms besteht.</p> <p>Weiterhin ist der Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes von Bedeutung. Bei der Dimensionierung der baulichen Schallschutzmaßnahmen ist neben dem Schienenverkehrslärm auch der an den Fassaden mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach einwirkende Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen.</p> <p>Die nunmehr offengelegten Unterlagen enthalten nach wie vor keine Untersuchung zum Gesamtverkehrslärm.</p>	<p>Auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen: 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). 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 gesondert 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 Gesamtlärbetrachtung angezeigt wäre, um eine Gesundheitsgefährdung abzuwenden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011, Az. 7 A 11.10, juris, Rn. 32).</p> <p>Der Nachweis aus dem 134. Band der Entscheidungssammlung ist ein Fehlzitat. Sofern die Randnummer 69 gemeint ist, führt dieser Nachweis nicht weiter, da das Bundesverwaltungsgericht einen Anspruch in der dortigen Konstellation abgelehnt hat.</p>
<p>b) Ergeht der Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen ohne Berücksichtigung der Gesamtverkehrslärmsituation, wäre dieser Beschluss offenkundig fehlerhaft. Der Fehler würde sich auch auf das Ergebnis auswirken, weil es Gebäude in Oldenburg gibt, die unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrslärmsituation Anspruch auf zusätzlichen passiven Schallschutz hätten.</p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin ihre Zusage, die im Erörterungstermin am 03.12.2015 (vgl. Protokoll, S. 71) gemacht wurde, nicht erfüllt hat. Dort wurde zugesagt, die Gesamtlärbetrachtungen auf alle Bahnübergänge im Planfeststellungsabschnitt zu erstrecken. Die zugesagte Gesamtlärbetrachtung steht nach wie vor aus.</p>	<p>Die auf dem Erörterungstermin vom Dezember 2015 zugesagte Summenpegelberechnung Straße/Schiene für den Bereich der Bahnübergänge wurde erstellt und wird der Anhörungsbehörde übergeben.</p>
<p>Die Stadt Oldenburg hat exemplarisch für Gebäude im Bereich der Pferdemarktbrücke eine Gesamtlärm-Untersuchung durchgeführt. Grundlage der Ermittlung des Gesamtverkehrslärms sind die Berechnungsergebnisse 2016 zum Schienenverkehrslärm gemäß der Vergleichspegelliste Meistbegünstigung (Anlage 15.9). Weitere Grundlage sind die von der Stadt Oldenburg durchgeführten Berechnungen für den Straßenverkehrslärm gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90) unter Berücksichtigung der abschirmenden und reflektierenden Wirkung der Gebäude. Die Eingangsdaten zu den Berechnungen der Stadt Oldenburg sind in der Anlage 3 zum Schalltechnischen Beratungspapier 6 (Anlage 22) enthalten.</p> <p>Untersucht wurden die Gebäude Peterstraße 23 und 27, Lange Straße 1, Staugraben 10 sowie Staulinie 15. Die Ergebnisse der Gesamtlärbetrachtung sind detailliert im Schalltechnischen Beratungspapier 6 (Anlage 22, S. 15 bis 20) dargestellt.</p> <p>Die zwei wesentlichen Ergebnisse der von der Stadt Oldenburg durchgeführten Gesamtlärmbe-</p>	<p>Die Gesamtlärmuntersuchung der Stadt Oldenburg umfasst 5 exemplarische Gebäude im erweiterten Bereich der Pferdemarktbrücke. Die Gebäude befinden sich in vergleichsweise großer Distanz zum Trassenverlauf. Die Auswahlkriterien sind nicht bekannt. Bei den ausgewählten Immissionsorten dominiert der Straßenverkehr. Die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet, insoweit eine Lärmsanierung vorzunehmen.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>trachtung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verursacht durch den Schienenverkehrslärm kann an lärmexponierten Gebäuden die durch den Schienenverkehrslärm bestehende Vorbelastung soweit erhöht werden, dass nachts eine Lärmbelastung von 60 dB(A) oder mehr ausgelöst wird. Beispiele für eine solche Lärmerhöhung über die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle hinaus sind die Gebäude Peterstraße 23 und 27, Staugraben 10 und Staulinie 15. ▪ In der Summenbetrachtung von Schienen- und Straßenverkehrslärm kann es zum Teil zu erheblich höheren Anforderungen an die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen kommen, als diese alleine aufgrund des Schienenverkehrslärms erforderlich wären. Ein Beispiel für eine solche Erhöhung der Anforderungen des passiven Schallschutzes ist das Gebäude Lange Straße 1. 	
9. Spitzenpegel	Auf die Erwiderng der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen.
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat in ihrer Einwendung vom 31.03.2014 (S. 84 f.) bereits ausführlich die fehlende Berücksichtigung von Spitzenpegeln in der schalltechnischen Untersuchung gerügt. 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 liegt die Grenze bei Spitzenpegeln von 40 dB(A) am Ohr der Schlafenden (BVerwG, NVwZ 1998, 847; Starost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Stand: Dezember 2016, § 41 C 24).</p>	
<p>b) Belastbare Berechnungen zur Zumutbarkeit von Spitzenpegeln enthält die schalltechnische Untersuchung nach wie vor nicht. Obwohl die Stadt Oldenburg bereits im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 durch eine Stellungnahme von Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG nachgewiesen hat, dass in den trassennahen Wohngebäuden innen Spitzenpegel bis zu 62 dB(A) auftreten. Die sogenannte „Aufwachschwelle“ von 40 dB(A) wird deutlich überschritten. Wenn die Prognosen der Vorhabenträgerin eintreten und nachts 31 Güterzüge verkehren, bedeutet dies, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Gebäuden nachts auch 31 Mal aufgeweckt 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>	
10. Neuberechnung der Immissionsbelastungen nach aktuellem Recht	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 gefordert, eine Neuberechnung der Schallimmissionen auf der Basis der im Jahr 2014 novellierten 16. BImSchV und der aktuell maßgeblichen Version der Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV) ohne Berücksichtigung des „Schienenbonus“ durchzuführen. Diese Vorschriften bestimmen den derzeit geltenden Stand der Technik. Die Vorhabenträgerin hatte auch grundsätzlich erkannt, dass die Schall 03 aus dem Jahr 1990 den aktuellen Stand der Technik nicht mehr widerspiegelt. Sie hat deshalb zur Ermittlung der Immissionen ein aufwendiges Geländemodell und das computergestützte Rechenprogramm Soundplan verwendet. Bedauerlicherweise hat die Vorhabenträgerin dann nicht den konsequenten Schritt gemacht, den ebenfalls veralteten und nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Schienenbonus bei den Berechnungen unberücksichtigt zu lassen. Dies</p>	Auf die Erwiderng der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen.

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>wäre die rechtmäßige Konsequenz gewesen, wenn die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis gelangt, dass die alte Schall 03 aus dem Jahr 1990 nicht mehr dem Stand der Technik entspricht (vgl. dazu bereits Einwendungen der Stadt Oldenburg vom 31.03.2014, S. 72). Stattdessen beruft sich die Vorhabenträgerin auf die Übergangsregelung des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG und wendet noch das alte Recht an, obwohl damit das Ziel des Gesetzgebers, den nicht mehr gerechtfertigten Schienenbonus abzuschaffen, unterlaufen wird.</p>	
<p>b) Die Stadt Oldenburg fordert eine zusätzliche Berechnung der Immissionsbelastungen nach dem Stand der Technik ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus.</p>	<p>Auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen.</p>
<p>c) Hinzu kommt, dass die Gewährung passiven Schallschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik derzeit rechtlich nicht gesichert ist. § 3 Abs. 2 Satz 1 der 24. BImSchV nimmt durch eine statische Verweisung noch das Beiblatt 1 zur DIN 4109, Ausgabe November 1989, in Bezug. Diese Vorschrift wurde im Juli 2016 durch eine neue Fassung ersetzt. Da aber die statische Verweisung des § 3 Abs. 2 Satz 1 24. BImSchV fortgilt, wird der Schallschutz nicht nach dem aktuellen Stand der Technik gewährt.</p>	<p>Die DIN 4109 ist nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung nach 16. BImSchV zur Neuauslegung 2017. Bezüglich der geforderten Anwendung der DIN 4109 (2016) ist zunächst anzumerken, dass diese baurechtlich noch nicht eingeführt ist. Daher entfaltet sie noch keine öffentlich-rechtlichen Auswirkungen. Erst mit ihrer Einführung ist die neue DIN 4109 aus öffentlich-rechtlicher Sicht bindend.</p> <p>Siehe hierzu auch folgenden Artikel aus dem Bundesanzeiger-Verlag: https://www.bundesanzeiger-verlag.de/spezial-biv/feed/nachrichten/detail/artikel/neue-din-4109-schallschutz-im-hochbau-rechtliche-auswirkungen-20310.html</p> <p>Nur zur Information: Im Rahmen des Projekts „Flughafen Berlin Brandenburg-Schallschutzprogramm“ wurde ein Vergleich der DIN 4109 (1989) und der DIN 4109 (2016) durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass sich bei Berechnungen nach Beiblatt 1 der DIN 4109 (1989) tendenziell geringere Schalldämm-Maße (der Bauteile) als bei Berechnungen nach DIN 4109-2 (2016) ergeben. Dies bedeutet, die Abschätzungen der DIN 4109 (1989) liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite. DIN 4109, Beiblatt 1 (1989) findet seine Entsprechung hierbei in DIN 4109-2 (2016). Bei Anwendung der neuen DIN 4109 käme es somit im Zuge der Umsetzung von passiven Maßnahmen nicht zu höheren Anforderungen an den Schallschutz.</p>
<p>11. Baulärm</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 kritisiert, dass sich den Planfeststellungsunterlagen kein schlüssiges Konzept zur Lärmbekämpfung während der Bauzeit entnehmen lässt. Vielmehr wird lapidar behauptet, die Lärmimmissionen mit drastischen Überschreitungen der Richtwerte der AW Baulärm seien zumutbar (vgl. dazu bereits Schriftsatz Stadt Oldenburg, S. 113 f.).</p>	<p>Auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen.</p>
<p>b) Auch in den neu ausgelegten Unterlagen fehlt jegliche genauere Konkretisierung der zu erwartenden Immissionsbelastungen während der Bauzeit. Auf die bereits im Jahr 2014 von der Stadt Oldenburg kritisierten Gesichtspunkte wird nicht eingegangen. Die vorgebrachten Einwendungen werden deshalb aufrechterhalten, ein schlüssiges Lärmschutzkonzept für die Bauzeit fehlt nach wie vor.</p>	<p>Die Erstellung einer schalltechnischen Prognose zum Baulärm im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist erfolgt (s. Anlage 15.7 der Planfeststellungsunterlage 2013).</p> <p>Es existiert bei diesem Thema generell die Problematik der üblicherweise sehr hohen Prognoseunsicherheit aufgrund</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ der verwendeten Emissionsansätze (Schalleistungspegel der „wahrscheinlich“ zum Einsatz kommenden Maschinen) sowie der „Vereinfachungen“ aufgrund der Modellhaftigkeit der Berechnungen, ▪ mangelnder Kenntnis über Art der eingesetzten Maschinen, technischem Zustand (Wartung), genauem Einsatzort sowie des fachgerechten Umgangs seitens der Bediener. <p>Damit sind Prognoseunsicherheiten der Regelfall und nicht die Ausnahme.</p> <p>In der Anlage 2 der Planfeststellungsunterlage 2013 (Erläuterungsbericht, s. dort Kap. 5.12.7) wurden bereits</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>umfangreiche ergänzende Maßnahmen während der Bauzeit genannt und erläutert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, ▪ Maßnahmen an den Baumaschinen, ▪ Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, ▪ Anwendung geräuscharmer Bauverfahren, ▪ die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen. <p>Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist das Thema Baulärm daher dem Planungsstand angemessen untersucht und bewertet worden. Die Antragsunterlagen machten deutlich, dass das Vorhaben schon während der Bau-phase abwägungsbeachtliche Belange der Anwohner berühren wird. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ausreichend (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 2016, Az. 3 A 5.15, juris, Rn. 29). Sollten sich im Zuge zunehmend detaillierter werdenden Bauleistungs- und Bauablaufkonzepte neue Erkenntnisse ergeben, werden diese selbstverständlich bei der Umsetzung von Minimierungsmaßnahmen berücksichtigt.</p>
<p>IV. Umweltverträglichkeit</p>	
<p>1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und erweiterte faunistische Kartierung</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat in ihren Einwendungen zu der Umweltverträglichkeitsstudie und dem landschaftspflegerischen Begleitplan sowie zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag unter anderem eine nicht ausreichende Erfassung der Fauna (insbesondere Amphibien) beanstandet.</p>	
<p>b) Die Vorhabenträgerin hat im Jahr 2016 ergänzende Untersuchungen durchgeführt. In den neu oder ergänzend in das Planfeststellungsverfahren eingeführten Unterlagen werden die Ergebnisse der neuen Erfassung der Fauna (Amphibien, Reptilien, Fledermäuse) im Jahr 2016 vorgestellt (Anlage 12.1 a).</p>	
<p>Darüber hinaus werden die auf dieser Grundlage neuen oder geänderten landschaftspflegerischen Maßnahmen erläutert (Anlage 12.4 a).</p>	
<p>Der 2016 neu erfasste Bestand der Artengruppen Amphibien, Reptilien und Fledermäuse sowie die damit im Zusammenhang stehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in der Anlage 12.3.3 dargestellt.</p>	
<p>Neu bzw. anders geplant werden mehrere Maßnahmen im LBP. Insbesondere wird ein artgerechter Durchlass für Amphibien zwischen dem „Gutspark Dietrichsfeld“ und dem Bürgerbusch angelegt. Es erfolgt ein bauzeitlicher Amphibien- und Reptilienschutz. Die Anzahl der vorgesehenen Fledermauskästen wird erhöht. Die geplanten Bahnseitengräben werden als Lebensraum für Amphibien aufgeweitet. Außerdem wird im Bereich einer städtischen Grünfläche zwischen Wulfswall und Neusüdender Weg ein Kleingewässer angelegt.</p>	
<p>2. Stellungnahme der Stadt Oldenburg</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg und die Bürogemeinschaft für Landschaftsökologie haben die neu ausgeleg-</p>	<p>keine Erwiderung erforderlich</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
ten Unterlagen überprüft.	
b) Grundsätzlich verbleibt es danach bei der naturschutzfachlichen Beurteilung, die am 19.02.2014 als Anlage 16 zum Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 vorgelegt wurde.	Auf die Erwiderng der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen.
Die neu geplante Amphibienquerungshilfe zwischen Gutspark Dietrichsfeld und dem großen Bürgerbusch wird aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt. Der für die Querungshilfe erforderliche Durchlass ist mit geeigneten Gittern zu versehen.	Der Forderung nach geeigneten Gittern am Amphibiendurchlass wird zugestimmt.
Es muss weiter im Detail und nachvollziehbar dargelegt werden, welche baubegleitenden Maßnahmen erfolgen, die sicherstellen sollen, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes eingehalten werden können. Insoweit sind die vorgelegten Unterlagen im Ergebnis immer noch mangelhaft, weil damit nicht sicher nachgewiesen wird, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht verletzt werden.	Die baubegleitenden Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen von 2013 und aktualisiert 2017 (s. jeweils Anlage 12) ausführlich beschrieben (z.B. Amphibienschutzzäune). Durch den Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung (wie bereits in den Planfeststellungsabschnitten 2 bis 4 erfolgreich praktiziert) wird gewährleistet, dass diese Maßnahmen rechtzeitig vor und während der Baumaßnahme umgesetzt werden. Dabei werden die Unteren Naturschutzbehörden der Stadt Oldenburg und des Landkreises Ammerland über Informationsaustausch und Abstimmungsgespräche eingebunden.
c) Die neu ausgelegten Unterlagen zeigen auch deutlich, dass sich der Gutspark Dietrichsfeld - wie von der Stadt Oldenburg bereits vorgebracht - nicht als Baustelleneinrichtungsfläche eignet.	<p>Auf die Erwiderng der Vorhabenträgerin an die Stadt Oldenburg vom 10.09.2015 wird verwiesen. Ein umfassender Verzicht auf die bauzeitliche Nutzung des Gutsparks ist technisch nicht möglich. Wiederholt sei an dieser Stelle die Aussage aus der Erwiderng:</p> <p><i>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 Landschaftsbestandteils freigestellt."</i></p> <p>2016 hat die Vorhabenträgerin mit der Stadt Oldenburg mehrfach über eine Eingriffsreduzierung gesprochen, die durch eine Zufahrt des Geländes aus Richtung Banater Weg möglich wird. Dabei wurde ebenfalls festgelegt, dass kleinräumige Anpassungen der Baustelleneinrichtungsfläche gemeinsam mit der Stadt Oldenburg und Vertretern der Naturschutzverbände vor Ort festgelegt werden sollen.</p>
d) Die vorgesehene Aufweitung der Bahnseitengräben wird aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt. Um diese Gewässer tatsächlich zu tauglichen Amphibienhabitaten entwickeln zu können, sind geeignete, dauerhafte Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen erforderlich, die der Vorhabenträgerin durch Auflagen aufzugeben sind.	Der Forderung nach dauerhaften Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen für Amphibien wird zugestimmt.
e) In Höhe des Grundstücks Friedhofsweg 62 befindet sich ein bedeutendes Laichgewässer, in dessen Nahbereich u. a. zwei Fadenmolche nachgewiesen wurden. Negative Auswirkungen durch den Baubetrieb auf das Laichgewässer sowie auf den angrenzenden, das Gewässer umschließenden Gehölzbestand, müssen durch detaillierte, geeignete Maßnahmen verhindert werden. Die Lebensräume sowie die dort lebenden Amphibien müssen unangetastet bleiben. Eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG muss durch geeignete Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.	siehe voranstehende Erwiderng zu 2 b), 3. Absatz
f) Die Stadt Oldenburg fordert, bei der Ausführung der Maßnahmen im Detail (z. B. Anlage der Aufweitungen der Bahnseitengräben, Anlage der Querungshilfe für Amphibien, Standort und Art der Aufhängung der Fledermauskästen, Hälterung der Reptilien) eine kompetente ökologische Baubegleitung einzubinden. Auch dies ist der Vorhabenträgerin durch Auflagen aufzugeben.	siehe voranstehende Erwiderng zu 2 b), 3. Absatz

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>V. Erschütterungen</p>	
<p>1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und neu erstelltes Erschütterungsgutachten</p>	keine Erwiderung erforderlich
<p>a) In ihren Einwendungen vom 31.03.2014 hat die Stadt Oldenburg unter Vorlage von zwei Stellungnahmen der Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG kritisiert, dass die Planfeststellungsunterlagen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der städtischen Wohngebiete durch Erschütterungen und sekundären Luftschall unzureichend sind.</p>	
<p>b) Als Reaktion auf diese Kritik hat die Vorhabenträgerin ein Erschütterungsgutachten erstellen lassen, das als neue Anlage 18 Gegenstand der öffentlichen Auslegung ist. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich sind. In 24 von 77 Gebäuden, die messtechnisch untersucht wurden, ist eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu erwarten. Die Eigentümer haben einen Anspruch auf Erschütterungsschutz. Weiter ist die Erschütterungs-Schutzmaßnahme „Schwellenbesohlung beider Gleise erforderlich, um eine ausreichende Minderung vor Erschütterungen zu erzielen. Diese Maßnahme soll an mehr als 8 km Gleisstrecke in Oldenburg realisiert werden. Über die Empfehlungen des Gutachtens hinaus beabsichtigt die Vorhabenträgerin auch im Bereich der Pferdemarktbrücke auf ca. 305 m einen Erschütterungsschutz durch Unterschottermatten oder besohlte Schwellen.</p>	
<p>2. Vorgesehene Erschütterungsschutzmaßnahmen noch nicht ausreichend</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg begrüßt, dass die Vorhabenträgerin ein Erschütterungsgutachten eingeholt hat. Die nunmehr vorgesehenen Schutzmaßnahmen bestätigen die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen ohne Erschütterungsschutz nicht zumutbar ist.</p>	<p>Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Schutzmaßnahme deshalb vorgesehen wird, weil sich die Erschütterungsimmission in mehreren Gebäuden vorhabenbedingt um mehr als 25 % gegenüber der Vorbelastung (Prognosenullfall) erhöht. Die <u>grundrechtliche</u> Zumutbarkeitsschwelle für Erschütterungseinwirkungen (vgl. Rechtsprechung des BVerwG vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09) wird nicht überschritten. Lediglich in zwei Gebäuden könnte diese Schwelle erreicht werden, sofern keine Maßnahme vorgesehen wird.</p>
<p>b) Die Stadt Oldenburg hat das vorgelegte Erschütterungsgutachten durch die Wölfe! Engineering GmbH & Co. KG überprüfen lassen und macht die Stellungnahme zum Gegenstand ihrer Einwendungen :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 24: Wölfe Engineering GmbH & Co. KG, Stellungnahme zu dem Erschütterungsgutachten der Baudynamik Heiland & Mistler GmbH vom 08.04.2016. 	<p>In Anlage 24 werden Punkte aufgeworfen, die in der Einwendung der Stadt Oldenburg nicht angesprochen werden. Diese werden nachfolgend aufgelistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ - Fehlende Angaben der Streuung der Messwerte Anlage 24 bezieht sich in diesem Punkt auf Anhang A der DIN4150-2. Dieser Anhang hat informativen und nicht normativen Charakter. Außerdem kann die Streuung der Messwerte anhand der ausführlichen grafischen Aufarbeitung der Terzschnellespektren abgeschätzt werden. Das Gutachten beinhaltet alle notwendigen Angaben und ist auch in diesem Punkt nicht unvollständig. ▪ - Keine Berücksichtigung des Ao-Wertes Die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen durch Schienenverkehr ist nur mit den Anhaltswerten Au und Ar erforderlich. Von einer scharfen Abgrenzung mit dem Anhaltswert Ao ist abzusehen, vgl. hierzu DIN4150-2, Abschnitt 6.5.3 sowie Erläuterungen in Anhang D, Richtlinie 820.2050 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall, Anhang A03, EBA-Verfügung vom 30.1.2017 (Geschäftszeichen 51.20-



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<p>51pv/001-0230#015), Ziffer I. 3.a. und 3.b.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ - Berücksichtigung der Zuggeschwindigkeit <p>Zutreffend ist, dass die Geschwindigkeitskorrektur im Erschütterungsgutachten durch einen linearen Zusammenhang erfolgt und nicht, wie in Anlage 24 vorgeschlagen, durch einen zur Quadratwurzel proportionalen Ansatz. Wie in Anlage 24 selbst dargelegt ergibt sich durch den linearen Ansatz eine Erhöhung der Erschütterungseinwirkung von 102% auf 122% bei Personenzügen, also eine Erhöhung von 20% statt 10% (von 101% auf 111%) bei dem „Quadratwurzel“-Ansatz. Um die Erhöhung der Erschütterungsimmission zu beurteilen, liegt der lineare Ansatz auf der für die Anwohner günstigen Seite.</p>
<p>c) Im Ergebnis zutreffend äußert die Wölfel Engineering GmbH & Co. KG Zweifel daran, ob die Grundsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.12.2010 (7 A 14/09) auf den Ausbau der Schienenstrecke in Oldenburg übertragbar sind. Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die sogenannte „plangegebene Vorbelastung, die von den Gutachtern der Vorhabenträgerin mit insgesamt 50 Güterzügen (26 Güterzüge tags, 24 Güterzüge in der Nacht) berücksichtigt wird, nicht in vollem Umfang schutzmindernd herangezogen werden kann. Das aktuelle Zugprogramm umfasst nur fünf Güterzüge. Darüber hinaus liegen die aktuellen Güterzuggeschwindigkeiten mit ca. 64 bis 74 km pro Stunde deutlich niedriger als bei der plangegebenen Vorbelastung mit 100 km pro Stunde. Diese Geschwindigkeit wird in der Realität nicht gefahren, deshalb bestehen auch durchgreifende Zweifel, ob sie auf der Bestandsstrecke überhaupt fahrbar ist. Nach den Feststellungen der Wölfel Engineering GmbH & Co. KG würde allein diese Geschwindigkeitskorrektur zu einer Erhöhung der Erschütterungen um bis zu 56 % führen.</p>	<p>Wie in der Einwendung geschrieben handelt es sich um eine wesentliche Änderung der Schienenstrecke. Gemäß EBA-Verfügung vom 30.01.2017 (Geschäftszeichen 51.20-51pv/001-0230#015) liegt in diesem Fall eine unzumutbare Erschütterungsimmission vor, wenn „die maßgeblichen Anhaltswerte aus der Tabelle 1 der DIN 4150-2 vom Juni 1999 überschritten werden und die Erschütterungsimmission, bezogen auf die Beurteilungsschwingstärke KBF_{Tr}, vorhabenbedingt um mindestens 25 % gegenüber der Vorbelastung (Prognose-Nullfall) zunimmt.“ (Ziffer I.3.b.). Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerwG vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09). Die plangegebene Vorbelastung der vorgelegten Erschütterungsuntersuchung für den PFA 1 entspricht dem "Prognose-Nullfall" aus der EBA-Verfügung und ist daher aus der Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden.</p> <p>Diese plangegebene Vorbelastung ist im Übrigen bestandskräftig planfestgestellt durch Planergänzungsbeschluss des EBA vom 31. Oktober 2014 für die Vorhaben ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn und PFA 3 Jaderberg - Varel (vgl. dort S. 5 und 29 ff.).</p>
<p>Wie die Stadt Oldenburg in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 bereits dargelegt hat (vgl. dort S. 95, insbesondere S. 97 f.) erfüllen die Baumaßnahmen im PFA 1 alle Anforderungen an eine wesentliche Änderung der Schienenstrecke durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 41 Abs. 1 BlmSchG. Es wird in die Substanz des vorhandenen Verkehrswegs eingegriffen und dabei das Ziel verfolgt, die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs zu erhöhen. In einer solchen Situation kann die plangegebene Vorbelastung nicht schutzmindernd berücksichtigt werden, zumal diese plangegebene Vorbelastung sich drastisch vom aktuellen Zugprogramm unterscheidet und auch zweifelhaft ist, ob die angegebene Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h überhaupt fahrbar ist. Folglich ist die Grenze der Zumutbarkeit im Einzelfall zu bestimmen. Dies sieht auch die DIN 4150-2 im Abschnitt 6.5.3.4 c so vor. Im Erschütterungsgutachten der Vorhabenträgerin wird die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall nur unzureichend vorgenommen. Weder die historische Entwicklung der Belastungssituation noch die Höhe und Häufigkeit der Anhaltswertüberschreitungen finden Eingang in das Beurteilungskonzept.</p>	<p>Gemäß EBA-Verfügung vom 30.01.2017 (Geschäftszeichen 51.20-51pv/001-0230#015) ist das zu erzielende Schutzniveau so definiert, dass entweder die Anhaltswerte eingehalten werden oder „die vorhabenbedingte Zunahme der Erschütterungsimmission/des sekundären Luftschalls auf unter 25 % bzw. 3 dB zu senken“ ist (Ziffer II.1.) Dieses Schutzniveau wird mit der vorgeschlagenen Variante erzielt. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind unverhältnismäßig.</p>
<p>Würde man zutreffend nicht die plangegebene Vorbelastung, sondern die aktuelle Verkehrssituation als Grundlage für die Beurteilung heranziehen, entstünden an sehr vielen Gebäuden wesentliche Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen die umfangreiche Erschütterungsminderungsmaßnahmen oder die von der Stadt Oldenburg geforderte Umfahrungstrasse nach sich ziehen würden.</p>	<p>Die Maßnahme „Schwellenbesohlung“ ist seit langer Zeit im Einsatz und hat sich nachgewiesenermaßen vielfach bewährt. Die Auswahl der Materialien erfolgt nach dem Stand der Technik. Die Materialien werden normgemäß in mehrerer Hinsicht geprüft, u.a. auf Dauerfestigkeit gem. DIN EN 16730: 2016-09 (bisher DIN 45673-6: 2010-08). Die Wirkungsweise der Schutzmaßnahmen beruht einerseits auf dem physikalischen Prinzip der Schwingungsisolierung, andererseits auf der mechanischen Ausgleichswirkung von Steifigkeitssprüngen des Schienenweges. Dies führt auch zu einer Verbesserung im tieffrequenten Bereich, was sich in der rechnerisch angesetzten Dämmwirkung widerspiegelt.</p>

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>d) Die Wölfel Engineering GmbH & Co. KG kritisiert weiter zurecht, dass die Vorhabenträgerin als Erschütterungsminderungsmaßnahme lediglich die Variante „Schwellenbesohlung“ näher betrachtet und im Ergebnis umsetzen will. Damit können selbst die im Gutachten dargestellten Beurteilungsanforderungen an einigen Gebäuden lediglich knapp eingehalten werden. Es ergeben sich auch dann noch 63 Messpunkte, an denen die Anforderungen bezüglich der Einhaltung des Ar-Wertes der DIN 4150-2 nicht erfüllt werden.</p>	<p>Bei der Wahl der Erschütterungsschutzmaßnahme ist genau wie beim Schallschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG) der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Außerdem richtet sie sich nach dem Stand der Technik.</p>
<p>Hinzu kommt, dass die „Schwellenbesohlung“ durch sogenannte „Elastomaterialien“ unterhalb der Betonschwellen keine dauerhafte und nachhaltige Erschütterungsmaßnahme ist. Nach dem Erschütterungsgutachten ist bei dieser Lösung auf die richtige Auswahl der elastischen Schicht zu achten und dabei im Einzelfall zu prüfen, ob die erwartete Körperschalldämmende Wirkung erreicht werden kann. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist demnach nicht generell sichergestellt, offenbar waren für die Auswahl dieser Maßnahme vorrangig Kostengesichtspunkte maßgebend.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Oldenburg besser geeignet ist die Anlegung eines "Schottertroges mit Unterschottermatte", der eine bessere Lastenverteilung des Betonkörpers aufgrund seiner Biegesteifigkeit bewirkt. Die dafür entstehenden Mehrkosten sind angesichts einer Lebensdauer der Schwellenbesohlung von nur maximal fünf Jahren gerechtfertigt. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass die Wirksamkeit der Schwellenbesohlung als Schutzmaßnahme im Einzelfall erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme festgestellt werden kann.</p>	<p>Bei der Wahl der Erschütterungsschutzmaßnahme ist genau wie beim Schallschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG) der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Außerdem richtet sie sich nach dem Stand der Technik.</p> <p>Die Maßnahme „Schwellenbesohlung“ ist seit langer Zeit im Einsatz und hat sich nachgewiesenermaßen vielfach bewährt. Die Auswahl der Materialien erfolgt nach dem Stand der Technik. Die Materialien werden normgemäß in mehrerer Hinsicht geprüft, u.a. auf Dauerfestigkeit gem. DIN EN 16730: 2016-09 (bisher DIN 45673-6: 2010-08). Die Wirkungsweise der Schutzmaßnahmen beruht einerseits auf dem physikalischen Prinzip der Schwingungsisolierung, andererseits auf der mechanischen Ausgleichwirkung von Steifigkeitssprüngen des Schienenweges. Dies führt auch zu einer Verbesserung im tieffrequenten Bereich, was sich in der rechnerisch angesetzten Dämmwirkung widerspiegelt.</p>
<p>e) Ebenso wird im Gutachten der Vorhabenträgerin nicht auf die übliche Mess- und Prognoseunsicherheit eingegangen. Allein bei der Bestimmung KBF-bewerteter Größen treten erfahrungsgemäß bis zu 15 % messtechnisch bedingte Unsicherheiten auf, die im Rahmen einer Prognose noch zunehmen. Dies bedeutet, dass bei einem strengeren Bewertungskonzept wesentlich aufwendigere Erschütterungsmaßnahmen und die von der Stadt Oldenburg geforderte Umfahrungs-trasse in Betracht gezogen werden müssten.</p>	<p>Die Messunsicherheit hat keinen Einfluss auf die Ermittlung der wesentlichen Erhöhung infolge Umbaumaßnahme, die hier zu beurteilen ist. Die Messunsicherheit ist gleichermaßen sowohl im Zustand vor als auch im Zustand nach Umbau enthalten.</p>
<p>f) Nachdem Mess- und Prognoseunsicherheiten verbleiben, fordert die Stadt Oldenburg weiter ein Beweissicherungssystem in das alle Gebäude einbezogen werden, die von Erschütterungsschäden betroffen sein können.</p>	<p>In Anlage 24 der Einwendung wird die Aussage des Erschütterungsgutachtens bestätigt, dass eine Schädigung von Gebäuden infolge Bahnbetrieb ausgeschlossen werden kann. Ein System zur Überwachung der Gebäudeschäden infolge Bahnbetrieb ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Gemäß Erschütterungsgutachten auf Seite 66 wird aber empfohlen, die tatsächliche erschütterungsmindernde Wirksamkeit der Maßnahme nach Inbetriebnahme an den kritischen Immissionsorten nachzumessen.</p>
<p>g) Im Ergebnis belegen die von der Vorhabenträgerin durchgeführten Erschütterungsmessungen, dass ein erheblicher Erschütterungsschutz erforderlich ist. Würde man der Zumutbarkeitsbetrachtung zutreffend nur das aktuelle Zugprogramm zugrunde legen, müssten die jetzt geplanten Erschütterungsmaßnahmen noch einmal deutlich intensiviert werden. Ein ausreichender Erschütterungsschutz kann nur durch die Realisierung einer Bahnumfahrung sichergestellt werden.</p>	<p>siehe voranstehende Erwiderngen zu 2 a) - f)</p>
<p>VI. Unbewältigte Konflikte der Antragstrasse</p>	<p>Keine Erwiderng erforderlich, da sämtliche Themen nicht Gegenstand der Neuauslegung waren.</p>
<p>1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und anschließende Gespräche mit der Vorhabenträgerin</p>	
<p>a) Wie bereits oben (I. 1.) klargestellt, hält die Stadt Oldenburg sämtliche Einwendungen, die mit</p>	<p>Die Vorhabenträgerin hält ihrerseits an ihren Erwiderngen hierzu fest.</p>

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
Schreiben vom 31.03.2014 erhoben wurden, weiterhin aufrecht.	
b) Nach der Durchführung des Erörterungstermins im Dezember 2015 haben zu einigen (nicht allen) streitigen Themen Gespräche zwischen der Vorhabenträgerin und Vertretern der Stadt Oldenburg stattgefunden. Bei diesen Gesprächen wurden die unterschiedlichen Stand- punkte dargestellt. Wesentliche Forderungen der Stadt Oldenburg wurden von der Vorhabenträgerin nicht akzeptiert, so dass die Konflikte ungelöst geblieben sind und die Einwendungen der Stadt aufrechterhalten bleiben.	
c) Die Stadt Oldenburg hat die Sachlage für den Bahnausschuss zusammengefasst und macht diese Zusammenfassung zum Gegenstand ihrer Einwendungen:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 25: Stadt Oldenburg, Vorlage-Nr. 17/0199 vom 21.03.2017. 	
2. Rettungskonzept	
a) Die Stadt Oldenburg hat das Brand- und Katastrophenschutzkonzept der Vorhabenträgerin als nicht ausreichend kritisiert (vgl. insbesondere Stellungnahme der Feuerwehr zum Rettungskonzept vom 18.02.2014, Anlage 13 zum Einwendungsschreiben vom 31.03.2014). Das vorgelegte Rettungskonzept beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Darstellung von Zugangspunkten für Rettungseinsätze bei Unfällen auf der Eisenbahnstrecke. Nähere Angaben zu den Risiken der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig.	
b) Im Zusammenhang mit dem Rettungskonzept fordert die Stadt Oldenburg nach wie vor	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ mindestens 2,50 m breite Rettungstüren, 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Errichtung von Zugängen zur Bahnstrecke durch Einbau von Rettungstüren im Abstand von rund 200 m zwischen den gesicherten Zuwegungen, 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Ausbildung beidseitiger Zugänge, soweit technisch sinnvoll möglich und 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ eine Steigleitung im Bereich des westlichen Widerlagers der Pferdemarktbrücke. 	
Die Vorhabenträgerin hat dem entgegengehalten, dass sie bereits erheblich von den Vorgaben des EBA abgewichen und die Planung von Rettungstüren alle 500 m ein gewisses Entgegenkommen darstelle. Eine weitere Erhöhung der Zahl der Rettungstüren hat die Vorhabenträgerin abgelehnt.	
Die Vorhabenträgerin und die Stadt Oldenburg haben dennoch über mögliche Standorte für zusätzliche Rettungstüren diskutiert. Folgende Orte entlang der Strecke wurden besonders erläutert:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Zugang an der Pferdemarktbrücke ist durch das Gleisdreieck der Strecke Nr. 1522 Oldenburg-Wilhelmshaven und Nr. 1520 Oldenburg-Leer gesichert. Da die Lärmschutzwand an der Strecke 1520 auf nördlicher Seite nur 260 m lang ist und nicht an die Lärmschutzwand der Strecke 1522 anschließt, kann das Gleis vom Gelände des Schwarz-Weiß-Oldenburg erreicht werden. 	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<ul style="list-style-type: none"> Die Vorhabenträgerin schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich der Elsässer Straße am Grundstück der KDO (Bahn links) vor. Derzeit ist dort nur eine Servicetür geplant. 	
<ul style="list-style-type: none"> Die Feuerwehr Oldenburg fordert einen Zugang beim Polizeigelände am Friedhofsweg. Hier ist unter anderem die Leitstelle angesiedelt. Dadurch ergibt sich eine besondere Schutzbedürftigkeit, die einen Zugang bei möglichen Rettungseinsätzen auf der Schiene erforderlich macht. 	
<ul style="list-style-type: none"> Beim Bahnübergang Alexanderstraße soll nach den Vorstellungen der Vorhabenträgerin nach der Höherlegung jeweils nördlich und südlich des Bauwerks eine Rettungstür installiert werden. Die Vorhabenträgerin schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich Maienweg (bahnlinks) vor. 	
<ul style="list-style-type: none"> In den Planfeststellungsunterlagen ist eine Zuwegung zu einer Rettungstür über das Privatgrundstück Gabelweg 14 vorgesehen. An der Nordseite verläuft auf dem Privatgrundstück ein Graben, den der Eigentümer aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht verrohren durfte. Es soll in einem Vororttermin geklärt werden, ob dieser Zugang geeignet ist. Als Alternative wird die Zuwegung über den Wulfswall vorgeschlagen. Dieser Zugang muss unter naturschutzfachlichen und rettungskonzeptionellen Gesichtspunkten beurteilt werden. 	
<ul style="list-style-type: none"> Die Installation einer Rettungstür im Feldahornweg ist aus Sicht der Vorhabenträgerin schwierig, weil der vorhandene Wall mit Bewuchs bestehen bleibt. Die Feuerwehr hält einen Zugang an dieser Stelle für zwingend erforderlich. 	
<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Auguststraße an der Strecke Richtung Leer wird die Vorhabenträgerin eine Rettungstür vorsehen. 	
<p>c) Die Stadt Oldenburg fordert weiterhin detaillierte Pläne nach DIN 14095, die der Feuerwehr den schnellen Rettungseinsatz wesentlich erleichtern.</p>	
<p>Auch bezüglich der Löschwasserversorgung und der inneren Rettungswegbreite besteht der Dissens fort, die Vorhabenträgerin war nicht bereit, die Forderungen der Stadt Oldenburg zu akzeptieren.</p>	
<p>3. Bahnübergang Alexanderstraße</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat die Vorhabenträgerin wegen der prognostizierten deutlichen Zunahme des Schienengüterverkehrs aufgefordert, den höhengleichen Bahnübergang aufzuheben. Mittlerweile besteht Einvernehmen darüber, dass der Bahnübergang im Fall der Verwirklichung des Ausbauprojekts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit niveaunachgebaut werden müsste. Da bei wurde abgestimmt, den Bahnübergang durch eine Hochlegung der Eisenbahn bei geringer Absenkung der Straßengradiente umzubauen. Die Vorhabenträgerin arbeitet derzeit an der Entwurfsplanung für die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs. Die Entwurfsplanung soll nach Fertigstellung mit der Stadt Oldenburg abgestimmt werden. Auch zu den Verkehrsdaten und zu Beschilderungsplänen sollen rechtzeitige Abstimmungen zwischen Stadt und Vorhabenträgerin erfolgen.</p>	



Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>b) Die Vorhabenträgerin hat mittlerweile auch die Führung der Alexanderstraße während der Bauzeit erarbeitet. Zunächst erfolgt eine Verschwenkung der Alexanderstraße nach Westen, um die östlichen Brückenpfeiler für die Bahnüberführung zu bauen. Anschließend erfolgt eine Verschwenkung der Straße nach Osten, um die westlichen Pfeiler zu errichten.</p>	
<p>Die Überführung wird vorerst in erhöhter Lage auf Stützen angebracht, so dass zunächst keine Beschränkung der Durchfahrtshöhe entsteht. Nach Fertigstellung des Brückenüberbaus und dessen Absenkung auf die Brückenpfeiler verbleibt eine bauzeitliche Durchfahrtshöhe von 3,5 m. Diese Höhe gewährleistet die Durchfahrt von Linienbussen, die Durchfahrt mit Lkw ist dann ausgeschlossen. Zeitweise erfolgt eine jeweils einspurige Absenkung der Straße. Der Straßenverkehr wird dabei bauzeitlich auf einer Baustraße um die Baustelle herumgeleitet. Zuletzt erfolgen die Absenkung der Überführung auf die Brückenpfeiler und der Rückbau des Umfahrgleises.</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg hat darauf hingewiesen, dass eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen werden muss. Zum Bau der Stützbauwerke der Eisenbahnüberführung sind Ertüchtigungsmaßnahmen vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, ein möglichst erschütterungsfreies Bauverfahren durchzuführen. Die Stadt Oldenburg fordert eine architektonische Beratung für das neue Bauwerk.</p>	
<p>c) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zum Bahnübergang Alexanderstraße. Dazu sollen weitere Besprechungstermine durchgeführt werden.</p>	
<p>d) Die Stadt Oldenburg vertritt weiter die Auffassung, dass eine Konfliktlösung zu den Bahnübergängen im Planfeststellungsverfahren erfolgen muss und nicht späteren Kreuzungsverfahren überlassen werden darf. Die unzumutbaren Verkehrssituationen an den Bahnübergängen beruhen auf der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs als Folge des Ausbavorhabens. Deshalb müssen die dadurch verursachten Probleme im Planfeststellungsverfahren gelöst werden.</p>	
<p>4. Bahnübergang Am Stadtrand</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat gegen die von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehenen Planungen auf die unbewältigten verkehrstechnischen Probleme hingewiesen und die fehlende Leistungsfähigkeit der Bahnschranken dargestellt (Einwendungsschreiben vom 31.03.2014, S. 58 ff.).</p>	
<p>Im Erörterungstermin am 02.12.2015 wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Planung in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg weiter zu führen, um verkehrsverträgliche Lösungen zu entwickeln (vgl. Protokoll des Erörterungstermins am 02.12.2015, S. 60 ff.).</p>	
<p>b) Zwischenzeitlich wurden drei Planungsgespräche, zuletzt am 12.12.2016, mit der Vorhabenträgerin durchgeführt. Die Vorhabenträgerin hat eine erneute verkehrstechnische Untersuchung (Simulation der Verkehrsabläufe) bei der Brenner Bernard Ingenieure GmbH (Büro Brenner) in Auftrag gegeben. Als Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung kann festgestellt werden, dass der dargestellte Umbau des Bahnübergangs Am Stadtrand nicht ausreichend leistungsfähig ist, um den Kfz-Verkehr bewältigen zu können. In einigen Zufahrtsstraßen kann der Rückstau bis zur nächsten Schrankenschließung nicht mehr abgebaut werden, so dass einige Kraftfahrzeuge erst nach zwei</p>	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>Schrankenschließungen den Bahnübergang queren können. Die für den ÖPNV wichtige Busbeschleunigung kann während der verkehrlichen Spitzenzeiten nicht aufrechterhalten werden, Rettungsfahrzeuge werden erheblich beeinträchtigt. Dabei wurden bei der Simulation die ungünstigsten Verkehrssituationen noch nicht einmal berücksichtigt.</p>	
<p>Außerhalb der Spitzenzeiten (ca. 85 % der Tageszeit) kann der Kfz-Verkehr noch in akzeptabler Weise abgewickelt werden.</p>	
<p>c) Die Stadt Oldenburg hält die Verkehrssituation beim Bahnübergang Am Stadtrand für unzureichend und nicht akzeptabel. Gerade während der verkehrlichen Spitzenzeiten muss es für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt möglich sein, kalkulierbar und in angemessener Zeit den Bahnübergang zu queren, um pünktlich zur Arbeit oder zur Schule zu kommen.</p>	
<p>Eine dauerhafte Lösung ist nur die von der Stadt Oldenburg favorisierte Umfahrung, bei der der höhengleiche Bahnübergang entfallen würde.</p>	
<p>d) Die im Erörterungstermin von der Vorhabenträgerin zugesagte Übersendung des Untersuchungsberichts des Ingenieurbüros IST zum Bahnübergang Am Stadtrand liegt noch nicht vor.</p>	
<p>e) Streitig bleibt weiter die Bahnsignalisierung des Bahnübergangs Am Stadtrand. Für die Stadt Oldenburg bleibt unklar, in welcher Weise sich die Schrankenschließung nach Maßgabe von „Blocksignalen“ neben den Einschaltkontakten vor dem Bahnübergang auf den zeitlichen Ablauf bei den Schrankenschließungen auswirken können.</p>	
<p>Aus Sicht der Stadt Oldenburg hat sich als Resultat der mittlerweile mehr als einjährigen Bemühungen herausgestellt, dass die genauen Schließzeiten nicht vorhergesagt werden können. Damit bleibt es bei dem Ergebnis, dass in verkehrsstarken Tageszeiträumen unzumutbare Wartezeiten auftreten werden, weil der Bahnübergang Am Stadtrand nicht hinreichend leistungsfähig ist.</p>	
<p>5. Inanspruchnahme städtischen Eigentums</p>	
<p>a) Nach den Planfeststellungsunterlagen werden verschiedene städtische Flächen von dem Vorhaben in Anspruch genommen. Auch insoweit konnte bei den zurückliegenden Gesprächen nicht in allen Punkten Einigkeit erzielt werden.</p>	
<p>b) Hinsichtlich der vorgesehenen vorübergehenden Inanspruchnahme des Parkplatzes an der Industriestraße als Baustelleneinrichtungsfläche haben sich die Stadt und die Vorhabenträgerin geeinigt. Anstelle der Fläche an der Industriestraße soll nunmehr ein Grundstück am Fliegerhorst in Anspruch genommen werden.</p>	
<p>c) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt weiter, den geschützten Landschaftsbestandteil Gutsark Dietrichsfeld" als Baustelleneinrichtungsfläche vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Aus Sicht der Stadt Oldenburg ist dieser Eingriff gern. § 15 BNatSchG vermeidbar und unzulässig. Der Gutsark Dietrichsfeld hat sich aufgrund einer anhaltenden extensiven Nutzung naturnah entwickelt. Er ist auch Lebensraum von Amphibien. Die vollständige Inanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche führt zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der dort vorhandenen Populationen und ist ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44</p>	

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwidern der Vorhabenträgerin
<p>BNatSchG. Die Vorhabenträgerin führt Gespräche mit benachbarten Eigentümern, um die beabsichtigte Inanspruchnahme des Gutsparks Dietrichsfeld jedenfalls teilweise aufzuheben. Ein aktueller Sachstand ist der Stadt Oldenburg nicht bekannt. Mit der Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils ist die Stadt Oldenburg nach wie vor nicht einverstanden.</p>	
<p>d) Für die Fläche an der Jägerstraße hat die Stadt Oldenburg der Vorhabenträgerin vorübergehend eine Teilfläche an der Familie-Mechau-Straße im Tausch als Baustelleneinrichtungsplatz angeboten, um ggf. eine weitere städtebauliche Entwicklung auf dem Areal an der Jägerstraße zu ermöglichen.</p>	
<p>6. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände</p>	
<p>a) In ihren Einwendungen hat die Stadt Oldenburg auf die erheblichen Beeinträchtigungen durch die insgesamt über 15 km langen baugleichen und monotonen Lärmschutzwände beidseitig der Bahnstrecke verwiesen (S. 45, 142 ff.). Aus stadtgestalterischer Sicht bilden diese eine optische Barriere und beeinträchtigen stadtbildprägende Sichtbeziehungen. Insgesamt entsteht durch die alleinige Verwendung von Aluminiumprofilen bei der äußeren Ansicht von Schallschutzeinrichtungen eine massive Beeinträchtigung des Stadtbildes und von denkmalgeschützter Bausubstanz.</p>	
<p>b) In den durchgeführten Besprechungen hat die Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass Aluminium-Lärmschutzwände konstruktiv und aus Schallschutzgesichtspunkten die beste Lösung seien. Andere Lösungen seien mit zusätzlichen Kosten verbunden, an denen sich die Stadt Oldenburg beteiligen müsste.</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg lehnt eine Kostenübernahme ab.</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg fordert, neben den von der Vorhabenträgerin bevorzugten Aluminium-Lärmschutzwänden auch andere Schallschutzsysteme (Beton- oder Gabionensysteme) zu prüfen. Auch hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände muss eine angemessene Lösung gefunden werden. Aluminium-Lärmschutzwände mögen bei Bahntrassen, die im Außenbereich liegen oder lediglich Gewerbeflächen durchfahren, noch akzeptabel sein, im sensiblen städtischen Bereich wie hier in Oldenburg stellen Standardmodule mit einer Länge von mehr als 15 km eine unzumutbare Beeinträchtigung des Stadtbilds dar. Die Stadt Oldenburg hält deshalb ihre Einwendungen mit der Forderung nach städtebaulicher und stadtgestalterischer Einbindung der Lärmschutzwände in vollem Umfang aufrecht.</p>	
<p>c) Die Stadt Oldenburg verlangt einen Zustimmungsvorbehalt zugunsten der Stadt hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein erkennbares Konzept für die Gestaltung oder nähere Ausführung der Lärmschutzwände. Die Lärmschutzwände müssen im Hinblick auf die Stadtgestaltung die geforderte Material-, Werk- und Formenqualität aufweisen. Hinsichtlich der Erhaltung von stadtbildprägenden Sichtbeziehungen wird unbedingt die Verwendung von transparenten Schallschutzeinheiten ohne störende rahmenartige Einfassungen gefordert.</p>	
<p>d) Erforderlich ist die dauerhafte Unterhaltung und Reinigung der ansonsten durch Verunreinigungen abschreckend wirkenden Schutzeinrichtungen.</p>	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
<p>7. Oberleitungsmasten</p>	
<p>Hinsichtlich der Oberleitungsmasten spricht sich die Stadt ausdrücklich für die Verwendung von Gitterflachmasten in den Farben 08702 (grau) oder 08703 (dunkelgrau) aus. Auch hinsichtlich der Lage und Gestaltung der Oberleitungsmasten fordert die Stadt Oldenburg einen Zustimmungsvorbehalt zugunsten der Stadt.</p>	
<p>8. Baustellenkonzept</p>	
<p>a) Ungeachtet der entsprechenden Rügen der Stadt Oldenburg (Schriftsatz vom 31.03.2014, S. 151 ff.) fehlen nach wie vor konkrete Aussagen oder Unterlagen um Baustellenkonzept und zum Baustellenbetrieb. Bislang wurde der Stadt Oldenburg von der Vorhabenträgerin lediglich ein erster Entwurf eines verkehrlichen Baustellenkonzepts übergeben. Die per E-Mail übersandten Unterlagen sind nicht ausreichend aussagekräftig. Ein Erläuterungsbericht zu den Dateien fehlt.</p>	
<p>b) Auf der Basis der vorgelegten Unterlagen ergeben sich aus Sicht der Stadt folgende unbeantwortete Fragen:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Verkehrsmengen wurden dem Umfahrungskonzept zugrunde gelegt? 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Zeiträume für die Sperrungen der jeweiligen Bahnübergänge sind vorgesehen? 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ist für den Rad-/Fußverkehr eine Möglichkeit zum Queren der jeweils gesperrten Bahnübergänge vorgesehen? Eine Vollsperrung für den Fuß-/ Radverkehr lehnt die Stadt Oldenburg ab. Jedenfalls provisorisch einzurichtende Querungsstellen sind für die gesperrten Bahnübergänge unabdingbar, da diese - insbesondere in Richtung Norden - sehr weit auseinanderliegen. 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie lange werden Bahnübergänge maximal gleichzeitig gesperrt? 	
<p>Es bleibt offen, ob auch vorgesehen ist, höhenungleiche Bahnübergänge während des Ausbaus zeitweise zu sperren. Weiter sind die übersandten Unterlagen auch in Bezug auf die höhengleichen Bahnübergänge nicht vollständig, da für den Bahnübergang „Bürgerbusweg“ keine Pläne beigefügt wurden.</p>	
<p>Der beigefügten Tabelle „Bestandserfassung Straßennetz Oldenburg lässt sich nicht entnehmen, wie die Auswahl der darin aufgeführten Straßen erfolgte. Die Stadt Oldenburg befürchtet, dass vorhandene Lastbeschränkungen von Straßen nicht ausreichend berücksichtigt wurden.</p>	
<p>c) Für ein Umleitungskonzept muss eine Abstimmung bezüglich der Leistungsfähigkeit der Signalanlagen innerhalb der Stadt erfolgen. Kosten einer gegebenenfalls temporär erforderlichen Umprogrammierung von Ampelanlagen hat die Vorhabenträgerin zu tragen.</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg fordert neben der Darstellung und Beschreibung von Umleitungsstrecken auch detaillierte Auskünfte zum Baustellenverkehr und zur Streckenauswahl für den Baustellenverkehr. Erforderlich sind Angaben über die zu transportierenden Mengen und Materialien sowie die daraus resultierenden quantitativen Schwerverkehrsbelastungen.</p>	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>d) Die Stadt Oldenburg fordert, umbaubedingt jeweils nur einen Bahnübergang zu sperren. Soweit Bahnübergänge im Stadtgebiet umgebaut werden müssen, kann dies zur Aufrechterhaltung geordneter Verkehrsverhältnisse nur sukzessive erfolgen.</p>	
<p>9. Kindertagesstätte Dietrichsfeld</p>	
<p>a) Die Stadt Oldenburg hat bereits in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 (S. 112) gerügt, dass die Kindertagesstätte Dietrichsfeld (Alexanderstraße 300) durch das geplante Umfahrgleis Alexanderstraße unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt wird. Insbesondere wird der Außenspielbereich für die Kinder unzumutbar beeinträchtigt. Konkrete Planungen für Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere der Außenspielflächen, fehlen nach wie vor.</p>	
<p>b) Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin am 04.12.2015 (Protokoll S. 10) zugesagt, für die Kindertagesstätte Schutzmaßnahmen vorzusehen, und zwar nicht nur durch Sichtschutzzäune. Sie will auch versuchen, bei den Bautätigkeiten größere Staubentwicklungen zu vermeiden. Dies alles sind Themen, die die Vorhabenträgerin vor Ort mit der Stadt Oldenburg besprechen wollte. Diese Gespräche sind bisher nicht geführt worden.</p>	
<p>VII. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung</p>	<p>Keine Erwiderung erforderlich, da sämtliche Themen nicht Gegenstand der Neuauslegung waren (vgl. Erwiderung zu I. 2.)</p>
<p>1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und Stellungnahme der Vorhabenträgerin</p>	
<p>Die Stadt Oldenburg hat in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 unter Vorlage eines Sachverständigengutachtens der VWI GmbH erhebliche betriebliche Mängel beim Ausbau der Bestandsstrecke aufgezeigt (vgl. Sachverständigengutachten VWI GmbH, Anlage 1 zum Schriftsatz vom 31.03.2014).</p>	
<p>Weiter hat die Stadt Oldenburg unter Vorlage eines Fachgutachtens der VWI GmbH zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse und weiterer zugehöriger Gutachten zum Schallschutz und zum Naturschutz nachgewiesen, dass die Eisenbahnumfahrung als Alternative realisierbar ist (VWI GmbH, Anlage 19 zum Schriftsatz vom 31.03.2014).</p>	
<p>Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg mit einer Erwiderung vom 10.09.2015 reagiert. Der Erwiderung beigelegt war eine Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für den Planfeststellungsabschnitt 1, die sich wiederum auf ein eisenbahntechnisches Gutachten der TU Dresden, eine betriebliche Untersuchung von RMCon und einen Variantenvergleich aus Umweltsicht stützt.</p>	
<p>Die Stellungnahme der Vorhabenträgerin ist nicht geeignet, die Argumentation der Stadt Oldenburg zu entkräften. Die Eisenbahnumfahrung bleibt die gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke vorzuziehende Alternative.</p>	
<p>Dazu legen wir folgende Unterlage vor und machen sie zum Gegenstand der Einwendungen:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage 26: VWI GmbH, Interne Stellungnahme zur Erwiderung der Bahn auf die Einwendung gegen die Planfeststellung des PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Novem- 	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderng der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderng der Vorhabenträgerin
ber 2015.	
2. Betriebliche Mängel der Antragstrasse	
a) Beim Ausbau der Antragstrasse verbleiben von der Stadt Oldenburg aufgezeigte betriebliche Mängel die die Vorhabenträgerin bis heute noch nicht widerlegen bzw. aufklären konnte.	
<p>Wegen des Nadelöhrs an der Huntebrücke hat die Ausbaustrecke keine Zukunft. Schon bei dem im für den Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen werden Engpässe entstehen. Darüber hinaus ist der Prognosezeitraum auch zu kurz gewählt, bis 2025 verbleiben nur noch knapp acht Jahre. Selbst wenn man von der Planfeststellung noch im Jahr 2017 und von einem sofortigen Baubeginn ausgeht, wäre bei fünf Jahren Bauzeit eine Fertigstellung des Ausbaivorhabens nicht vor 2022 zu erwarten. Geht man dann davon aus, dass ein Verkehrsvorhaben ungefähr zehn Jahre braucht, bis es voll angenommen wird und sich der Betrieb eingependelt hat, wäre das Zugaufkommen auf das Jahr 2030 oder später zu prognostizieren</p>	
b) Die erheblichen betrieblichen Mängel wurden für die Stadt Oldenburg von Herrn Prof. Dr. Martin im Erörterungstermin am 02.12.2015noch einmal anschaulich dargelegt. Wir verweisen insoweit auf die entsprechenden Ausführungen, die im Protokoll des Erörterungstermins am 02.12.2015 ab S. 39 wiedergegeben sind und machen sie auch zum Gegenstand dieser Einwendungen.	
c) Das gleiche gilt für die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Martin zu den Bahnübergängen die im Protokoll des Erörterungstermins vom 02.12.2015 auf S. 45 ff. dargelegt sind. Auch diese Ausführungen machen wir zum Gegenstand der Einwendungen.	
Insoweit verweisen wir außerdem auf die Ausführungen von VWI in der Stellungnahme vom November 2015 (Anlage 27, S. 30 f. und ausführlich dort Anlage 2).	
3. Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdige Alternative	
a) Die VWI GmbH setzt sich in ihrer Stellungnahme zunächst mit den von den Gutachtern der Vorhabenträgerin vorgebrachten Kritikpunkten an der Eisenbahnumfahrungstrasse auseinander (Kapitel 2 der Stellungnahme VWI GmbH, S. 8 bis 25). Zutreffend legt die VWI GmbH dar, dass die Stellungnahme der Vorhabenträgerin ausschließlich dazu dient, Mängel der Eisenbahnumfahrungstrasse aufzuzeigen. Es wird aber keine Alternativenprüfung durchgeführt, was eigentlich die Aufgabe der Vorhabenträgerin wäre. Von den Gutachtern erkannte Mängel werden nicht zum Anlass genommen, Optimierungsmöglichkeiten zu suchen oder weitere Varianten zu prüfen. Dies ist aber Aufgabe einer rechtlich einwandfreien Alternativenprüfung.	
b) In mehreren Punkten widerlegt die VWI GmbH die Aussagen der Gutachter der Vorhabenträgerin. Dies gilt insbesondere für die Überholungsgleise (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 9), Ingenieurbauwerke (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 11), Investitionen (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 15), Fahrzeiten (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 19) und Betriebsqualität (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 21).	
c) Weiter legt die VWI GmbH zutreffend dar, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme viele Punkte unzureichend berücksichtigt hat (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, Anlage 27, Kapitel 3, S.	

ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 1 - Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg zur Neuauslegung 2017

Stellungnahme der Stadt Oldenburg	Erwiderung der Vorhabenträgerin
<p>25 bis 32). Dies betrifft vor allem die Auswirkungen des Vorhabens auf die Öffnungszeiten der bestehenden Huntequerung und damit insbesondere auf die Schifffahrt auf der Hunte sowie den Oldenburger Hafen. Weiter wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bahnübergänge im PFA 1 sowie die Folgewirkungen aus dem Vorhaben auf weitere Bahnübergänge im Stadtgebiet außerhalb der Planfeststellungsgrenzen nicht ausreichend gewürdigt. Hinzu kommt weiter, dass die Vorhabenträgerin bei ihrer Variantenentscheidung im Rahmen der Erwiderung auf die Einwendungen der Stadt Oldenburg insbesondere bei der Abwägung der betrieblichen und verkehrlichen Belange den Nutzen einer Eisenbahnumfahrung unzureichend berücksichtigt hat.</p>	
<p>Dies betrifft vor allem folgende Punkte:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfall/Verringerung von Wartezeiten für die Schifffahrt auf der Hunte, verbunden mit einer steigenden Attraktivität des Oldenburger Hafens; 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung des Sicherheitsniveaus und Reisezeiteneinsparungen im Straßenverkehr, Entfall von Betriebs- und Unterhaltungskosten durch die Auflassung von zehn Bahnübergängen sowie die deutliche Entlastung vom Schienenverkehr bei zwei weiteren Bahnübergängen; 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive Effekte für den Schienengüterverkehr der Relation Wilhelmshaven-Bremen durch kürzere Fahrzeiten und steigende Betriebsqualität. 	
<p>d) Schließlich hat die Vorhabenträgerin bei ihrer Kritik an der Eisenbahnumfahrung Optimierungsmöglichkeiten in Form von modifizierten Varianten oder weiteren Alternativen nicht untersucht. Insoweit hat die VWI GmbH exemplarisch (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, S. 32 ff.) durch die Entwicklung einer Untervariante „EUT-R“ nachgewiesen, dass wesentliche Kritikpunkte aus den im Auftrag der Vorhabenträgerin erstellten Gutachten bei dieser Variante beseitigt werden könnten. Mit der Variante „EUT-R“, die die Weiternutzung der bestehenden Huntebrücke und die Einführung der Umfahungstrasse bzw. Strecke 1522 neu in den Oldenburger Hauptbahnhof über die bestehende Strecke 1500 anstelle der stillgelegten Braker Bahn vorsieht, werden wesentliche Kritikpunkte der Gutachter der Vorhabenträgerin an der Umfahungstrasse entschärft.</p>	
<p>e) Ergänzend verweisen wir auf die fachgutachterlichen Äußerungen von Herrn Prof. Dr. Martin für die Stadt Oldenburg am 02.12.2015 (Protokoll S. 70 ff.) und am 03.12.2015 (Protokoll S. 3-10).</p>	

